

# Wijkmobiliteitsplan Sint-Amandsberg

Fase I: Inventarisatie

4 november 2022

# Inhoud

1.		Inleiding	5
1.1	Afbakening doelgebied		5
1.2	Kenmerken projectgebied		6
1.3	Mobiliteitsprofiel projectgebied		7
2.		FASE 1 - Verkenning en doelstellingen	10
2.1	Bestaande netwerken en ruimtelijke kaders		10
2.1.1	Voetgangersnetwerk		10
2.1.1.1	Overzicht		10
2.1.1.2	Visie		11
2.1.2	Fietsnetwerk		15
2.1.2.1	Stadsregionaal fietsnetwerk		15
2.1.2.2	Bestaande fietsinfrastructuur:		16
2.1.3	Netwerk Collectief vervoer		17
2.1.3.1	De Lijn		17
2.1.3.2	Autodeellocaties		19
2.1.4	Netwerk gemotoriseerd verkeer		20
2.1.4.1	Weghiërarchie		20
2.1.4.2	Verkeerslichten		21
2.1.4.3	Snelheidsbeleid		22
2.1.4.4	Vrachtroutenetwerk		23
2.1.4.4.1	<i>Mobiliteitsplan Gent 2015</i>		
2.1.4.4.2	<i>Charter werftransport</i>		
2.1.4.5	Parkeerregimes, parkings, P+R		25
2.1.4.5.1	<i>Parkeerregimes</i>		
2.1.4.5.2	<i>Overzicht parkeerterreinen en parkeerplatform wijk Sint-Amandsberg</i>		
2.1.4.6	Publieke laadinfrastructuur		26
2.1.5	Aanwezige functies/Traffic Builders		27
2.1.5.1	Bedrijventerreinen en handelszaken		27
2.1.5.2	Scholen		28
2.1.5.3	Stedelijke infrastructuur		29
2.1.6	Ruimtelijke visies en studies		30
2.1.6.1	Ruimte voor Gent		30
2.1.6.2	Groenklimateassen		32

2.1.6.3	En Route	33
2.1.6.4	IPOD IV	34
2.1.6.5	Kind- en tienerweefsel	36
<b>2.2</b>	<b>Actueel gebruik en knelpunten van de netwerken</b>	<b>37</b>
2.2.1	Bestaande meldingen	37
2.2.1.1	Meldingen Sint-Amandsberg	37
2.2.1.1.1	<i>Meldingen ivm VRI</i>	
2.2.1.1.2	<i>Meldingen via open vragen Mobiliteitsonderzoek 2018</i>	
2.2.2	Bevraging binnen participatieproces	38
2.2.2.1	Participatieproces	38
2.2.2.2	Meldingen per thema	38
2.2.2.3	Meldingen per straat	39
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
2.2.4	Fietsers	44
2.2.4.1	Overzicht signalen FIETSEN	44
2.2.4.2	Fietsvriendelijk karakter van de buurt	45
2.2.4.3	Fietsongevallen	45
2.2.4.4	Kruispunttellingen fietsers	46
2.2.5	Openbaar vervoer	48
2.2.5.1	Overzicht signalen OPENBAAR VERVOER	48
2.2.5.2	Voldoende OV in de buurt	48
2.2.5.3	Knelpunten door De Lijn	48
2.2.5.4	Commerciële snelheden van bussen De Lijn	49
2.2.5.5	Efficiëntie	53
2.2.5.6	Betrouwbaarheid	57
2.2.6	Gemotoriseerd verkeer	61
2.2.6.1	Overzicht signalen GEMOTORISEERD VERKEER	61
2.2.6.2	Overzicht signalen verkeersveiligheid	62
2.2.6.3	Verkeersveilige buurt	63
2.2.6.4	Ongevallen algemeen	63
2.2.6.5	Ongevallen volgens AVOC score	64
2.2.6.6	Overzicht signalen snelheden	66
2.2.6.7	Snelheidsbeeld	66
2.2.6.8	Overzicht signalen intensiteiten	69
2.2.6.9	Bestaande Kruispunttellingen gemotoriseerd verkeer	70
2.2.6.10	Congestieanalyses	71

2.2.6.11	Verkeersmodel	74
2.2.6.12	Overzicht signalen vrachtverkeer	82
2.2.6.13	Vrachtdruktekaart	83
2.2.7	Parkeren	85
2.2.7.1	Overzicht signalen PARKEREN	85
2.2.7.2	Autoparkeren	86
2.2.7.3	Voldoende parkeerplaatsen voor bewoners in de buurt	86
2.2.7.4	Parkeerbezetting	86
2.2.8	Knelpunten hulp- en nutsdiensten	90
2.2.8.1	Brandweer	90
2.2.9	Luchtkwaliteit	91
2.2.10	Geluidsbelasting	93
2.2.11	Kwetsbaarheid voor hitte, droogte en wateroverlast	94
2.2.11.1	Hitte	94
2.2.11.2	Wateroverlast	96
2.2.11.3	Droogte	99
2.2.12	Bestaande ideeën	102
2.2.12.1	Verkeersleefbaarheidsplan	102
2.2.12.2	Gents Milieu Front	103
2.2.12.3	Velodroom	104
2.2.12.4	Bewoners Sint-Amandsberg	105
2.2.12.5	Het kindlint	105
2.2.13	Andere beschikbare data	106
2.2.13.1	Telraam	106
2.2.14	Reeds geplande acties en maatregelen	107
2.2.14.1	Grote infrastructuurprojecten in de omgeving	107
2.2.14.1.1	<i>Verapazbrug</i>	
2.2.14.1.2	<i>Knooppunt J.F. Kennedylaan – D. Eisenhowerlaan</i>	
2.2.14.1.3	<i>Tijdelijke Zuidelijke Havenring</i>	
2.2.14.1.4	<i>Dampoortknoop</i>	
2.2.14.2	Geplande heraanleg van straten	111
2.2.14.3	Onderhoud van trottoirs en rijweg	114
3.	<b>Output: overzicht knelpunten, kansen en doelstellingen</b>	<b>115</b>
3.1.1	15 hoofdknelpunten	116
3.1.2	Andere knelpunten	124
3.1.3	Wijk-specifieke doelstellingen	125



