

Wijkmobiliteitsplan Sint-Denijs-Westrem/Afsnee - Inventarisatiebundel

1 juli 2022 Inventarisatiebundel

Mobiliteitsbedrijf – Stad Gent



Inhoud

1.		Inleiding	6
1.1	Afbakening projectgebied		6
1.2	Kenmerken projectgebied		7
1.3	Mobiliteitsprofiel projectgebied		8
1.4	Wijkmobiliteitsplan – Wijkstructuurschets		12
2.FASE	1 - Verkenning	en doelstellingen	13
2.1	Bestaande netwerken en ruimtelijke kaders		13
2.1.1	Voetgangersnetwerk		13
2.1.2	Fietsnetwerk		14
2.1.3	Netwerk Collectief vervoer		15
2.1.3.1	De Lijn		15
2.1.3.2	Autodeellocaties		17
2.1.4	Netwerk gemotoriseerd verkeer		18
2.1.4.1	Weghiërarchie		18
2.1.4.2	Verkeerslichten		20
2.1.4.3	Snelheidsbeleid		20
2.1.4.4	Vrachtroutenetwerk		21
2.1.4.4.1	Mobiliteitsplan Gent 2015		
2.1.4.4.2	Charter werftransport		
2.1.4.5	Parkeerregimes, parkings, P+R		23
2.1.4.6	Publieke laadinfrastructuur		24
2.1.5	Aanwezige functies/Traffic Builders		25
2.1.5.1	Bedrijventerreinen en handelszaken		25
2.1.5.2	Scholen		27
2.1.5.3	Stedelijke infrastructuur		28
2.1.5.4	Landbouw		29
2.1.6	Ruimtelijke visies en studies		30
2.1.6.1	Ruimte voor Gent		30
2.1.6.2	Groenklimaatassen		32
2.1.6.3	RUP Groen		34
2.1.6.4	IPOD IV		35

2.2	Actueel gebruik en knelpunten van de netwerken	36
2.2.1	Bestaande meldingen	36
2.2.1.1	Meldingen Sint-Denijs-Westrem	36
2.2.1.2	Meldingen via open vragen Mobiliteitsonderzoek 2018	37
2.2.2	Meldingen uit participatieproces	38
2.2.2.1	Participatieproces	38
2.2.2.2	Meldingen per thema	38
2.2.2.3	Meldingen per straat	40
2.2.3	Voetgangers	42
2.2.3.1	Overzicht signalen TE VOET	42
2.2.3.2	Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de buurt	43
2.2.3.3	Resultaten voetgangersscreening 2021	44
2.2.3.4	Resultaten voetgangerstellingen 2021	46
2.2.4	Fietsers	46
2.2.4.1	Overzicht signalen FIETSEN	46
2.2.4.2	Fietsbezit	47
2.2.4.3	Fietsvriendelijk karakter van de buurt	48
2.2.4.4	Fietsongevallen	49
2.2.4.5	Kruispunttellingen fietsers	49
2.2.5	Openbaar vervoer	51
2.2.5.1	Overzicht signalen OPENBAAR VERVOER	51
2.2.5.2	Voldoende OV in de buurt	52
2.2.5.3	Aangegeven knelpunten door De Lijn	52
2.2.5.4	Commerciële snelheden van bussen De Lijn	53
2.2.5.5	Efficiëntie	54
2.2.5.6	Betrouwbaarheid	56
2.2.6	Gemotoriseerd verkeer	58
2.2.6.1	Overzicht signalen GEMOTORISEERD VERKEER	58
2.2.6.2	Overzicht signalen verkeersveiligheid	59
2.2.6.3	Verkeersveilige buurt	60
2.2.6.4	Ongevallen algemeen	61
2.2.6.5	Ongevallen volgens de AVOC score	62
2.2.6.6	Overzicht signalen snelheden	63
2.2.6.7	Snelheidsbeeld	64
2.2.6.8	Overzicht signalen intensiteiten	67
2.2.6.9	Bestaande kruispunttellingen gemotoriseerd verkeer	68
2.2.6.10	Congestieanalyses	70
2.2.6.11	Verkeersmodel	73
2.2.6.12	Herkomst-bestemmingsonderzoek	77

2.2.6.13	Overzicht signalen vrachtverkeer	78
2.2.6.14	Vrachtdruktekaart	78
2.2.7	Parkeren	80
2.2.7.1	Overzicht signalen PARKEREN	80
2.2.7.2	Autobezit	80
2.2.7.3	Autoparkeren	81
2.2.7.4	Voldoende parkeerplaatsen in de buurt	81
2.2.7.5	Parkeerbezetting	81
2.2.8	Knelpunten hulp- en nutsdiensten	83
2.2.8.1	Ivago	83
2.2.8.2	Brandweer	83
2.2.9	Luchtkwaliteit	84
2.2.10	Geluidsbelasting	86
2.2.11	Bestaande ideeën	88
2.2.11.1	Verkeersleefbaarheidsplan	88
2.2.11.2	Buurtcomités	89
2.2.11.3	Leerlingen 4 ^{de} , 5 ^{de} en 6 ^{de} leerjaar basisscholen Sint-Denijs-Westrem	89
2.2.12	Reeds geplande acties en maatregelen	90
2.2.12.1	Onderhoud van trottoirs en rijweg	90
2.2.12.2	Geplande heraanleg van straten	90
2.3	Output: overzicht knelpunten, kansen en doelstellingen	92
2.3.1	16 hoofdknelpunten	93
2.3.2	Andere knelpunten	102
2.3.3	Wijk-specifieke doelstellingen	103
2.4	Verklarende termen	105

1. Inleiding

1.1 Afbakening projectgebied

Het projectgebied van het wijkmobiliteitsplan beslaat het grootste deel van de wijk Sint-Denijs-Westrem - Afsnee, nl. het gebied ten noorden van de Kortrijksesteenweg (N43) en ten westen van de spoorlijn die de stations van De Pinte en Gent-Sint-Pieters verbindt. De oppervlakte van dit gebied is 5,14 km².



Figuur 1: Afbakening projectgebied

Het projectgebied is kleiner dan de wijk (9051) en dit omwille van de volgende redenen:

- The Loop: heeft een eigen traject (ambitienota, RUP)
- Zone Maria Middelaars: heeft een eigen traject (masterplan)
- Pleispark en Schilderswijk: maken deel uit van het projectgebied van het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde.
- Soenenspark: kende haar eigen participatietraject om daar circulatiewijzigingen door te voeren, en werd in het verleden al grondig aangepakt.

1.2 Kenmerken projectgebied

In het projectgebied van het wijkmobiliteitsplan Sint-Denijs-Westrem/Afsnee wonen ongeveer 5.500 inwoners¹, en de bevolkingsdichtheid is er relatief laag: 743 inw./km² (t.o.v. gemiddeld 1.676 inw./km² in heel Gent in 2022).

Het projectgebied bestaat uit de volgende statistische sectoren. Sector Sint-Denijs-Westrem-Centrum telt 2.279 inwoners/km² en is daarmee de dichtstbevolkte sector in deze wijk. De sectoren Steenaarde en Driesleutels (van deze laatste sector valt slechts een klein deeltje in het projectgebied) tellen respectievelijk 1.182 en 1.562 inwoners/km². De sectoren Vierschaar (789 inwoners/km²), Kouter (113 inwoners/km²), Goedinge (249 inwoners/km²) en Afsnee-Centrum (1.008 inwoners/km²) zijn minder tot veel minder dichtbevolkt dan het centrum van de wijk. De wijk telt in zijn totaliteit meer statistische sectoren dan hierboven vermeld. Hier zijn enkel de sectoren vermeld die binnen het projectgebied van het wijkmobiliteitsplan vallen.

58% van de inwoners van de wijk Sint-Denijs-Westrem/Afsnee behoort in 2022 tot de potentiële beroepsbevolking (18-64 jaar), terwijl 17% jonger is dan 18 jaar en 25% van de inwoners 65 jaar of ouder is. 1 op de 10 is zelfs ouder dan 80 jaar. Dat maakt dat Sint-Denijs-Westrem/Afsnee een iets oudere bevolking kent dan stad Gent.

Er is maar een kleine instroom van nieuwe bewoners, slechts 531 nieuwe wijkbewoners per jaar. Er is ook een beperkte sociale mix, slechts 15% van de bewoners is van niet-Belgische afkomst.

Met het hoogste gemiddelde netto-inkomen per belastingplichtige is Sint-Denijs-Westrem/Afsnee rijker dan gemiddeld in Gent. Dat vertaalt zich dan ook naar de huisvesting: bijna de helft van de woningen in Sint-Denijs-Westrem/Afsnee is een open bebouwing.



Figuur 2: Gemiddelde woonoppervlakte in Sint-Denijs-Westrem/Afsnee tov Gent

Het Parkbos is een belangrijke groenpool aan deze zijde van Gent. Sint-Denijs-Westrem heeft nog een aantal mooie parken, namelijk het Borluutpark en het Maaltebruggepark. Dit laatste park valt buiten het projectgebied van het wijkmobiliteitsplan. In de verkavelingen in de wijk zijn er vaak groene (verkeers)eilanden met potentieel tot recreatief gebruik. Afsnee is zeer landelijk en pittoresk met zijn kouter en de trage wegen erdoorheen. Het veer van Afsnee is tijdens recreatieve fietstochten een aangename verbinding met Drongen.

Afsnee en Sint-Denijs-Westrem worden ook gekenmerkt door de aanwezigheid van landbouw. Dat landbouwgebruik is mede bepalend voor de landelijke sfeer van deze gemeenten.

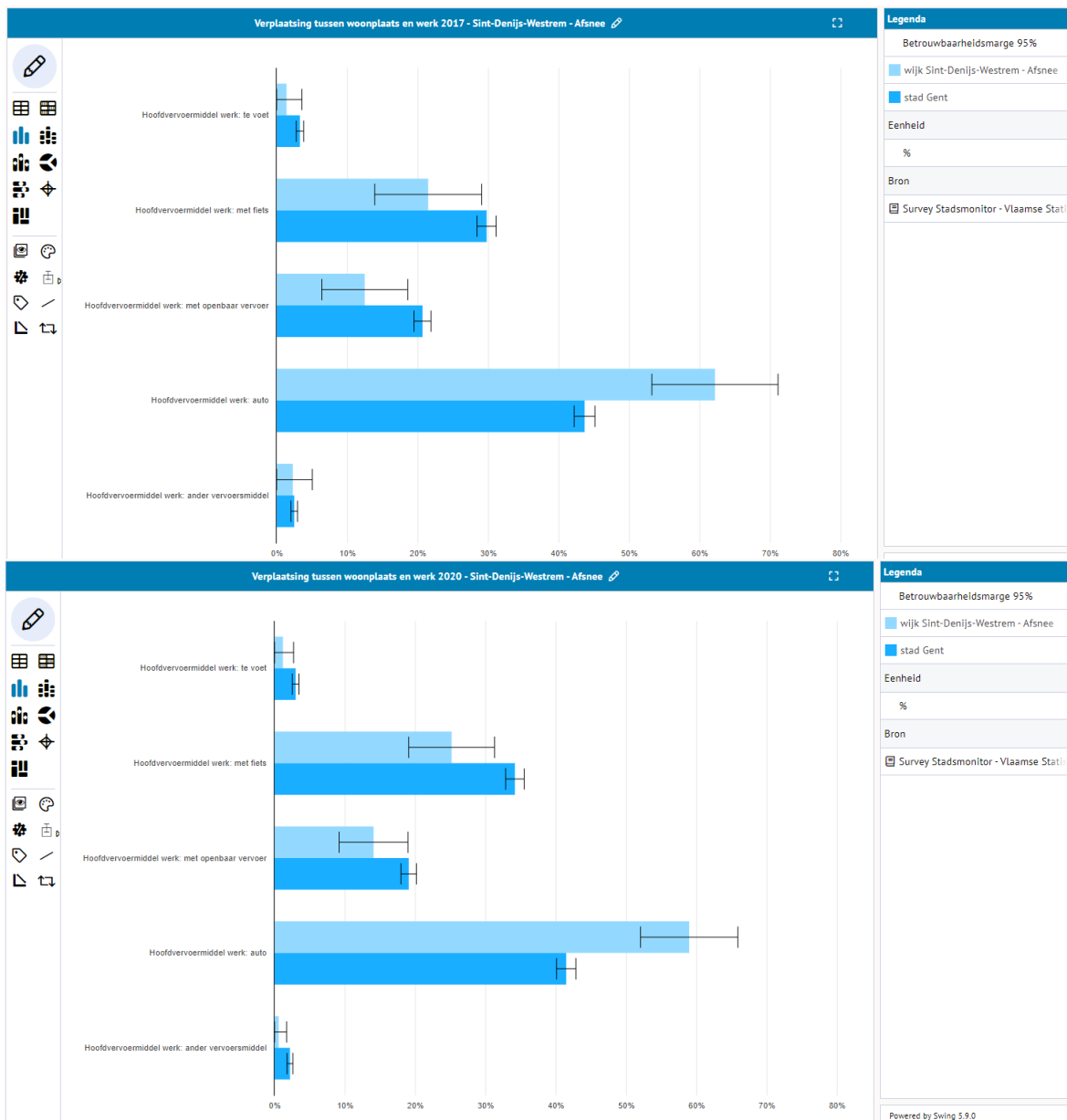
¹ Bron: Gent in cijfers 2022

1.3 Mobiliteitsprofiel projectgebied

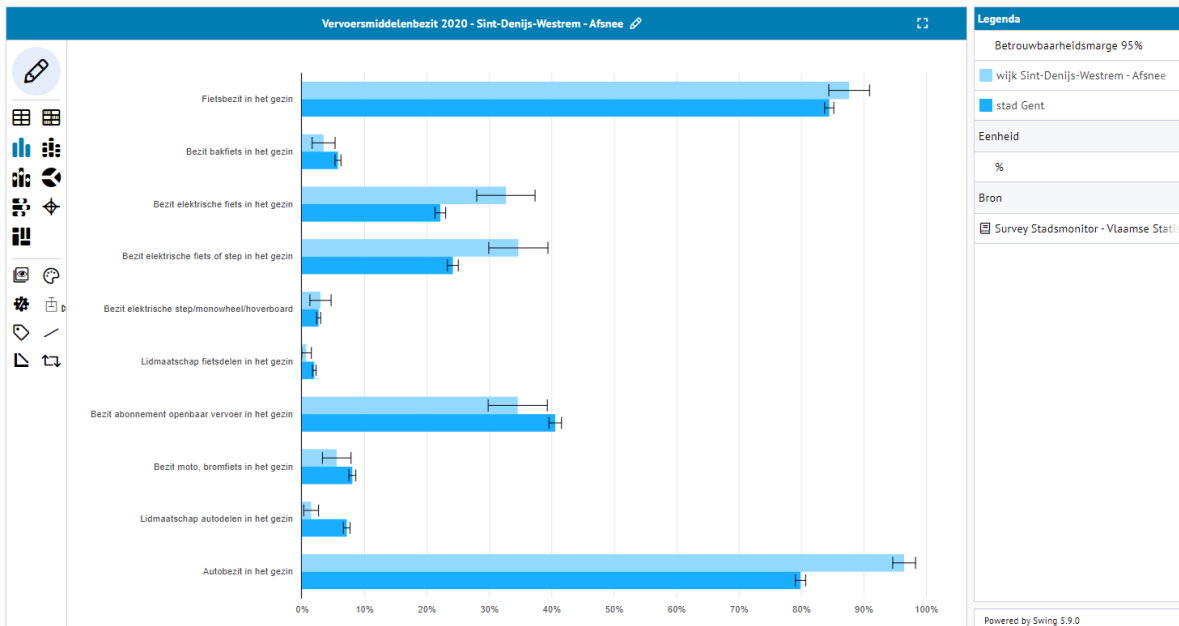
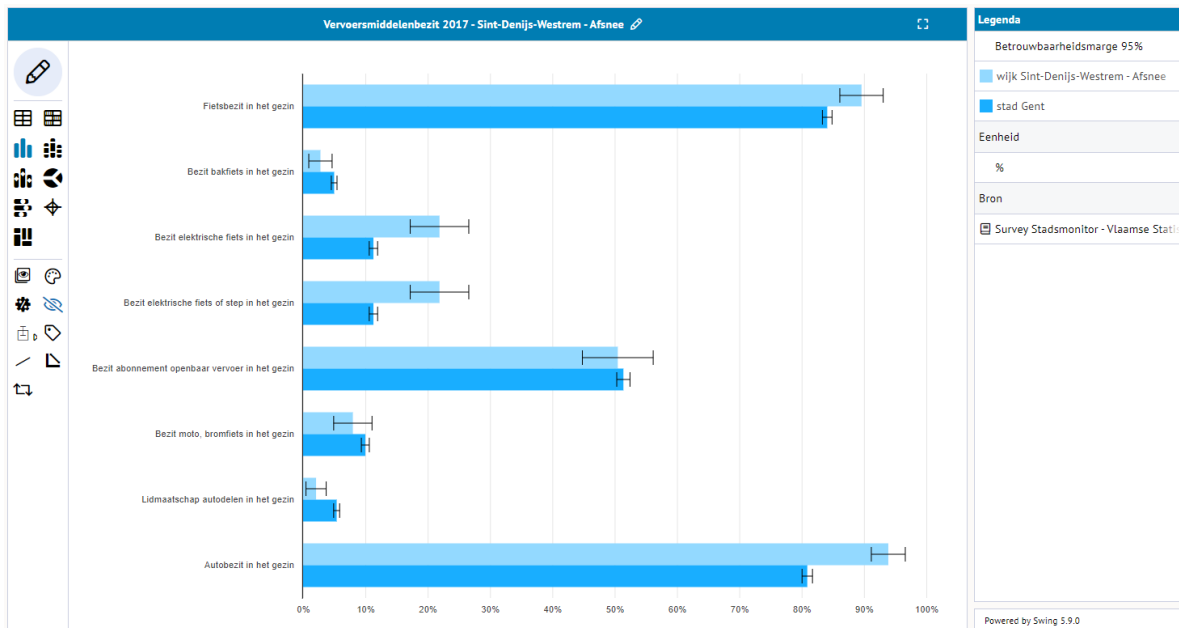
Uit de cijfers van de stadsmonitor 2017 en 2020² blijkt onderstaande modal split en vervoersmiddelenbezit voor de wijk Sint-Denijs-Westrem/Afsnee. Let wel op: deze gebiedsindeling komt niet helemaal overeen met het projectgebied.

Uit onderstaande grafieken blijkt dat inwoners van Sint-Denijs-Westrem/Afsnee significant vaker de auto als hoofdvervoermiddel gebruiken voor woon-werkverplaatsingen in vergelijking met de hele stad. De fiets wordt dan weer significant minder gebruikt. Desondanks was het bezit van een (gewone) fiets, elektrische fiets of elektrische step wel significant hoger dan in de hele stad in 2017. Ook het autobezit is significant hoger dan dat in stad Gent.

² Wegens de uitzonderlijke omstandigheden vanwege de coronapandemie en -maatregelen tijdens het jaar 2020 kunnen bepaalde resultaten met betrekking tot mobiliteit voor dat jaar sterk beïnvloed zijn. Om die reden worden de gegevens van de Stadsmonitor 2020 opgenomen naast de resultaten uit 2017.



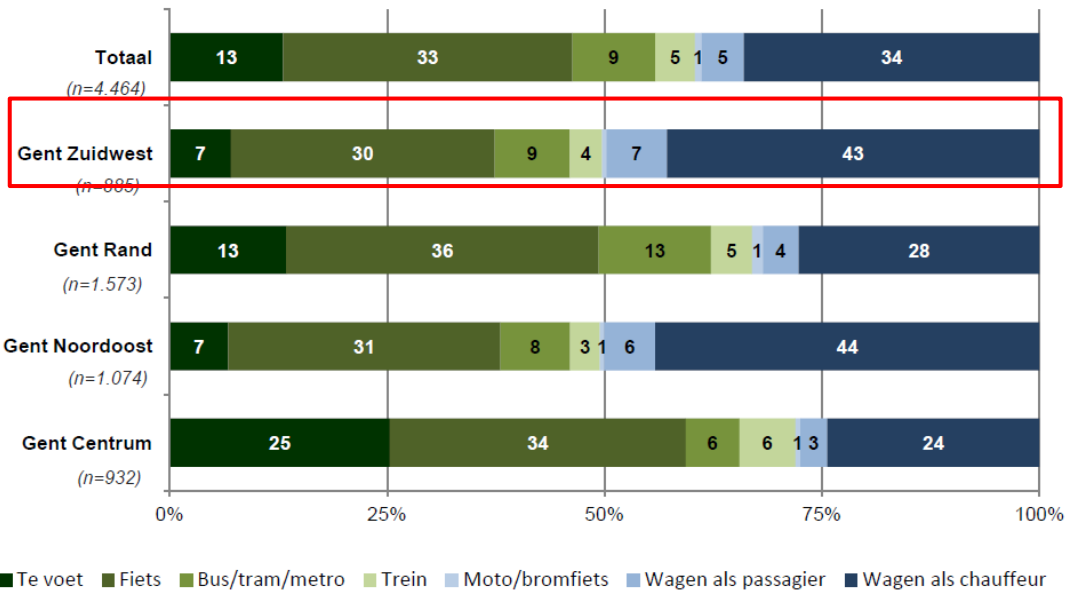
Figuur 3: Hoofdvervoermiddel bij verplaatsingen tussen woonplaats en werk wijk Sint-Denijs-Westrem/Afsnee in vergelijking met stad Gent (Stadsmonitor 2017 en 2020)



Figuur 4: Vervoersmiddelenbezit in het gezin | wijk Sint-Denijs-Westrem/Afsnee en stad Gent (stadsmonitor 2017 en 2020)

Het is ook relevant de modal split uit het mobiliteitsonderzoek 2018 mee te geven. Hier zijn enkel cijfers op stadsdeelniveau beschikbaar. Sint-Denijs-Westrem/Afsnee valt binnen het stadsdeel Gent Zuidwest.

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



Figuur 5: Hoofdvervoerswijze naar stadsdeel (Mobiliteitsonderzoek 2018)

43% van alle verplaatsingen in Gent Zuidwest gebeurt met de wagen (als chauffeur). Bijna 1 op 3 verplaatsingen gebeurt met de fiets. 9% van de verplaatsingen gebeurt met bus/tram, 7% te voet.

1.4 Wijkmobiliteitsplan – Wijkstructuurschets

Gelijktijdig met het wijkmobiliteitsplan loopt ook het proces van de wijkstructuurschets.

Het wijkmobiliteitsplan bepaalt hoe iedereen zich veilig kan verplaatsen en richt zich voornamelijk op de kortere termijn. We gaan op zoek naar concretere maatregelen die snel uitvoerbaar zijn, maar bepalen ook een aantal lange termijn maatregelen (zoals bijvoorbeeld een heraanleg).

De wijkstructuurschets brengt de ideale wijk in kaart op ruimtelijk vlak. Hoe willen de inwoners in de toekomst wonen, werken en winkelen? Hoe zorgen we voor aangename straten, speel- en ontmoetingsplekken en voldoende groen? De wijkstructuurschets brengt de uitdagingen voor Sint-Denijs-Westrem en Afsnee in kaart en bundelt de ideeën en wensen van alle betrokkenen.

Voor het wijkmobiliteitsplan is het Mobiliteitsbedrijf de verantwoordelijke dienst en voor de wijkstructuurschets Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning. Het proces loopt gelijktijdig en er worden raakpunten gezocht om beide plannen optimaal op elkaar af te stemmen.

Een keuze binnen het wijkmobiliteitsplan kan mogelijk voor extra verblijfsruimte of groen zorgen die bijvoorbeeld in de verdere toekomst ontwikkeld kan worden.

2. FASE 1 - Verkenning en doelstellingen

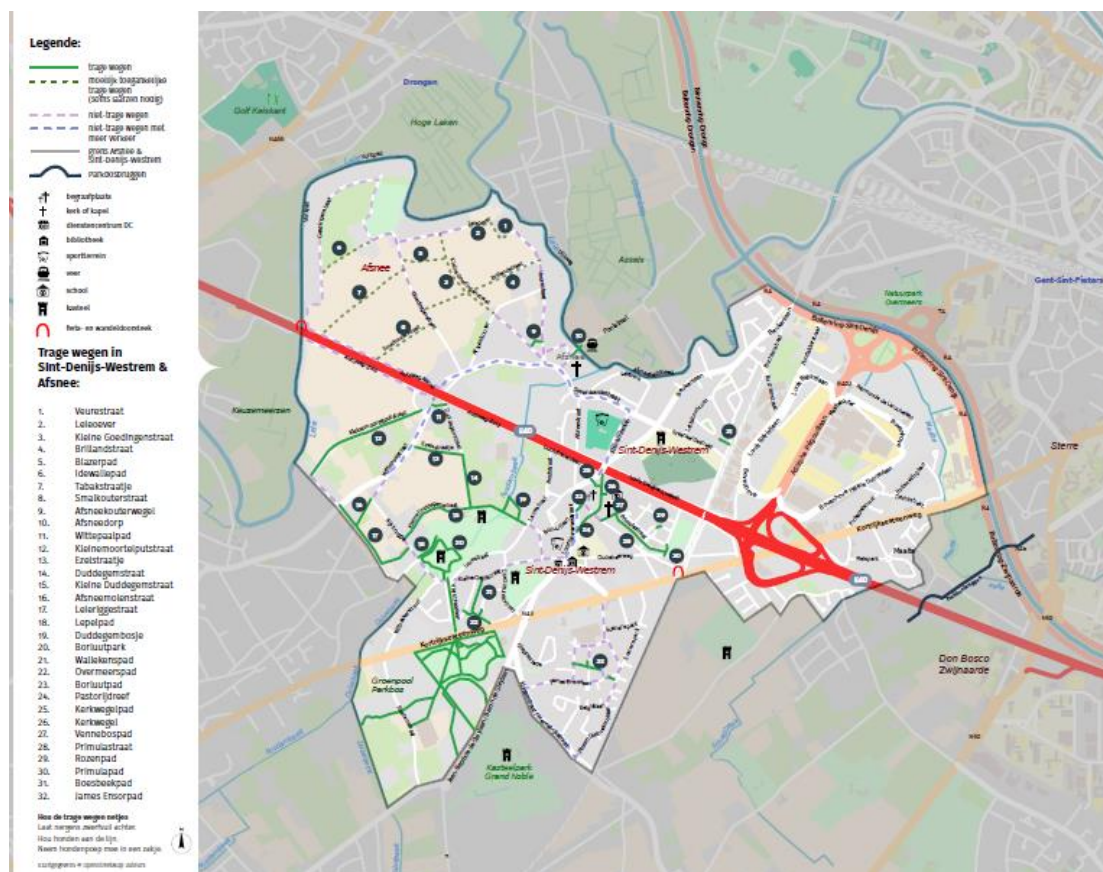
2.1 Bestaande netwerken en ruimtelijke kaders

2.1.1 Voetgangersnetwerk

In Sint-Denijs-Westrem en Afsnee is in 2019 de totale oppervlakte van de voetpaden 33.977 m², de lengte ervan bedraagt 18,748 km. Voetpaden zijn er voornamelijk in de straten in het zuiden van het projectgebied. Heel wat straten in het projectgebied beschikken niet over een voetpad.

Daarnaast willen Stad Gent en vzw Trage Wegen **trage wegen** over het volledige grondgebied van Gent. In Drongen, Zwijnaarde, Sint-Denijs-Westrem en Afsnee zijn er al erkende trage wegen.

Dit netwerk van trage wegen in Sint-Denijs-Westrem en Afsnee is uitgewerkt in samenspraak met bewoners en verenigingen, Trage Wegen vzw en de Provincie Oost-Vlaanderen. De realisatie gebeurt in samenwerking met de Vlaamse Landmaatschappij en vzw Natuurpunt.



Figuur 6: Bestaande trage wegen in Sint-Denijs-Westrem en Afsnee

2.1.2 Fietsnetwerk

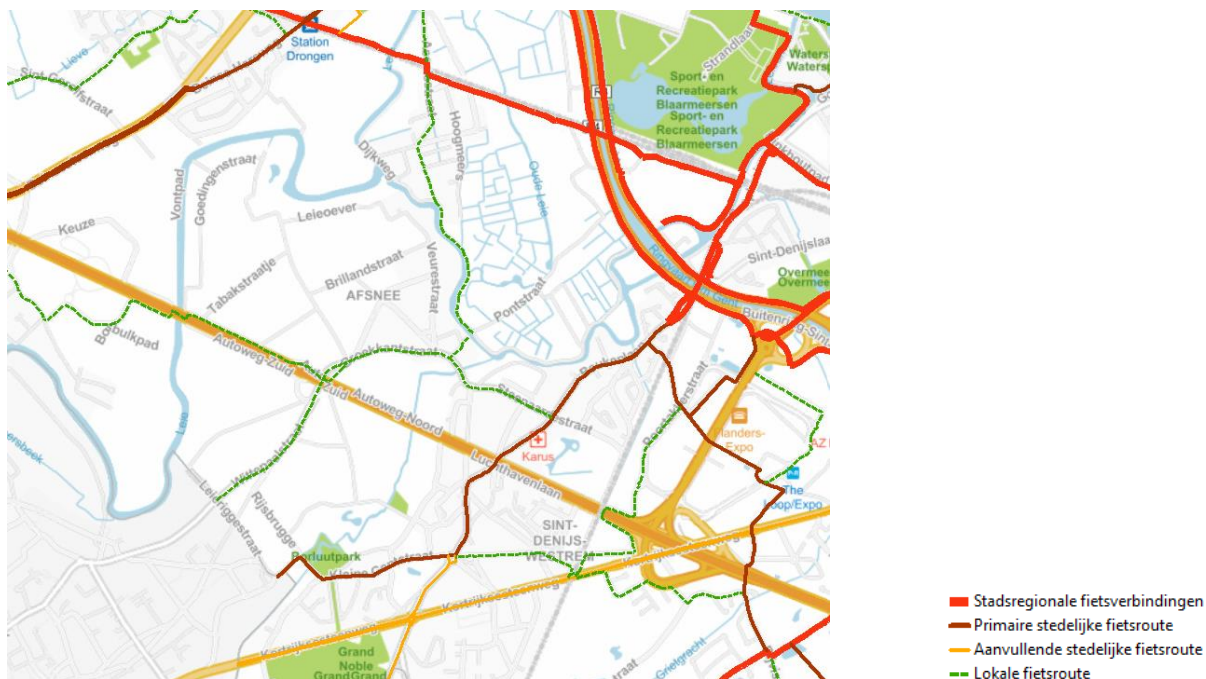
Het **stadsregionaal fietsnetwerk** voor de stad Gent werd vastgelegd in 2018. Dit netwerk bestaat uit 4 hiërarchisch geordende types routes: stadsregionale fietsverbindingen, primaire stedelijke fietsroutes, aanvullende stedelijke fietsroutes en lokale fietsroutes.

In deze wijk werden **de fietspaden langsheen de R4** geselecteerd als **stadsregionale fietsverbinding** (deze verbinding maakt deel uit van de fietssnelweg F40, de Grote Fietsring Gent) – hoewel die voor het grootste deel buiten het projectgebied vallen. Ten noorden van de wijk ligt ook de verbinding langsheen de spoorlijn Gent-Oostende. De hoofdtaak van deze routes is verbinden, voornamelijk over afstanden die groter zijn dan 10 km.

De **primaire stedelijke fietsroutes** hebben naast een verbindende functie ook een ontsluitende functie. **Beukenlaan, Vennestraat, Loofblommestraat en Kleine Gentstraat** zijn geselecteerd als primaire stedelijke fietsroute. Behalve het verbinden van de kern van Sint-Denijs-Westrem met het centrum van Gent ontsluit ze ook enkele belangrijke plekken in de wijk zelf zoals bijvoorbeeld de basisscholen. **De as Beukenlaan, Maaltenaard, Buchtenstraat en de fietsverbinding in noordelijke richting op The Loop** enerzijds, alsook **de fietsverbinding in de richting van de P+R The Loop en verder naar Rijvissche** werden ook geselecteerd als primaire stedelijke fietsroute. Deze routes sluiten terug aan op de stadsregionale fietsverbinding langs de R4 en de stadsregionale fietsverbinding doorheen het Parkbos.

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. De **N43** is voornamelijk geselecteerd om een alternatief te vormen voor de verbinding door de wijk. De **Adelaarsstraat** maakt dan weer de verbinding tussen het gemeenteplein en de N43, en verder richting Parkbos en Soenenswijk.

Lokale fietsroutes hebben voornamelijk een ontsluitende functie. **Afsneedorp, Broekkantstraat, Meulenbroekstraat en Steenaardestraat** werden in de wijk geselecteerd om enkele woonclusters te ontsluiten. Maar ook om de recreatieve verbinding te maken met enerzijds Drongen en anderzijds Baarle. **De Wittepaalstraat** ontsluit dan weer verder richting Sint-Martens-Latem. In het centrum van de wijk werden **Oudeheerweg en Octaaf Soudanstraat** geselecteerd om de verbinding te maken via de tunnel onder de N43 enerzijds richting The Loop ter ontsluiting van het bedrijventerrein en anderzijds richting Zwijnaarde en de stadsregionale fietsverbinding door het Parkbos.



Figuur 7: Stadsregionaal fietsnetwerk

2.1.3 Netwerk Collectief vervoer

2.1.3.1 De Lijn

In het huidige netplan van De Lijn gaan de belangrijkste verbindingen voor het busverkeer via de N43 enerzijds, en via de Beukenlaan anderzijds richting Sint-Martens-Latem of De Pinte. Aan de Krijzeltand bevindt zich ook een wachthalte.

Van Gent-Sint-Pieters via de Beukenlaan, Gemeenteplein en Broekkantstraat:

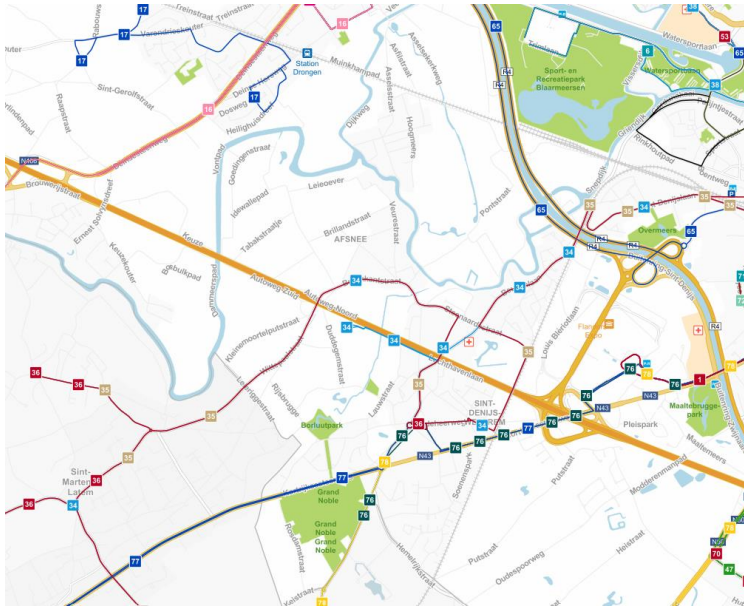
- Lijn 34: Wetteren – Gent – Latem – De Pinte/Sint-Martens-Lerne
- Lijn 35: Lokeren – Beervelde – Gent – Latem – De Pinte/Sint-Martens-Lerne
- Lijn 36: Zele – Gent – Latem – De Pinte/Sint-Martens-Lerne

Van Gent-Sint-Pieters via de N43, The Loop, Gemeenteplein en N43:

- Lijn 76: Wachtebeke – Lochristi – Gent – De Pinte
- Lijn 77: Beervelde – Lochristi – Gent – Deinze Kerkhof
- Lijn 78: Lokeren – Lochristi – Gent – De Pinte – Zevergem

Verder is er nog tram 1 die een lus rijdt tot The Loop.

Aan station Gent-Sint-Pieters komen verschillende buslijnen samen en dat is dan ook een belangrijk knooppunt.



Figuur 8: Huidige netplan De Lijn

Decreet basisbereikbaarheid

Momenteel werkt De Lijn aan een nieuw netwerk conform het decreet basisbereikbaarheid. Dit nieuwe netwerk gaat uit van budgetneutraliteit. Het nieuwe net gaat normaal gezien in voege op 01/07/2023.

Concreet betekent dit voor het Gentse stedelijke gebied dat er gekozen wordt voor sterke kernnetassen en een minder ontsluitende functie voor het busnetwerk, maar meer met focus op leesbaarheid en snelheid. Zo zouden de drie bestaande tramlijnen, 1, 2 en 4, andere routes krijgen. Het worden er vier: twee korte en twee lange.

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



Figuur 9: Nieuwe netplan De Lijn



Figuur 11: Locaties deelwagens Sint-Denijs-Westrem en Afsnee (<https://autodelen.gent/vibe/deelauto/>)

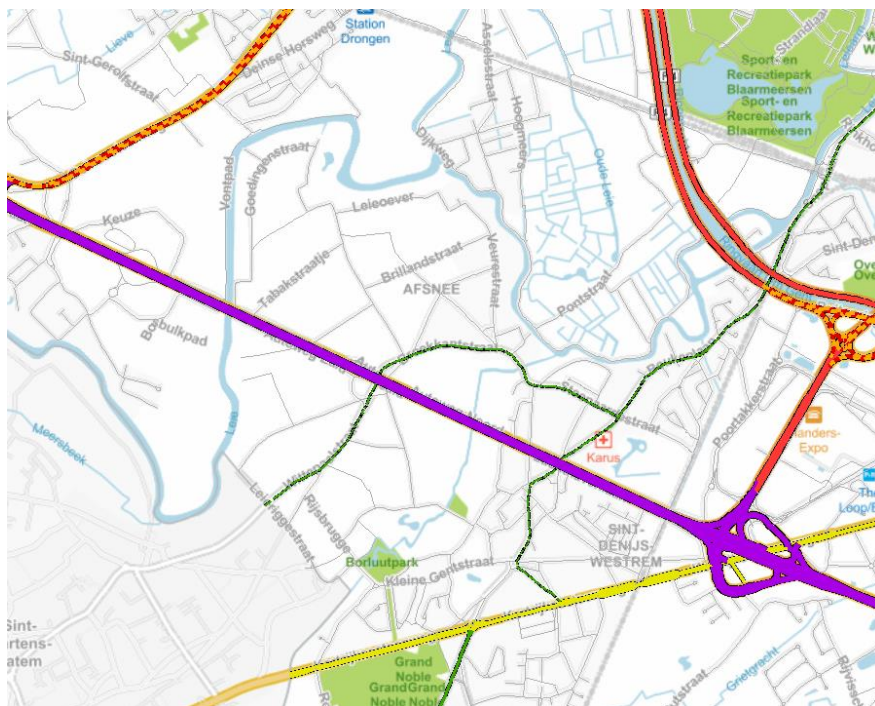
2.1.4 Netwerk gemotoriseerd verkeer

2.1.4.1 Weghiërarchie

Het projectgebied wordt in het noorden begrensd door de R4, die als primaire weg type II gecategoriseerd staat. Deze weg heeft als hoofdfunctie het verkeer te verzamelen op Vlaams niveau. Als nevenfunctie moet deze ook het verkeer verbinden op Vlaams niveau. Verder naar het noorden krijgt de R4 de categorie primaire weg type I. Daar is de hoofdfunctie het verbinden van grootsteden, de regionale steden en de poorten op Vlaams niveau met elkaar en het buitenland.

In het zuiden wordt het projectgebied begrensd door de N43 die als secundaire weg type III gecategoriseerd wordt. 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-vervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal uitgebouwd worden.

De as Beukenlaan-Loofblommestraat-Sint-Dionysiusstraat enerzijds en de as Beukenlaan-Steenardestraat-Broekantstraat liggen middenin het projectgebied en werden gecategoriseerd als lokale weg type IIa. Een lokale weg type II heeft als hoofdfunctie het verzamelen en/of ontsluiten op lokaal niveau. Slechts in tweede instantie is er de verbindende functie. Op niveau van de stad(sregio) Gent betekent dit dat een lokale weg IIa zorgt voor een ontsluiting van een bepaald stadsdeel (of van meerdere stadsdelen). Aanvullend heeft ze een verbindende functie tussen de verschillende stadsdelen. Door de omvang van de verschillende stadsdelen zorgen beide functies ervoor dat lokale wegen IIa een duidelijk structurerende functie hebben op niveau van het stadsdeel en zelfs op stads(regionaal) niveau. De nadruk bij deze categorie ligt bij het structurerende belang ervan voor de netwerken van alle modi op stadsdeelniveau. Concreet betekent dat dat deze categorie niet uitsluitend bedoeld is voor gemotoriseerd verkeer, maar dat de geselecteerde wegsegmenten ook stamlijnen van openbaar vervoer kunnen opnemen, waarbij ook de ongehinderde doorstroming van het openbaar vervoer centraal staat en best uitgerust worden met volwaardige fietspaden.

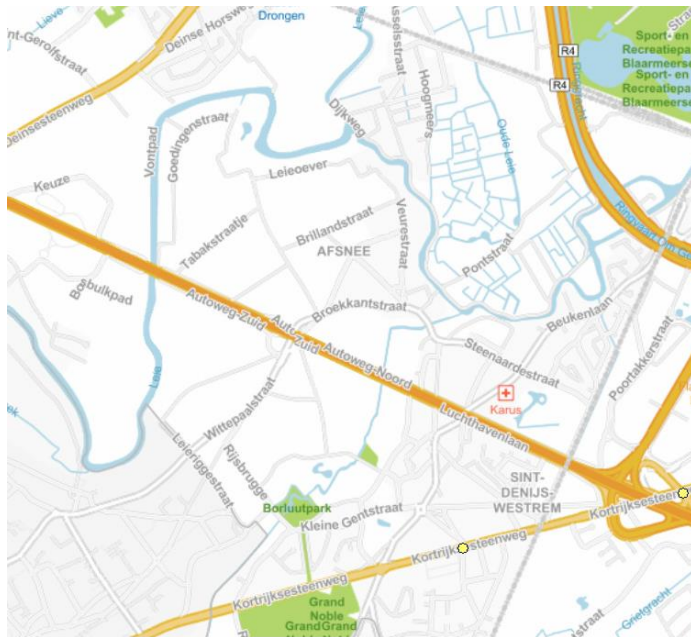


- Hoofdweg
- Primaire weg type I
- Primaire weg type II
- Secundaire weg type II
- Secundaire weg type III
- Lokale weg type I
- Lokale weg type IIa
- Lokale weg type IIb

Figuur 12: Wegencategorieën Sint-Denijs-Westrem en Afsnee (Mobiliteitsplan 2015)

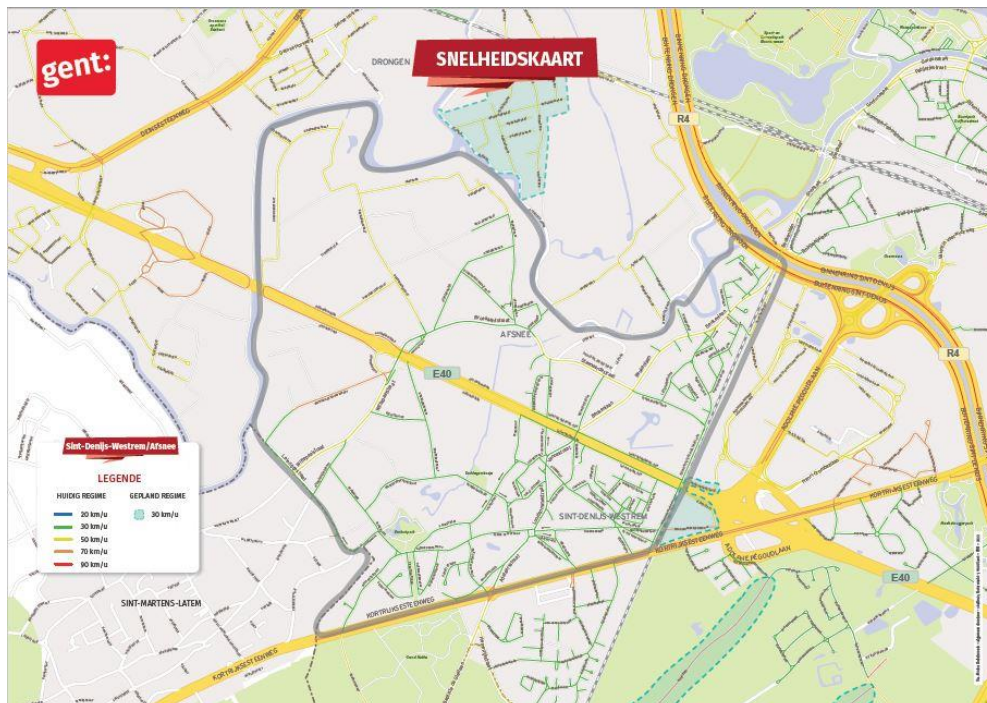
2.1.4.2 Verkeerslichten

In het projectgebied is er maar 1 locatie met verkeerslichten, namelijk het kruispunt N43 x Schoonzichtstraat/Sint-Dionysiusstraat. Deze verkeerslichten zijn in het beheer van AWW.



Figuur 13: Verkeerslichten

2.1.4.3 Snelheidsbeleid



Figuur 14: Snelheidskaart

Figuur 14 (snelheidskaart) geeft de huidige versus de toekomstige zone 30 weer. De huidige dorpskernen van Sint-Denijs-Westrem en Afsnee zijn zone 30, in de bebouwde kom is de maximaal toegelaten snelheid 50 km/u.

2.1.4.4 Vrachtroutenetwerk

2.1.4.4.1 Mobiliteitsplan Gent 2015

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



Symbool	Categorie	Informatie
	Hoofdvrachtroute	Het hoofdvrachtroutenetwerk bestaat uit het vrachtroutenetwerk op macroniveau. Dit netwerk omvat het hoofdwegennet op de primaire wegencategorie I. Deze vrachtroutes zijn bestemd voor doorgaand vrachtrouteverkeer.
	Vrachtroute I	Vrachtroute I zijn de schakels die noodzakelijk zijn om de attracties op mesoniveau te verbinden met de hoofdvrachtroute. Doorgaand vrachtrouteverkeer dient vermeden te worden op deze schakels.
	Vrachtroute II	Vrachtroute II zijn de schakels die belangrijke intern relaties verbinden, indien er geen alternatief op het vrachtroute I of het hoofdvrachtroutenetwerk aanwezig is of de omvangfactor te groot wordt. Voorstroming primeert niet, vrachtrouteverkeer dient wel op een veilige manier zijn bestemming te kunnen bereiken.
	Vrachtroute III	Vrachtroute III zijn schakels in het netwerk die noodzakelijk zijn om attractiepunten op mesoniveau te kunnen aansluiten op het vrachtroutenetwerk type I. Door de ligging van de attractiepunten opzichte van het hoofdwegennet, komen meerdere vrachtroute type I te maken de attractiepunten. De door koppeling van de verschillende vrachtroute type I is niet wenselijk. Deze door koppeling zou enkel doorgaand vrachtrouteverkeer kunnen aantrekken. Daarom worden deze schakels geselecteerd als vrachtroute type III.
	Uitwisselingspunt naar het hoofdvrachtroutenetwerk	Deze uitwisselingspunten naar het hoofdvrachtroutenetwerk geven toegang van vrachtroute I naar het hoofdvrachtroutenetwerk in omgekeerde richting.
	Verdeelpunten naar het lokale vrachtroute-netwerk	Deze verdeelpunten 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 toegangspunten geven toegang tot multimodale knooppunten die binnen de regio gelegen zijn. Het kan zowel gaan om bestaande multimodale knooppunten als om toekomstige multimodale knooppunten.
	Koppelpunt naar aanspalende regio	Deze koppelpunten geven aan waar aanspalende regio's aan elkaar gelinkt kunnen/moeten worden. Deze koppelpunten kunnen samen vallen met knooppunten op het macroniveau, maar kunnen ook op de rand van een regio op vrachtroute I aangeduid worden. Indien er interne relaties tussen aanspalende 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 snelwegen zijn geselecteerd als hoofdvrachtroutes. Ter hoogte van Sint-Denijs-Westrem en Afsnee manifesteert zich dat op de snelwegen E40 en R4.

N43 werd in zijn geheel (in de omgeving van het projectgebied) geselecteerd als vrachtroute I. Er is een uitwisseling voorzien tussen het vrachtroute I netwerk en het hoofdvrachtroutenetwerk aan het

knooppunt N43 met E40. Er is uitwisseling voorzien tussen het hoofdvrachtrouten netwerk en het lokale vrachtrouten netwerk ter hoogte van N43/B402.

2.1.4.4.2 Charter werftransport

De Stad Gent ondertekende in augustus 2018 samen met enkele belangrijke partners een **Charter Werftransport** (<https://stad.gent/mobiliteit-openbare-werken/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 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.



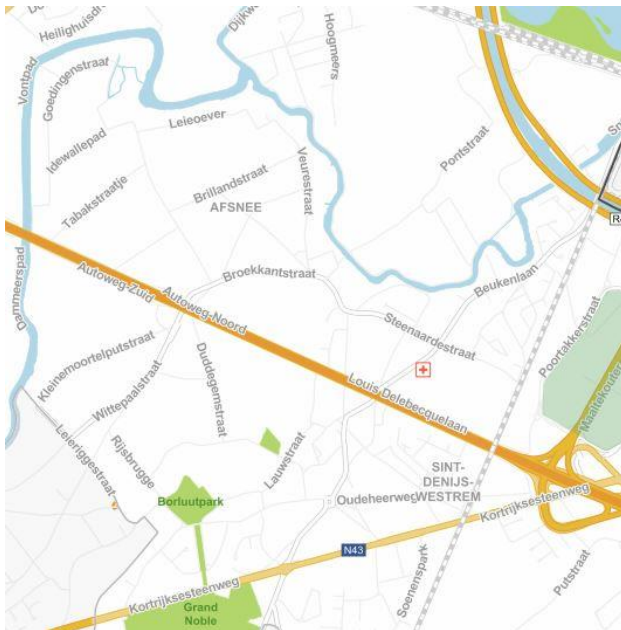
Figuur 16: Kaart Charter werftransport met aangewezen en minder aangewezen routes voor werftransport

2.1.4.5 Parkeerregimes, parkings, P+R

Er geldt geen parkeerregime in het grootste deel van Sint-Denijs-Westrem en Afsnee. De woonstraten tussen de N43 en The Loop behoren tot de groene tariefzone, maar maken geen deel uit van het projectgebied van het wijkmobiliteitsplan. In dat projectgebied is er nergens een parkeerregime.

In de buurt van het projectgebied bevinden zich 2 P+R's. P+R The Loop/Expo heeft een capaciteit van 168 plaatsen. P+R Maaltebruggepark biedt plaats aan 38 voertuigen.

Op het parkeerplatform zijn geen parkeerplaatsen die te huur aangeboden worden te vinden.



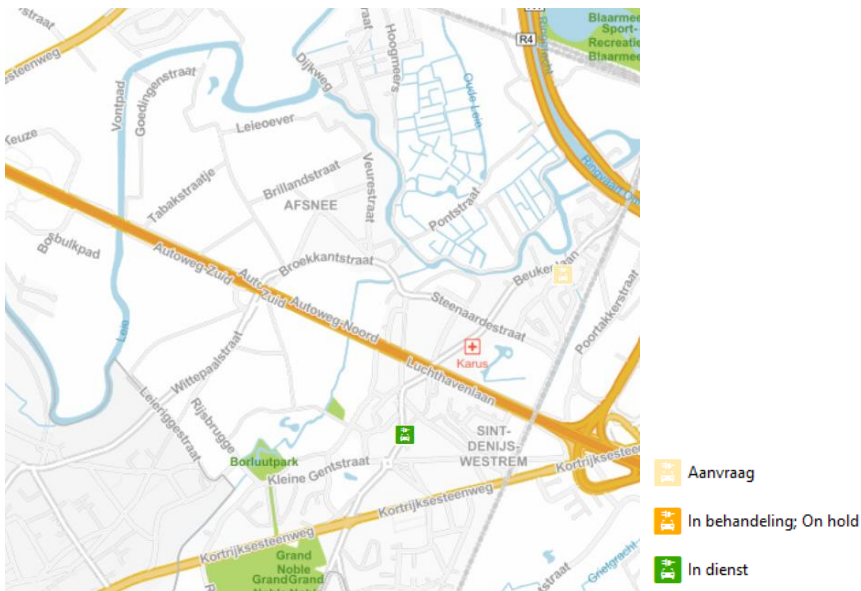
Figuur 17: Parkeerregimes, Parkeergebouwen en Park-and-Ride-terreinen

2.1.4.6 Publieke laadinfrastructuur

Er is in het projectgebied 1 publiek laadpunt. Aan de Kortrijksesteenweg en de Autoweg-Zuid zijn er daarnaast ook nog een aantal semi-publieke laadpunten aanwezig³.

Stad Gent zorgt i.s.m. Fluvius voor 800 bijkomende publieke laadpalen tegen 2026.

In de toekomst zullen er nog op verschillende locaties aan de Kortrijksesteenweg laadpalen worden voorzien, waarvan (minstens) twee in het projectgebied.



Figuur 18: Publieke laadpalen elektrische wagens

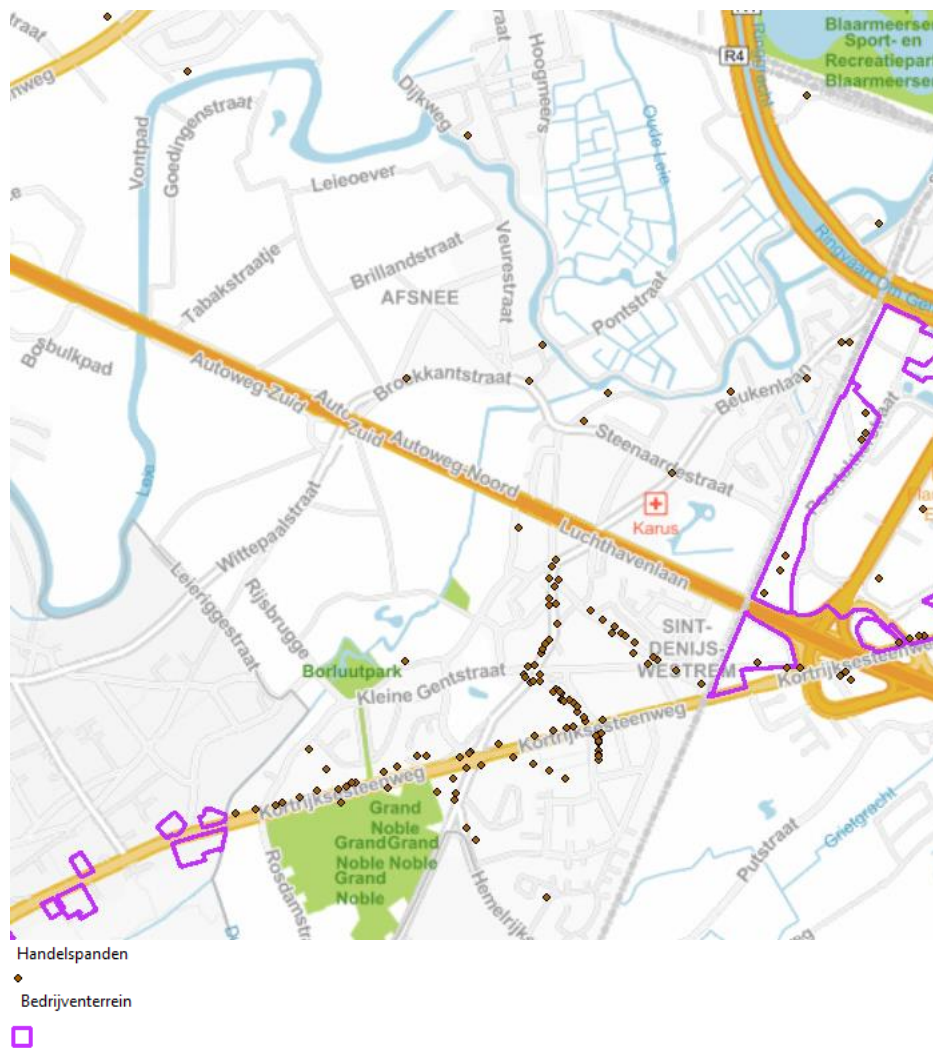
³ Zie <https://www.milieuvriendelijkevoertuigen.be/laadpalen>

2.1.5 Aanwezige functies/Traffic Builders

2.1.5.1 Bedrijventerreinen en handelszaken

In het projectgebied zijn heel wat handelszaken gelegen, voornamelijk dan langs de Kortrijksesteenweg, rond het Gemeenteplein, de Kerkdreef – Hogeheerweg, de Loofblommestraat en de Sint-Dionysiusstraat.

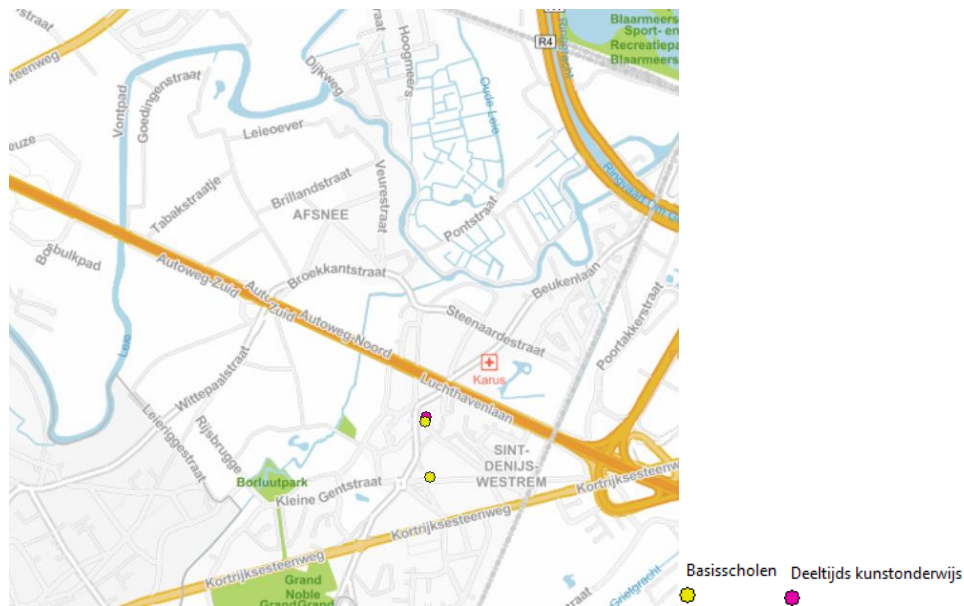
In het wijkmobiliteitsplan zal onderscheid gemaakt worden tussen lokale handelszaken die de wijk bedienen (voornamelijk alle handelszaken in het dorp zelf, alsook Carrefour op de N43) en bovenlokale handelszaken (handelszaken langs de N43).



Figuur 19: Kaart met handelspanden, en (voormalige) bedrijfspcelen

Vlak naast het projectgebied ligt The Loop alsook de bedrijfspcelen rondom de N43. Het aantal werknemers van deze zone zal nog fors uitbreiden de komende jaren. Op onderstaande kaart uit het mobiliteitsonderzoek van de zuidelijke mozaïek, uitgevoerd door Sweco, is het huidige en het toekomstige aantal werknemers voorgesteld.

2.1.5.2 Scholen



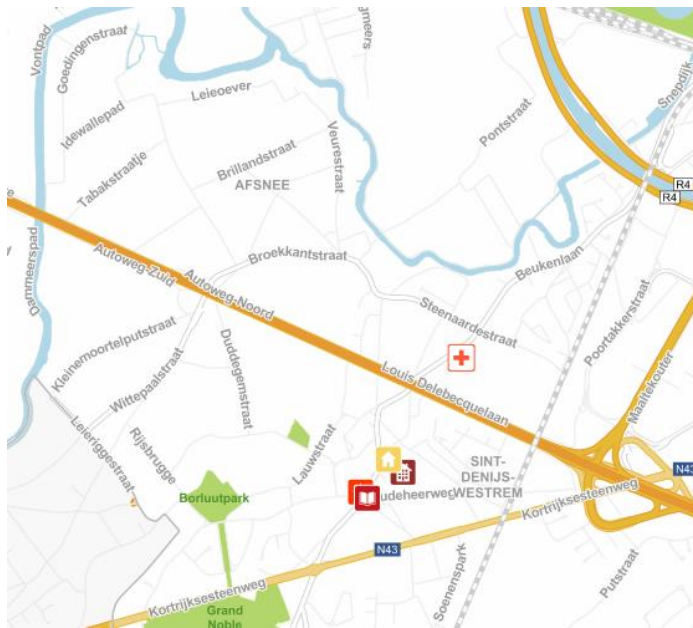
Figuur 21: Overzicht scholen

Binnen het studiegebied bevinden zich twee basisscholen: Basisschool Westerhem en Sint-Paulus Sint-Denijs-Westrem. In totaal volgen in deze wijk 407 leerlingen les. In het projectgebied bevindt zich geen secundaire school. Er is wel een vestiging van het deeltijds kunstonderwijs (Academie voor Podiumkunsten) gevestigd.



De middelbare school Don Bosco ligt buiten het projectgebied op de N43, maar is wel een belangrijke bestemming voor de jeugd.

De ingangen van Basisschool Westerhem liggen voor de kleuters in de Vennestraat en voor de lagere school in de Kerkdreef. De ingang van Sint-Paulus ligt in de Oudeheerweg vlak aan het Gemeenteplein (op de hoek met de Loofblommestraat).

2.1.5.3 Stedelijke infrastructuur



Dienstcentra

-  Vast
-  Mobiel



Centrum voor Geestelijke Gezondheidszorg

Kind en Gezin

Lokale dienstcentra OCMW

Open Huizen

Ouderenvoorzieningen

-  Woonzorgcentra
-  Assistentiewoningen

Welzijnsbureaus OCMW

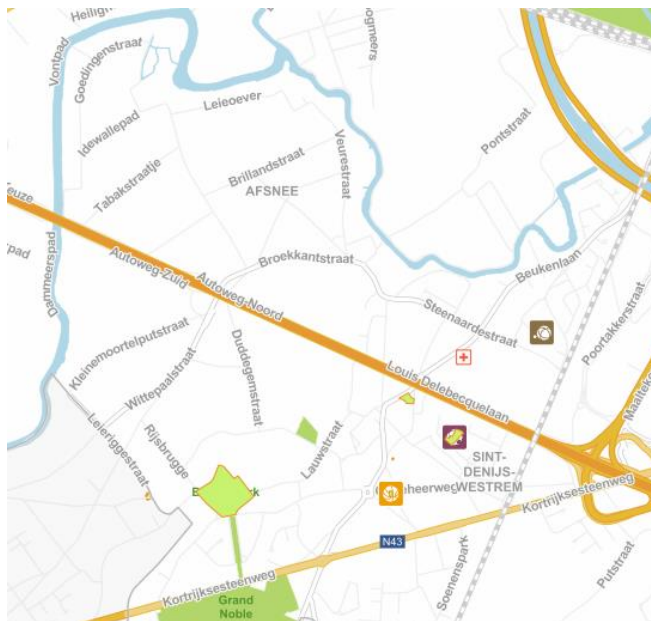
Wijkgezondheidscentra





Ziekenhuizen

Bibliotheken

Figuur 22: Overzicht stedelijke infrastructuur Samenleven, welzijn en gezondheid

De stedelijke infrastructuur en het woonzorgcentrum zijn geconcentreerd in het centrum van de wijk (omgeving Gemeenteplein). Ook de bibliotheek is hier terug te vinden. In het noorden van de wijk (Beukenlaan) bevindt zich het ziekenhuis/centrum voor geestelijke gezondheidszorg Karus.



-  Buurtsport Basketbal
-  Buurtsport Voetbal
-  Buurtsport Petanque
-  Speelterreinen

Figuur 23: Overzicht stedelijke infrastructuur Sport

De sportterreinen en speelterreinen zijn verdeeld in de wijk.

2.1.5.4 Landbouw

Afsnee en Sint-Denijs-Westrem worden ook gekenmerkt door de aanwezigheid van landbouw. Dat betekent dat er in specifieke straten ook tractorverkeer is. Het is belangrijk hier rekening mee te houden bij ingrepen in de mobiliteit. Ook bij andere ingrepen zoals trage wegen of aanleg van een groene buffer is het belangrijk rekening te houden met de eventuele impact op het landbouwgebruik.

2.1.6 Ruimtelijke visies en studies

2.1.6.1 Ruimte voor Gent

Goedgekeurd door GR in 2018

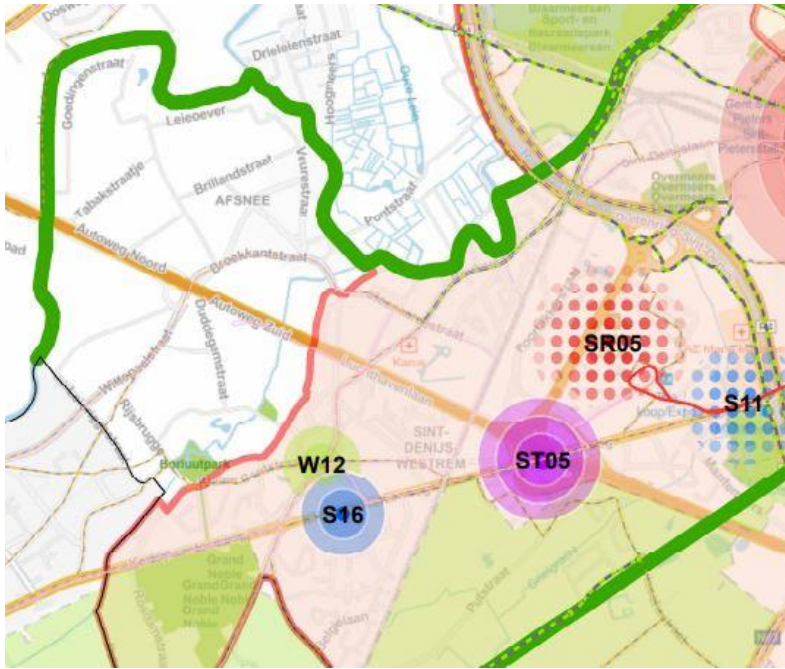
De Structuurvisie 2030 – Ruimte voor Gent is een document/product dat voor een bepaalde beleidsperiode en een bepaalde ruimte, de ruimtelijke visie beschrijft. Daarbij presenteert ze een conceptueel kader en de methodiek, concrete uitwerkingen, maatregelen en instrumenten om de gewenste ruimtelijke ontwikkeling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

Complementair aan het fietsnetwerk bouwt het openbaarvervoernet zich ook op vanuit het hinterland naar de kern. In eerste instantie wordt dit openbaarvervoernet gedragen door een grootstedelijk (tram) netwerk dat zich radiaal uitstrekt vertrekkende vanuit Oostakker, Destelbergen (knooppunt R4-E17), Melle, Zwijnaarde, De Pinte, Drogen, Mariakerke, Evergem en Meulestede naar het centrum van Gent. De radiale structuur verbindt een binnenstedelijke tangentiële lijn met knooppunten op de R4. Door de invoering van deze hoogwaardige assen verheft dit enkele steenwegen tot dragers van openbaar vervoer. Dat is het zeker het geval voor de Kortrijksesteenweg of N43 die de zuidelijke grens van het projectgebied vormt. Het prioritair inzetten op openbaar vervoer gaat simultaan met het ondergeschikt maken van deze assen voor ander gemotoriseerd verkeer. De snelheid waarmee reizigers in deze segmenten worden verplaatst is de belangrijkste parameter. Ze zullen hun auto pas aan de kant laten staan als ze het openbaar vervoer op deze segmenten snel, accuraat en comfortabel kunnen gebruiken. De haltes, die hier op grotere afstand van elkaar liggen, bieden geen kansen voor hogere dichtheid, meervoudig ruimtegebruik en een grote mate aan verwevenheid van functies. Deze openbaarvervoerassen zijn bijgevolg kralensnoeren van plaatsen met de ambitie van microcentraliteit.

Ruimtelijke knooppunten

De ruimtelijke knooppunten zijn de plekken van interactie 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-, etc.) functies en voorzieningen geclusterd vinden die bijdragen tot het principe van nabijheid en tot de levensloopbestendigheid van de plek.
- Het zijn goed bereikbare plekken die (de overslag naar) een duurzaam verplaatsingsgedrag ondersteunen.



Figuur 24: Uitsnede knooppuntenkaart – Ruimte voor Gent



Binnen en rondom het projectgebied zijn volgende ruimtelijke knooppunten aangeduid:

- W12: Een wijkknooppunt** 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. Vele knooppunten vallen samen met de oude kernen van de verschillende wijken. In de groeistad kunnen nieuwe wijkknooppunten ontwikkeld worden.

De meeste wijkknooppunten bestaan vandaag al. Er is micro-centraliteit door de kruising van de verschillende netwerken en de bestaande voorzieningen. Dat is bijvoorbeeld al zo voor **W12: het Gemeenteplein in Sint-Denijs-Westrem**. Dat gebied kan opgewaardeerd worden en – afhankelijk van hun ligging (kernstad, groeistad of buitengebied) – in een beperkte of grotere verdichting voorzien. In bestaande wijkknooppunten in de groeistad – wat het geval is voor W12 – kunnen (sociaal-)economische functies gecombineerd worden met een pakket aan wonen.
- S16: 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. 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.

- **S16 (Kortrijksesteenweg Carrefour)** bevindt zich op de zuidelijke grens van het projectgebied. Dit stedelijk knooppunt bestaat al maar kan nog verder opgeladen worden om op stedelijk niveau te functioneren, zij het dat deze kleiner zal blijven dan de andere stedelijke knooppunten. Een grotere densiteit is vooral mogelijk aan de steenweg zelf ter hoogte van de grootschalige detailhandel, waar er door herschikking een gevarieerder programma mogelijk is en er een grotere verwevenheid tot stand kan komen.
- **ST05 (E40 – B402 – N43) is een stedelijk transferium** met een mogelijke toekomstige P+R waar de overslag gemaakt kan worden van de hoofdwegen E40 en B402) naar een duurzamer vervoer (fiets en openbaar vervoer). Het knooppunt bestaat vandaag de dag al gedeeltelijk. In de visie op de ontwikkeling van de Kortrijksesteenweg is dit knooppunt aangeduid als ruimtelijk baken waar we kunnen verdichten. Het komt in het bijzonder in aanmerking voor niet-woonfuncties (kantoren, diensten en ondersteunende voorzieningen), op maat van de steenweg. Bovendien is dit knooppunt interessant voor de distributie van goederen en mensen door de ligging ten opzichte van het fiets-, auto- en openbaarvervoersnetwerk. Dit stedelijk transferium ligt net buiten het projectgebied.
- **SR05 (The Loop) is een toekomstig stadsregionaal knooppunt** en ligt ook net buiten het projectgebied. Hoewel er reeds verschillende netwerken en voorzieningen aanwezig zijn, zijn aanpassingen aan het plan wenselijk. Vanuit het knooppuntenverhaal en de ligging zien we deze site als een nieuw stadsdeel. Uitgangspunten hierbij zijn een grotere verwevenheid van functies, aandacht voor een maaiveld op mensmaat, meer groene publieke ruimte en een grotere doorwaadbaarheid voor voetgangers en fietsers. De bestaande en geplande weg- en openbaarvervoersinfrastructuur wordt geoptimaliseerd en beter ruimtelijk geïntegreerd in de omgevende wijken en ontwikkelingen (bijvoorbeeld de site Maria Middelaars (S11)). Op die manier versterken we het stedelijk weefsel op de site.

2.1.6.2 Groenklimaatassen

De visie op groenklimaatassen wordt beschreven in de 'visienota Groenklimaatassen'⁴. De ruimtelijke streefdoelen van groenklimaatassen zijn deze:

- In de GKA wordt bestaand groen maximaal behouden en versterkt en wordt er maximaal kwalitatief groen toegevoegd.
- We geven water een zichtbare plek in de GKA.
- Een groot aantal bomen vormen de airco's van de GKA en zorgen voor verkoeling.
- **Voetgangers en fietsers krijgen voorrang in de GKA.**
- De stad krijgt een gezicht aan de GKA.
- **In de GKA wordt het aantal geparkeerde wagens stapsgewijs gereduceerd tot geen.**

Volgens de visienota betekent het 4^{de} streefdoel concreet:

- Straten worden zo veel mogelijk autoluw ingericht.

⁴ Goedgekeurd door Gentse college van burgemeester en schepenen op 23/12/2020

- Het STOP-principe wordt maximaal toegepast.
- Infrastructurele ingrepen zoals het plaatsen van zitbanken en fietsenstallingen optimaliseren de beleving en het gebruik van de GKA voor fietsers en voetgangers.
- De veiligheid van fietsers wordt verhoogd door het reduceren van parkeerplaatsen op het openbaar domein.
- De inrichting van stadsregionale fietsverbindingen vraagt om maatwerk dat rekening houdt met het ruimtelijk gebruik van een plek. De stadsregionale fietsverbindingen doorsnijden geen parken, maar liggen aan de rand ervan of gaan er afgeschermd langsheen. Bijkomende fietsinfrastructuur zoeken we in eerste instantie binnen de bestaande verkeersruimte om te verhinderen dat de verharding nog toeneemt (Ruimte voor Gent p 116 e.v.).
- De stadsregionale fietsverbindingen worden zo veel mogelijk conflictvrij ingericht. Dit betekent geen gemengd gebruik en geen kruisingen met parkgebruikers (Ruimte voor Gent p 118 e.v.).
- In de GKA wordt ruimte voorzien voor joggers, skeelers en andere actieve mobiliteitsvormen.