# 1. Inleiding

## 1.1 Afbakening doelgebied

Het projectgebied van het wijkmobiliteitsplan beslaat het grootste deel van de wijk Sint-Amandsberg, nl. het gebied ten noorden van Land van Waaslaan/Victor Braeckmanlaan en omsloten door de spoorlijn Gent Dampoort – Antwerpen. De oppervlakte van dit gebied is 2,85 km<sup>2</sup>.



*Figuur 1: Afbakening projectgebied*

## 1.2 Kenmerken projectgebied

In projectgebied van het wijkmobiliteitsplan Sint-Amandsberg wonen ongeveer 13.165 inwoners<sup>1</sup>, en de bevolkingsdichtheid is er relatief hoog: 4.614 inw./km<sup>2</sup> (t.o.v. gemiddeld 1.655 inw./km<sup>2</sup> in heel Gent). Niet volledig Sint-Amandsberg behoort tot de projectzone. Op sectorniveau blijkt de bevolkingsdichtheid in sector Dampoort (niet volledige onderdeel van projectzone) met 8585 inw./km<sup>2</sup> en Sint-Amandsberg centrum (volledig onderdeel van projectzone) met 7010 inw./km<sup>2</sup> het hoogste te liggen. Sector Rozebroeken (grootste deel binnen projectzone) heeft met 2409 inw./km<sup>2</sup> de laagste bevolkingsdichtheid binnen de projectzone.

Het aandeel gesloten bebouwing (binnen de eengezinswoningen) ligt in de wijk Sint-Amandsberg met 59% lager dan het Gentse gemiddelde (66,2%). Maar binnen de projectzone zijn er grote verschillen. Op sectorniveau is het aandeel gesloten bebouwing voor Sint-Bernadette 83,1%, voor Syngemkouter 60,9%, voor Sint-Amandsberg centrum 96,5%, voor Dampoort (deels onderdeel van projectzone) 97,3% en voor Rozebroeken (grootste deel onderdeel van projectzone) 51,4%. Ook in het aandeel meergezinswoningen zijn er verschillen tussen de verschillende sectoren. Sectoren Sint-Amandsberg centrum en Rozebroeken hebben respectievelijk 44,6% en 46,3% meergezinswoningen. Dit ligt hoger dan de aandelen in sectoren Sint-Bernadette en Syngemkouter waar het aandeel meergezinswoningen respectievelijk 36,2% en 31,7% bedraagt.

De verschillen in de cijfers tussen de sectoren kan men ook indicatief waarnemen vanaf de luchtfoto en kadasterplannen. In de sectoren Dampoort en Sint-Amandsberg centrum lijken de kaveldiagonalen beperkter en beschikken vele woningen over geen of slechts een beperkte private buitenruimte. Nood aan buitenruimte dient dan eventueel op het openbaar domein gevonden te worden. Op straat is de ruimte echter beperkt. Vele straten zijn tussen de gevels tussen de 9 en 12m breed.

Binnen het projectgebied 62% van de inwoners behoort tot de potentiële beroepsbevolking (18-64 jaar), terwijl 21% jonger is dan 18 jaar en 17% van de inwoners 65 jaar of ouder is.

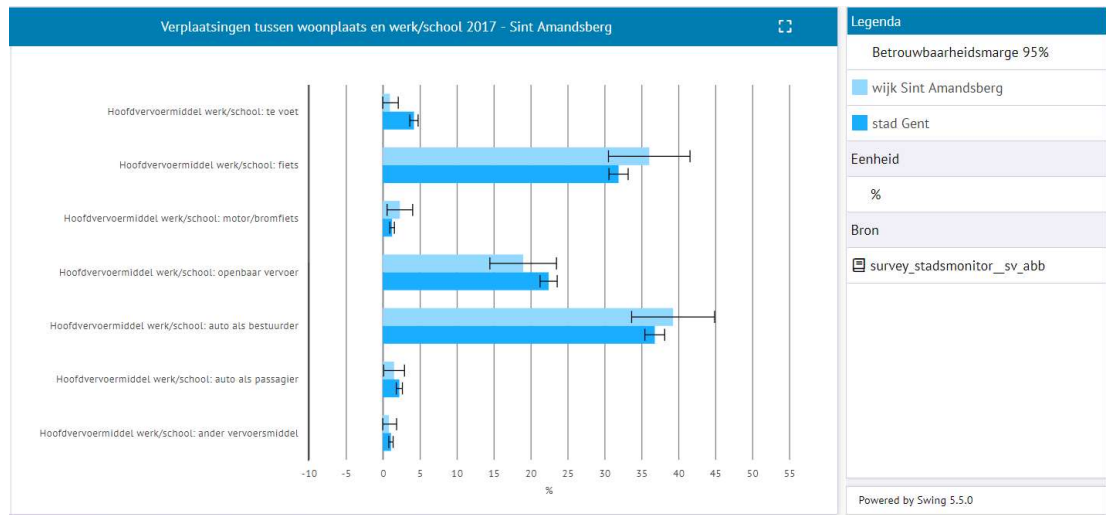


Figuur 2: Statistische sectoren binnen projectzone

<sup>1</sup> Bron: Gent in cijfers 2019

### 1.3 Mobiliteitsprofiel projectgebied

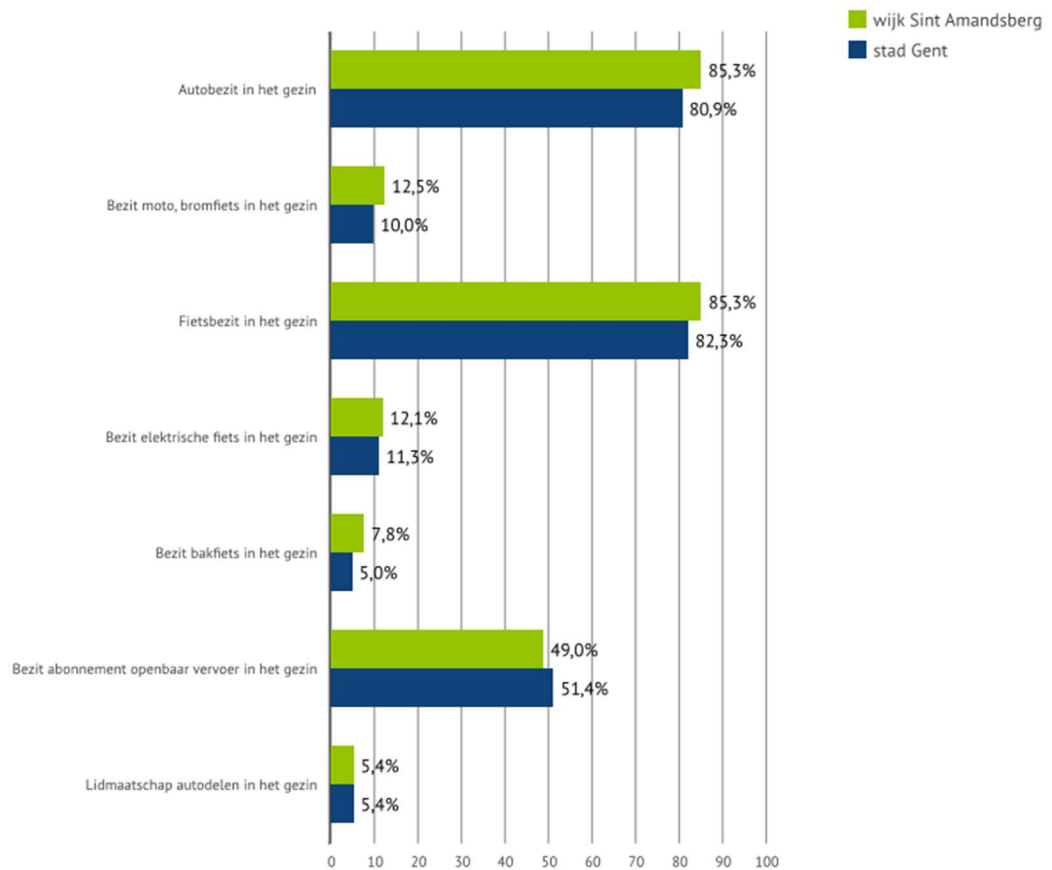
Uit de cijfers van de stadsmonitor 2017<sup>2</sup> blijkt onderstaande modal split bij woon-werk/schoolverplaatsingen en het vervoersmiddelenbezit voor de wijk Sint-Amandsberg. Let op: de wijk Sint-Amandsberg komt niet helemaal overeen met het projectgebied.



Figuur 3: Hoofdvervoermiddel bij verplaatsingen tussen woonplaats en werk/school wijk Sint-Amandsberg in vergelijking met stad Gent

Bij verplaatsingen naar werk of school heeft 40,8% van de respondenten als vervoermiddel de wagen (als bestuurder en als passagier). De tweede grootste groep zijn de mensen met de fiets als hoofdvervoermiddel, zo’n 36,1%. Ongeveer 19,0% neemt het vaakst de bus.

<sup>2</sup> 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 niet in dit rapport meegenomen.



Figuur 4: Vervoersmiddelenbeitz in het gezin | wijk Sint-Amandsberg en stad Gent (stadsmonitor)

Zowel het auto als het fietsbeitz is groter in Sint-Amandsberg dan in stad Gent. 85% van de gezinnen in Sint-Amandsberg bezitten een wagen, dit percentage is even hoog voor het fietsbeitz. De helft van de respondenten heeft een lid van het gezin met een openbaar vervoersabonnement.

Er kan worden geconcludeerd dat Sint-Amandsberg gelijkaardig is aan stad Gent.

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

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



*Figuur 5: Hoofdvervoerswijze naar stadsdeel*

44% van alle verplaatsingen in Gent Noordoost gebeurt met de wagen (als chauffeur). Dit is van alle zones van Gent het hoogste percentage. Bijna 1 op 3 van alle verplaatsingen gebeurt met de fiets, dit is iets onder het gemiddelde van Gent. 8% van de verplaatsingen gebeurt met bus/tram, 7% te voet.