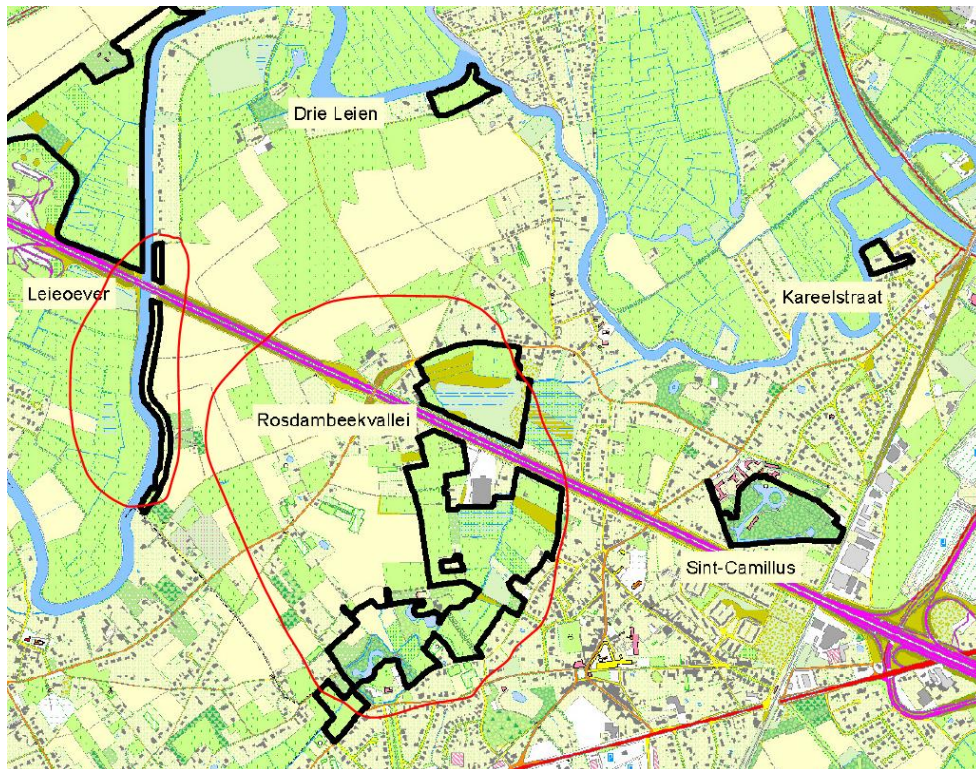
Groenklimaatas 6 - de Leie vormt de noordelijke grens van het projectgebied. Omwille van die ligging in de wijk is ze relevant voor de opmaak van het wijkmobiliteitsplan. Behalve hun rol van belangrijke schakel in het fietsnetwerk hebben ze ook ambities inzake klimaatrobuustheid, landschappelijke beleving, ontmoetingsruimte, etc. De realisatie 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 gemaakt moeten worden in het wijkmobiliteitsplan.



Figuur 25: Overzicht groenklimaatassen

2.1.6.3 RUP Groen

In september 2021 werd het RUP Groen goedgekeurd. Ook in het projectgebied bevinden zich een aantal deelgebieden van het RUP.



Figuur 26: Uitsnede kaart uit RUP Groen

De uitvoering van dit RUP zal in de (nabije) toekomst een significante invloed hebben op het tragewegennetwerk en brengt ook een aantal onderzoeksvragen inzake de bestaande wegenis met zich mee. De voorbije jaren kwamen enkele aandachtspunten op vlak van wegenis aan bod:

1. Goedingenstraat: het laatste stuk van deze straat ligt deels binnen RUP Groen en zal door de wegedienst verlegd worden naar de grens van het RUP Groen.
2. Autoweg-Noord en Autoweg-Zuid: er gaan enerzijds stemmen op om de aansluiting met de Goedingenstraat te knippen, anderzijds stelde De Vlaamse Waterweg de vraag om een publieke aanlegsteiger aan de Leie te voorzien op het einde van beide straten – wat in conflict is met de vraag de straten te knippen.
3. Duddegemstraat: er is discussie met een private eigenaar over de grens openbaar-privaat domein. Deze straat is hierdoor het voorbije jaar sterk versmald. De Groendienst is vragende partij om ikv het mobiliteitsplan ook het statuut van deze weg te (her)bekijken en te zoeken naar oplossingen die het karakter van deze weg als trage weg/recreatieve weg versterken.
4. Kleine Gentstraat en omgeving: Zijn er daar mogelijkheden tot ontharding? Versterken van de relatie tussen het kasteelpark Borluut en de dreef is een wenselijk te onderzoeken optie.
5. Omgeving Rosdambeekvallei: deze plannen zijn goedgekeurd en worden idealiter afgestemd op de toekomstige mobiliteitsvisie voor de naastliggende buurt en straten zodat ze elkaar hierin kunnen versterken.

2.1.6.4 IPOD IV

Het Integraal Plan Openbaar Domein deel 4⁵ zet een visie en concrete inrichtingsvoorwaarden uit voor kwalitatief groen en straatprofielen met een balans tussen verkeersfunctie, verblijfsfunctie, groenelementen, ... Het voornaamste uitgangspunt is het Gents Klimaatadaptatieplan, die stelt dat inrichting van het openbaar domein moet aangepast worden aan de gevolgen van klimaatverandering. Er worden hierbij 8 ambities naar voor geschoven:

- Voorkomen Wateroverlast
- Bestrijden droogte
- Reduceren hittestress
- Biodiversiteit vergroten
- Omgevingskwaliteit verbeteren
- CO2 uitstoot reduceren
- Klimaatbewustzijn vergroten
- Gebruiksvoorwaarden vergroten

Binnen deze ambities worden enkele mogelijke acties naar voor geschoven, waarvan er enkele relevant zijn bij de opmaak van een wijkmobiliteitsplan. Onder andere deze:

- Daling van gemotoriseerd verkeer om luchtverontreiniging te laten afnemen.
- Inzetten op de juiste detaillering van publiek domein en rijweg. Punctuele snelheidsremmende maatregelen worden als contraproductief beschouwd doordat het afremmen en optrekken van gemotoriseerd verkeer net voor meer uitstoot zorgt.
- Autoruimte waar gewenst en mogelijk transformeren naar ruimte voor langzame verkeersgebruiker en aangename en kwalitatieve verblijfsruimte.

Stad Gent wordt verdeeld in zones die voornamelijk vanuit de morfologie van de bebouwing verdeeld zijn. Iedere zone heeft specifieke opgaven en mogelijke bouwstenen voor het openbaar domein. Binnen de projectzone worden 2 zones toegekend:

- Suburbaan gebied met dorpskernen: grootste deel van de projectzone waar de bewoning zich bevindt.
- Buitengebied/Agrarisch gebied: vooral de zone tussen Leie en de dorpskern van Sint-Denijs-Westrem.

Voor verschillende van deze zones kan een wijkmobiliteitsplan een opportuniteit scheppen voor een klimaat robuustere inrichting. Ze wordt echter het meest expliciet gemaakt voor de stedelijke 19^{de} - eeuwse gordel. Doordat bepaalde straten een minder prominente verkeersfunctie zouden krijgen zou er ook meer verkeersruimte een andere functie kunnen gegeven worden. Een functie die bijdraagt aan één of meerdere klimaat robuuste ambities.

⁵ Het Gentse College van Burgemeester en schepenen nam kennis van deze (visie)nota op 16/12/2021.

2.2 Actueel gebruik en knelpunten van de netwerken

2.2.1 Bestaande meldingen

Het Mobiliteitsbedrijf ontvangt op regelmatige basis klachten en suggesties over de verkeerssituatie in de wijken. Hieronder een overzicht van de straten die het meest voorgekomen zijn en hun belangrijkste (relevante) thema's.

2.2.1.1 Meldingen Sint-Denijs-Westrem

Een groot aandeel van de meldingen die de voorbije jaren ontvangen werden, gingen over overdreven snelheid in verschillende straten in Sint-Denijs-Westrem en Afsnee. **De zone 30** werd er wel in oktober 2020 verder uitgebreid waardoor niet alle onderzoeksresultaten gebruikt kunnen worden. Toch blijft het Mobiliteitsbedrijf veel meldingen over de zone 30 ontvangen. Een groot deel van die meldingen gaat over de gunstige invloed van de zone 30 maar de vraag of de handhaving ook kan volgen. Er zijn al controles geweest binnen de zone 30 maar de politie kan niet overal even intensief controleren. Binnen het Mobiliteitsbedrijf is er een werkoefening lopende om de poorten van de zone 30 overal in Gent herkenbaar te maken en op een gelijke manier uit te voeren. De start van de zone 30 aan de Beukenlaan wordt een van deze poorten. Binnen diezelfde oefening is er ook een beleidskader ontwikkeld om te beslissen welke andere snelheidsremmende maatregelen voorzien kunnen worden afhankelijk van het soort weg.

Beukenlaan: Uit de Beukenlaan komen veel meldingen over overdreven snelheid en de staat van de fietspaden in het tweede deel van de straat. Door de snelheid en die slechte staat voelt het voor fietsers zeer onveilig aan in die straat. Ook de kruispunten net voor en na de tunnel onder de E40 voelen zeer onveilig aan voor de actieve weggebruiker.

Maaltenaard: Het tunneltje onder de spoorweg werd geknipt omwille van de verkeersveiligheid. Na het invoeren van die knip kwamen er veel vragen van de bewoners van de kant van The Loop om de knip ongedaan te maken omdat dat hun enige vlotte verbindingsweg was met het centrum van Sint-Denijs-Westrem. De bewoners van de straten rond Maaltenaard aan de kant van de Beukenlaan deden dan weer veel meldingen over parkeeroverlast in hun straten ten gevolge van de knip: werknemers van The Loop zouden hun wagen in die straten parkeren en dan verder wandelen. Er werden paaltjes geplaatst om deze parkeeroverlast tegen te gaan. Deze maatregel bleek effectief, want de meldingen hierover verminderden aanzienlijk. Wel blijft de knip een onderwerp van discussie bij de bewoners.

Lauwstraat: In het eerste deel van de Lauwstraat aan de kant van de Loofblommestraat meldden burgers parkeeroverlast.

Boesbeeklaan: De bewoners van deze straat doen voornamelijk meldingen over overdreven snelheid in hun straat en sluijverkeer.

Loofblommestraat: Ook uit deze straat worden veel meldingen gedaan over overdreven snelheid. Daarnaast wordt ook de slechte staat van de parking aan het Gildenhuis aangekaart.

Sint-Rochusstraat: In deze straat kwam op vraag van Ivago en de hulpdiensten een parkeerverbod aan een zijde van de straat. Bewoners protesteerden tegen deze beslissing en melden ook overdreven snelheid sinds deze beslissing.

Gemeenteplein: Te veel verkeer (waarvan veel sluipverkeer), gebrek aan fietspaden, gebrekkige voetpaden zijn de meldingen over dit plein die het meest gedaan worden.

Jean-Baptiste de Ghellincklaan: Ook uit deze straat komen veel meldingen over overdreven snelheid.

Kortrijksesteenweg: Er zijn twee problematieken die vaak terug komen. De eerste is het vrachtwagenparkeren op de steenweg. Hierdoor is het moeilijk en gevaarlijk om van parkings langs de steenweg de steenweg op te rijden door een gebrek aan goede zichtbaarheid. De tweede gaat over de moeilijke oversteekbaarheid van de steenweg komende van de Soenenswijk naar het dorpscentrum, en ook aan Grand Noble.

Hogeheerweg: Hier wordt ook parkeeroverlast gemeld.

Sint-Dionysiusstraat: Uit deze straat komt de vraag om eenrichtingsverkeer in te voeren. De straat is te smal voor én een parkeerstrook én verkeer in twee richtingen. Hierdoor moeten (vracht)wagens uitwijken op het voetpad bij het kruisen wat een zeer onveilige situatie creëert. Ook wordt er te snel gereden.

Vennestraat, Kerkdreef en Oude Heerweg:

In deze straten bevinden zich scholen maar de schoolomgeving voelt zeer verkeersonveilig aan. Er wordt te snel gereden, er rijdt te veel vrachtverkeer tijdens de spits en de voetpaden zijn te smal. Er zijn geen fietspaden. De nood aan een veilige schoolomgeving is er al verschillende jaren in de wijk.

De meest voorkomende thema's waarover meldingen binnenkomen, zijn heel duidelijk: overdreven snelheid, sluipverkeer, onveilige schoolomgevingen, gebrek aan goede voet- en fietspaden.

2.2.1.2 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 Sint-Denijs-Westrem en Afsnee** zijn hieronder de volgende bemerkingen meegegeven:

- Voetpaden afwezig of in slechte staat
- Nood aan meer overdekte/bewaakte fietsenstallingen
- Veel (vracht)verkeer rond Gemeenteplein
- Fietsinfrastructuur onvoldoende aanwezig
- Onveilig voor fietsers
- Roekeloos gedrag fietsers
- Nood aan OV verbinding tussen station en Wetenschapspark (in Zwijnaarde)
- Nood aan extra OV capaciteit bij slecht weer
- Sluipverkeer
- Nood aan bijkomende capaciteit P+R tussen E40 en R4

2.2.2 Meldingen uit participatieproces

2.2.2.1 Participatieproces

Naar aanleiding van de opmaak van het wijkmobiliteitsplan voor Sint-Denijs-Westrem en Afsnee gebeurde een bevraging in de wijk. Deze bevraging gebeurde samen met de dienst Beleidsparticipatie.

De inwoners van Sint-Denijs-Westrem en Afsnee werden uitgenodigd in een brochure over het wijkplan en het proces om deel te nemen aan het participatieproces. Deelnemen kon op verschillende manieren. Er werd een wijkmarkt georganiseerd op 21 april 2022 waar iedereen kon langskomen om zijn of haar input te geven over de mobiliteit of andere zaken in de wijk. Ook stonden er op verschillende locaties in de wijk stickerborden waarop inwoners hun meldingen konden plakken. De derde mogelijkheid om input te geven, was via het online participatieplatform (<https://participatie.stad.gent/nl-BE/projects/wijkplan-sint-denijs-westrem-en-afsnee>).

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 is geboden bij de interpretatie van de gegevens uit het gevoerde participatietraject. Zo is er niet getoetst of de signalen voldoende representatief zijn voor de wijk. Deze kwantitatieve analyse kan dan ook enkel maar indicatief gelezen worden.

Bijkomend kan de kwantitatieve analyse de indruk geven dat signalen die vaker voorkomen belangrijker zijn dan een signaal dat maar enkele keren gegeven is. Terwijl alle signalen even relevant kunnen zijn ongeacht hoeveel ze gegeven werden. Ook een signaal dat door een groep gegeven is tijdens een doelgroepgesprek telt evenveel mee als een signaal dat maar door één individu gegeven werd.

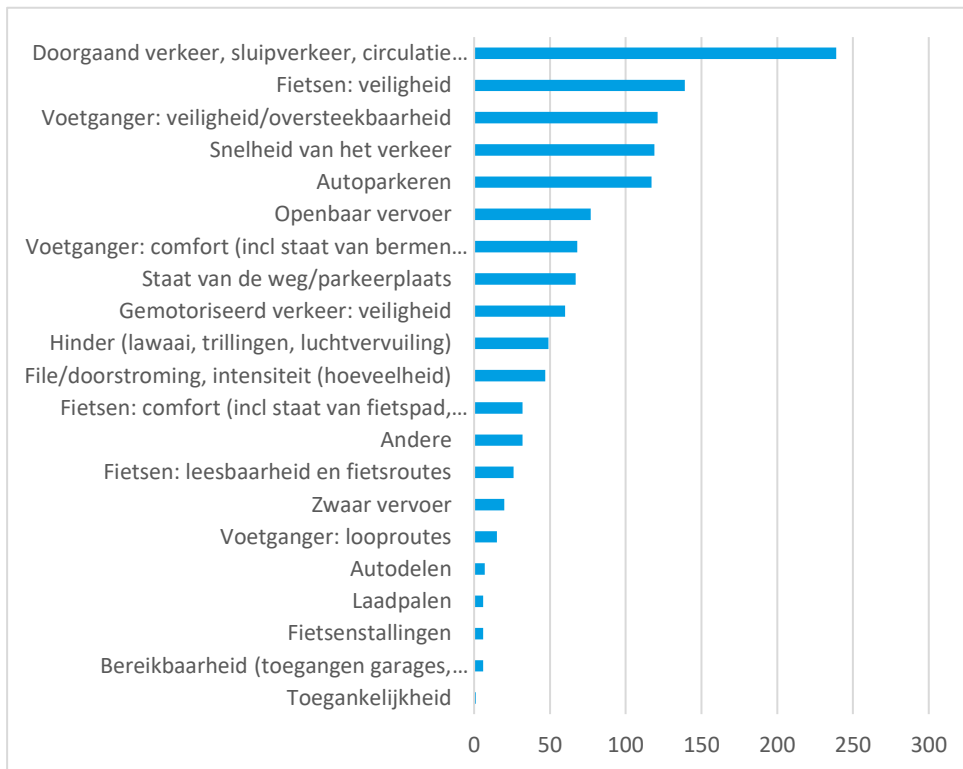
2.2.2.2 Meldingen per thema

In totaal zijn er 1.231 meldingen door burgers in Sint-Denijs-Westrem en Afsnee geregistreerd. Hiervan zijn er 924 meldingen die een straat vermelden. 305 meldingen bevatten geen exacte locatiegegevens. Het gaat hier echter niet over 1.231 unieke meldingen aangezien de meldingen vaak verschillende signalen/locaties omvatten.

De meest voorkomende meldingen betreffen het doorgaand verkeer en de verkeerscirculatie (19,2%), fietsveiligheid (11,1%) en veiligheid/oversteekbaarheid voor de voetganger (9,7%). Onderstaande tabel toont een overzicht van de signalen per thema. In deze visualisatie werd enkel rekening gehouden met de signalen die betrekking hadden op straten binnen de afbakening van het wijkmobiliteitsplan.⁶

⁶ Er werden ook meldingen gemaakt over straten buiten het wijkmobiliteitsplan. Deze straten bevinden zich op The Loop of ten zuiden van de N43 en zijn niet weerhouden.

Signalen per thema	
doorgaand verkeer, sluipverkeer, circulatie (rijrichting, knip)	246
fietsen: veiligheid	143
voetganger: veiligheid/oversteekbaarheid	125
snelheid van het verkeer	119
autoparkeren	118
openbaar vervoer	78
voetganger: comfort	70
staat van de weg/parkeerplaats	67
gemotoriseerd verkeer: veiligheid	61
file/doorstroming, intensiteit (hoeveelheid)	50
hinder (lawaai, trillingen, luchtvervuiling)	49
fietsen: comfort (incl staat van fietspad, suggestiestrook, zijkant van de weg)	32
andere	32
fietsen: leesbaarheid en fietsroutes	30
zwaar vervoer	20
voetganger: looproutes	17
bereikbaarheid (toegangen garages, bedrijven, routing ...)	8
autodelen	7
fietsenstallingen	6
laadpalen	6
laden en lossen	0



Figuur 27: Aantal meldingen per thema

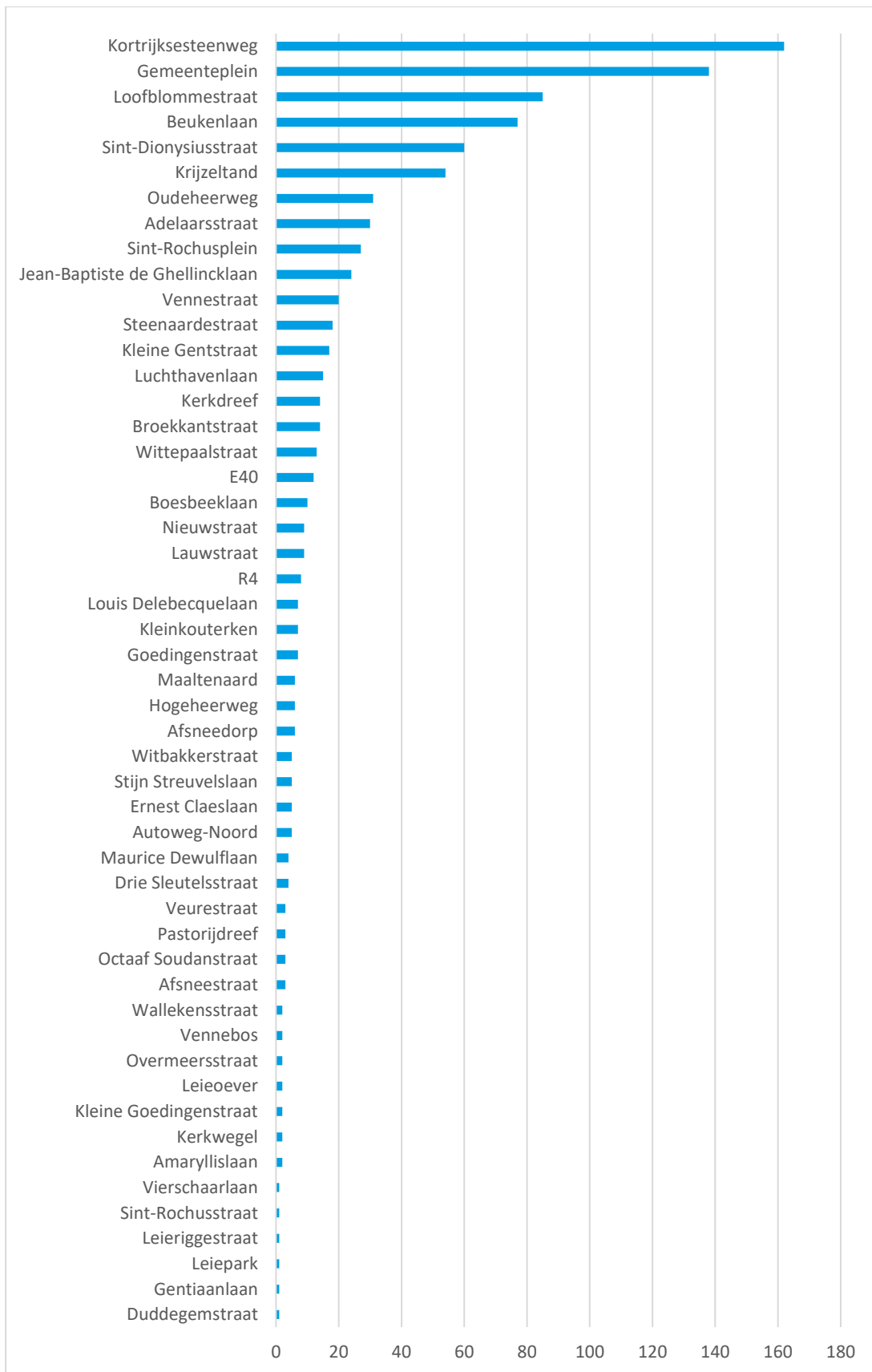
2.2.2.3 Meldingen per straat

Bij de meeste meldingen (75%) werd(en) ook een concrete straatnaam of straatnamen vermeld. Hieronder volgt een overzicht van deze meldingen. Meldingen die duiden op kruispunten of (waarbij meerdere straten werden vermeld) zijn meermaals aangegeven. Meldingen waarvan geen straatnamen zijn opgegeven, zijn niet meegenomen in de volgende analyses.

De straten⁷ waarvan meer dan 30 meldingen zijn geregistreerd, zijn:

- Kortrijksesteenweg: 162 (16,5%)
- Gemeenteplein: 138 (14,1%)
- Loofblommestraat: 85 (8,7%)
- Beukenlaan: 77 (7,8%)
- Sint-Dionysiusstraat: 60 (6,1%)
- Krijzeltand: 54 (5,5%)
- Oudeheerweg: 31 (3,2%)
- Adelaarsstraat: 30 (3,1%)

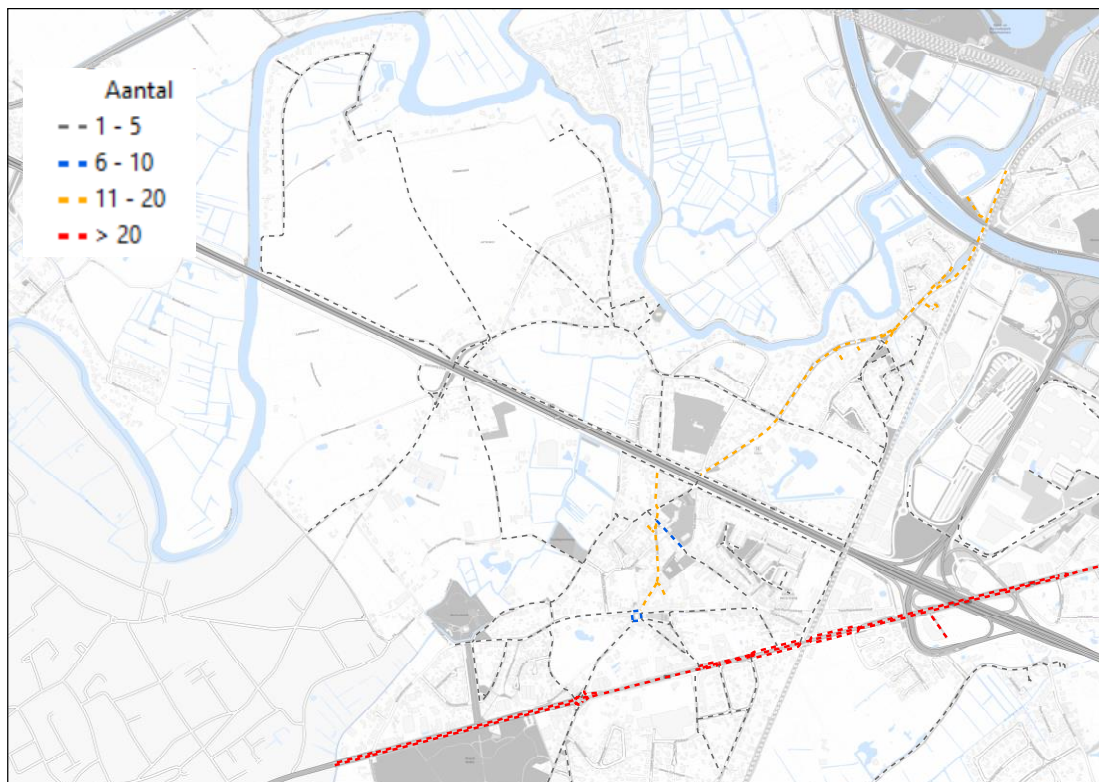
Wanneer geen expliciete straatnaam werd vermeld, maar wel een buurtnaam, werden straten als volgt gecodeerd: Gemeenteplein als 'ijkpunt' voor centrum, Afsneedorp voor Afsnee, H. Crombezlaan voor The Loop, Soenenspark voor Soenenswijk en Kortrijksesteenweg voor Parkbos.



Figuur 28: Aantal meldingen per straat

2.2.3 Voetgangers

2.2.3.1 Overzicht signalen TE VOET



Figuur 29: Signalen te voet

Bij de meldingen betreffende comfort voor voetgangers, looproutes en veiligheid/oversteekbaarheid werden in totaal 40 straten meegegeven. Er werden ook nog 53 meldingen gedaan over bovenstaande voetgangersthema's zonder vermelding van een specifieke locatie.

In totaal werden er over de veiligheid/oversteekbaarheid 122 meldingen (58,6 %) gedaan, over comfort voor de voetganger 69 (33,2%) en over looproutes 17 (8,1%).

De straten waarover meer dan 10 meldingen gemaakt werden, zijn:

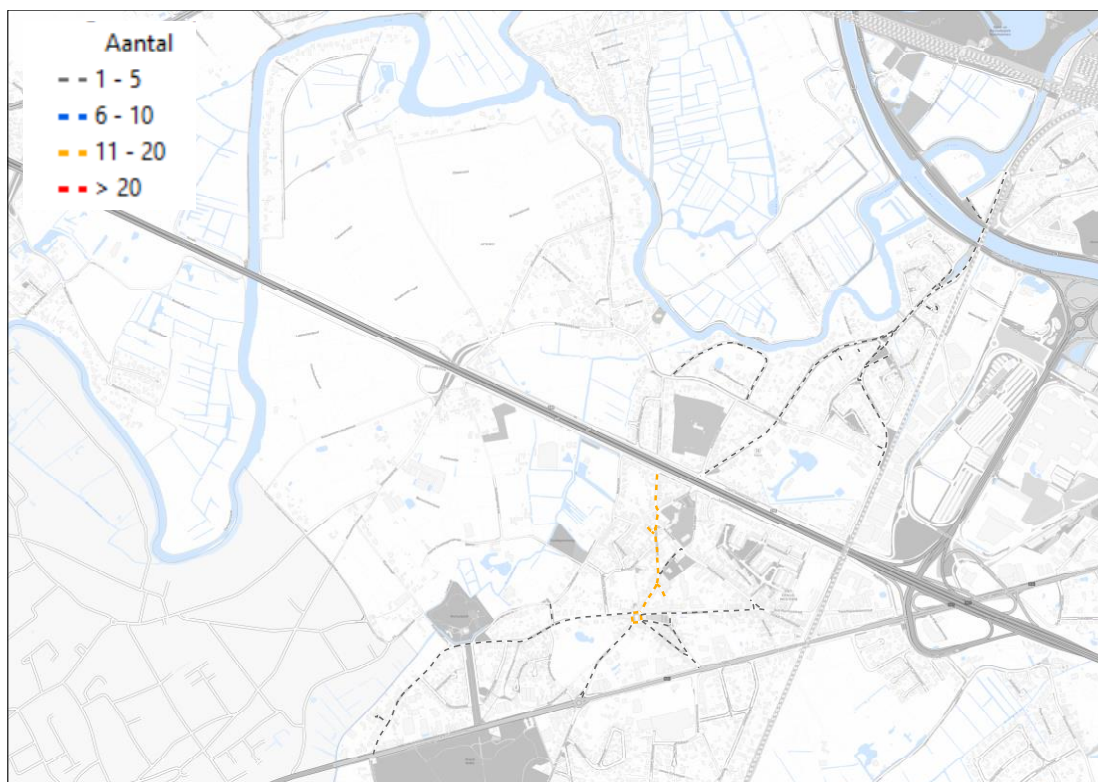
- Kortrijksesteenweg (46)
- Beukenlaan (16)
- Loofblommestraat (11)

2.2.3.2 Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de buurt



Figuur 30: Tevredenheid staat wegen, voet- en fietspaden (Stadsmonitor 2017 en 2020)

De signalen over de voetgangers- en fietsinfrastructuur werden in de hoofdstukken over die modi opgenomen, maar er waren ook algemene klachten met betrekking tot de staat van de weg. De Stadsmonitor geeft ook aan dat er een grotere tevredenheid heerst over de staat van de wegen dan over de staat van de fiets- en voetpaden. Er is duidelijk de minste tevredenheid over de staat van de voetpaden.



Figuur 31: Signalen staat wegdek

Over de staat van het wegdek en parkeerplaatsen werden 66 signalen ontvangen. 47 (71,2%) hiervan vermelden een straat. De straten die daarbij het vaakst vernoemd werden zijn de:

- Loofblommestraat (inclusief de parking aan het Gildenhuis) (16)
- Gemeenteplein (11)

2.2.3.3 Resultaten voetgangersscreening 2021

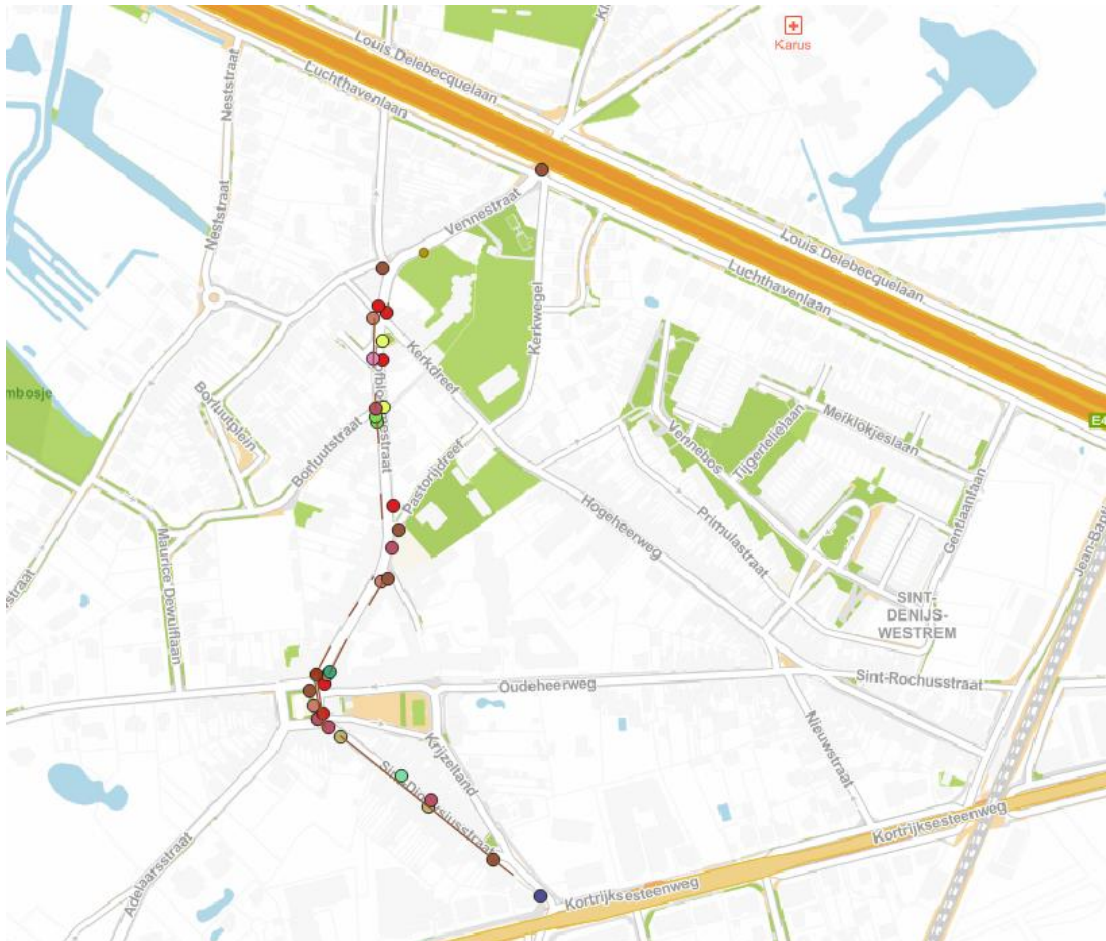
In 2021 deed het Mobiliteitsbedrijf een voetgangersscreening op verschillende assen in Gent. Een van die assen bevindt zich binnen het projectgebied van dit wijkmobiliteitsplan en omvat de volgende straten: Sint-Dionysiusstraat, Loofblommestraat, Vennestraat en Gemeenteplein.

Tijdens de screening worden de volgende knelpunten op de route aangeduid:

- Voetpad te smal (minder dan 1,5m)
- Obstakels op het voetpad die looplijn/doorgang belemmeren:
 - Bank
 - Blikvanger
 - Geparkeerd vervoersmiddel (fiets, brommer, auto)
 - Geveltuin
 - Nutskast
 - Paal
 - Schuilhuisje
 - Terras
 - Vuilbak
- Ondergrond van het voetpad

- Dwarshelling te steil
- Langshelling te steil
- Oversteek is onveilig
- Oversteek is ontoegankelijk

Tijdens de screening van deze as kwamen 41 knelpunten naar boven (zie kaartje hieronder).



Figuur 32: Overzichtskaart knelpunten voetgangersscreening

In Sint-Denijs-Westrem zien we dat het voetpad te smal (minder dan 1,5m) is aangelegd. We zien op volgende looplijnen te smalle voetpaden:

- De volledige Loofblommestraat met extreme puntvernauwingen verspreid overheen de straat. Deze puntvernauwingen zijn gelegen ter hoogte van nummers: 83, 81, 30, 57, 47, 18, 45, 35-23, 17, 9-3. Ook ter hoogte van het hoekhuis Loofblommestraat x Kerkdreef 1. En als laatste ter hoogte van de westelijke gevel van Basisschool Sint-Paulus, Oude Heerweg 2.
- Rondom het Gemeenteplein.
- De Zuidwestelijke zijde van de Sint-Dionysiusstraat.

Deze straten maken allemaal deel uit van het geplande heraanleg project van de dorpskern.

Ook op de andere vlakken (obstakels in de looplijn, ondergrond, hellingen, etc.) scoort de as niet goed.

2.2.3.4 Resultaten voetgangerstellingen 2021

In november 2021 werden voetgangers geteld door middel van een pyrobox. De box hing ter hoogte van Vennestraat 9.

De tellingen tonen aan dat er dagelijks gemiddeld 76 voetgangers passeren. Op weekdays is het gemiddelde 79 en in het weekend is het 67 voetgangers per dag. Dat is gemiddeld 5 voetgangers per uur, waarbij de nachtelijke uren tussen 22u en 6u niet meegerekend worden. Op deze uren passeert er niemand.