Het openbaar vervoer wordt in vergelijking met de wagen en de fiets dus beperkt gebruikt in Gent Noordoost. De wagen blijft het vervoersmiddel van voorkeur en wordt vaker gebruikt dan in elke andere zone in Gent.



## 2. FASE 1 - Verkenning en doelstellingen

### 2.1 Bestaande netwerken en ruimtelijke kaders

#### 2.1.1 Voetgangersnetwerk

In Sint-Amandsberg is in 2019 de totale oppervlakte van de voetpaden 112.923 m<sup>2</sup>, de lengte bedraagt 54,4 km. Met uitzondering van de verkavelingen en Nieuwelaan zijn er overal voetpaden aanwezig in het projectgebied.

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. In Sint-Amandsberg zijn er ook al trage wegen, al is er nog geen door het stadsbestuur gevalideerd tragewegenplan, dus ook nog geen gevalideerd wensbeeld.

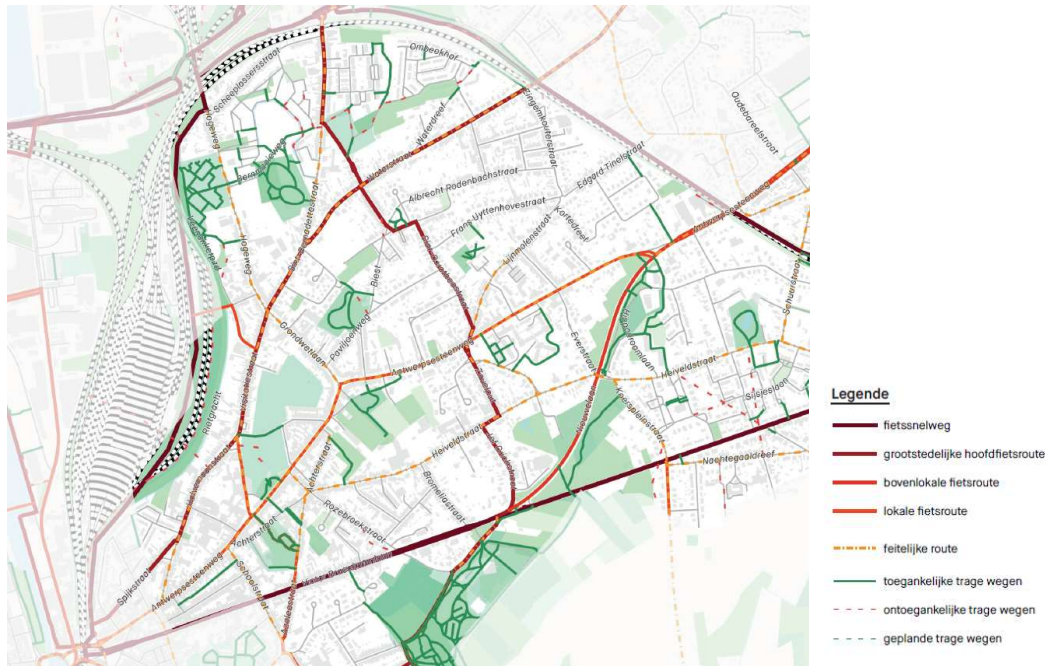
Onderstaande kaarten zijn het resultaat van een inventarisatieoefening van de trage wegen. Er wordt louter weergegeven welke trage wegen aanwezig of gepland zijn en welke daarvan toegankelijk en niet-toegankelijk zijn.

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

##### 2.1.1.1 Overzicht

In Sint-Amandsberg zijn de trage wegen goed vertegenwoordigd. Dat komt door de verschillende groene gebieden maar ook kleinere doorsteken tussen straten spelen hun rol. De kaart geeft een overzicht van het

Stadsregionaal fietsnetwerk en de feitelijke routes. Aangevuld met alle toegankelijke, geplande en verdwenen trage wegen.