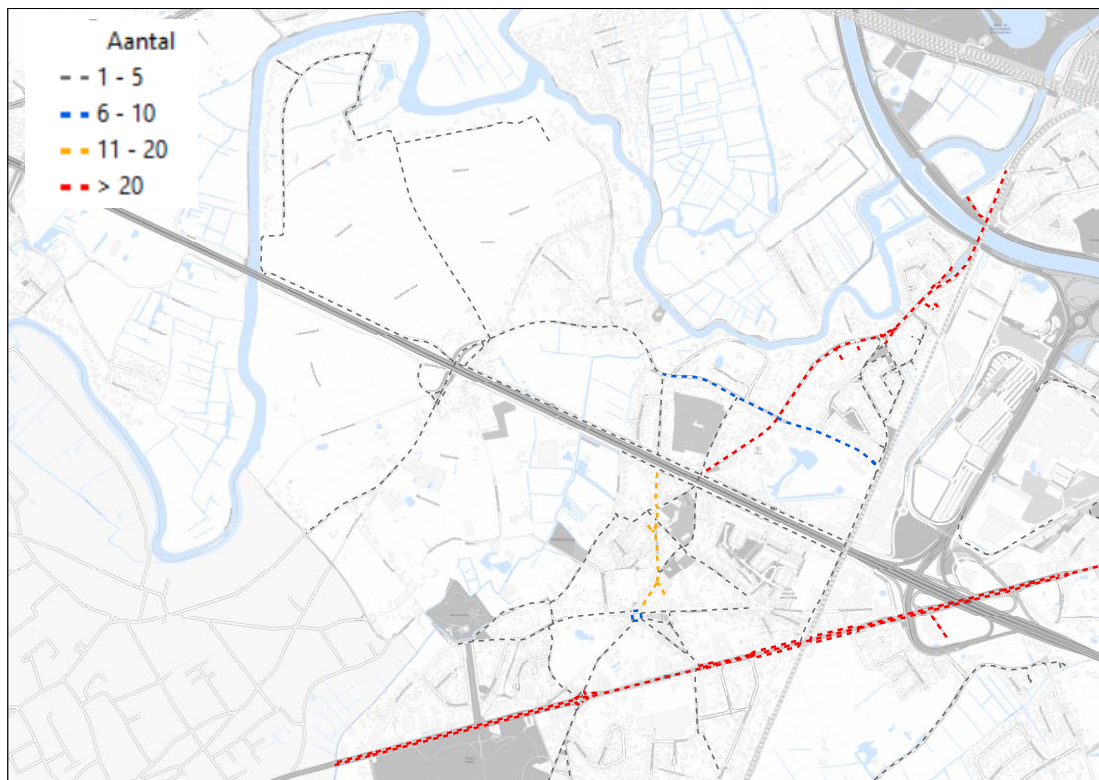
De drukste dag per week is woensdag, met een gemiddelde van 126 per dag. Met een piek om 11u van gemiddeld 31 voetgangers op één uur. Het weekend is significant kalmer. De pieken in de weekdays liggen telkens om 8u en om 17u, wat te maken kan hebben met de nabijgelegen school.

Er kan gesteld worden dat er op deze as zeer weinig gewandeld wordt. De staat van het voetpad en ontoegankelijkheid zijn hier mogelijke oorzaken van.

Belangrijk om mee te geven bij deze cijfers: de pyrobox telt groepen (duo's of meer) als 1 voetganger en kleine kinderen worden niet meegeteld. Dat wil zeggen dat bovenstaande cijfers het minimaal aantal voetgangers zijn.

2.2.4 Fietsers

2.2.4.1 Overzicht signalen FIETSEN



Figuur 33: Signalen fiets

Bij de meldingen betreffende fietscomfort (incl. staat van fietsinfrastructuur), leesbaarheid en fietsroutes, en fietsveiligheid werden in totaal 34 straten meegegeven. Er werden ook nog 44 meldingen gedaan over bovenstaande fietsthema's zonder vermelding van een specifieke locatie.

In totaal werden er over de fietsveiligheid 143 meldingen (69,7 %) gedaan, over fietscomfort 32 (15,6%) en over leesbaarheid en fietsroutes 30 (14,6,1%).

De straten waarover meer dan 10 meldingen gemaakt werden, zijn:

- Kortrijksesteenweg (35)
- Beukenlaan (26)
- Loofblommestraat (13)
- Gemeenteplein (10)

Daarnaast werden er nog 6 meldingen gemaakt over fietsparkeren.

2.2.4.2 Fietsbezit

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

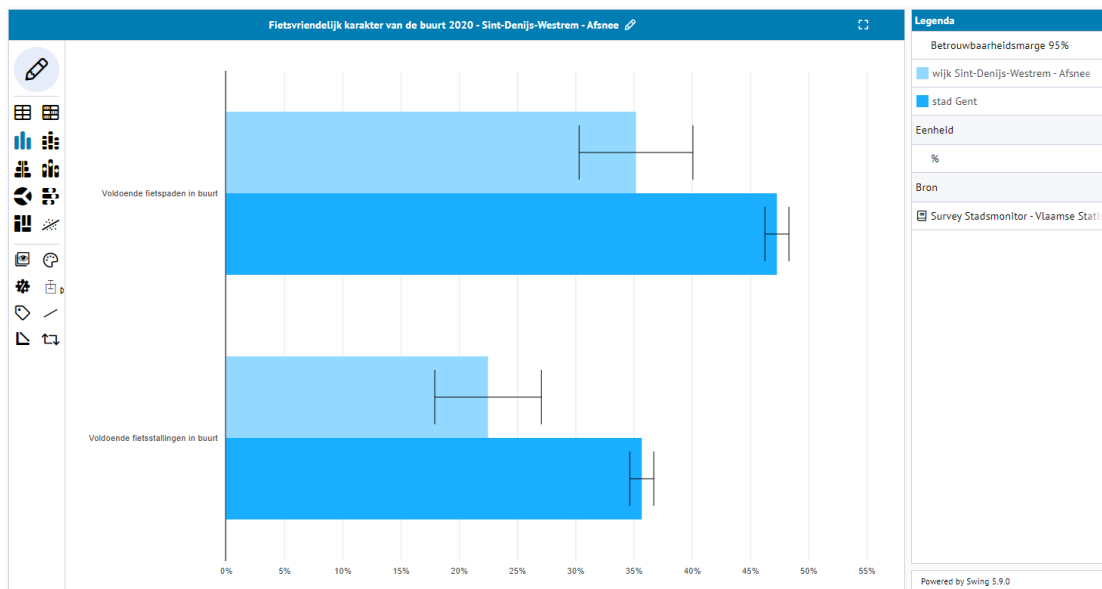
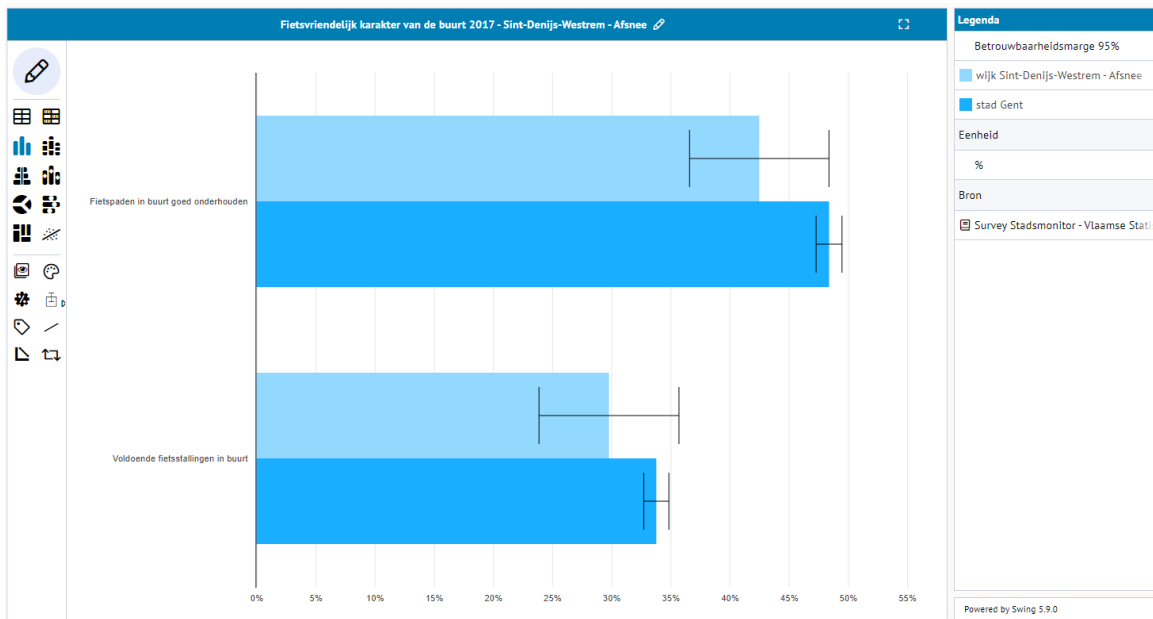
# fietsen	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	70	18,0	62	11,9	153	20,3	39	10,0	324	15,8
1	118	30,3	89	17,2	206	27,3	77	19,5	489	23,8
2	98	25,2	139	27,0	165	21,8	109	27,7	511	24,9
3	36	9,2	75	14,6	94	12,5	56	14,2	261	12,7
4	31	8,1	83	16,1	61	8,1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

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

Figuur 34: Fietsbezit (Mobiliteitsonderzoek 2018)

De Stadsmonitor geeft aan dat in Gent Zuidwest 70% van de gezinnen over 2 of meer fietsen beschikt. 1 op 10 gezinnen wonend in Gent Zuidwest beschikt NIET over een fiets.

2.2.4.3 Fietsvriendelijk karakter van de buurt



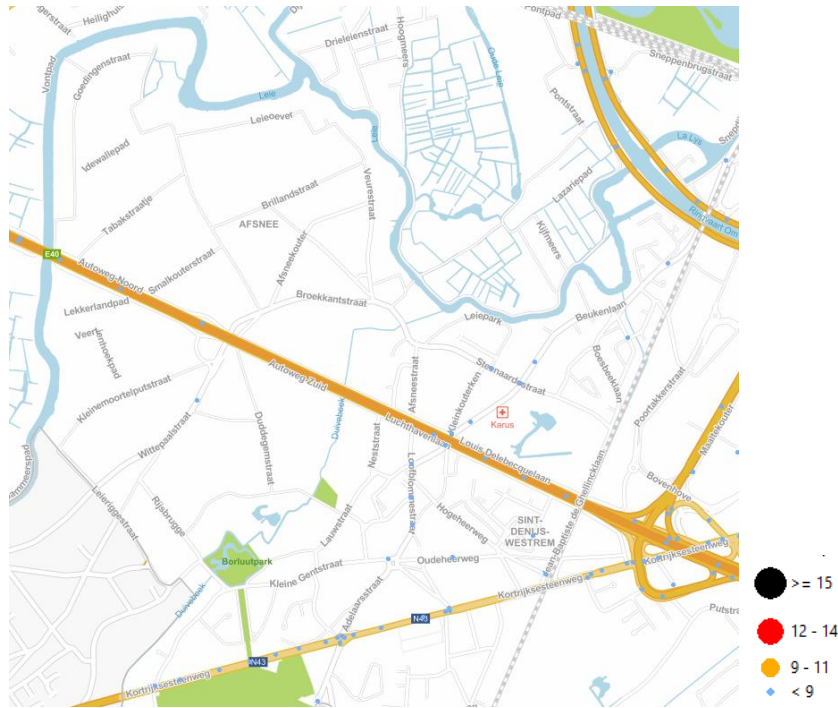
Figuur 35: Fietsvriendelijk karakter van de buurt (Stadsmonitor 2017 en 2020)

De Stadsmonitor geeft aan dat voor zowel de hoeveelheid fietspaden in de buurt als fietsenstallingen de bevrageden uit Sint-Denijs-Westrem en Afsnee minder tevreden zijn, dan de bevrageden uit volledig Gent.

2.2.4.4 Fietsongevallen

De meeste ongevallen met fietsers gebeuren op de Kortrijksesteenweg. Daarnaast gebeurden er in de periode 2017-2019 ook een aantal ongevallen op de as Beukenlaan – Vennestraat – Loofblommestraat.

Een groot deel van de fietsongevallen gebeuren ter hoogte van de kruispunten (N43 x Schoonzichtstraat, N43 ter hoogte van de rotonde Drie Sleutels, Beukenlaan x Vennestraat, Beukenlaan x Steenaardestraat) en dat zijn ook bijzondere aandachtspunten binnen de projectzone.



Figuur 36: Overzicht fietsongevallen 2017-2019 (Data MOW)

2.2.4.5 Kruispunttellingen fietsers

Onderstaande kaarten zijn opgemaakt aan de hand van kruispunttellingen die van 2016 t.e.m. 2021 plaatsvonden. De tellingen die tijdens de coronamaatregelen in 2020 of 2021 plaatsvonden, geven mogelijk nog onderschattingen van de volumes in pre-coronatijden. De data werd verzameld aan de hand van verschillende meetmethodes: manuele tellingen, cameratellingen en slangtellers. Indien er op éénzelfde locatie meerdere teldata beschikbaar is, wordt de meest recente data weergegeven. De tellingen kunnen gebruikt worden om hoeveelheden gemotoriseerd verkeer, vrachtverkeer en fietsers in te schatten op getelde kruispunten en straten. Concrete conclusies worden opgemaakt in het hoofdstuk 'output'.



Figuur 37: Overzicht verkeersintensiteiten op basis van kruispunttellingen periode 2016 t.e.m. 2021 (Fietsintensiteiten ochtendspits – linksboven; fietsintensiteiten avondspits – rechtsboven)

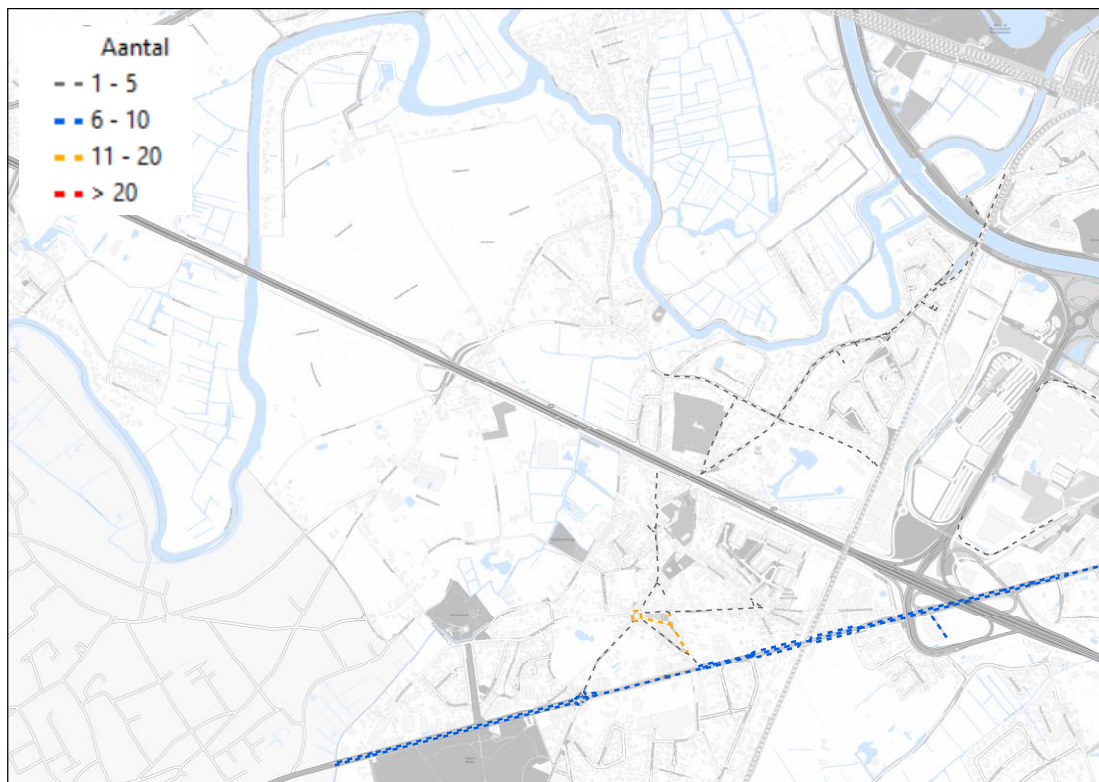
Er werden fietsers geteld gedurende de ochtendspits en avondspits op volgende kruispunten:

- Beukenlaan – Steenaardestraat
- Beukenlaan – Kleinkouterken – Louis Delebecquelaan
- Louis Delebecquelaan – Jean-Baptiste de Ghellincklaan
- Vennestraat – Luchthavenlaan
- Sint-Rochusplein
- Gemeenteplein
- Octaaf Soudanstraat – Jean-Baptiste de Ghellincklaan
- N43 – Jean-Baptiste de Ghellincklaan
- N43 – Nieuwstraat
- N43 – Soenenspark
- N43 – Sint-Dionysiusstraat
- Rotonde Drie Sleutels
- Rijsbrugge – Kleine Gentstraat – Witbakkerstraat

Bovenstaande kaarten tonen aan dat de meest gebruikte fietsroute in de ochtend- en avondspits de as Vennestraat – Beukenlaan is. Met uitzondering van de N43 werden op de andere assen waar fietsers werden geteld, nooit meer dan 100 fietsers per uur waargenomen.

2.2.5 Openbaar vervoer

2.2.5.1 Overzicht signalen OPENBAAR VERVOER



Figuur 38: Signalen openbaar vervoer

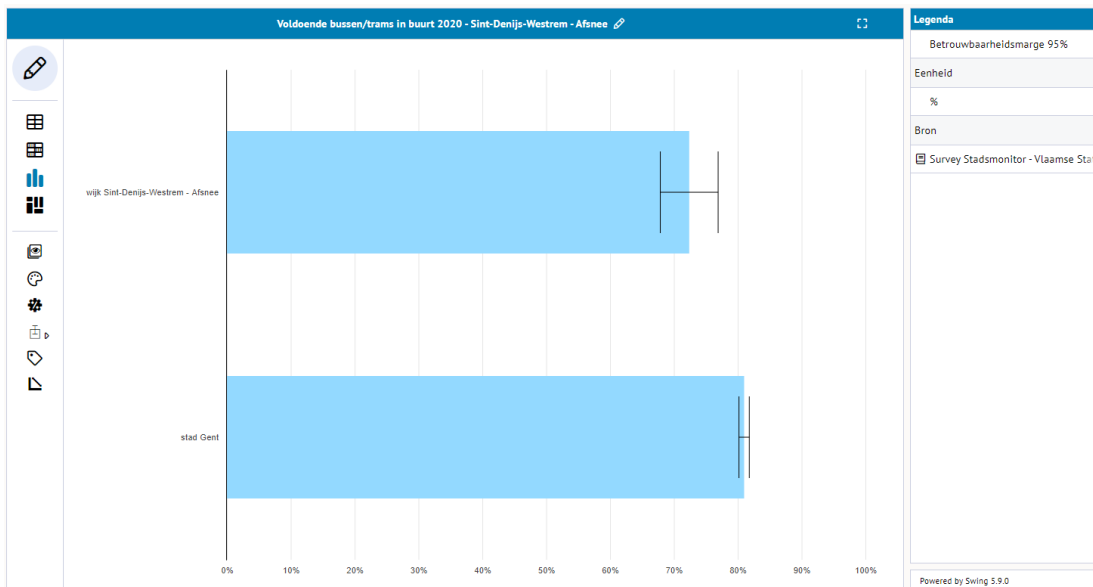
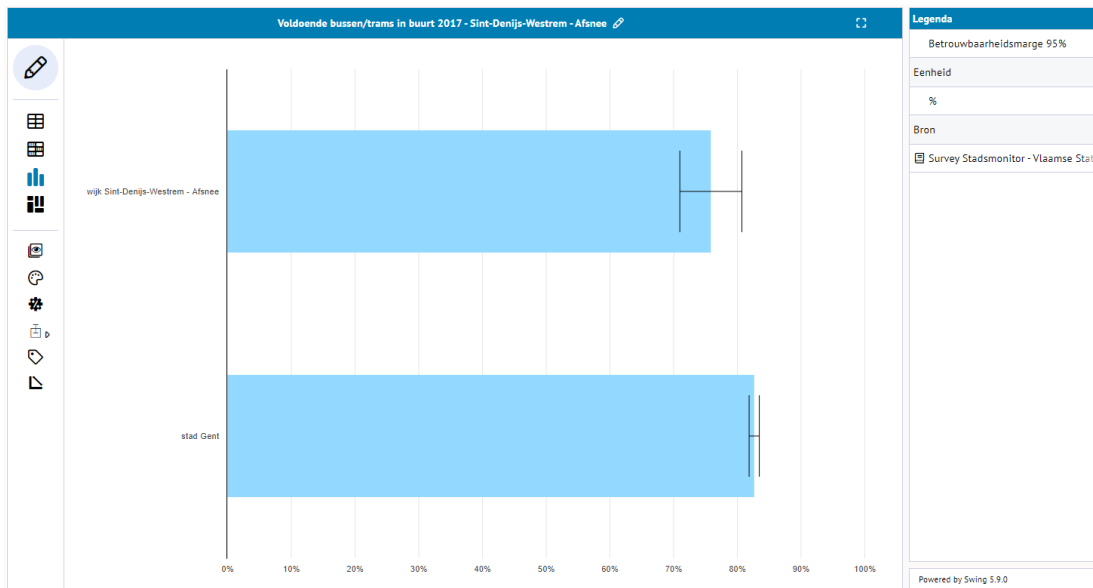
Bij de meldingen over openbaar vervoer werden in totaal 12 straten meegegeven. Er werden ook nog 25 meldingen gedaan zonder vermelding van een specifieke locatie. Het grootste deel van de meldingen gaat over de hoeveelheid aan bussen die door het dorpscentrum rijden, het lawaai en de trillingen die ze veroorzaken en het onveiligheidsgevoel (voornamelijk voor de fietser) ten gevolge van de grote hoeveelheid bussen.

In totaal werden er 78 signalen ontvangen.

De straten waarover meer dan 10 meldingen gemaakt werden, zijn:

- Gemeenteplein (13)
- Krijzeltand (11)

2.2.5.2 Voldoende OV in de buurt



Figuur 39: Voldoende OV in de buurt (Stadsmonitor 2017 en 2020)

De Stadsmonitor toont aan dat de inwoners van Sint-Denijs-Westrem en Afsnee iets minder tevreden zijn over de hoeveelheid OV in de buurt dan de bevrageden uit volledig Gent.

2.2.5.3 Aangegeven knelpunten door De Lijn

De grootste knelpunten volgens De Lijn in het projectgebied zijn de volgende:

Traject SDW Rosdamstraat – SDW E40 Autoweg:

- In beide richtingen lage efficiëntie en betrouwbaarheid richting rotonde Drie Sleutels;
- Aansluiting Sint-Dionysiusstraat – N43 en Krijzeltand voornamelijk in de richting van de N43 is er een lage commerciële snelheid, efficiëntie en betrouwbaarheid.

Traject grens Sint-Martens-Latem – Gent Dupuislaan:

Op zich zijn er weinig problemen op dit traject. Wel is het opvallend dat er een lagere efficiëntie en betrouwbaarheid is in de Broekkantstraat en de Wittepaalstraat. De oorzaak hiervan is tot nu toe ongekend.

Traject Beukenlaan – Steenaardestraat:

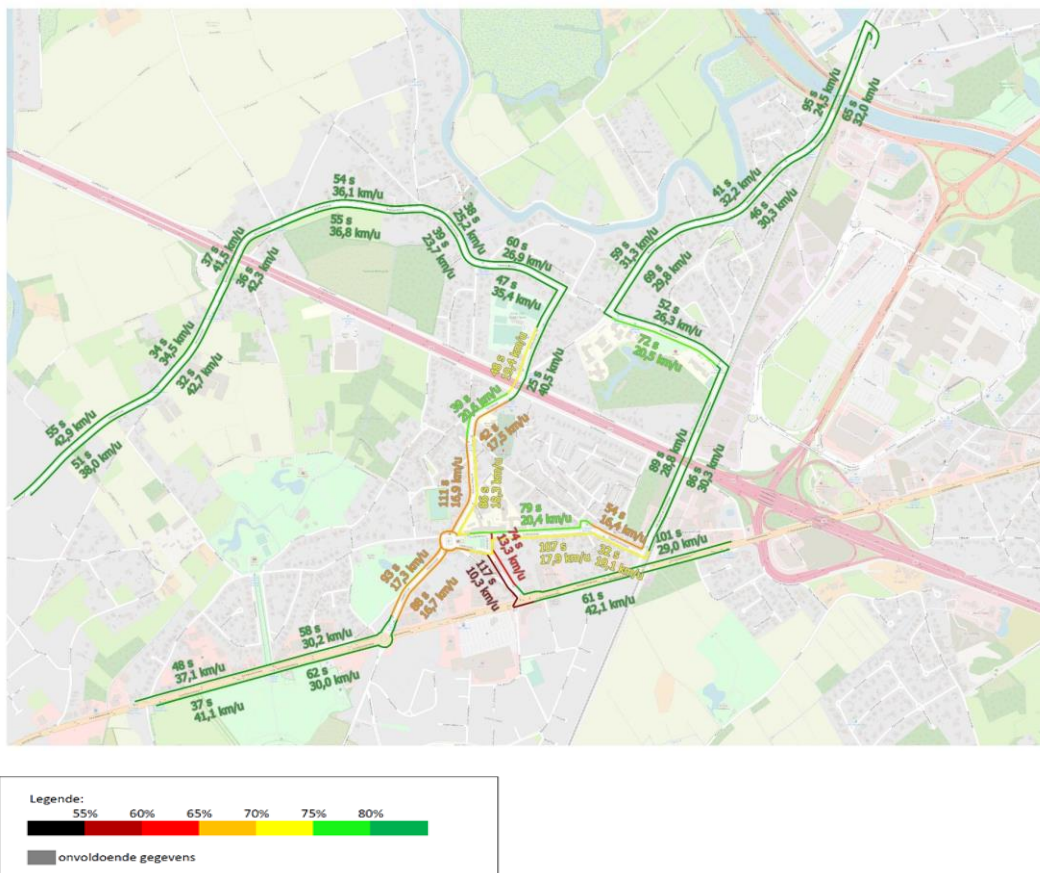
Voor de functionele lijn 34 bestaat het risico dat het kruispunt geblokkeerd geraakt doordat op eenzelfde moment een bus/ander groot voertuig wenst in- en uit te rijden.

2.2.5.4 Commerciële snelheden van bussen De Lijn

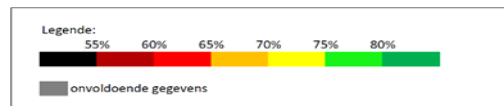
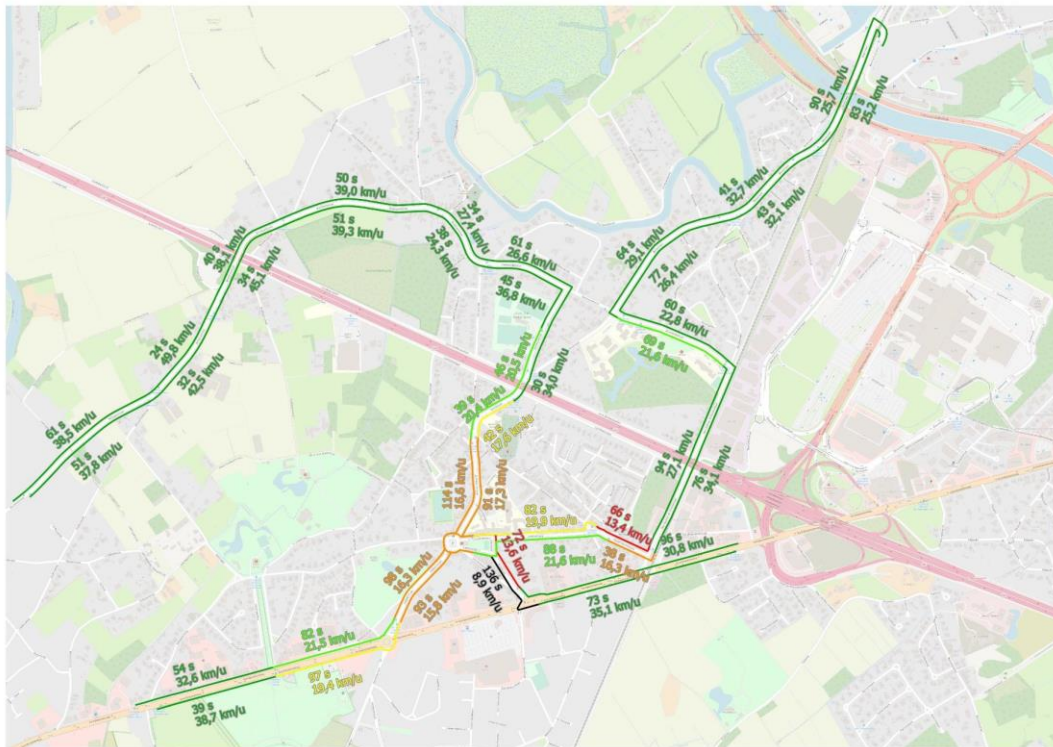
Lijnen 34, 35, 36, 76, 77 en 78

De 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 dat ghalteerd wordt, de duur van het 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.

Onderstaande figuren geven de commerciële snelheid weer in ochtend- en avondspits.



Figuur 40: Commerciële snelheid bussen De Lijn in de ochtendspits



Figuur 41: Commerciële snelheid bussen De Lijn in de avondspits

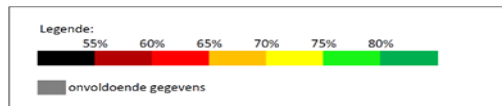
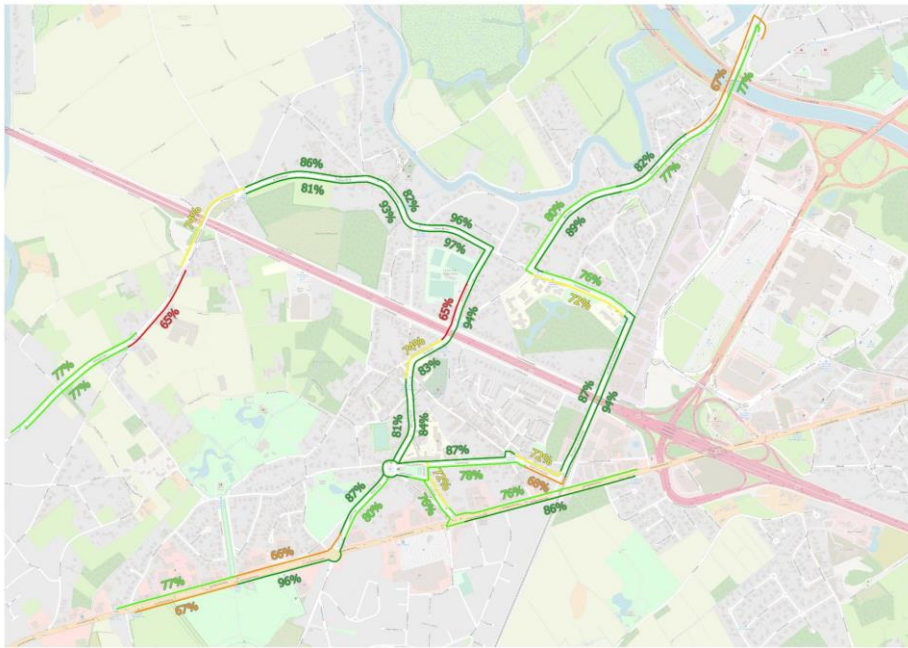
De grootste problemen zitten zowel in de ochtend- en avondspits in het dorpscentrum en voornamelijk ter hoogte van de Sint-Dionysiusstraat en de aansluiting op de N43. Mogelijke oorzaken hiervan zijn het slechte wegdek en de wegversmalling in Krijzeltand, de voorrang voor voertuigen komende uit de Sint-Dionysiusstraat tov Krijzeltand en een geen of weinig effectieve busbeïnvloeding van de verkeerslichten aan het kruispunt Sint-Dionysiusstraat x N43.

2.2.5.5 Efficiëntie

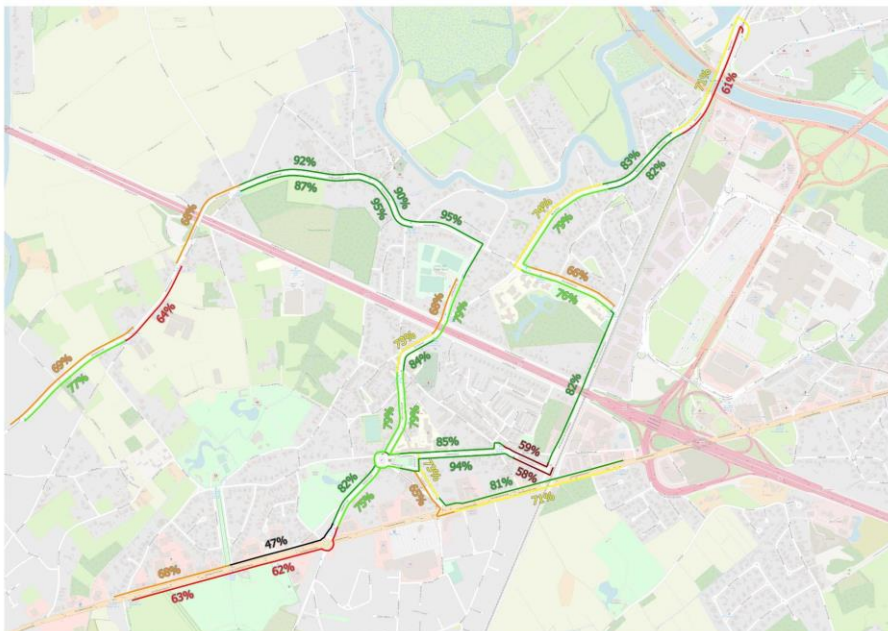
De efficiëntie is de verhouding van de rijtijd in de snelste dalperiode en de rijtijd in de ochtend/avondspits. Dit getal zegt dus iets over de impact van de spits op de rijtijd van de bus.

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.

De volgende figuren geven de efficiëntie weer in ochtend- en avondspits.



Figuur 42: Efficiëntie bussen De Lijn in de ochtendspits



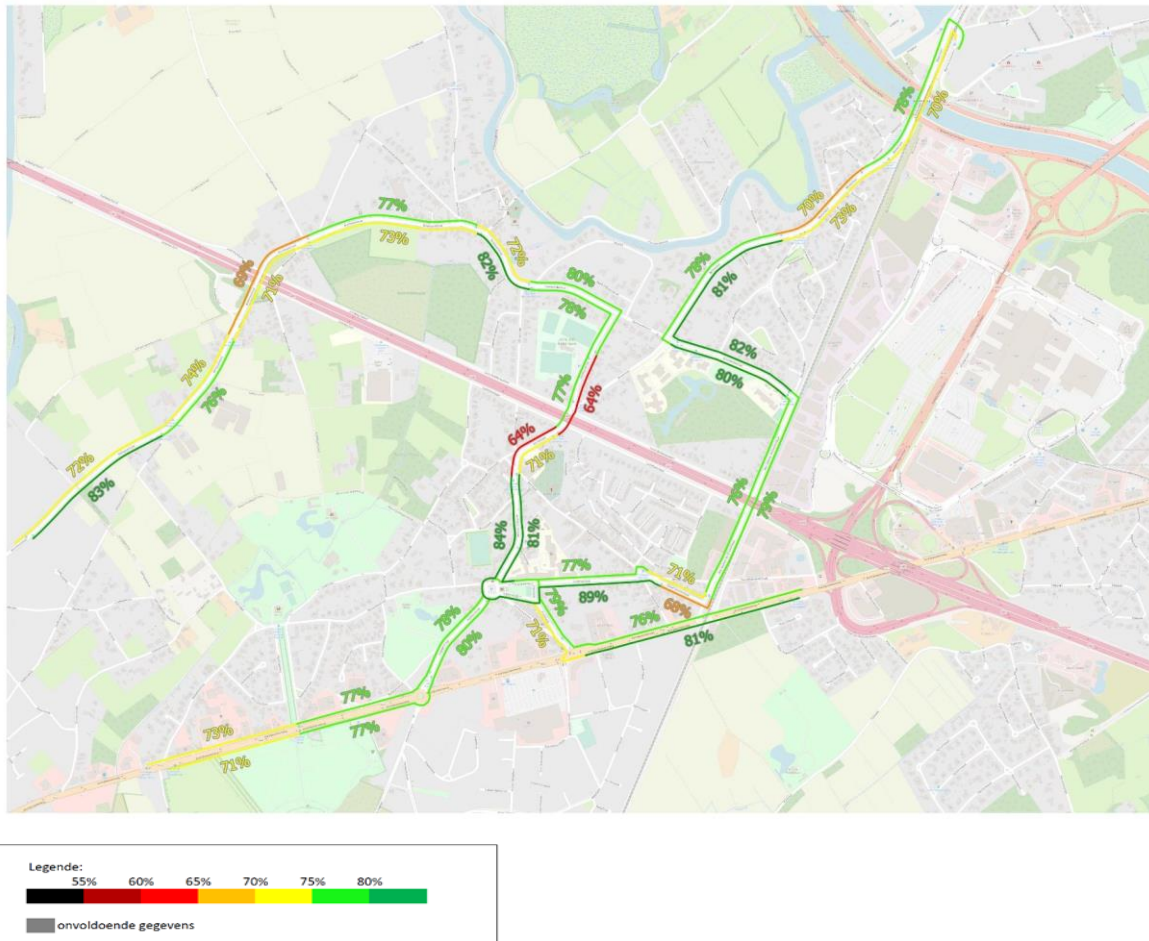
Figuur 43: Efficiëntie bussen De Lijn in de avondspits

Qua efficiëntie zit het grootste probleem in de avondspits aan de rotonde Drie Sleutels. De oorzaak hiervan is dat er aangeschoven moet worden aan de rotonde.

2.2.5.6 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.

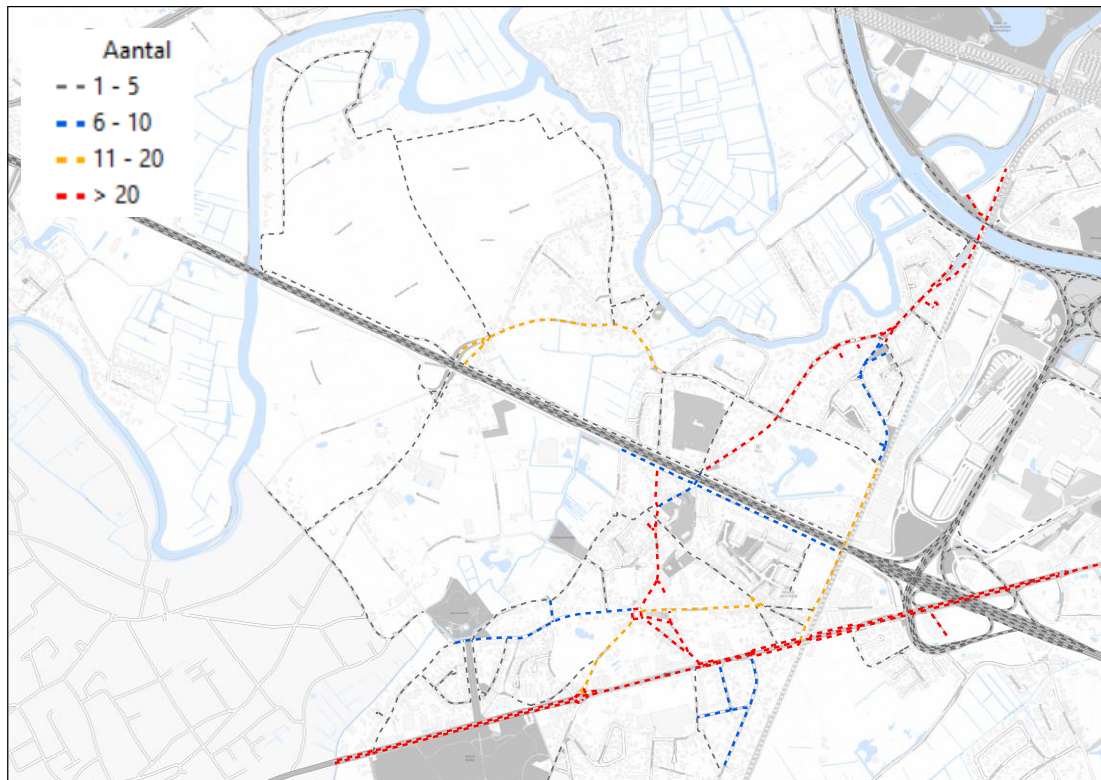
Onderstaande figuren geven de betrouwbaarheid weer in ochtend- en avondspits.



Figuur 44: Betrouwbaarheid bussen De Lijn in de ochtendspits

2.2.6 Gemotoriseerd verkeer

2.2.6.1 Overzicht signalen GEMOTORISEERD VERKEER



Figuur 46: Overzicht meldingen gemotoriseerd verkeer

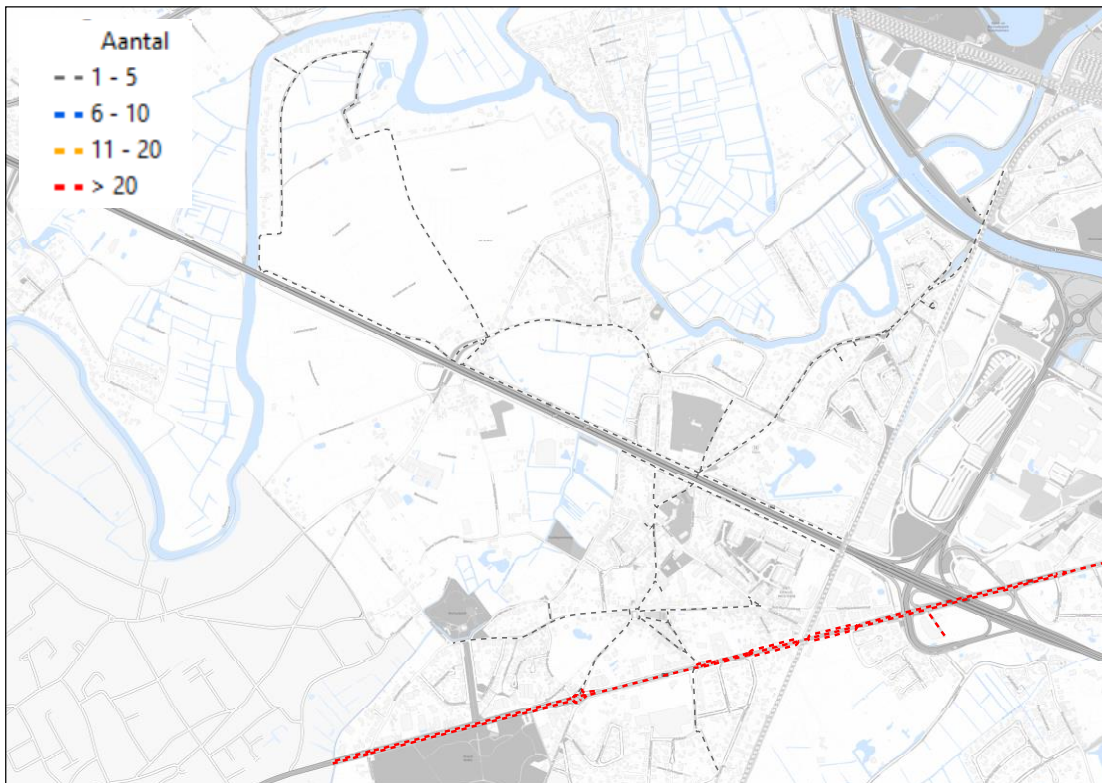
Bij de meldingen betreffende gemotoriseerd verkeer werden in totaal 48 straten meegegeven. Er werden ook nog 80 meldingen gedaan over onderstaande thema's zonder vermelding van een specifieke locatie.

De meldingen over gemotoriseerd verkeer werden onderverdeeld in 5 verschillende thema's. In totaal werden er over de circulatie/doorgaand verkeer (rijrichtingen, filters, sluipverkeer) 243 meldingen (49,5%) gedaan, over verkeersintensiteiten, file en doorstroming 50 (10,2%), over veiligheid 61 (12,4%), over snelheid 116 (23,6%), en over zwaar vervoer 20 (4%).

De straten waarover meer dan 10 meldingen gemaakt werden, zijn:

- Kortrijksesteenweg (59)
- Gemeenteplein (48)
- Sint-Dionysiusstraat (43)
- Beukenlaan (27)
- Loofblommestraat (26)
- Krijzeltand (22)
- Adelaarsstraat (20)
- Jean-Baptiste de Ghellincklaan (16)
- Oudeheerweg (15)
- Sint-Rochusplein (13)
- Broekkantstraat (11)
- Vennestraat (10)

2.2.6.2 Overzicht signalen verkeersveiligheid



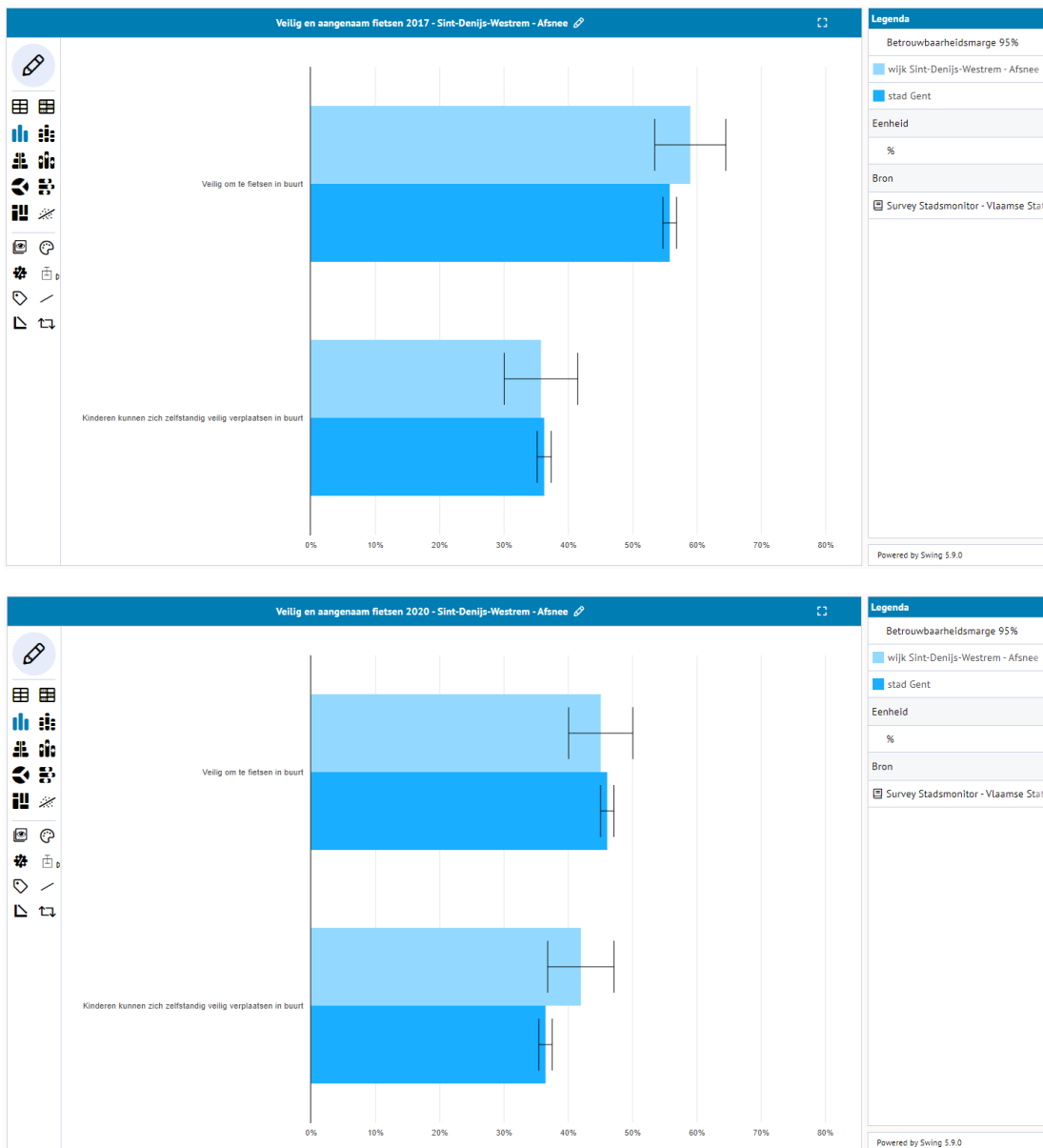
Figuur 47: Overzicht meldingen gemotoriseerd verkeer - verkeersveiligheid

Van de meldingen gingen er 61 (12,4%) over verkeers(on)veiligheid. Bovenstaande figuur geeft duidelijk weer dat de meeste meldingen over de Kortrijksesteenweg (28) gingen.

Andere straten die minimum 3 keer genoemd werden, zijn:

- Beukenlaan (5)
- Gemeenteplein (3)
- Sint-Dionysiusstraat (3)

2.2.6.3 Verkeersveilige buurt



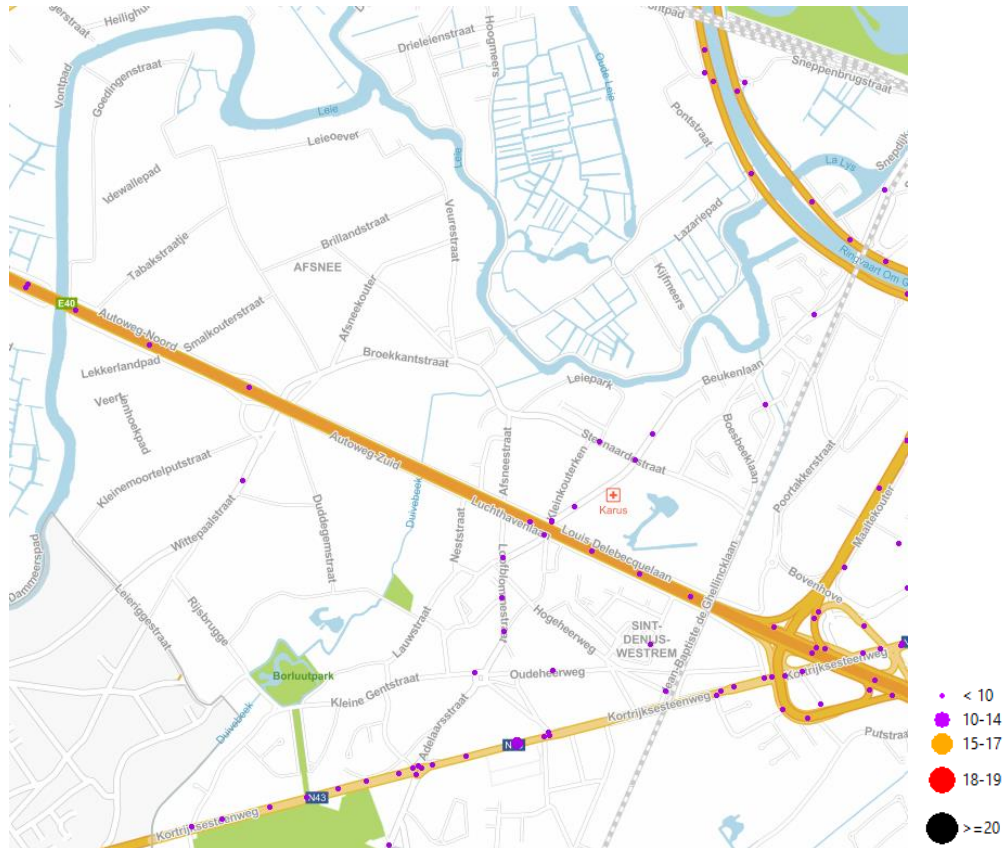
Figuur 48: Verkeersveilige buurt (Stadsmonitor 2017 en 2020)

De Stadsmonitor geeft aan dat het gevoel van veilig fietsen in de buurt verminderd is sinds 2017. In 2020 zien we dat iets minder dan de helft van de bevroagden het veilig vindt in de buurt om te fietsen. In 2017 was dat nog meer dan de helft.

De Stadsmonitor toont wel een kleine verbetering wat betreft de vraag of kinderen zich zelfstandig kunnen verplaatsen in de buurt sinds 2017, en zeker t.o.v. Gent.

2.2.6.4 Ongevallen algemeen

In deze ongevallen zitten ook de ongevallen met fietsers vervat. Het valt op dat de meeste locaties op de Kortrijksesteenweg en de as Loofblommestraat - Vennestraat – Beukenlaan gelegen zijn. Dat zijn gelijkaardige probleemlocaties als bij de meldingen die een straatnaam vermelden.



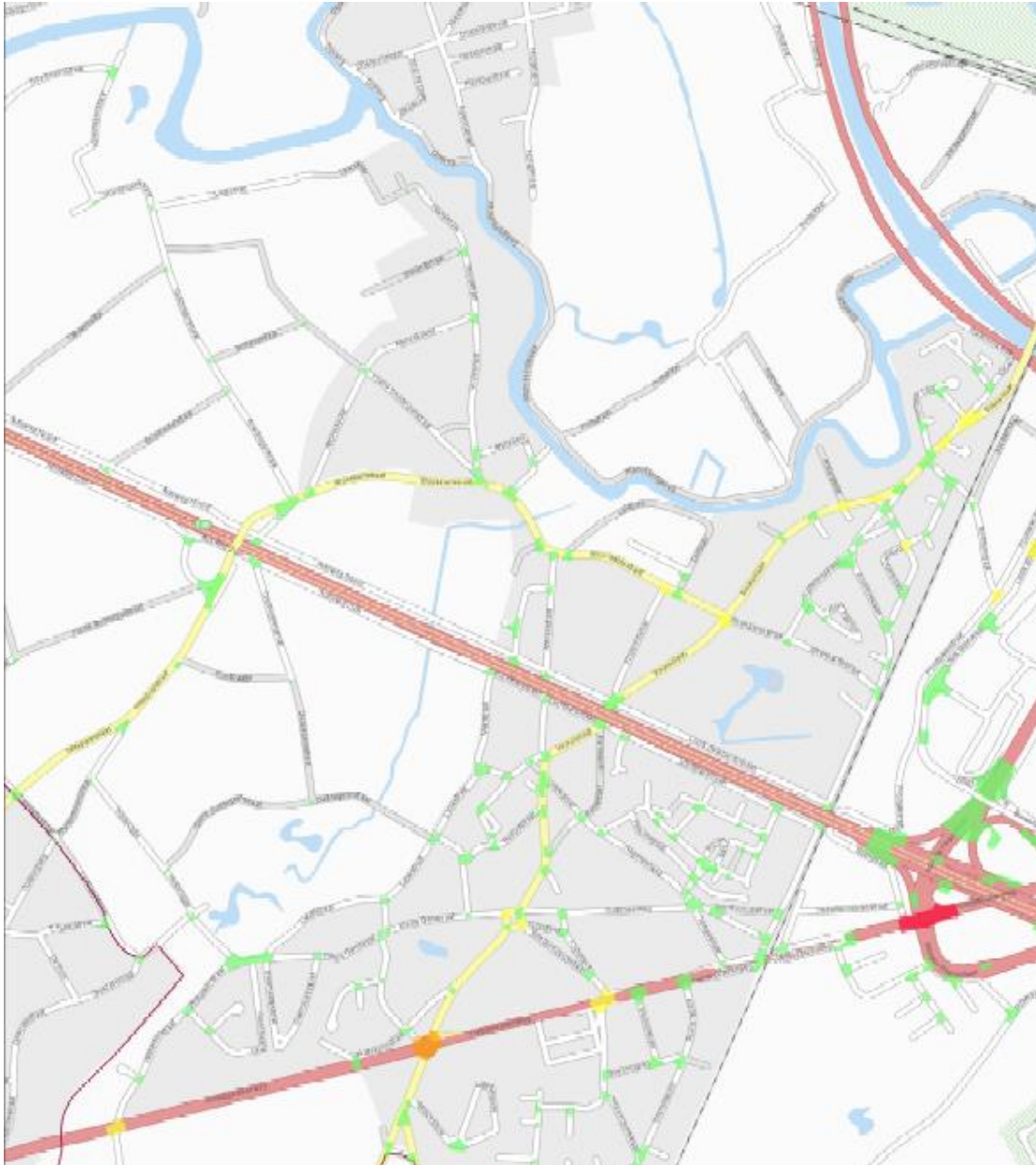
Figuur 49: Ongevallen algemeen 2016-2018 (Data MOW)

Bijzondere aandachtspunten binnen de projectzone zijn/blijven:

- Kortrijksesteenweg
- As Gemeenteplein – Loofblommestraat – Vennestraat – Beukenlaan
- Kruispunt Beukenlaan – Vennestraat onder de E40
- Kruispunt Beukenlaan – Steenaardestraat

2.2.6.5 Ongevallen volgens de AVOC score

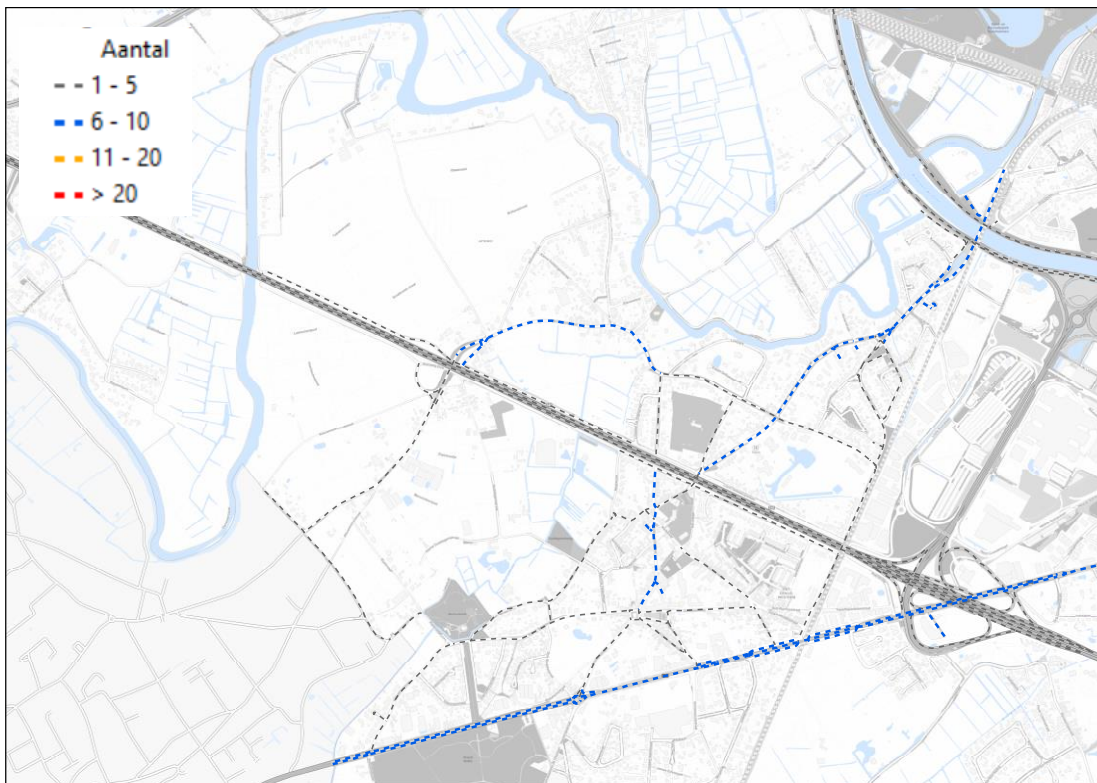
Als het gaat over de AVOC-methode wordt de berekening als volgt gemaakt: $AVOC \text{ score} = (5 \times \text{aantal doden}) + (3 \times \text{aantal zwaargewonden}) + (1 \times \text{lichtgewonden})$ over een periode van 3 jaar binnen verscheidene kruispuntzones. Het geeft dus een inzicht waar ernstige ongevallen op kruispunten gebeuren in de afgelopen drie jaar. Door alle ongevallen van de laatste drie jaar te nemen, is de toevalsfactor hierdoor in grote mate uitgemiddeld. AVOC van 1-4 is geel, van 5-9 is oranje, van 10-14 is rood en 15+ is zwart.



Figuur 50: AVOC kaart Sint-Denijs-Westrem en Afsnee 2019-2021

Locaties met een gele AVOC score zijn: verschillende kruispunten op de Beukenlaan en in de Steenaardestraat en de Ernest Claeslaan, rond het Gemeenteplein en op de Kortrijksesteenweg. De rotonde Drie Sleutels krijgt een oranje AVOC score.

2.2.6.6 Overzicht signalen snelheden



Figuur 51: Overzicht meldingen gemotoriseerd verkeer - snelheid

De meldingen betreffende snelheid hadden betrekking op heel wat verschillende straten in de wijk. Bovendien waren er ook heel wat algemene signalen (31) die niet louter op één of enkele straten betrekking hadden.

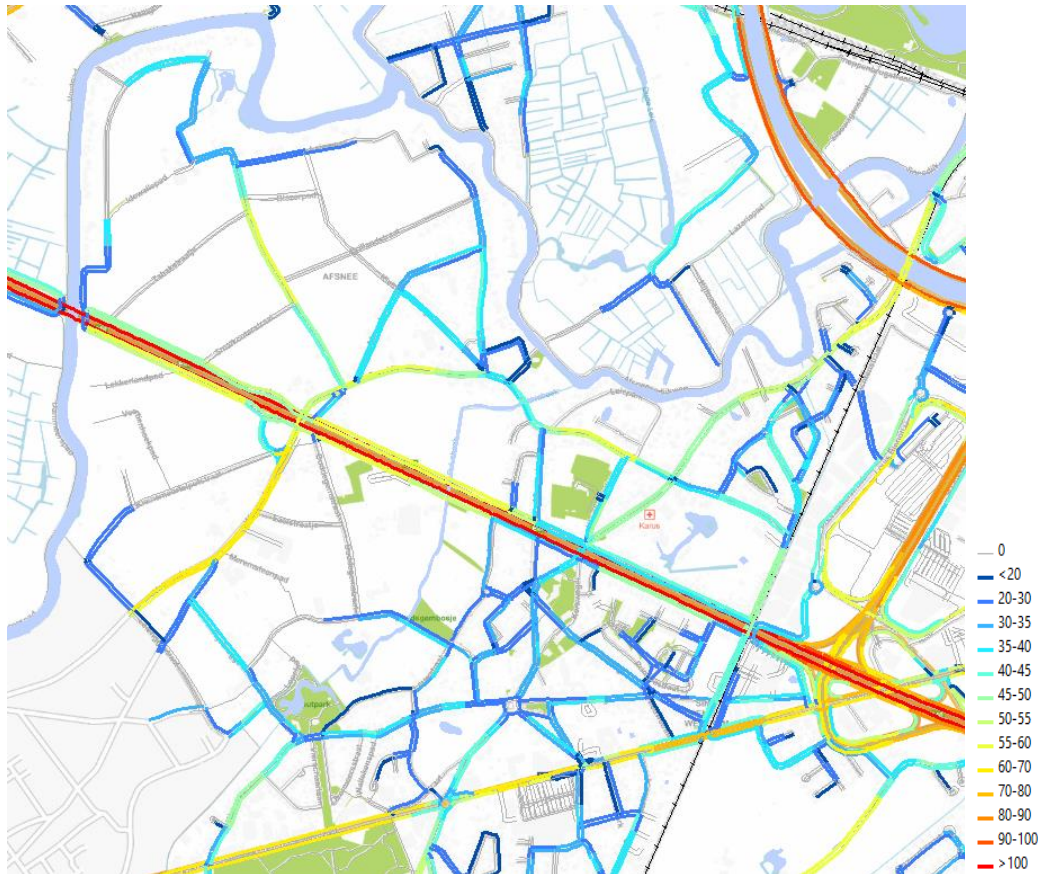
Het grootste aantal meldingen kwam uit de volgende straten (meer dan 3 keer vermeld):

- Beukenlaan (9)
- Broekkantstraat (9)
- Kortrijksesteenweg (9)
- Loofblommestraat (8)
- Sint-Dionysiusstraat (5)
- Oudeheerweg (4)
- Vennestraat (4)
- Wittepaalstraat (4)

2.2.6.7 Snelheidsbeeld

Op onderstaande kaart wordt het snelheidsbeeld weergegeven aan de hand van TomTom-data voor de periode 2019-2020 (de data dateert uit 2021). Dit beeld toont de situatie dus nog voor de meest recente uitbreiding van de zone 30 uit oktober 2020.

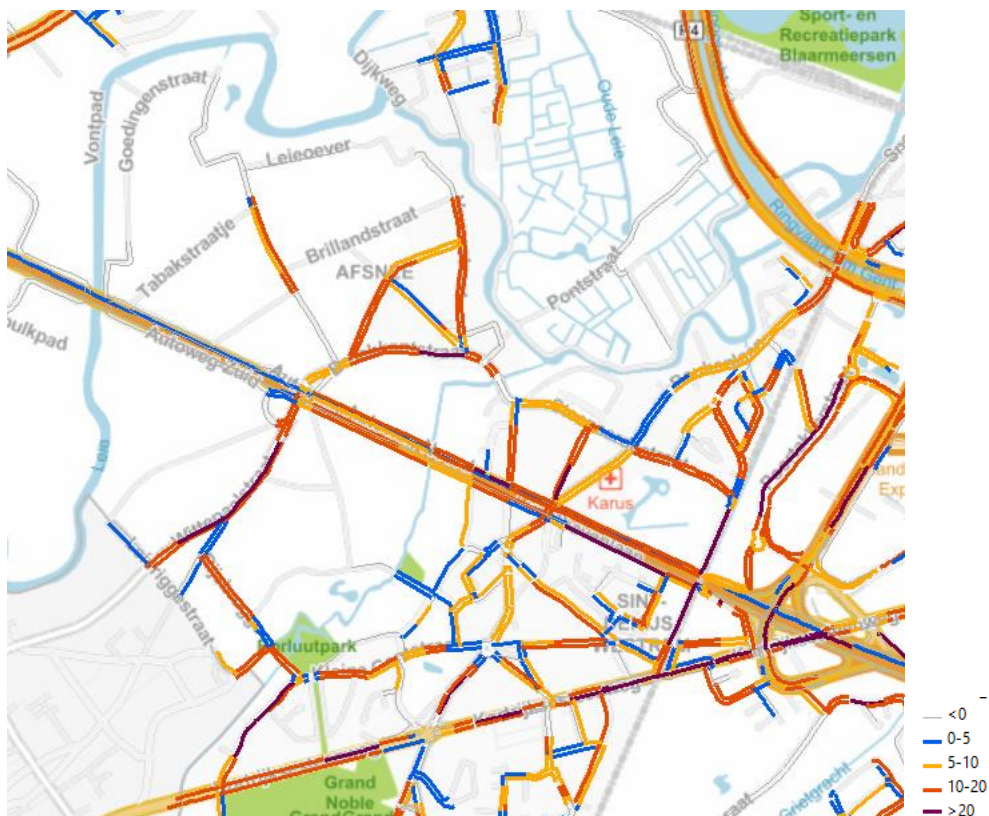
De kaart toont de freeflow snelheid, dit is de snelheid die effectief gereden wordt op momenten dat er geen vertraging optreedt door bijvoorbeeld congestie. Deze kan gemiddeld 5km/u afwijken t.o.v. de effectieve gereden snelheden buiten de spitsen.



Figuur 52: Snelheidsbeeld a.d.h.v. TomTom data

De vergelijking tussen de TomTom freeflow snelheden en het snelheidsregime, geeft een deels vertekend beeld, omdat de zone 30 in Sint-Denijs-Westrem nog recent werd uitgebreid. In die straten dateert de TomTom data nog van voor deze periode (2018-2019, toen er nog een ander snelheidsregime gold). Los daarvan valt wel op dat in straten waar er geen aanpassing gebeurde aan het snelheidsregime ook al te snel werd gereden. Dat is bijvoorbeeld het geval in de volgende straten:

- Witbakkerstraat
- Kleine Gentstraat
- Oudeheerweg
- Boesbeeklaan



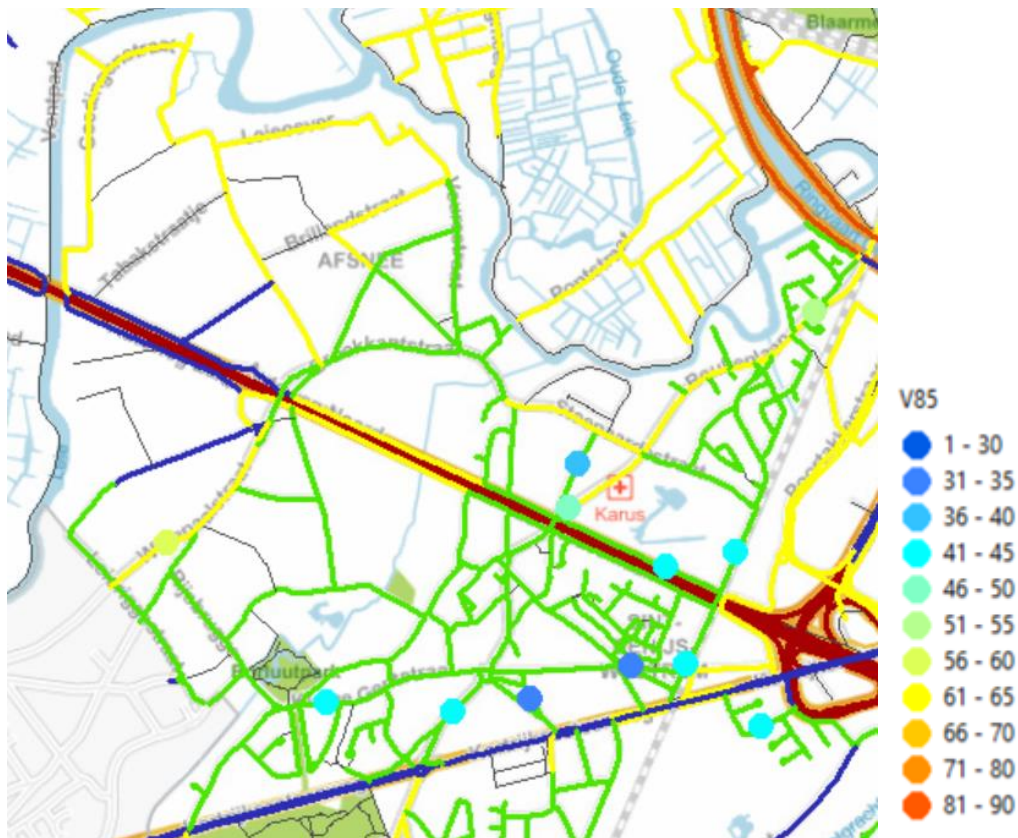
Figuur 53: Verschil TomTom freeflow snelheid - snelheidslimiet

Stad Gent voerde de afgelopen jaren ook verschillende snelheidsmetingen uit met snelheidsinformatieborden. Dat zijn borden die de snelheid registreren van voorbij rijdende voertuigen en deze snelheid ook tonen aan de weggebruikers door middel van een display. Uit de data die deze borden verzamelen, kan ook de V85 berekend worden. De V85 geeft de snelheid aan waar 85% van de bestuurders onder zit.

Onderstaande figuur toont dat er in heel wat straten een belangrijk aandeel weggebruikers zich niet aan het toegelaten snelheidsregime lijkt te houden. In straten waar er een zone 30 regime geldt, werd er een V85 van 40 km/u of meer gemeten in de:

- Kleine Gentstraat (45)
- Adelaarsstraat (42-43)
- Jean-Baptiste de Ghellincklaan (43-44-45)
- Louis Delebecquelaan (43-45)
- Kleinkouterken (39-46)

In de Wittepaalstraat, waar de toegelaten snelheid 50 km/u is, werd een V85 van meer dan 60 km/u vastgesteld.

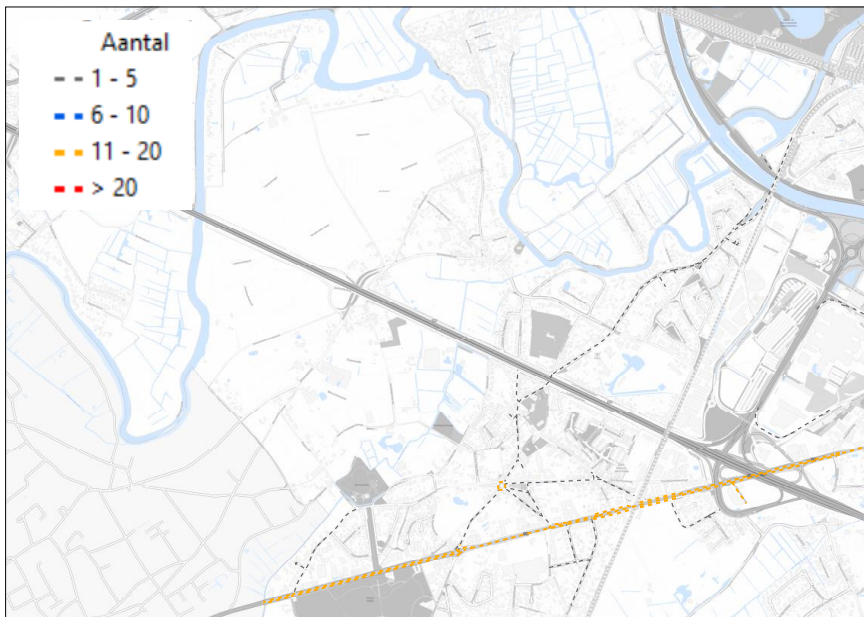


Figuur 54: Snelheidsmetingen 2019-2021

In het najaar van 2021 werden bovendien nog aanvullende snelheidsmetingen uitgevoerd zonder opvallend display, waardoor de meetresultaten op een meer anonieme manier verzameld werden. De resultaten van die meetcampagne tonen ook V85 waarden die meer dan 10 km/u boven de toegelaten snelheid lagen in bijna alle straten waar werd gemeten, namelijk:

- Broekkantstraat (toen nog in een snelheidsregime van 50 km/u)
- Boesbeeklaan
- Louis Delebecquelaan
- Luchthavenlaan
- Jean-Baptiste de Ghellincklaan
- Hogeheerweg
- Oudeheerweg
- Adelaarsstraat
- Witbakkerstraat

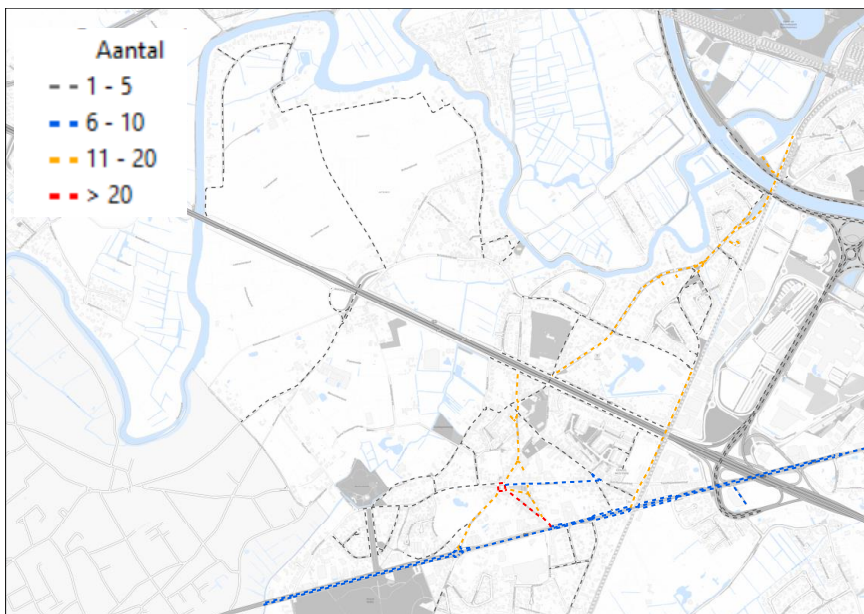
2.2.6.8 Overzicht signalen intensiteiten



Figuur 55: Overzicht meldingen gemotoriseerd verkeer – intensiteit, file en doorstroming

De straten die in de meldingen betreffende verkeersintensiteiten het vaakst (meer dan 10 keer) voorkwamen zijn:

- Kortrijksesteenweg (15)
- Gemeenteplein (13)



Figuur 56: Overzicht meldingen gemotoriseerd verkeer – circulatie

Er bleken heel wat signalen betrekking te hebben op de verkeerscirculatie in Sint-Denijs-Westrem en Afsnee.