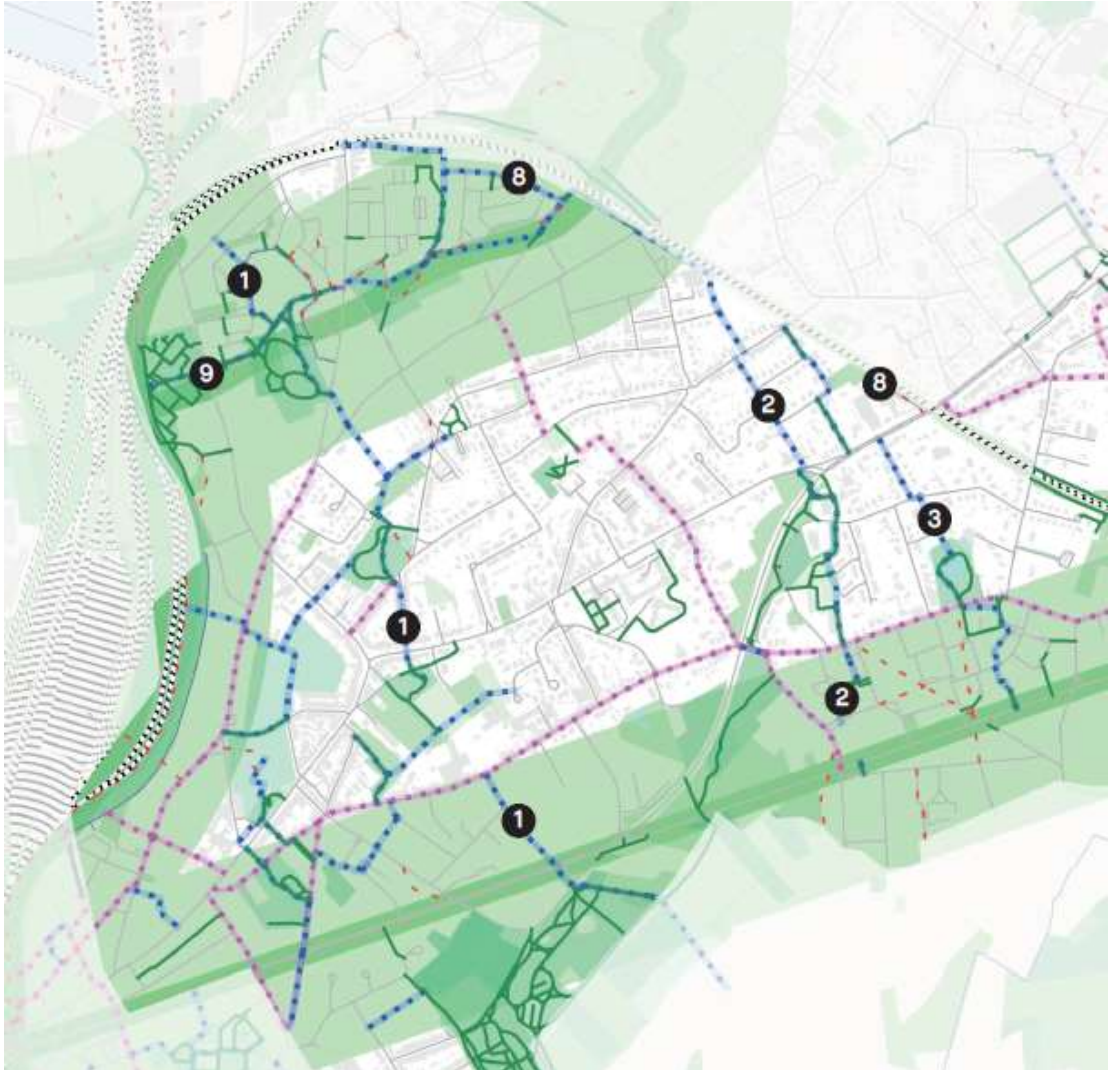


Figuur 6: Overzicht Trage Wegen Sint-Amandsberg

### 2.1.1.2 Visie

Met de aanwezig groenzones als basis worden volgende routes als groene netwerken uitgewerkt:

- (1). De Zeemanstuin – Park La Sapinière – Karel Van Renthergemstraat (eventueel alternatief via onbebouwd groengebied) - Buurtpark Biest – August Van Geertstraat – Park Portuit – Sint- Janscollege campus Heiveld – Bromeliastraat – Rozebroeken – Sint-Baafskouter – Wijmakker
- (2). Route vanaf Sint-Bernadettestraat parallel aan de sporen tot de Waterstraat – aansluiting op Esperantostraat via braakliggende terreinen achter bebouwing – missing link tussen Esperantostraat en trage weg 2951 – trage wegen via Draverplein – Heilig-Kruisplein – binnengebied Nachttegaaldreef (Destelbergen) – Admiraalhof – Admiraalpark
- (3). Kasteel Carelshof – Westveldpark – omgeving bibliotheek – Paradijsvogelplein – Alfons Braeckmanlaan – open ruimte gebied Destelbergen (Admiraalpark)
- (8). Parallelroute aan de spoorweg.
- (9). Slotenkouter – La Sapinière – Sleutelbloemstraat – aansluiting op 5346



Figuur 7: Trage wegen: groen netwerk (blauwe assen)

Bovenop de groene assen worden er kansen gezien voor volgende assen die zo autoluw mogelijk kunnen ingericht worden in functie van een veilige schoolomgeving:

- (12). Geplande fietsstraat Spijkstraat – Halvemaanstraat - Visitatiestraat
- (13). Trage weg 7191 – Spitaalpoortstraat – Engelbert van Arenbergstraat
- (14). Achterstraat – Heiveldstraat – Westveldstraat - Kasteelwegel
- (15). We zien een tragewegenroute mogelijk in een snoer van missing links tussen de Waterstraat, Albrecht Rodenbachstraat, Frans Uyttenhovestraat en de Lijnmolenstraat die verder aansluit op de Emiel Maeyensstraat – Everstraat – Koerspleinstraat.
- (17). Joseph Gérardstraat en missing link richting Groene Banaan
- (18). Schoolstraat en Azaleastraat





Figuur 8: Trage wegen: schoolroutes (roze assen)

De aangeduide as in onderstaande afbeelding wenst de stad op korte termijn (volgende beleidsperiode 2020-2025) te transformeren tot een volwaardige, continue groene as door de wijk. De verschillende acties die hiervoor ondernomen moeten worden:

- (2). Verbeteren van de verbinding tussen Sint-Baafskouterpark en Potuitpark via Rozebroekslag - Bromeliastraat. Extra aandacht dient daarbij te gaan naar een veilige oversteek t.h.v. de Victor Braeckmanlaan.
- (3). T.h.v. het Sint-Janscollege is een extra doorsteek naar het Potuitpark gewenst. Deze doorsteek kan meteen ook een leuke toegang tot de school zijn.
- (4). Verbinding tussen Potuit en Biest via de August Van Geertstraat. Daarbij is een veilige oversteek nodig t.h.v. de Antwerpsesteenweg (4050).
- (5). Het plein op de kruising van de Paviljoenweg en August Van Geertstraat kan een nieuwe inrichting krijgen op basis van de tijdelijke inrichting (gele betonblokken) om de verbinding tussen Potuit en Biest te verbeteren. De ingang van Biest dient daarbij extra benadrukt te worden.
- (6). In het kader van de aankomende ontwikkelingen (Syngemkouter) wordt het openbaar domein optimaal ingericht om de continuïteit voor voetgangers en fietsers te bevorderen.