De straten die hierbij het vaakst vermeld werden zijn (meer dan 10 keer):

- Sint-Dionysiusstraat (34)
- Gemeenteplein (27)
- Krijzeltand (16)
- Loofblommestraat (14)
- Adelaarsstraat (14)
- Beukenlaan (11)
- Jean-Baptiste de Ghellincklaan (11)

2.2.6.9 Bestaande kruispunttellingen gemotoriseerd verkeer

Er zijn tellingen beschikbaar die in 2016 t.e.m. 2021 plaatsvonden, deze zijn hieronder weergegeven. De tellingen die tijdens de coronamaatregelen in 2020 of 2021 plaats vonden, geven mogelijk nog onderschattingen van de verkeersvolumes. De data werd verzameld aan de hand van verschillende meetmethodes: manuele tellingen, cameratellingen en slangtellers. De tellingen kunnen gebruikt worden om hoeveelheden gemotoriseerd verkeer, vrachtverkeer en fietsers in te schatten op getelde kruispunten en straten.

Onderstaande kaarten tonen deze verkeersintensiteiten. Indien er op éénzelfde locatie meerdere teldata beschikbaar is, wordt de meest recente data weergegeven.

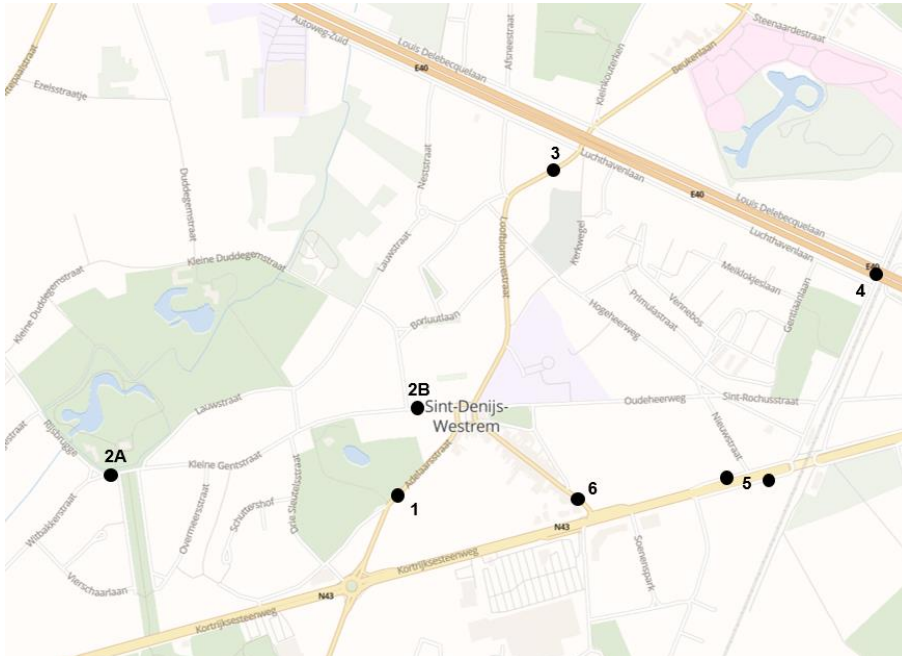


Figuur 57: Overzicht verkeersintensiteiten op basis van kruispunttellingen periode 2016 t.e.m. 2021 (Gemotoriseerd verkeer ochtendspits – links; gemotoriseerd verkeer avondspits – rechts)

Bovenstaande kaarten tonen dat er een groot onderscheid is tussen heel wat straten met relatief weinig verkeer en een aantal assen met relatief veel verkeer. Weinig verrassend is de N43 de drukste as in het projectgebied (uitgezonderd de E40 dan), maar ook de as Beukenlaan – Vennestraat – Loofblommestraat kent intensiteiten van meer dan 500 motorvoertuigen per uur tijdens de spits. In het verlengde van deze as kennen ook de Adelaarsstraat en de Sint-Dionysiusstraat hoge intensiteiten. Daarnaast is ook de as Wittepaalstraat – Steenaardestraat drukker dan de meeste andere straten in het projectgebied.

Uit een herkomst-bestemmingsonderzoek, dat in 2019 werd uitgevoerd, werd het doorgaand verkeer in kaart gebracht tussen onderstaande meetlocaties. Doorgaand verkeer wordt hier bestempeld als verkeer dat via een van onderstaande meetlocaties (uitgezonderd 2B) het centrum van Sint-Denijs-Westrem inrijdt en via een andere meetlocatie weer uitrijdt, zonder er een bestemming te hebben.

Het aandeel doorgaand verkeer bleek het hoogst te zijn in de Adelaarsstraat (60% van het gemotoriseerd verkeer in de ochtendspits en 74% in de avond-) en de Vennestraat (65% in de ochtendspits en 75% in de avond-). Op de andere locaties lag het aandeel doorgaand verkeer, afhankelijk van de spits, steeds tussen 35% en 54%. In het bijzonder op de as Adelaarsstraat – Vennestraat rijdt dus een groot aandeel gemotoriseerd verkeer dat geen bestemming of herkomst heeft in het centrum van Sint-Denijs-Westrem.



Figuur 58: Overzicht meetlocaties herkomst-bestemmingsonderzoek uit 2019.

2.2.6.10 Congestieanalyses

Hieronder zijn congesties weergegeven gebaseerd op TomTom datasets van 2021. Deze dataset is gebaseerd op data van de twee voorafgaande jaren.

Tijdens de ochtendspits is de congestie het hoogst (rode en paarse segmenten) op enkele assen in het centrum van Sint-Denijs-Westrem:

- Kerkdreef
- Oudeheerweg
- Sint-Dionysiusstraat
- Krijzeltand
- Octaaf Soudanstraat
- Afsneestraat
- Louis Delebecquelaan

Daarnaast zijn er nog enkele alleenstaande straatsegmenten met congestie in de ochtendspits. Hogere reistijden in de ochtendspits kunnen ook mogelijk het gevolg zijn van stoppende en startende voertuigen voor het afzetten van kinderen aan scholen (Kerkdreef en Oudeheerweg).

De congestie in Kleine Duddegemstraat en Goedingenstraat is vermoedelijk te wijten aan de staat van de weg waardoor autobestuurders automatisch trager rijden dan de toegestane snelheid.



Figuur 59: Congestie 2021 ochtendspits (bron: TomTom)

Tijdens de avondspits is de congestie het hoogst (rode en paarse segmenten) in de volgende straten:

- Kortrijksesteenweg
- Adelaarsstraat
- Kerkdreef
- Oudeheerweg
- Sint-Dionysiusstraat
- Nieuwstraat
- Witbakkerstraat
- Loofblommestraat
- Afsneestraat

De congestie in Kleine Duddegemstraat en Goedingenstraat is vermoedelijk te wijten aan de staat van de weg waardoor autobestuurders automatisch trager rijden dan de toegestane snelheid.



Figuur 60: Congestie 2021 avondspits (bron: TomTom)

Op zaterdagmiddagen is de congestie het hoogst (rode/paarse segmenten) in de volgende straten:

- Kortrijksesteenweg en op een aantal toe leidende wegsegmenten:
- Witbakkerstraat
- Adelaarsstraat
- Nieuwstraat
- Sint-Dionysiusstraat

Opvallend zijn de vertragingen in de omgeving van Rijsbrugge en Afsneemolenstraat – mogelijks door grote aantallen fietsers/voetgangers in die straten in het weekend.

De congestie in Kleine Duddegemstraat, Veurestraat en Goedingenstraat is vermoedelijk te wijten aan de staat van de weg waardoor autobestuurders automatisch trager rijden dan de toegestane snelheid.



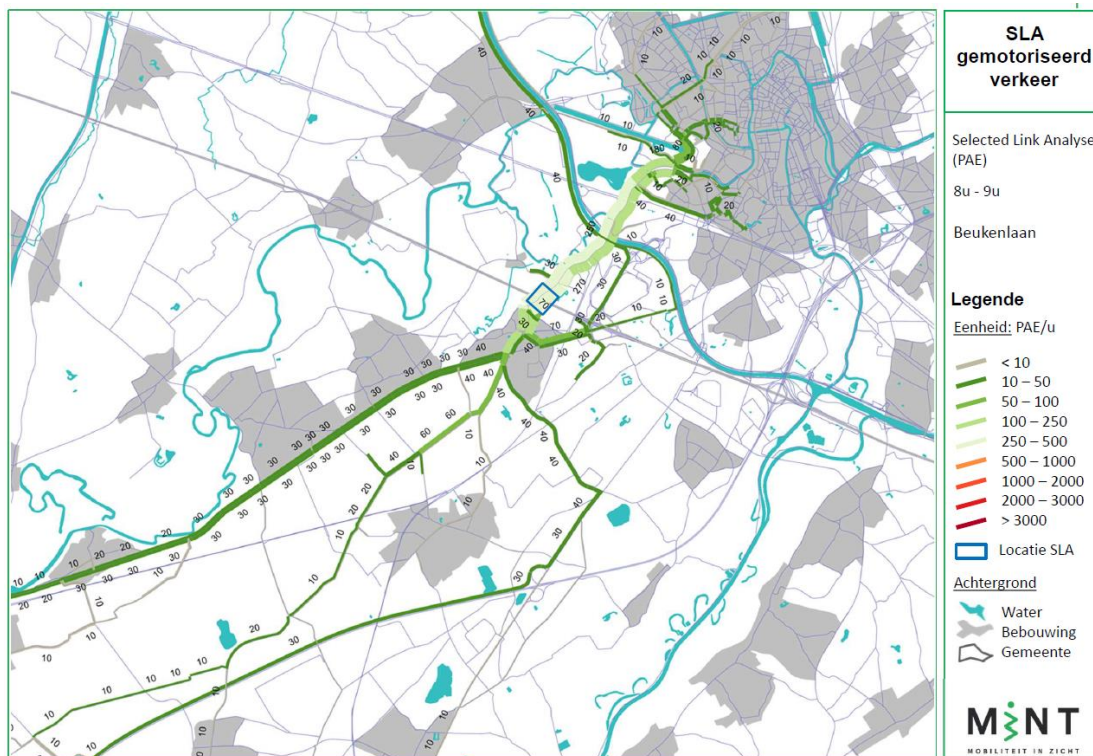
Figuur 61: Congestie 2021 zaterdagmiddag (bron: TomTom)

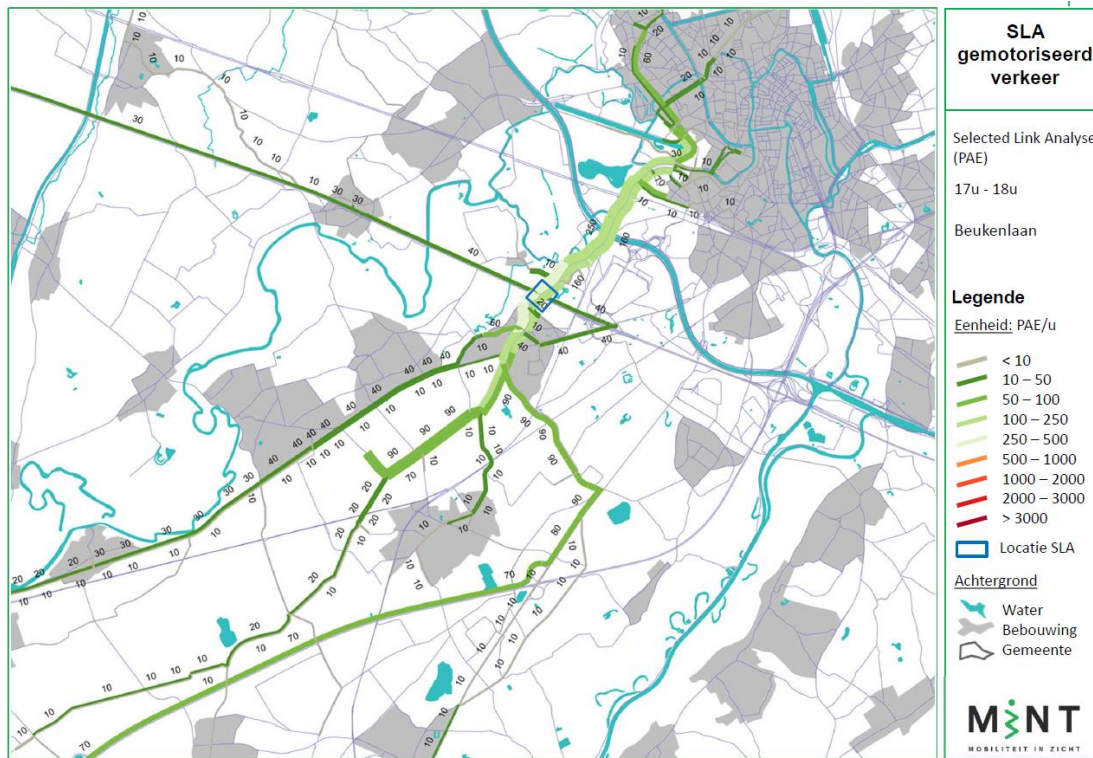
2.2.6.11 Verkeersmodel

Verkeersstromen in Sint-Denijs-Westrem en Afsnee werden gevisualiseerd a.d.h.v. een *selected link analyse* (SLA) tijdens de ochtend- en avondspits (beide richtingen) met het regionale verkeersmodel (rvm) Gent, basisjaar 2017. Bij een 'selected link'-analyse wordt een link uit het netwerk aangeduid waarvoor wordt gekeken welk verkeer erover passeert, van waar het verkeer komt en waar het naartoe gaat.

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 dat aan dit geselecteerde punt passeert sowieso doorgaand van aard is, maar het is hiervoor wel een belangrijke indicatie. Rekening houdende met het gegeven dat dit locaties zijn waar hoge volumes geregistreerd werden (via verkeerstellingen) 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.

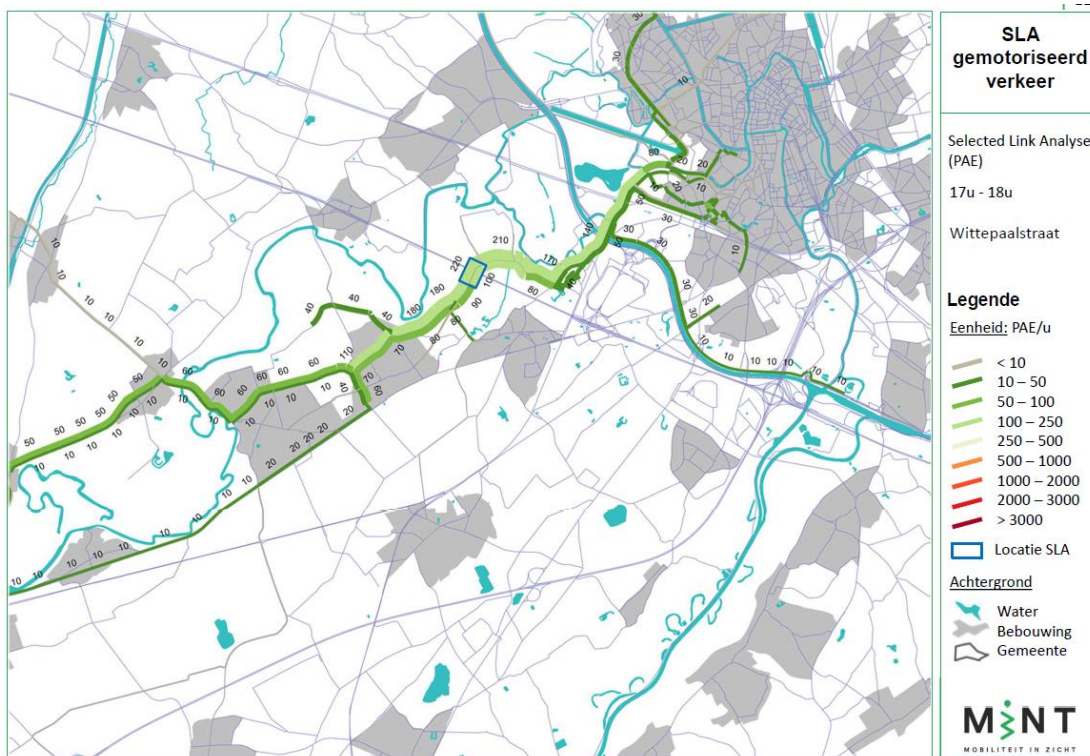
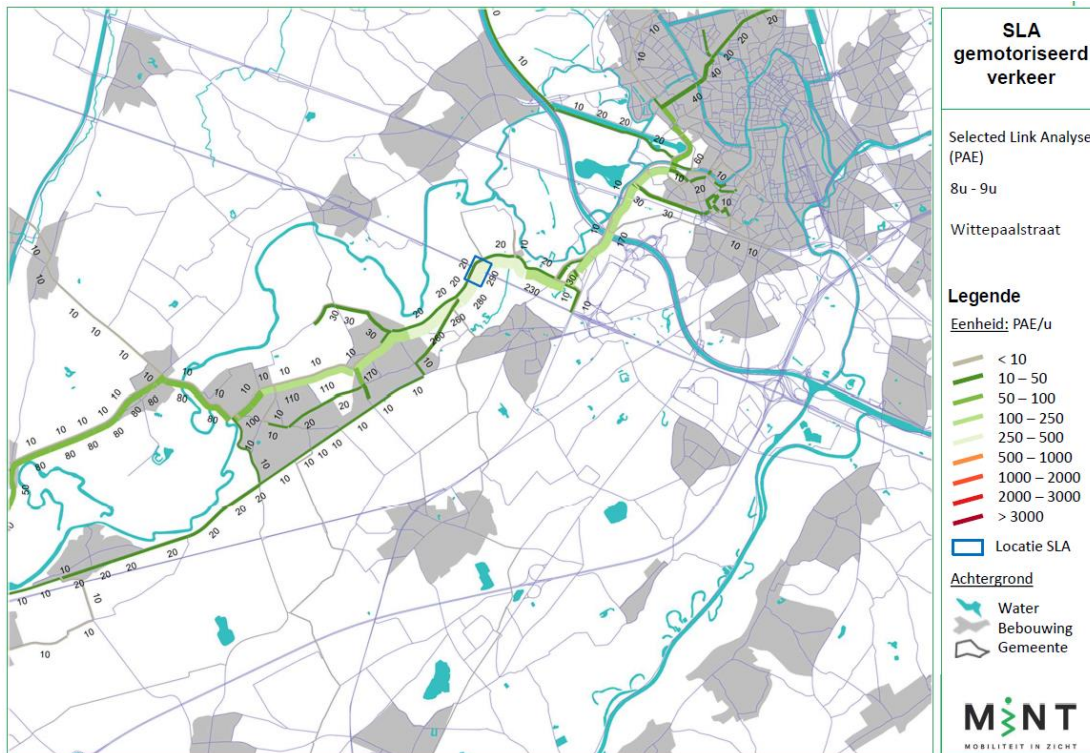
SLA's geven een inzicht in de oorsprong en bestemming van het verkeer dat op een bepaalde locatie passeert. De voertuigintensiteiten zijn op verschillende locaties wel een duidelijke onderschatting van de werkelijk getelde verkeersvolumes.





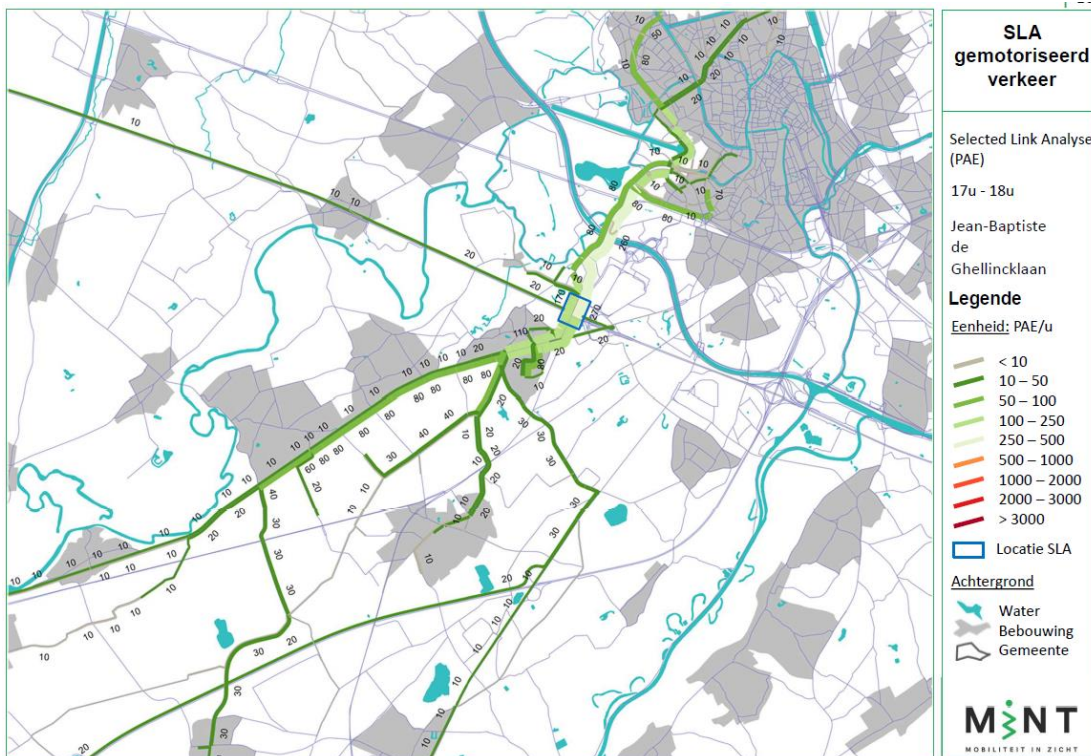
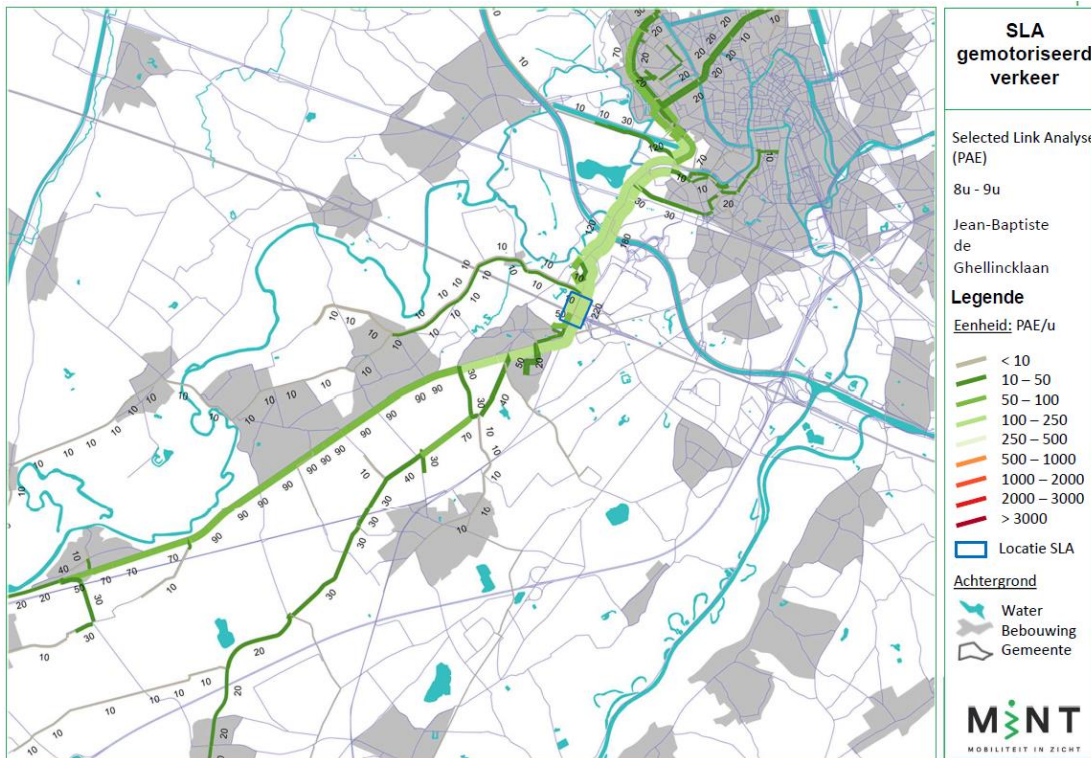
Figuur 62: SLA Beukenlaan - gemotoriseerd verkeer uitgedrukt in # PAE/u

We zien hier wel dat heel wat verkeer op de Beukenlaan een oorsprong en/of bestemming lijkt te hebben die buiten Sint-Denijs-Westrem en Afsnee gelegen is. Enerzijds passeert er een groot aandeel verkeer met oorsprong of bestemming in en rond de binnenstad van Gent, anderzijds rijdt er ook heel wat verkeer door met een oorsprong of bestemming in De Pinte, Nazareth, Deinze of nog verder. Opvallend is het hoge aandeel verkeer dat zijn oorsprong of bestemming heeft ten zuiden van de N43, in het bijzonder in de avondspits.



Figuur 63: SLA Wittepaalstraat - gemotoriseerd verkeer uitgedrukt in # PAE/u

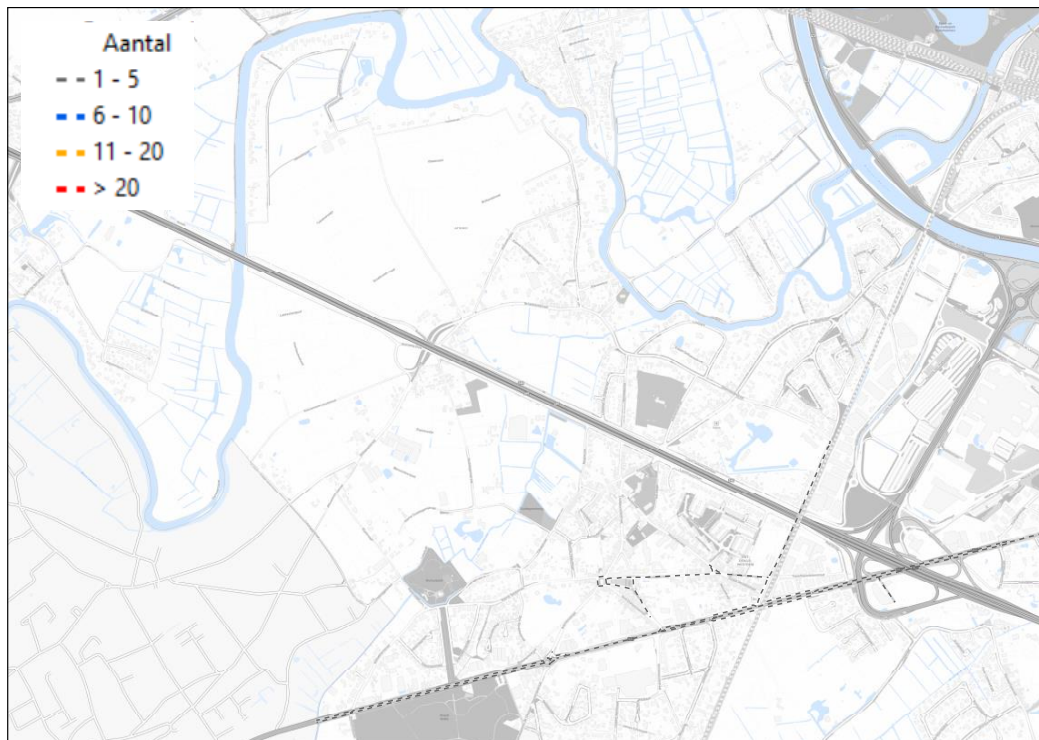
Ook in de Wittepaalstraat is er duidelijk verkeer dat een herkomst en/of bestemming heeft ver buiten het projectgebied. Bovenstaande resultaten van het verkeersmodel geven aan dat een aanzienlijk aandeel van het verkeer een connectie heeft met Sint-Martens-Latem en Deinze (in het westen) en anderzijds de stationsbuurt en verder naar het noorden richting binnenstad.



Figuur 64: SLA Jean-Baptiste de Ghellincklaan - gemotoriseerd verkeer uitgedrukt in # PAE/u

In de Jean-Baptiste de Ghellincklaan rijdt ook een aanzienlijk aandeel verkeer met een herkomst of bestemming ten zuiden van de N43, met name het Soenenspark, De Pinte, Nazareth, Deinze of nog verder. In de andere richting is er ook een aanzienlijk aandeel verkeer met een herkomst en/of bestemming in de stationsbuurt en nog noordelijker in en rond de binnenstad.

2.2.6.13 Overzicht signalen vrachtverkeer



Figuur 67: Overzicht meldingen vrachtverkeer

De meldingen over vrachtverkeer benoemen de volgende straten:

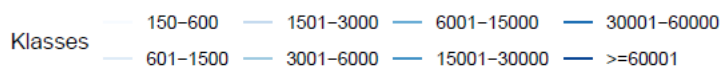
- Kortrijksesteenweg
- Gemeenteplein
- Jean-Baptiste de Ghellincklaan
- Krijzeltand
- Oudeheerweg
- Sint-Rochusplein
- Sint-Rochusstraat

2.2.6.14 Vrachtdrukkaart

Onderstaande kaart geeft inzicht in het vrachtverkeer dat door het projectgebied rijdt. De kaart is het resultaat van een simulatie van een vrachtverkeersmodel door de Vlaamse Overheid, Departement MOW, dat gebruik maakt van On Board Unit (OBU)-data. Deze OBU-data wordt verzameld in het kader van de kilometerheffing die geldt voor vrachtwagens met een maximaal toegelaten totaalgewicht van 3,5 ton.

De zwaarste vrachtstromen binnen het projectgebied zijn op de assen:

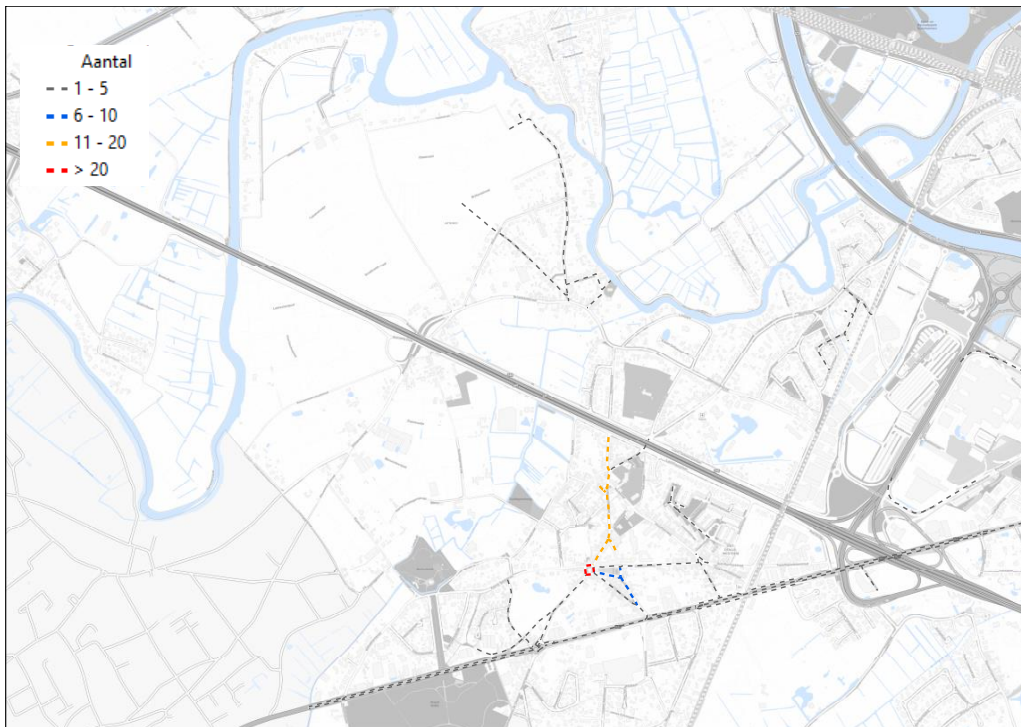
- Kortrijksesteenweg
- Adelaarsstraat – Loofblommestraat – Vennestraat - Beukenlaan



Figuur 68: Vrachtdruktekaart oktober 2020

2.2.7 Parkeren

2.2.7.1 Overzicht signalen PARKEREN



Figuur 69: signalen parkeren

Bij meldingen betreffende parkeren werden in totaal 19 straten meegegeven. Bijkomend waren er ook nog 34 meldingen zonder vermelding van een specifieke straat. De volgende straten werden meer dan 3 keer genoemd in de signalen:

- Gemeenteplein (37)
- Loofblommestraat (13)
- Krijzeltand (9)
- Afsneedorp (4)
- Sint-Dionysiusstraat (4)

2.2.7.2 Autobezit

Het autobezit in Sint-Denijs-Westrem en Afsnee is significant hoger dan gemiddeld in Gent (zie 1.2), het lidmaatschap voor autodelen is dan weer significant lager.

Over autodelen waren er 6 meldingen. In deze meldingen wordt expliciet de vraag gesteld om meer autodeelplaatsen te voorzien in Sint-Denijs-Westrem en Afsnee. Dezelfde vraag leeft voor laadpalen. Deze vraag werd 5 keer gesteld.

2.2.7.3 Autoparkeren

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

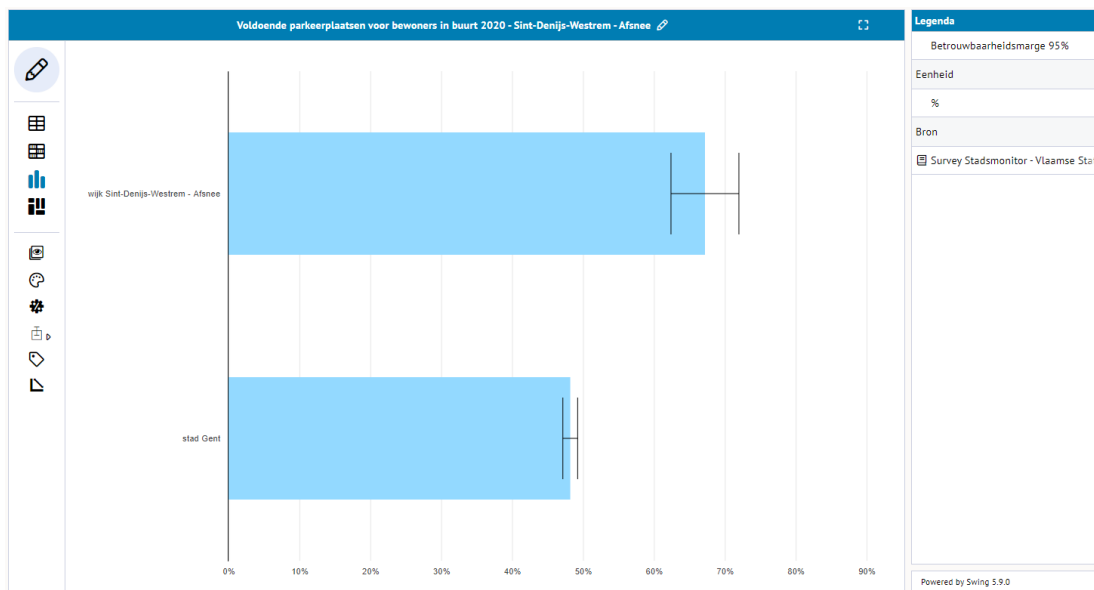
Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	186	57,4	238	37,1	444	64,2	140	26,7	1.008	46,2
In een privé garage of op privaat terrein	127	39,3	395	61,4	221	32,0	375	71,6	1.118	51,3
In een publieke parkeergarage	11	3,3	7	1,0	15	2,2	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
Totaal	324	100,0	642	100,0	691	100,0	524	100,0	2.182	100,0
Geen antwoord	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')

Figuur 70: Autoparkeren (Mobiliteitsonderzoek 2018)

In Gent Zuidwest wordt de meerderheid van de wagens in een privé garage of op privaat terrein geplaatst (71,6%). Daarnaast parkeert 26,7% op straat.

2.2.7.4 Voldoende parkeerplaatsen in de buurt



Figuur 71: Voldoende parkeerplaatsen (Stadsmonitor 2020)

De bewoners van Sint-Denijs-Westrem en Afsnee zijn meer tevreden over het aantal parkeerplaatsen in hun wijk dan algemeen in Gent.

2.2.7.5 Parkeerbezetting

In Sint-Denijs-Westrem en Afsnee zijn tot op heden geen parkeerregimes ingevoerd zoals in de binnenstad van Gent en de zones die daar onmiddellijk op aansluiten.

In 2020 heeft het Mobiliteitsbedrijf een parkeeronderzoek uitgevoerd in Gent – niet alleen in de betalende zones, maar ook in niet-betalende zones zoals het centrum van Sint-Denijs-Westrem.

De binnen het onderzoeksgebied geparkeerde voertuigen zijn in twee blokken van drie weken rondom de herfstvakantie geregistreerd, tussen maandag 12 oktober en vrijdag 4 december 2020. De voertuigregistraties vonden telkens plaats in de voormiddag (9:00 – 12:00 uur), de namiddag (12.30

– 15.30 uur) en de avond (19.00 – 22.00 uur). Alle parkeerlocaties zijn tijdens de drie dagdelen van dezelfde dag geregistreerd.

Binnen het parkeeronderzoek werden in Sint-Denijs-Westrem deze straten onderzocht: Beukenlaan (vanaf Steenaardestraat), Vennestraat, Loofblommestraat, Kerkdreef, Hogeheerweg, Sint-Rochusstraat, Octaaf Soudanstraat, Nieuwstraat, Jean-Baptiste de Ghellincklaan (tussen Sint-Rochusstraat en Kortrijksesteenweg), Oudeheerweg, Krijzeltand, Sint-Dionysiusstraat, Gemeenteplein, Adelaarsstraat en Kleine Gentstraat (tot Maurice Dewulflaan).

De parkeercapaciteit in dit onderzoeksgebied bedraagt 503 parkeerplaatsen. De bezettingsgraad in het gebied is gemiddeld 51%. Per dagdeel was de bezettingsgraad het hoogst in de voormiddag met 57%. In de namiddag werd een bezetting gemeten van 55%. In de avond bedroeg de bezetting nog 41%.

De parkeerdruk is het hoogst in de Kerkdreef en in de Nieuwstraat. In de Hogeheerweg, Octaaf Soudanstraat, Krijzeltand en Sint-Dionysiusstraat is de parkeerdruk gemiddeld. In de andere straten is die eerder laag.



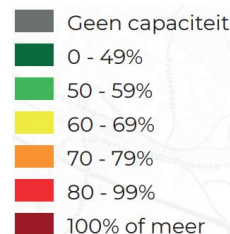
Ochtend



Namiddag



Avond



Legende

Figuur 72: Bruto parkeerdruk binnen huidige parkeerregime – ochtend (linksboven), middag (rechtsboven) en avond (linksonder)

Qua parkeerduur is dat voor de meeste voertuigen (43%) kort. 25% parkeert middellang en 32% parkeert lang. Kortparkeerders zijn enkel geregistreerd in 1 dagdeel (enkel voormiddag, namiddag

of avond). Middellangparkeerders zijn geregistreerd in 2 dagdelen (voormiddag-namiddag, namiddag-avond of voormiddag-avond). Langparkeerders worden geregistreerd gedurende de 3 dagdelen van dezelfde dag.

Vergeleken met andere stadsdelen is de parkeerdruk in Sint-Denijs-Westrem zeker niet problematisch of structureel. Wel is het zo dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vaak aan de basis liggen van 'nieuwe knelpunten' of toenemende druk die een spanningsveld creëert met functies/bewoners die al langer in de buurt van deze nieuwe ontwikkelingen gevestigd zijn. Voor Sint-Denijs-Westrem geldt hetzelfde: nieuwe ontwikkelingen aan de N43 hebben een invloed op de parkeerdruk in het dorp.

2.2.8 Knelpunten hulp- en nutsdiensten

2.2.8.1 Ivago

Ivago heeft in deze fase geen knelpunten meegegeven.

2.2.8.2 Brandweer

De brandweer heeft geen knelpunten meegegeven behalve de doorrijdbaarheid van de Sint-Dionysiusstraat (zie hieronder).

Belangrijke verkeersassen

- Door de geografische ligging zijn er niet heel veel opties. Sint-Denijs-Westrem en zeker Afsnee zijn begrensd door enerzijds de Leie, de spoorweg Gent – Deinze en de Kortrijksesteenweg. Bovendien wordt het gebied nog eens doorkruist door de E40.
- De Kortrijksesteenweg is de belangrijkste aanrijroute met de Beukenlaan als alternatief.
- Belangrijke assen zijn:
 - Sint-Dionysiusstraat (moeilijk doorrijdbaar – vaak worden alternatieven Krijzeltand - > Oudeheerweg of Adelaarsstraat genomen) – Gemeenteplein – Loofblommestraat – Vennestraat – Beukenlaan
 - Jean-Baptiste de Ghellincklaan – Steenaardestraat – Broekkantstraat – Wittepaalstraat (is ook alternatief voor aanrijden Sint-Martens-Latem)
- De doorgangen onder/over de E40 zijn natuurlijk ook belangrijk.

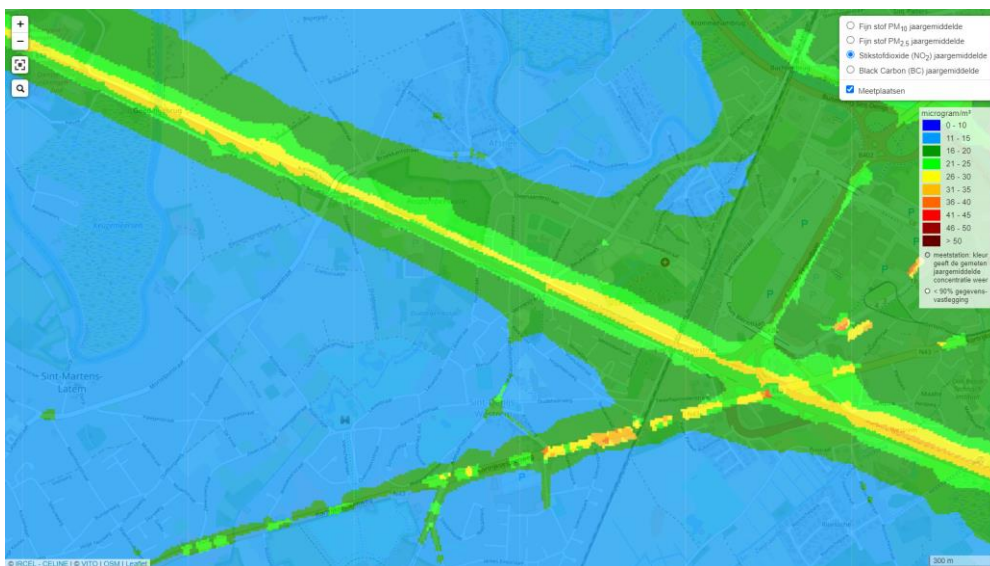
Belangrijke risico's

- WZC Zonnehove – Loofblommestraat 4 - Hogeheerweg
- PC Karus – Beukenlaan 20 – Jean-Baptist de Ghellincklaan
- Basisschool Sint-Paulus – Oudeheerweg 2
- Basisschool Westerhem – Kerkdreef 9 en Vennestraat
- KVV Sint-Denijssport – Kleinkouterken 13
- Kasteel Borluut – Kleine Gentstraat 46
- Pompstation Rosdambeek – Broekkantstraat thv Rosdambeek

2.2.9 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 (NO₂)** in de lucht. Waarom stikstofdioxide (NO₂)? Stikstofdioxide is een schadelijk gas uit verbrandingsmotoren dat irritaties aan de luchtwegen en astma veroorzaakt.

Volgens studies van de Vlaamse Milieumaatschappij is 85% van de NO₂-uitstoot in Vlaanderen afkomstig van het verkeer, waarvan 80% wegverkeer, 4% scheepvaart en 1% spoorwegen. In Gent-centrum is het verkeer verantwoordelijk voor 51% van de totale NO₂-uitstoot, waarvan 47% wegverkeer, 3% scheepvaart en 1% spoorwegen. **Het wegverkeer is dus de grootste bron van NO₂ in de stad.** Vooral dieselloertuigen stoten veel NO₂ uit. In de Gentse Kanaalzone ligt dat anders: daar is de industrie de belangrijkste bijdrager van stikstofemissies (75%).



Figuur 73: De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in 2020 in Sint-Denijs-Westrem, Afsnee (VMM)

De Europese Unie legt op dat de gemiddelde concentratie NO₂ in de omgevingslucht per jaar niet hoger mag zijn dan 40 microgram per kubieke meter (µg/m³). Op Vlaams niveau (“Vlaams Luchtplan 2030”) wordt **20 µg/m³ gehanteerd als streefwaarde** voor verkeersgerelateerde gezondheidseffecten ter hoogte van bewoning. De Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) adviseert 10 µg/m³ als jaargemiddelde grenswaarde vanuit gezondheidsoogpunt. In wat volgt hanteren we de Vlaamse streefwaarde van 20 µg/m³.

Figuur 73 toont de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) in 2020⁸. In het grootste deel van het projectgebied bedroeg de NO₂-concentratie in 2020 11 tot 20 µg/m³ en werd de Vlaamse streefwaarde gerespecteerd.

De streefwaarde van 20 µg/m³ werd overschreden in volgende straten:

- Langs de E40
- Kortrijksesteenweg

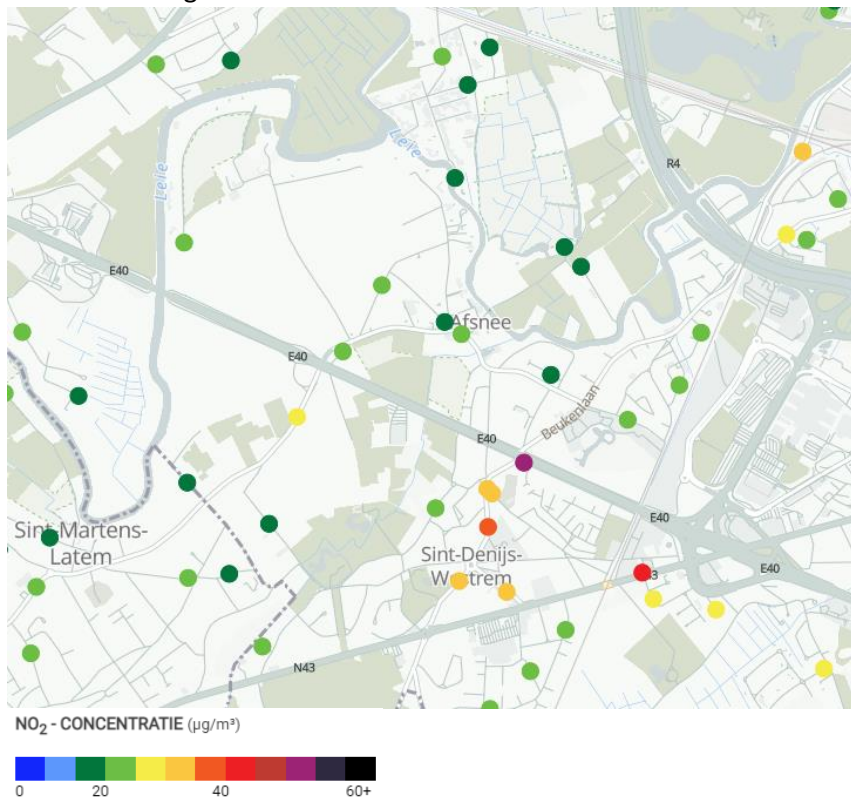
Deze concentraties werden door middel van luchtkwaliteitsmodellen berekend voor het hele grondgebied, op basis van de concentraties in de meetpunten van de Vlaamse Milieumaatschappij.

- Loofblommestraat

Om de luchtkwaliteit verder te verbeteren is het belangrijk om in te zetten op o.a.:

- Modal shift
- Verminderen van verkeersintensiteiten
- Verbeteren van de doorstroming
- Beperken van lokaal zwaar verkeer
- Luchtcirculatie. Dit is vnl. van belang in streetcanyons. In smalle straten met hoge aaneengesloten bebouwing wordt best ingezet op gevelgroen in plaats van bomen.

De resultaten van een groot burgeronderzoek dat plaatsvond in mei 2018 (Curieuzeneuzen) vind je hieronder terug.



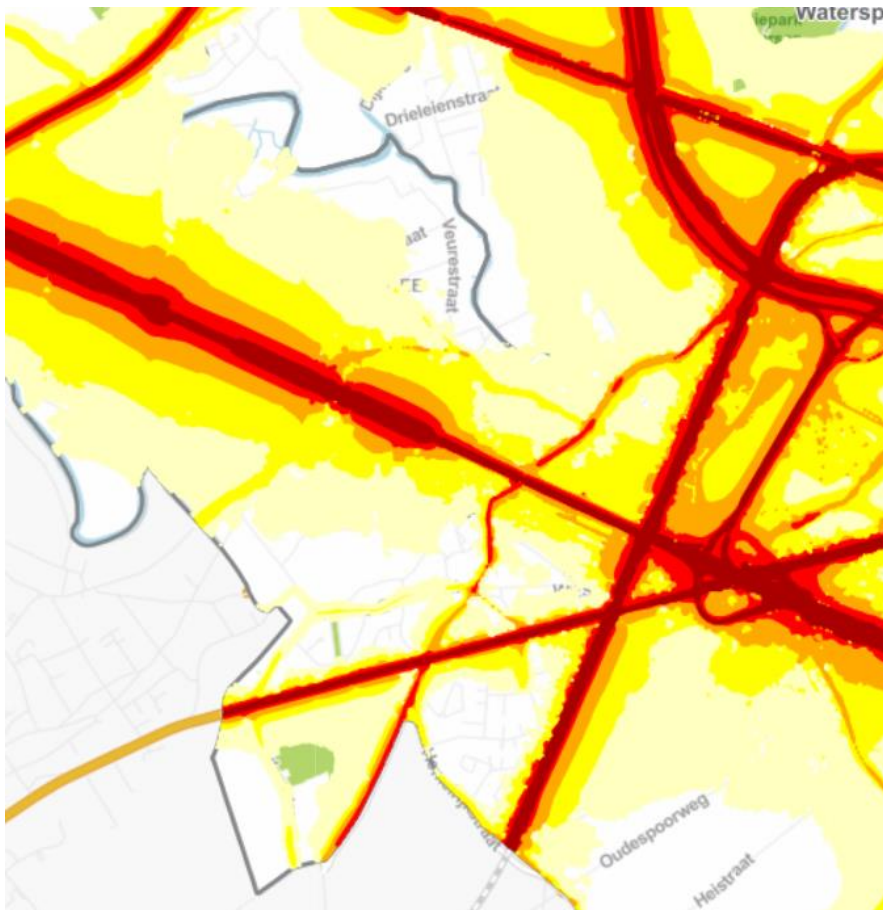
Figuur 74: Uitsnede kaart burgeronderzoek Curieuzeneuzen (meting stikstofdioxide - mei 2018)

Ook in dit onderzoek zijn de hoogst gemeten concentraties van NO₂ in aflopende volgorde: Luchthavenlaan, Kortrijksesteenweg en Loofblommestraat.

2.2.10 Geluidsbelasting

Geluidsbelastingkaarten 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 L_{den} hoger ligt dan 70 decibel. Voor bestaande lokale wegen streeft de Stad Gent naar een maximale gevelbelasting van 65 decibel.

Op basis van deze geluidsbelastingkaart zijn verscheidende geluidsklassen opgemaakt. Deze is hieronder weergegeven.



Figuur 75: Geluidsbelastingkaart voor de agglomeratie Gent (L_{den}) referentiejaar 2016

Figuur 75 toont de geluidsbelasting in de projectzone.

De geluidsknelpunten (>70 dB) in de wijk zijn:

- Vennestraat
- Loofblommestraat
- Nieuwstraat
- Kortrijksesteenweg
- Beukenlaan

Ook in de straten langs de spoorlijn en langs de E40 is het geluidsniveau hoger dan 70 dB.

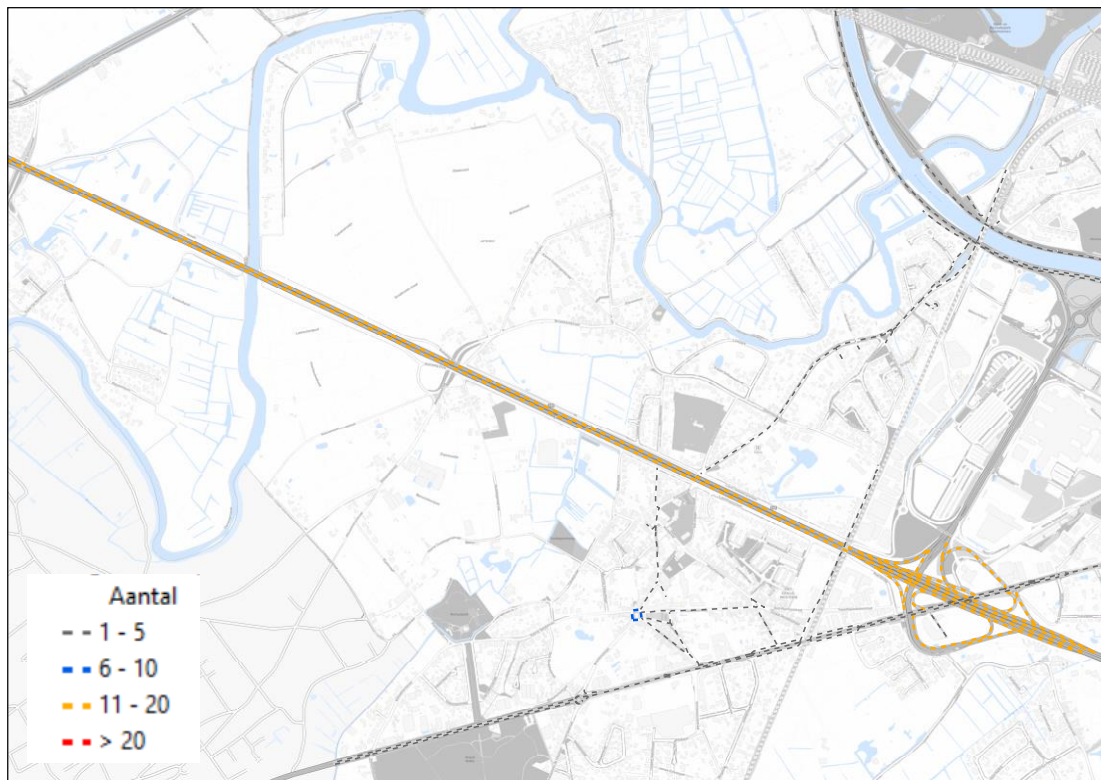
De geluidsbelasting is eveneens te hoog (>65 dB) langs volgende lokale wegen:

- Adelaarstraat
- Sint-Dionysiusstraat
- Broekkantstraat

Om de geluidskwaliteit verder te verbeteren is het belangrijk om in te zetten op o.a.:

- Modal shift
- Verminderen van verkeersintensiteiten
- Verbeteren van de staat van het wegdek
- Verbeteren van de doorstroming van het verkeer
- Beperken van lokaal zwaar verkeer
- Ontharden en vergroenen. Verharde oppervlakken weerkaatsen geluidsgolven en zorgen dus voor versterking van geluidsbelasting, zachte oppervlakken absorberen geluidsgolven en zorgen dus voor een beter geluidsklimaat. Doordacht straatontwerp met o.a. het vermijden van het gebruik van verticale verkeersremmers en het voorzien van een maximale afstand tussen de wegas en de bebouwing.

Er kwamen 49 signalen over hinder die betrekking hadden op luchtkwaliteit, geluidsbelasting en trillingen. De E40 werd daarbij het vaakst vermeld.



Figuur 76: Signalen hinder

2.2.11 Bestaande ideeën

2.2.11.1 Verkeersleefbaarheidsplan

De voornaamste doelstellingen van het verkeersleefbaarheidsplan van Sint-Denijs-Westrem uit 1999 waren het aantal ongevallen met lichamelijk letsel reduceren, het onveiligheidsgevoel verminderen en de snelheden omlaag halen. De voorgestelde oplossingen hiervoor waren de invoering van de zone 30 en de herprofilering van straten d.m.v. infrastructurele ingrepen zoals asverschuivingen, plateau's en groeninbreng.

Voor de N43 (Kortrijksesteenweg) werden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Concept "inherent veilige infrastructuur": minimalisatie van de conflictbewegingen tussen afslaand en rechtdoorrijdend verkeer en optimalisatie van de doorstroming;
- Scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer;
- Vanaf de rotonde "Drie Sleutels" tot aan de Derbystraat: rijweg splitsten in een rijstrook voor doorgaand verkeer en een ventweg (afslaande bewegingen), fysisch gescheiden, met een snelheidsbeperking 70 km/u en 50 km/u;
- Ventweg: aansluitingen naar de aanpalende baanwinkels en woningen en de op- en afritten van de E40, haaks uitgevoerd.
- Korte termijn = huidige dwarsprofiel van 2x2 rijstroken herleid tot 2x1 rijstrook + 2 ventwegen, fysisch gescheiden door blokken.
- Langere termijn = verdwijnt het parkeren langs de N43 (de baanwinkels voorzien in eigen parkeergelegenheid) groene buffer met bomen tussen de ventweg en vrijliggend dubbelrichtingsfietspad.
- Drie kruispunten extra beveiligen en een betere oversteekbaarheid garanderen: Schoonzichtstraat, Putkapelstraat en Derbystraat krijgen ronde punten.

Voor het centrum werden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Dorpskern van Sint-Denijs-Westrem: zone 30-gebied;
- Vanuit de Kortrijksesteenweg zijn Afsnee en Beukenlaan bereikbaar via de laterale weg langsheen de spoorwegtunnel, het Stationsplein, J.B. De Ghellincklaan en de Steenaardestraat = voorrangsweg (50 km/uur twee laterale wegen langsheen de spoorwegtunnel eenrichtingsstraten om gedeeltelijk sluipverkeer uit het Soenenspark te houden);
- Kruispunt De Ghellincklaan - Steenaardestraat - Boesbeeklaan aanpakken, inrijden van de Boesbeeklaan moeilijker maken;
- Gemeenteplein heraanleggen met bredere voetpaden;
- Adelaarstraat en de Sint-Dionysiusstraat = lokale ontsluitingsweg;
- Twee alternatieven voor herinrichten van Sint-Dionysiusstraat:
 - ⇒ eerste alternatief: Sint-Dionysiusstraat eenrichtingsverkeer (richting Kortrijksesteenweg), geschrinkt parkeren, Krijzeltand in een enkele richting toegankelijk in richting centrum.

- ⇒ tweede alternatief: geschrinkt parkeren met behoud van dubbelrichtingsverkeer, o. a. te realiseren met plantvakken.
- Keuze voor het alternatief van eenrichtingsverkeer: de zuidelijke tak van de Krijzeltand openstellen richting Gemeenteplein, kant Sint-Paulusinstituut (Oude Heerweg) uitbouwen als schoolerf (zonder verkeer), mini-rotonde op het kruispunt Krijzeltand-Oude Heerweg;
 - Kruispunt Beukenlaan - Steenaardestraat verkeersplateau;
 - Soenenswijk prioritair zone 30 om het sluipverkeer naar de Maxi-GB tot een minimum te reduceren.

Voor Afsnee stelde het verkeersleefbaarheidsplan de volgende maatregelen voor:

- Rijweg in het centrum – waar de ruimte ontbreekt om fietspaden aan te leggen – versmallen;
- Verkeerstafel op het kruispunt van de Broekkantstraat met Afsneedorp;
- Vrijliggende fietspaden in de Broekkantstraat – Wittepaalstraat.

In navolging van een uitgebreide inspraakprocedure werd in 1999 beslist door de Gemeenteraad de volgende maatregelen effectief uit te voeren:

Overwegend dat de voornaamste doelstellingen van het verkeersleefbaarheidsplan het verhogen van de verblijfskwaliteit in het studiegebied, het reduceren van het aantal ongevallen met lichamelijk letsel, het onveiligheidsgevoel en de snelheden verminderen zijn, dat dit kan o.a. door de invoering van de zone-30 in de verblijfsgebieden, het uitwerken van fietsroutes, het herprofiëren van een aantal straten en het nemen van een aantal punctuele maatregelen.

Concreet werd beslist dat de zone 30 wordt ingevoerd in het centrum van Sint-Denijs-Westrem en Afsnee, de Camilluswijk, de Soenenswijk en de Borluutwijk, dat de Krijzeltand wordt heraangelegd, dat de in de algemene hoorzitting d.d. 29/11/95 beloofde veilige doortocht van de Loofblommestraat gedeeltelijk gerealiseerd is en nog enkele bijkomende maatregelen vergt, dat voor de Nieuwstraat en de parallelwegen naast de spoorwegtunnel aan de Kortrijksesteenweg circulatiewijzigingen zijn voorgesteld, dat de heraanleg van de Kortrijksesteenweg op de AWV-planning van 2000 staat. Deze maatregelen zouden binnen de termijn van 2001-2005 uitgevoerd worden.

2.2.11.2 Buurtcomités

De Werkgroep Milieu en Mobiliteit is al jaren actief in Sint-Denijs-Westrem en Afsnee, en onderhield al ten tijde van het verkeersleefbaarheidsplan nauwe contacten met de Stad Gent.

Ook tijdens het participatietraject van het huidige wijkmobiliteitsplan was de werkgroep nauw betrokken.

2.2.11.3 Leerlingen 4^{de}, 5^{de} en 6^{de} leerjaar basisscholen Sint-Denijs-Westrem

In samenwerking met de Jeugddienst van Stad Gent werden de leerlingen van het 4^{de}, 5^{de} en 6^{de} leerjaar van de beide basisscholen (Westerhem en Sint-Paulus) in Sint-Denijs-Westrem bevroegd over hoe ze de verkeersveiligheid nu ervaren, welke plekken betekenisvol zijn voor hen en hoe ze de toekomst van hun wijk zien.

Kort samengevat:

- De N43 vormt een zeer problematische barrière tussen het dorpscentrum en de woonwijken ten zuiden van de N43. Leerlingen ervaren de oversteken als zeer gevaarlijk.
- De as Beukenlaan – Vennestraat – Loofblommestraat is een heikel punt in de wijk wat betreft fietsveiligheid.
- De meest voorkomende aangename plekken in de wijk zijn de volgende: Borluutpark, Parkbos, de scholen zelf, Kerkwegel, speeltuin in de Vennestraat, het Duddegembosje. Algemeen worden alle groene plekken en rustige wegeltjes aangeduid als aangename plekken waar de kinderen zich goed voelen.

2.2.12 Reeds geplande acties en 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.

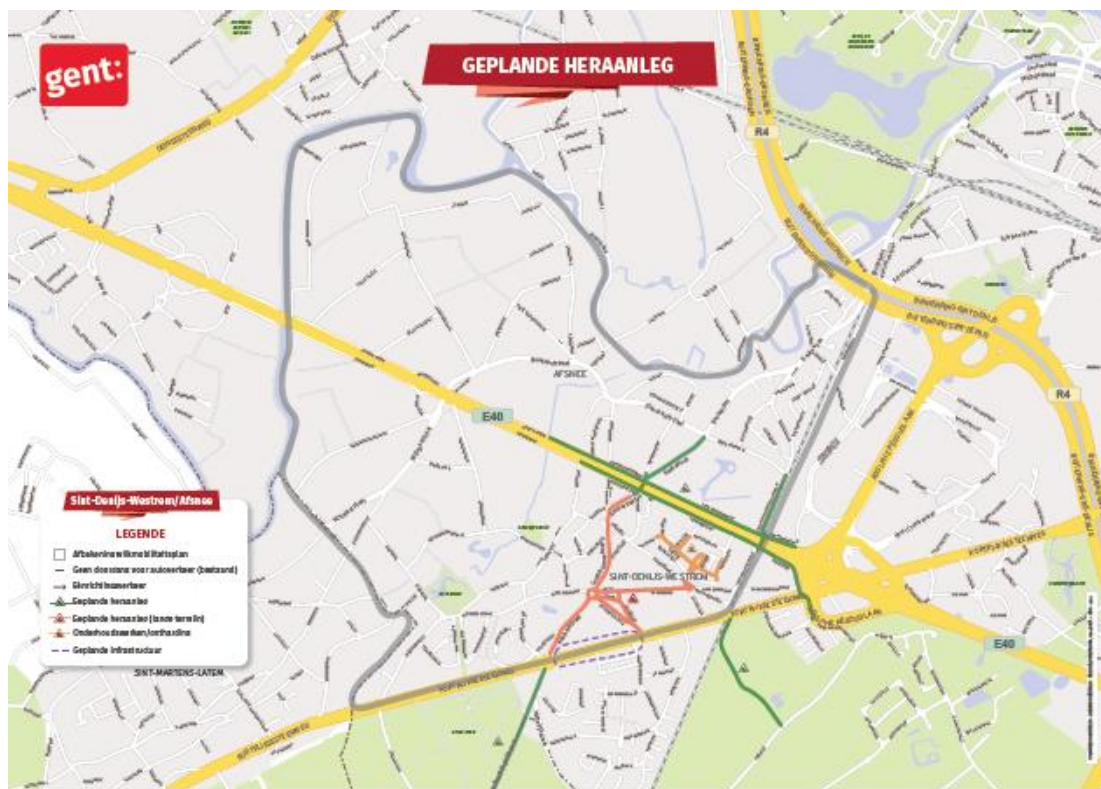
2.2.12.1 Onderhoud van trottoirs en rijweg

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.

2.2.12.2 Geplande heraanleg van straten

Voor de Beukenlaan is het heraanlegontwerp in voorbereiding. Voor de straten in de dorpskern kan de voorbereiding starten zodra de keuzes voor het wijkmobiliteitsplan van Sint-Denijs-Westrem en Afsnee duidelijk zijn. In de Vennewijk zijn er op korte termijn onthardingswerken gepland.



Figuur 77: Geplande heraanlegdossiers Sint-Denijs-Westrem en Afsnee

De huidige inschatting qua timing voor deze heraanlegprojecten is de volgende:

- Cluster Vennewijk: 2022-2023
- Beukenlaan: volgende legislatuur
- Cluster Luchthavenlaan: volgende legislatuur
- Dorpskern: volgende legislatuur

2.3 Output: overzicht knelpunten, kansen en doelstellingen

Uit de inventarisatie worden 16 knelpunten gedestilleerd die een belangrijke impact hebben op de wijk. Het zijn deze 16 die weerhouden zijn omdat ze ofwel door de grootteorde van het probleem, ofwel door de hoeveelheid aan signalen van bewoners/gebruikers ofwel door de impact op verschillende aspecten het meest relevant zijn. Er zijn ook enkele kansen die zich voordoen. Uit deze knelpunten en kansen komen we tot wijk-specifieke doelstellingen voor het wijkmobiliteitsplan Sint-Denijs-Westrem/Afsnee.

2.3.1 16 hoofdknelpunten

1. Kortrijksesteenweg/N43

De Kortrijksesteenweg (N43) staat aan de top van de knelpunten in Sint-Denijs-Westrem en Afsnee. Zowel tijdens het participatietraject als uit de objectieve analyse zien we heel duidelijk dat hier de grootste uitdagingen liggen.

Voor de actieve weggebruikers gaat het over het gebrek aan voetpaden, vrijliggende en kwalitatieve fietspaden en oversteekbaarheid. Dat laatste is ook voor het autoverkeer een belangrijk knelpunt – naast de hoeveelheid verkeer.

De kruispunttellingen die uitgevoerd werden tussen 2016 en 2021 tonen – niet verrassend – aan dat de N43 de drukste as is in deze wijk. Dat vertaalt zich in congestie, hoge intensiteiten, ongevallen, en lage commerciële snelheden, efficiëntie en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer tijdens de spitsuren en op zaterdagmiddag.

De vrachtdrukkaart toont ook veel vrachtverkeer op de N43. Dat is logisch gezien de functie van de as. De N43 is gecategoriseerd als een secundaire weg type III. 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 is als drager van belangrijke fiets- en openbaar-vervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal uitgebouwd. Het vrachtverkeer veroorzaakt wel hinder wanneer ze geparkeerd staan op het fietspad of een deel ervan.

De Kortrijksesteenweg overschrijdt ook de streefwaarden op het vlak van luchtkwaliteit en geluidsbelasting.

Kruispunt 1a en 1b: N43 x Soenenspark, en N43 x Jean-Baptise de Ghellincklaan (boven de tunnel naast de spoorweg). De leesbaarheid is voor alle weggebruikers onduidelijk wat voor onveilige situaties (inclusief overdreven snelheid) zorgt. Wel rijden hier veel fietsers in de ochtend- en avondspits.

Kruispunt 2: N43 x Schoonzichtstraat x Sint-Dionysiusstraat. Dit kruispunt heeft een gele AVOC score. De inwoners van de Soenenswijk moeten hier oversteken en ervaren dit kruispunt als een zwart punt op hun route naar het centrum van de wijk. Voor deze oversteek wordt vanuit de bewoners een rotonde of fietsers/voetgangerstunnel/-brug gesuggereerd. Ook voor automobilisten is het een heel moeilijk leesbaar kruispunt, zeker voor occasionele bezoekers van baanwinkels. Er vinden dagelijks gevaarlijke situaties plaats.

Kruispunt 3: N43 ter hoogte van de rotonde Drie Sleutels. Deze rotonde heeft een oranje AVOC score. Ook hier is de situatie voor alle weggebruikers moeilijk leesbaar.

Oversteek 4: N43 ter hoogte van het Parkbos. Deze oversteek wordt eind 2022 aangepakt en zal dan al een hele verbetering zijn voor de actieve weggebruikers.

Oversteek 5 (deze valt buiten het projectgebied van het wijkmobiliteitsplan maar is wel relevant voor de inwoners van Sint-Denijs-Westrem): ter hoogte van bushalte “E40” is het zeer moeilijk oversteken voor wie richting de Moester, de Schilderswijk, het bedrijventerrein 3Square en de woonbuurten langs de Rijvissestraat wil. Ook voor de bedrijven aan de kant van Sint-Denijs-Westrem is deze oversteek belangrijk. Er staat wel een heraanleg gepland van deze oversteek.

Ook vanuit de wijkstructuurschets zal de N43 bekeken worden. Zij zullen niet alleen kijken naar de oversteekbaarheid van de as vanuit de knelpunten, maar ook vanuit kansen voor de toekomst. De N43 zal niet de enige plek zijn in Sint-Denijs-Westrem en Afsnee waar het wijkmobiliteitsplan en de wijkstructuurschets elkaar kunnen versterken.

2. Gemeenteplein

Het Gemeenteplein vormt – samen met de Krijzeltand – het kloppend hart van de wijk. Het is niet alleen het centrum waarrond detailhandel met lokale aantrekking (kernwinkelgebied) en een basisschool gevestigd zijn, maar het is ook qua mobiliteit een zeer belangrijke plek waar heel veel bewegingen gebeuren door alle modi. In Ruimte voor Gent is het voorzien als een wijkknooppunt.

Het valt dan ook te verwachten dat er over deze plek veel meldingen gedaan werden tijdens het participatietraject. Deze meldingen gaan voornamelijk over de hoeveelheid doorgaand verkeer, de staat van de weg en de voetpaden, en de (on)veiligheid voor de actieve weggebruiker. Ook wordt gemeld dat er veel bussen rond het plein rijden die voor veel hinder (lawaai en trillingen) zorgen.

Uit het participatietraject blijkt ook dat er voorstanders zijn om van het plein een echt plein en ontmoetingsplaats met ruimte voor terrassen te maken, maar ook tegenstanders. Deze laatste zijn vooral bang voor het verlies aan parkeerplaatsen. Het parkeeronderzoek uit 2020 toont geen groot parkeerprobleem aan. Maar dat wordt wel zo aangevoeld door de inwoners waarbij ze verwijzen naar de nieuwe kantoren en andere ontwikkelingen op de Kortrijksesteenweg die de parkeernormen moeten toepassen. Hun bezoekers wijken uit naar de woonstraten die aantakken op de Kortrijksesteenweg.