- (7). Een belangrijke missing link in het traject situeert zich ter hoogte van de bebouwing tussen Waterstraat en Sint-Bernadettestraat, zie missing links 10468 of 10529.
- (8). In de Zeemanstuin wordt het traject optimaal doorgetrokken tot aan de spoorweg en maakt de noord-zuidas aansluiting bij de voorgestelde oost-westas.



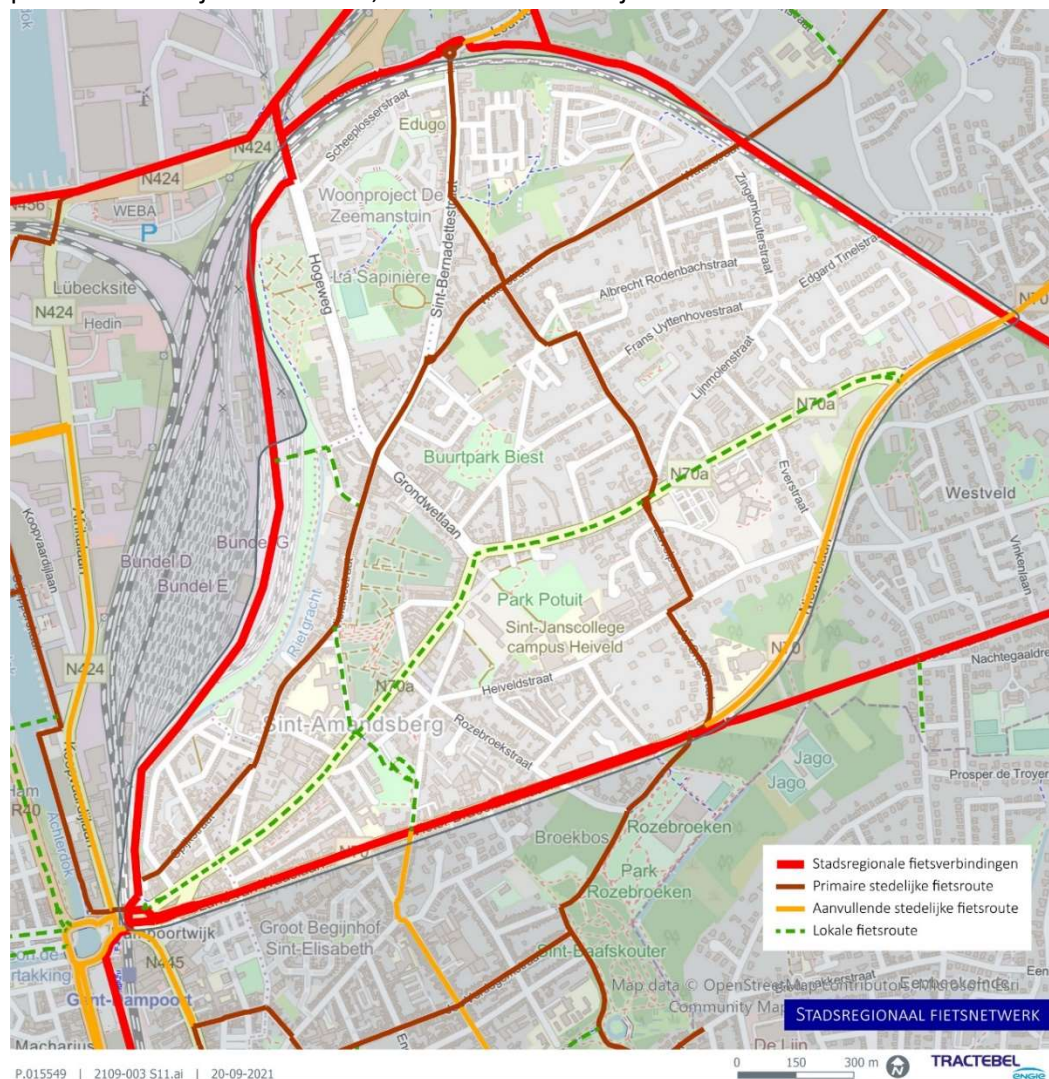
Figuur 9: Trage wegen: detail



## 2.1.2 Fietsnetwerk

### 2.1.2.1 Stadsregionaal fietsnetwerk

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



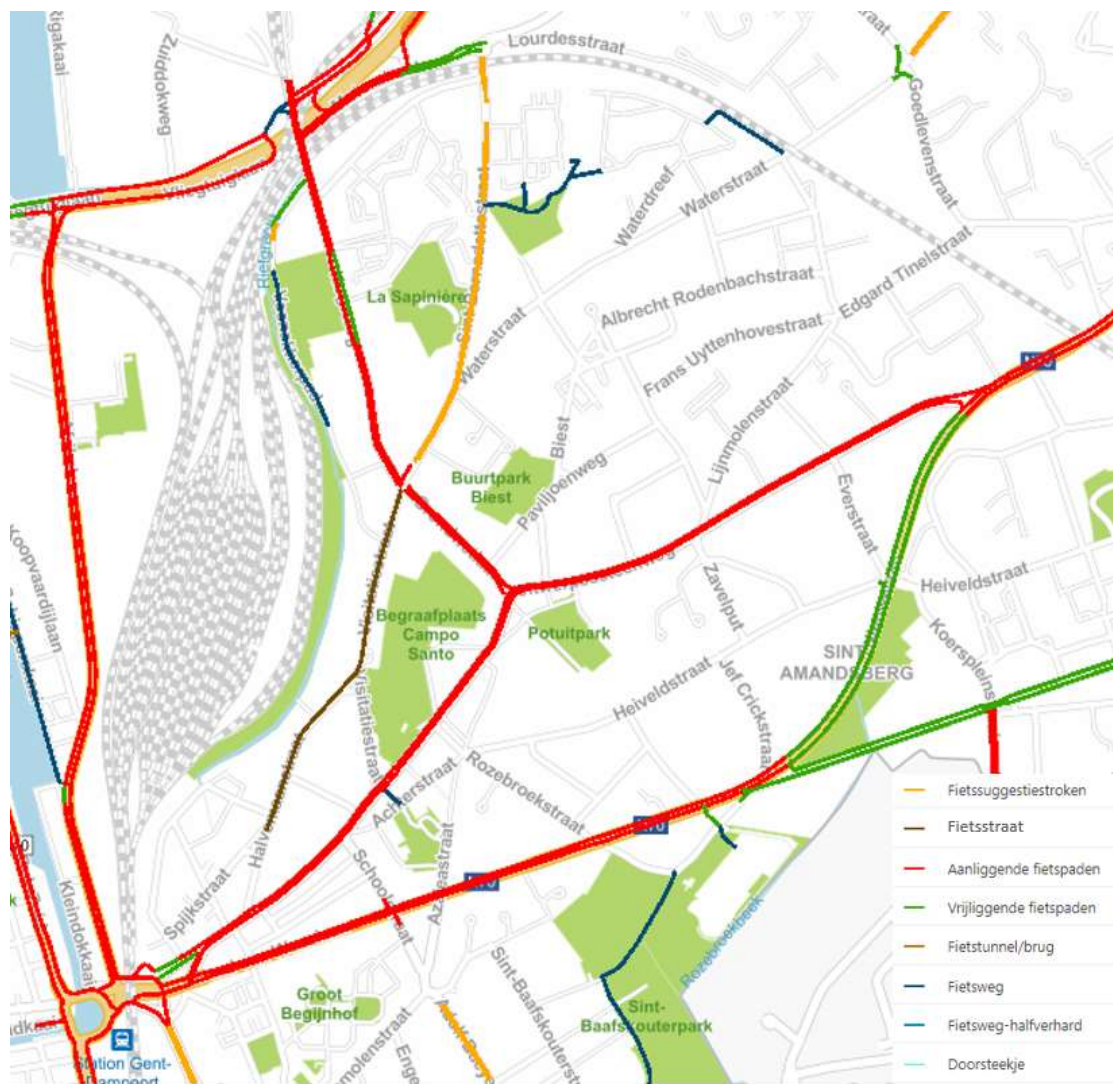
Figuur 10: Stadsregionaal fietsnetwerk

In deze wijk zijn de (N70) Victor Braeckmanlaan (F4) en de Gentse fietsring (F400) geselecteerd als **stadsregionale fietsverbinding**. De **primaire stedelijke fietsroutes** hebben naast een verbindende functie ook een ontsluitende functie. De Halvemaanstraat-Visitatiestraat-Waterstraat en de route vanuit de N70 via Zavelput en Sleutelbloemstraat tot aan de Motorstraat zijn voor deze wijk geselecteerd als primaire stedelijke fietsroutes.

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 drukker verkeersweg en/of omliggende functies te ontsluiten. Binnen dit studiegebied is de Nieuwelaan (N70) geselecteerd als aanvullende stedelijke fietsroute.

**Lokale fietsroutes** hebben voornamelijk een ontsluitende functie. De Antwerpse Steenweg is als lokale fietsroute geselecteerd.

### 2.1.2.2 Bestaande fietsinfrastructuur:



Figuur 11: Bestaande fietsinfrastructuur



## 2.1.3 Netwerk Collectief vervoer

### 2.1.3.1 De Lijn



Figuur 12: Huidige netplan De Lijn

In het huidige netplan van De Lijn rijden alle lijnen via het station Gent-Dampoort. De lijnen 38, 70, 72 en 77 rijden via de Antwerpse Steenweg richting het noorden (70, 71, 72) en het oosten (38, 76). De lijnen 17 en 18 rijden via de Victor Braeckmanlaan richting het oosten.