De staat van de voetpaden op het Gemeenteplein is niet goed. Ook qua fietscomfort scoort het plein slecht. Dat komt enerzijds door het gebrek aan fietspaden in combinatie met de hoeveelheid doorgaand verkeer, en anderzijds door de staat van de weg. Het Gemeenteplein maakt deel uit van het geplande heraanleg project van de dorpskern. Schaduwroutes zullen in de toekomst voor de trage vervoersmodi steeds aan belang winnen. Daarom is het belangrijk hier nu reeds rekening mee te houden door vb. schaduwgevende bomen te voorzien langs de belangrijkste loop- en fietsroutes in het centrum.

Het Gemeenteplein is ook een schoolomgeving, maar tijdens de aanvang en de afloop van de school heerst er zeer veel chaos en drukte. Dat zorgt ervoor dat het voor de actieve weggebruikers op die momenten niet veilig is. In het verleden gebeurden al ongevallen (zowel fiets als auto) op het Gemeenteplein. Twee punten op het plein hebben ook een gele AVOC score.

De drukte vertaalt zich onder andere ook in een lage commerciële snelheid van de bussen. Het Gemeenteplein is zowel in het huidige als het nieuwe net van De Lijn een belangrijk knooppunt.

Gedurende de periode van 2016 tem 2021 gebeurden er verschillende kruispunttellingen in de wijk. Deze tellingen tonen aan dat de straten die aantakken op het Gemeenteplein (Loofblommestraat, Adelaarsstraat en Sint-Dionysiusstraat) hoge intensiteiten kennen. Een herkomst-

bestemmingsonderzoek uit 2019 toont aan dat er op de as Adelaarsstraat – Gemeenteplein – Vennestraat zeer veel doorgaand verkeer is. Dat betekent dat dit verkeer geen herkomst/bestemming heeft in Sint-Denijs-Westrem. In de Adelaarsstraat gaat het over 60% in de ochtendspits en 74% in de avond- en in de Vennestraat over 65% 's morgens en 75% 's avonds. Dat doorgaand verkeer rijdt ook zo goed als allemaal rond het Gemeenteplein. De meldingen die gedaan werden over de hoeveelheid doorgaand verkeer lijken dus zeker gegrond.

Ook de congestieanalyses gebaseerd op de TomTom datasets van 2021 tonen aan dat er zowel in de ochtendspits, de avondspits als op zaterdagmiddag congestie is rond het Gemeenteplein.

De vrachtdrukkaart geeft weer dat er op de as Adelaarsstraat – Gemeenteplein – Loofblommestraat – Vennestraat – Beukenlaan wel wat vrachtverkeer rijdt.

3. Loofblommestraat – Vennestraat

De as Loofblommestraat – Vennestraat is een zeer belangrijke as in het dorpscentrum voor alle modi, alsook een as met veel lokale handel en twee basisscholen die deel uitmaakt van het kernwinkelgebied van Sint-Denijs-Westrem en lokale aantrekking heeft.

Het valt dan ook te verwachten dat er over deze straten veel meldingen gedaan werden tijdens het participatietraject. Deze meldingen gaan voornamelijk over het comfort voor de actieve weggebruikers (staat van de voetpaden en de weg, toegankelijkheid, gebrek aan fietspaden), de oversteekbaarheid en veiligheid, de hoeveelheid doorgaand verkeer en de snelheid van het verkeer.

De staat en voornamelijk de breedte van de voetpaden in beide straten is slecht. Op vele plaatsen is het voetpad te smal om met een kinderwagen of met een kind aan de hand te kunnen wandelen. Aangezien beide straten in schoolomgevingen liggen, is dit problematisch. Ook qua fietscomfort scoort de as slecht. Dat komt enerzijds door het gebrek aan fietspaden in combinatie met de hoeveelheid doorgaand verkeer, en anderzijds door de staat van de weg. Zowel de Loofblommestraat als de Vennestraat maken deel uit van het geplande heraanleg project van de dorpskern.

De Loofblommestraat en Vennestraat zijn primaire stedelijke fietsroutes en worden ook veel gebruikt. Kruispunttellingen uit de periode 2016 t.e.m. 2021 tonen aan dat er tijdens de ochtend- en de avondspits tussen 120 à 250 fietsers per uur fietsen. Tegelijkertijd tonen deze tellingen ook aan dat er tijdens de spitsuren meer dan 500 pae per uur rijden. In het verleden gebeurden er al enkele ongevallen op deze as.

De drukte vertaalt zich onder andere ook in een lagere commerciële snelheid en betrouwbaarheid van de bussen.

Een herkomst-bestemmingsonderzoek uit 2019 toont aan dat er op de as Adelaarsstraat – Gemeenteplein – Vennestraat zeer veel doorgaand verkeer is. Dat betekent dat dit verkeer geen herkomst/bestemming heeft in Sint-Denijs-Westrem. In de Vennestraat gaat het over 65% in de ochtendspits en 75% in de avondspits. De meldingen die gedaan werden over de hoeveelheid doorgaand verkeer lijken dus zeker gegrond. Beide straten zijn lokale wegen type IIa. Deze hebben dus niet als primaire functie te verbinden, maar enkel op lokaal niveau te ontsluiten.

De congestieanalyses gebaseerd op TomTom datasets van 2021 tonen aan dat er vooral in de avondspits congestie is op deze as.

Volgens de vrachtdrukkaart rijdt er wel wat vrachtverkeer op de as (ondanks de schoolomgeving). In de Loofblommestraat wordt de streefwaarde voor de luchtkwaliteit overschreden. Zowel de Loofblommestraat als de Vennestraat blijken knelpunten qua geluidsbelasting.

In de Loofblommestraat bevindt zich ook de parking aan het Gildenhuis. De staat van deze parking is zeer slecht en hierover kwamen ook zeer veel meldingen binnen tijdens het participatietraject.

4. Beukenlaan

De Beukenlaan wordt nu gebruikt als de toegangspoort vanuit Gent tot Sint-Denijs-Westrem en Afsnee – en in de omgekeerde richting als toegang tot Gent vanuit de wijk en de naburige gemeentes (Sint-Martens-Latem en De Pinte).

Het valt dan ook te verwachten dat er over deze straat veel meldingen gedaan werden tijdens het participatietraject. Deze meldingen gaan voornamelijk over de hoeveelheid doorgaand verkeer, de snelheid van het verkeer, de oversteekbaarheid en de staat van de weg tussen de Steenaardestraat en de Vennestraat.

Het tweede deel van de Beukenlaan (komende uit Gent) staat ook reeds op de planning voor een heraanleg.

De Beukenlaan heeft zo goed als nergens een voetpad. Dat betekent dat voetgangers stevast in de berm of op het fietspad moeten wandelen. Op meerdere plaatsen in het reeds heraangelegde deel van de Beukenlaan is er zelfs geen berm naast het fietspad en hebben voetgangers geen uitwijkmogelijkheden.

De Beukenlaan is een primaire stedelijke fietsroute en kent ook hoge intensiteiten van fietsers. Kruispunttellingen uit de periode 2016 t.e.m. 2021 tonen aan dat het de meest gebruikte fietsroute is in Sint-Denijs-Westrem en Afsnee. Tijdens de ochtendspits fietsen er 120 à 250 fietsers en tijdens de avondspits 120 à 200.

Tegelijkertijd tonen deze tellingen ook aan dat er tijdens de spitsuren meer dan 500 pae per uur rijden. In het verleden gebeurden er al ongevallen op deze as. Vooral het kruispunt onder de E40 en het kruispunt met de Steenaardestraat zijn gevaarlijke punten. Deze laatste heeft een gele AVOC score.

De verkeersstromen in de Beukenlaan werden gevisualiseerd aan de hand van selected link analyse (SLA) tijdens de ochtend- en avondspits. Deze analyses tonen dat heel wat verkeer op de Beukenlaan een oorsprong en/of bestemming lijkt te hebben die buiten Sint-Denijs-Westrem en Afsnee gelegen is. De Beukenlaan is echter ook een lokale weg type IIa en heeft dus als primaire functie verzamelen en/of ontsluiten van het verkeer op lokaal niveau, en niet verbinden.

Er vonden in de Beukenlaan geregeld snelheidsmetingen plaats de voorbije jaren. Het geldende snelheidsregime is 50 km/u. De V85 in de Beukenlaan is de volgende op de verschillende locaties: Beukenlaan/Snepkaai (V85: 52), Beukenlaan/Vennestraat (V85: 50) en Beukenlaan/Steenaardestraat (V85: 54). Het snelheidsregime wordt dus grotendeels gerespecteerd.

De Beukenlaan is een belangrijke OV-as. De doorstroming is er goed, maar de efficiëntie en betrouwbaarheid scoren minder goed in de ochtend- en avondspits.

Volgens de vrachtdrukkaart rijdt er wel wat vrachtverkeer op de as. Qua geluidsbelasting worden de aanvaardbare waarden ook overschreden.

5. Sint-Dionysiusstraat

De Sint-Dionysiusstraat is een belangrijke verbindingsstraat tussen de N43 en het Gemeenteplein. Ook over deze straat kwamen tijdens het participatietraject veel meldingen binnen. Deze meldingen gaan voornamelijk over de hoeveelheid doorgaand verkeer, de snelheid van het verkeer, en de veiligheid in de straat enerzijds en aan het kruispunt met de N43 anderzijds. Ook fietsveiligheid in deze straat kwam aan bod.

De Sint-Dionysiusstraat maakt deel uit van het kernwinkelgebied in Sint-Denijs-Westrem. Dat betekent dat er veel detailhandel is met een lokale aantrekking.

De meeste meldingen gaan over de hoeveelheid verkeer in combinatie met de breedte van de straat waardoor er zich veel onveilige situaties voordoen: bijvoorbeeld een vrachtwagen die moet uitwijken voor een tegenligger en over het voetpad rijdt. De straat is inderdaad slechts 9,8m breed terwijl de minimale breedte voor tweerichtingsverkeer en een parkeerstrook volgens IPOD 2 10,9m is. Er wordt door veel bewoners voorgesteld om deze straat eenrichting te maken. De straat maakt ook deel uit van het geplande heraanleg project van de dorpskern.

De brandweer geeft ook mee dat hun brandweerwagens soms moeten omrijden omdat ze niet vlot genoeg door de Sint-Dionysiusstraat kunnen rijden omwille van bovenstaande problematiek.

De straat is een lokale weg type IIa en heeft dus als primaire functie verzamelen en ontsluiten op lokaal niveau. Toch wordt de straat zeer veel gebruikt voor doorgaand verkeer. Het herkomstbestemmingsonderzoek toont aan dat 35% à 54% van het verkeer dat door deze straat rijdt geen herkomst en/of bestemming heeft in Sint-Denijs-Westrem.

Kruispunttellingen uit de periode 2016 t.e.m. 2021 tonen aan dat de Sint-Dionysiusstraat vooral tijdens de avondspits hoge intensiteiten kent – meer dan 350 pae per uur. Ook qua congestie scoort de straat zeer slecht vergeleken met andere straten in de wijk, zowel in de ochtend- en avondspits, als op zaterdagmiddag.

Tijdens het participatieproces kwamen ook meldingen over de parkeerdruk. Het parkeeronderzoek uit 2020 toont echter dat de parkeerdruk gemiddeld is in de straat.

De geluidsbelasting in de Sint-Dionysiusstraat is eveneens te hoog.

6. Krijzeltand

De Krijzeltand vormt – samen met het Gemeenteplein – het kloppend hart van de wijk. Er vinden wel eens evenementen plaats op het grasplein gelegen aan de Krijzeltand. Daarnaast is het ook een schoolomgeving en een OV knooppunt. Er is een wachthalte van De Lijn gelegen aan de Krijzeltand. Dat is ook in het nieuwe net van De Lijn zo voorzien.

Ook tijdens het participatietraject werd deze straat vaak vermeld. Deze meldingen gaan voornamelijk over het openbaar vervoer (trillingen en geluidsoverlast), de staat van de weg en de hoeveelheid doorgaand verkeer. Ook het kruispunt Krijzeltand – Sint-Dionysiusstraat – Gemeenteplein wordt als onveilig ervaren. Dit kruispunt heeft een gele AVOC score.

Congestieanalyses tonen aan dat er in de Krijzeltand vooral tijdens de ochtendspits zeer veel congestie is. In de avondspits en op zaterdagmiddag is er wel wat congestie maar opvallend minder dan in de ochtendspits.

De Krijzeltand wordt ook door De Lijn aangegeven als knelpunt omwille van de lage commerciële snelheid, efficiëntie en betrouwbaarheid.

Tijdens het participatieproces kwamen ook meldingen over de parkeerdruk. Het parkeeronderzoek uit 2020 toont echter dat de parkeerdruk gemiddeld is in de straat.

Bij een deel van de bewoners leeft het idee om de Krijzeltand (groenzone) door te trekken tot aan de school (basisschool Sint-Paulus). Ook in de ontwerpen van de nieuwe ontwikkeling in het dorpscentrum (o.l.v. Rietveld Projects) wordt dit voorgesteld. Een andere groep bewoners zou deze groenzone liever zien veranderen in een parking in plaats van de parking op het Gemeenteplein.

De Krijzeltand maakt ook deel uit van het geplande heraanleg project van de dorpskern.

7. Oudeheerweg

De Oudeheerweg ligt ook in de dorpskern en is een schoolomgeving. Er bevindt zich ook een woonzorgcentrum. Tijdens het participatietraject kwamen ook meldingen over deze straat binnen. De meldingen gingen over gelijkaardige problematieken als de meldingen over andere straten in de dorpskern: de hoeveelheid en snelheid van het verkeer, de staat van de weg, het openbaar vervoer en onveiligheid voor de actieve weggebruikers.

De Oudeheerweg vormt samen met de Octaaf Soudanstraat een lokale fietsroute om de verbinding te maken van Sint-Denijs-Westrem naar The Loop (via tunneltje onder de spoorweg) en Zwijnaarde, Parkbos.

Snelheidsmetingen tonen aan dat er hier te snel gereden wordt, de V85 is 40 km/u hoewel het hier een zone 30 is. Ook tonen de TomTom data dat hier in de ochtend- en avondspits veel congestie is. Dat kan deels te maken hebben met ouders die even stoppen om hun kinderen af te zetten of op te halen aan de schoolpoort. De commerciële snelheid van de bus in de avondspits is minder goed dan tijdens de andere dagdelen.

Er zijn ook meldingen over de oversteekbaarheid ter hoogte van de schoolpoort (Krijzeltand – Oudeheerweg). Dat heeft vermoedelijk te maken met de drukte die er 's morgens en 's avonds heerst met het afzetten/ophalen van kinderen.

De staat van de weg in de straat is niet goed. Deze straat maakt ook deel uit van het geplande heraanleg project van de dorpskern.

8. Adelaarsstraat

De Adelaarsstraat is een belangrijke verbindingsstraat tussen de N43 en het Gemeenteplein. Ook over deze straat kwamen tijdens het participatietraject veel meldingen binnen. Deze meldingen gaan voornamelijk over de hoeveelheid doorgaand verkeer, de snelheid van het verkeer, en het gebrek aan fiets- en voetpaden.

De straat is een aanvullende stedelijke fietsroute en vormt ook voor fietsers de verbinding tussen de N43 en het Gemeenteplein. Er is een snelheidsproblematiek in de straat. Metingen tonen aan dat de V85 42-43km/u terwijl het hier zone 30 is. De straat kent ook hoge intensiteiten met meer dan 400 pae per uur tijdens de spitsuren. Het herkomst-bestemmingsonderzoek toont aan dat 's morgens 60%

van het verkeer doorgaand is in de straat en 's avonds zelfs 74%. Dat verkeer heeft geen herkomst/bestemming in Sint-Denijs-Westrem. Vooral tijdens de avondspits en op zaterdagmiddag is er congestie in de straat. Deze congestie valt wel te linken aan de rotonde Drie Sleutels op de N43 die op die momenten ook zeer druk is en waar de Adelaarsstraat op aantakt. De meldingen over doorgaand verkeer en snelheid van het verkeer zijn dus zeker gegrond.

De geluidsbelasting in de Adelaarsstraat is eveneens te hoog.

Ook deze straat maakt deel uit van het geplande heraanleg project in de dorpskern.

9. Sint-Rochusplein

Het Sint-Rochusplein bevindt zich tussen de Krijzeltand en de spoorweg. Het is echter geen plein, maar eerder een moeilijk leesbare rotonde. Er gaan stemmen op in Sint-Denijs-Westrem om van dit plein een echt plein te maken, en er zijn ook al ontwerpen voor opgemaakt door buurtbewoners.

De staat van de weg is niet goed op het plein. Het valt nog net binnen het contour van de geplande heraanleg van de dorpskern.

Over het Sint-Rochusplein kwamen tijdens het participatietraject vooral meldingen over de oversteekbaarheid, de hoeveelheid (vracht)verkeer en de snelheid ervan. Het is voor veel inwoners een belangrijke ontmoetingsplek met jammergenoeg een onleesbare structuur.

Het plein ligt op de lokale fietsroute Oudeheerweg – Octaaf Soudanstraat die de verbinding maakt tussen Sint-Denijs-Westrem en The Loop/Zwijnaarde/Parkbos. Zowel in de ochtend- als de avondspits rijden hier wel wat fietsers. Tijdens het traject werkt aangegeven dat het komende vanuit de Nieuwstraat moeilijk te lezen valt hoe je juist over het plein moet als fietser.

De congestieanalyses tonen aan dat er in de straten aan de zuidoostkant van het plein congestie is in de ochtend-, avondspits en op zaterdagmiddag (Nieuwstraat en Octaaf Soudanstraat). Dat weerspiegelt zich ook in de aangeleverde data door De Lijn. Zowel de commerciële snelheid, als de efficiëntie en betrouwbaarheid scoort lager dan gemiddeld in de Octaaf Soudanstraat.

10. Jean-Baptiste de Ghellincklaan en Camilluswijk (Boesbeeklaan en Ernest Claeslaan)

De Jean-Baptiste de Ghellincklaan kent een snelheidsproblematiek en heeft veel doorgaand verkeer dat dan via de Camilluswijk en de Beukenlaan van en naar Gent rijdt. Deze straat zou dienst kunnen doen als alternatief voor de Beukenlaan voor fietsers, maar door de overdreven snelheid en het gebrek aan infrastructuur is dat niet het geval.

De V85 in de De Ghellincklaan is 45km/u – terwijl de straat ook binnen de zone 30 valt. Het beeld van de weg nodigt uit tot sneller rijden.

De selected link analyse toont aan dat er in de Jean-Baptiste de Ghellincklaan een aanzienlijk aandeel verkeer rijdt met een herkomst of bestemming ten zuiden van de N43, met name het Soenenspark, de Pinte, Nazareth, Deinze of nog verder. In de andere richting is er ook een aanzienlijk aandeel verkeer met een herkomst en/of bestemming in de stationsbuurt en nog noordelijker in en rond de binnenstad.

Ze rijden verder via de Steenaardestraat, Boesbeeklaan of Stijn Streuvelslaan richting Beukenlaan en zo verder naar Gent – of omgekeerd.

Voor fietsers is de oversteek van op de Beukenlaan naar de Stijn Streuvelslaan gevaarlijk. Deze wordt toch vaak gebruikt.

Deze wijk kent verder geen problematiek qua luchtkwaliteit, geluidsbelasting door wegverkeer of parkeerdruk. Er zijn geen voetpaden, maar wel overal bermen.

11. Steenaardestraat

Zoals eerder vermeld is het kruispunt Beukenlaan x Steenaardestraat een gevaarlijk kruispunt – vooral voor de actieve weggebruikers. Dit kruispunt heeft een gele AVOC score.

De Lijn geeft aan dat lijn 34 soms het kruispunt blokkeert wanneer op hetzelfde moment ook een andere bus/groot voertuig wenst in- en uit te rijden.

Verder meldden de bewoners tijdens het participatietraject overdreven snelheid en het gebrek aan voetpaden in de Steenaardestraat – wel is er een fietspad en berm.

In de Steenaardestraat geldt een snelheidsregime van 30 km/u in het stuk tussen de Jean-Baptiste de Ghellincklaan en de Beukenlaan. Het wegbeeld is daar ook nog niet voldoende aangepast op die snelheid. Het deel van Steenaardestraat tussen de Beukenlaan en de Afsneestraat heeft een snelheidsbeperking van 50 km/u. Hoewel er meldingen zijn over overdreven snelheid worden deze niet gestaafd door de beschikbare resultaten van snelheidsmetingen.

12. As Broekkantstraat – Wittepaalstraat

De Broekkantstraat en Wittepaalstraat zijn lokale wegen type IIa en hebben dus als primaire functie om lokaal verkeer te verzamelen en ontsluiten. Toch wordt deze as die gelegen is tussen Sint-Martens-Latem en Afsnee – en dus verder richting Gent – veelvuldig gebruikt als alternatief van de N43 om van en naar Gent te rijden.

De selected link analyse geeft duidelijk weer dat een aanzienlijk deel van het verkeer een herkomst en/of bestemming heeft ver buiten Sint-Denijs-Westrem of Afsnee. Het verkeer heeft een connectie met Sint-Martens-Latem en Deinze (in het westen) en de stationsbuurt en verder naar het noorden richting de binnenstad.

Er geldt een snelheidsbeperking van 50km/u maar metingen tonen aan dat hier sneller gereden wordt. In de Wittepaalstraat werd een V85 van meer dan 60 km/u vastgesteld.

De meldingen die tijdens het participatietraject gedaan werden over de hoeveelheid verkeer en de snelheid op deze as lijken dus gegrond, en moeilijke zichtbaarheid op enkele kruispunten in de Broekkantstraat. De geluidsbelasting in de Broekkantstraat is eveneens te hoog.

De hoeveelheid en snelheid veroorzaken ook een onveiligheidsgevoel voor de actieve weggebruikers. Ook de burg over de E40 wordt als onveilig ervaren.

De Lijn geeft aan dat er een lagere betrouwbaarheid en efficiëntie is in de Broekkantstraat en de Wittepaalstraat. De oorzaak is tot op heden ongekend.

13. Kleine Gentstraat

De Kleine Gentstraat maakt de verbinding tussen Kasteel Borluut en het Gemeenteplein. De straat valt net buiten de geplande heraanleg van de dorpskern.

Tijdens het participatietraject werden meldingen gedaan over deze straat. Deze meldingen gingen voornamelijk over de hoeveelheid van het verkeer in de straat en de snelheid ervan. Daarnaast werd ook de staat van de weg meermaals vermeld.

Snelheidsmetingen tonen aan dat er in de Kleine Gentstraat inderdaad te snel gereden wordt. De V85 is er 45 km/u terwijl er een snelheidsbeperking van 30 km/u geldt.

Kruispunttellingen tijdens de periode 2016 t.e.m. 2021 tonen aan dat er in de straat 120 à 200 auto's rijden tijdens de spitsuren.

Het herkomst-bestemmingsonderzoek uit 2019 toont aan dat er in de Kleine Gentstraat tijdens de ochtendspits een groot aandeel doorgaand verkeer rijdt (58%) en in de avondspits (59%). Dit onderzoek bevestigt het vermoeden dat er door de straat veel verkeer rijdt dat geen herkomst of bestemming heeft in Sint-Denijs-Westrem.

Het kruispunt ter hoogte van het Borluutpark en Rijsbrugge werd tijdens het participatietraject aangeduid als een kruispunt met moeilijke oversteekbaarheid.

14. Kerkdreef

De Kerkdreef ligt in het centrum van Sint-Denijs-Westrem en is een schoolomgeving. De ingang van basisschool Westerhem ligt in die straat. Gezien de schoolomgeving wordt gevraagd om overwegingen rond koelte en schaduw mee te nemen. De straat maakt deel uit van het kernwinkelgebied in Sint-Denijs-Westrem. Dat betekent dat er veel detailhandel is met een lokale aantrekking.

Tijdens het participatietraject werd aangegeven dat de schoolomgeving niet veilig aanvoelt voor de actieve weggebruikers. Ook qua toegankelijkheid in de omgeving zijn er veel klachten (cfr. Loofblommestraat en Vennestraat).

Congestieanalyses tonen aan dat er in de Kerkdreef tijdens de ochtend- en avondspits veel congestie is. Vermoedelijk wordt die deels veroorzaakt door ouders die hun kinderen met de wagen komen afzetten en ter hoogte van de school even stoppen. Dat creëert ook onveilige situaties voor actieve weggebruikers die naar de school komen.

15. Kruispunt Loofblommestraat x Vennestraat x Lauwstraat

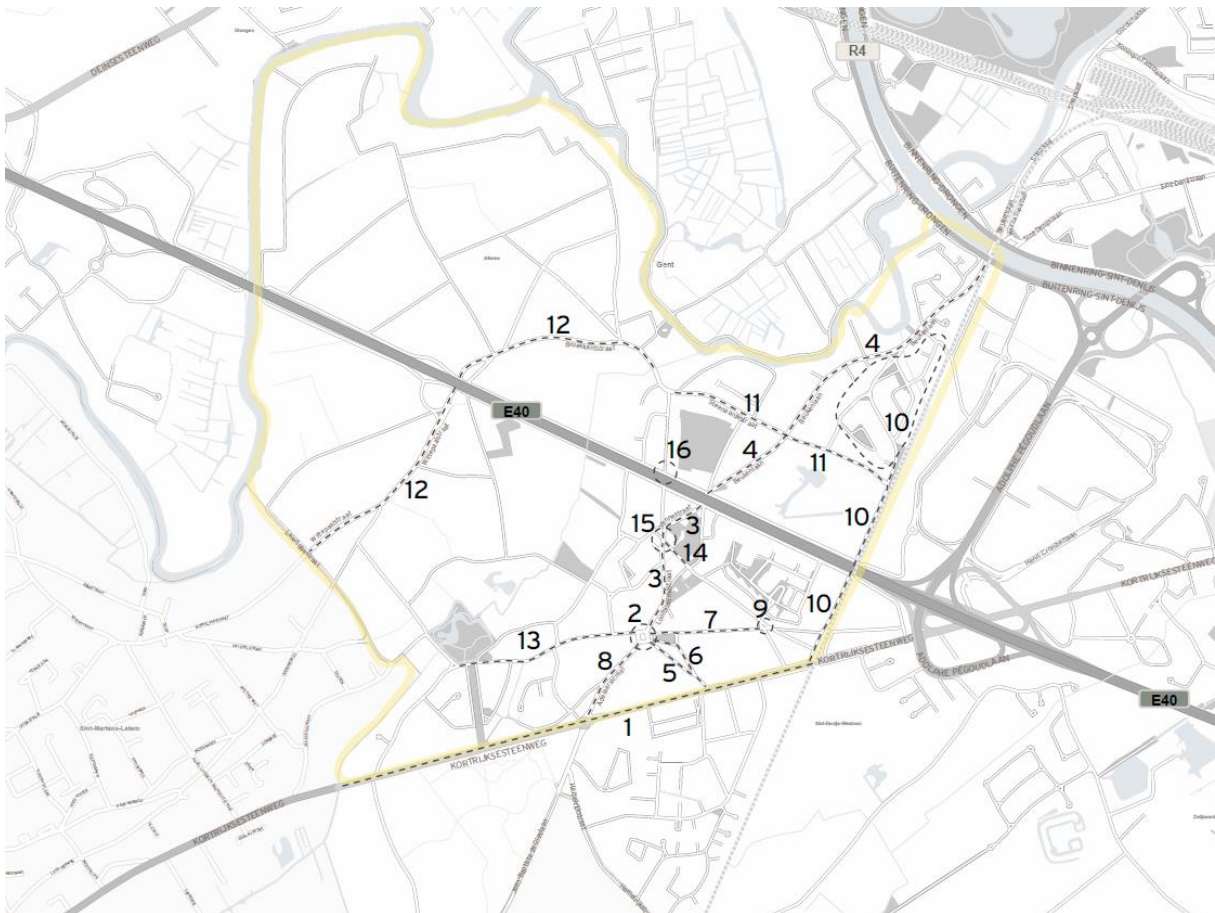
De Loofblommestraat en Vennestraat werden hierboven al uitvoering besproken. Toch verdient het kruispunt met de Lauwstraat ook enige aandacht. Het kruispunt is gezien de voorrangregeling en de zichtbaarheid zeer moeilijk leesbaar. Meldingen voor en tijdens het participatietraject spreken over veel bijna-ongevallen op dit kruispunt. Er gebeurden ook al ongevallen maar gelukkig tot nu toe zonder ernstige gevolgen.

Aangezien dit kruispunt te midden van twee schoolomgevingen ligt, is het dus wel iets dat aangepakt dient te worden in dit wijkmobiliteitsplan.

16. Kruispunt Afsneestraat x Louis Delebecquelaan

Ook dit kruispunt wordt ervaren als gevaarlijk omwille van overdreven snelheid in de Louis Delebecquelaan. Afsneestraat wordt door fietsers gebruikt om van Afsnee naar het centrum van Sint-Denijs-Westrem te fietsen. Op dit kruispunt voelen ze zich onveilig.

Snelheidsmetingen gedurende de voorbije jaren geven een V85 van 45 km/u in de Louis Delebecquelaan terwijl er ook een snelheidsbeperking van 30 km/u geldt. In de ochtendspits is er ook congestie in dit stukje van de Delebecquelaan.



Figuur 78: Hoofdknelpunten

2.3.2 Andere knelpunten

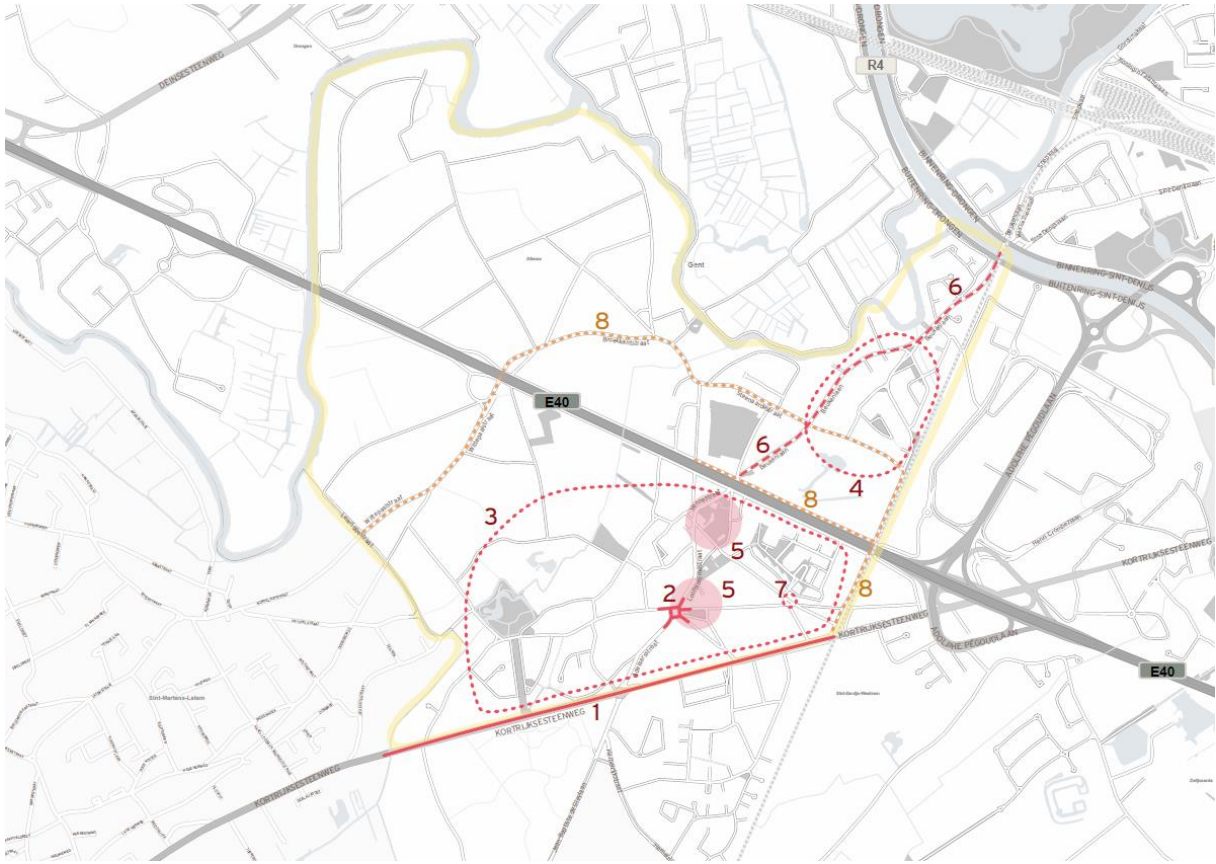
Naast de bovenstaande knelpunten zijn er uiteraard nog andere knelpunten in de wijk.

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

2.3.3 Wijk-specifieke doelstellingen

Uit bovenstaande hoofdknelpunten hebben we 8 wijk-specifieke doelstellingen bepaald. Dat zijn de doelstellingen waar in deze wijk aan gewerkt moeten worden. Scenario's of puzzelstukken die opgemaakt worden moeten maximaal proberen een antwoord te bieden op deze doelstellingen. De afweging van de scenario's of puzzelstukken t.o.v. elkaar gebeurt dan ook op basis van deze doelstellingen.

1. De barrière effecten van de N43 verminderen en de verkeersveiligheid verhogen met extra aandacht voor de actieve weggebruikers op de verschillende aanwezige kruispunten.
2. De aantrekkelijkheid van het Gemeenteplein en de aangrenzende straten als kloppend hart van de wijk versterken met aandacht voor de bereikbaarheid van de handel en de horeca. (Op lange termijn kan ook de leefkwaliteit verhogen dankzij het geplande heraanleg project.)
3. De verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid en woonkwaliteit van het gehele dorpscentrum versterken door gemotoriseerd verkeer dat niet in de wijk moet zijn te weren. Hierbij wordt er gestreefd naar selectieve bereikbaarheid van de bestemmingen die zich in het dorpscentrum bevinden met aandacht voor de doorstroming van het openbaar vervoer alsook de kwaliteit voor de actieve weggebruikers.
4. De verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid verhogen in de Camillus-wijk door het gemotoriseerd verkeer dat niet in de wijk moet zijn te beperken.
5. Inzetten op veilige schoolomgevingen in het centrum van Sint-Denijs-Westrem met aandacht voor de actieve weggebruikers.
6. De oversteekbaarheid van de Beukenlaan verbeteren met aandacht voor de veiligheid van de actieve weggebruiker.
7. De verkeersleefbaarheid van het Sint-Rochusplein verhogen. (Op lange termijn kan ook de leefkwaliteit verhogen dankzij het geplande heraanleg project.)
8. De veiligheid voor de actieve weggebruikers op verschillende assen in Sint-Denijs-Westrem en Afsnee verhogen (Broekkantstraat-Wittepaalstraat, Steenaardestraat, Louis Delebecquelaan en Jean-Baptiste de Ghellincklaan).



Figuur 79: Wijk-specifieke doelstellingen Sint-Denijs-Westrem en Afsnee

2.4 Verklarende termen

Enkele verklarende termen die ook in de het rapport beschreven staan maar die we nog eens herhalen om vlot door de knelpunten te gaan:

Tellingen ochtendspits/avondspits: Bij tellingen die uitgevoerd worden om de intensiteit van het verkeer in kaart te brengen wordt als standaard gekeken naar de ochtendspits en de avondspits. De referentie die gebruikt wordt is voor de ochtendspits het uur tussen 7.30 en 8.30 uur en voor de avondspits tussen 16.30 en 17.30 uur. Als er verwezen wordt naar ochtend- of avondspits gaat het dus over deze referentiemomenten. Bij verwijzing naar andere momenten zal dit expliciet vermeld worden.

Als het gaat over de **AVOC-methode** wordt de berekening als volgt gemaakt: AVOC score= (5x aantal doden) + (3x aantal zwaargewonden) + (1x aantal lichtgewonden) over een periode van 3 jaar binnen verscheidene kruispuntzones. Het geeft dus een inzicht waar ernstige ongevallen gebeuren in de afgelopen drie jaar. Door alle ongevallen van de laatste drie jaar te nemen, is de toevalsfactor hierdoor in grote mate uitgesloten. (AVOC van 1-4 is geel, van 5-9 is oranje, van 10-14 is rood en 15+ is zwart)

De V85 regel: De V85 geeft de snelheid aan waar 85% van de bestuurders onder zit. Is de V85 bijvoorbeeld 100? Dan betekent dat dat 85% van de bestuurders op een bepaald stuk weg 100 kilometer per uur of minder rijdt en dat 15% sneller rijdt.

PAE: De PAE is een meeteenheid die wordt gebruikt bij het bepalen van de intensiteit of capaciteit van een weg. Het is een afkorting, die staat voor personenauto-equivalent. Voor gemotoriseerd verkeer wordt er gerekend met de formule #PAE= (1x #personenwagens) + (2x # vrachtvoertuigen). Indien fietsers worden meegeteld, is dat met een factor 0,3.

SIB-metingen: Om op een snelheidsprobleem vast te stellen doen we metingen met de snelheidsindicatieborden (sib). Deze borden registreren de snelheid van voorbijgereden voertuigen.

Doorgaand verkeer: Doorgaand verkeer is verkeer dat via een van de meetlocaties het centrum van Sint-Denijs-Westrem inrijdt en via een andere locatie weer uitrijdt, zonder er een bestemming te hebben.