#### Decreet basisbereikbaarheid

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

Concreet betekent dit voor het Gentse stedelijke gebied dat er gekozen wordt voor sterke kernnet-assen en een minder ontsluitende functie voor het busnetwerk, maar meer met focus op leesbaarheid en snelheid. 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 13: Nieuw net De Lijn

In het nieuwe netplan van De Lijn rijden in de wijk tevens alle aanwezige lijnen van en/of naar het station Gent-Dampoort. De lijnen 11, 77, 76 en 78 rijden via de Antwerpse Steenweg doorheen het gebied. De lijnen 7a, 70, 71 en 74 rijden via de Grondwetlaan - Sint-Bernadettestraat naar het noorden. De lijnen 12 en 13 rijden via de Victor Braeckmanlaan en Westveld naar de Antwerpse Steenweg. Lijn 12 doet de wijk Oude Bareel aan, lijn 13 de wijk ten noorden van de sporen.

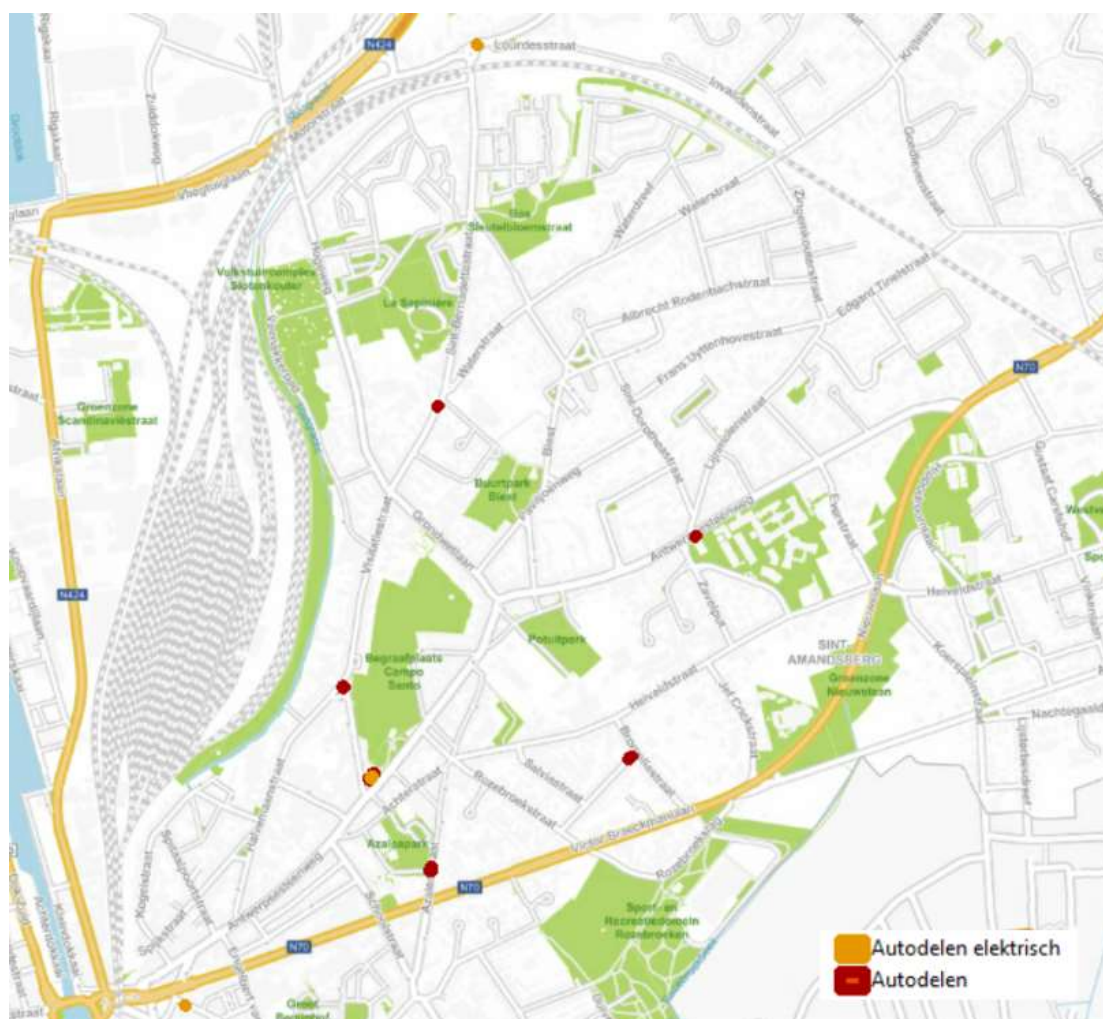
### 2.1.3.2 Autodeellocaties

Er zijn verschillende autodeellocaties verspreid over het studiegebied. Enkel in het noorden van de wijk zijn er minder locaties aanwezig, hoe dichterbij Gent, hoe meer mogelijkheden er zijn.

Momenteel zijn autodeelplaatsen door de Stad Gent gerealiseerd op volgende locaties:

- Visitatiestraat (parking aan Antwerpsesteenweg): 8 autodeelplaatsen waarvan 2 voor elektrische voertuigen
- Azaleastraat: 4 autodeelplaatsen
- Campo-Santoplein: 2 autodeelplaatsen
- Oscar De Reusestraat: 2 autodeelplaatsen
- Antwerpsesteenweg: 1 autodeelplaats
- Sint-Bernadettestraat: 1 autodeelplaats
- Lourdesstraat: 1 autodeelplaats voor elektrische voertuig

Er zijn verschillende aanbieders van deelwagens actief in de wijk. Dégage! heeft het grootste aantal actieve deelwagens in de wijk. Daarnaast is ook Cambio en Cosywheel actief.

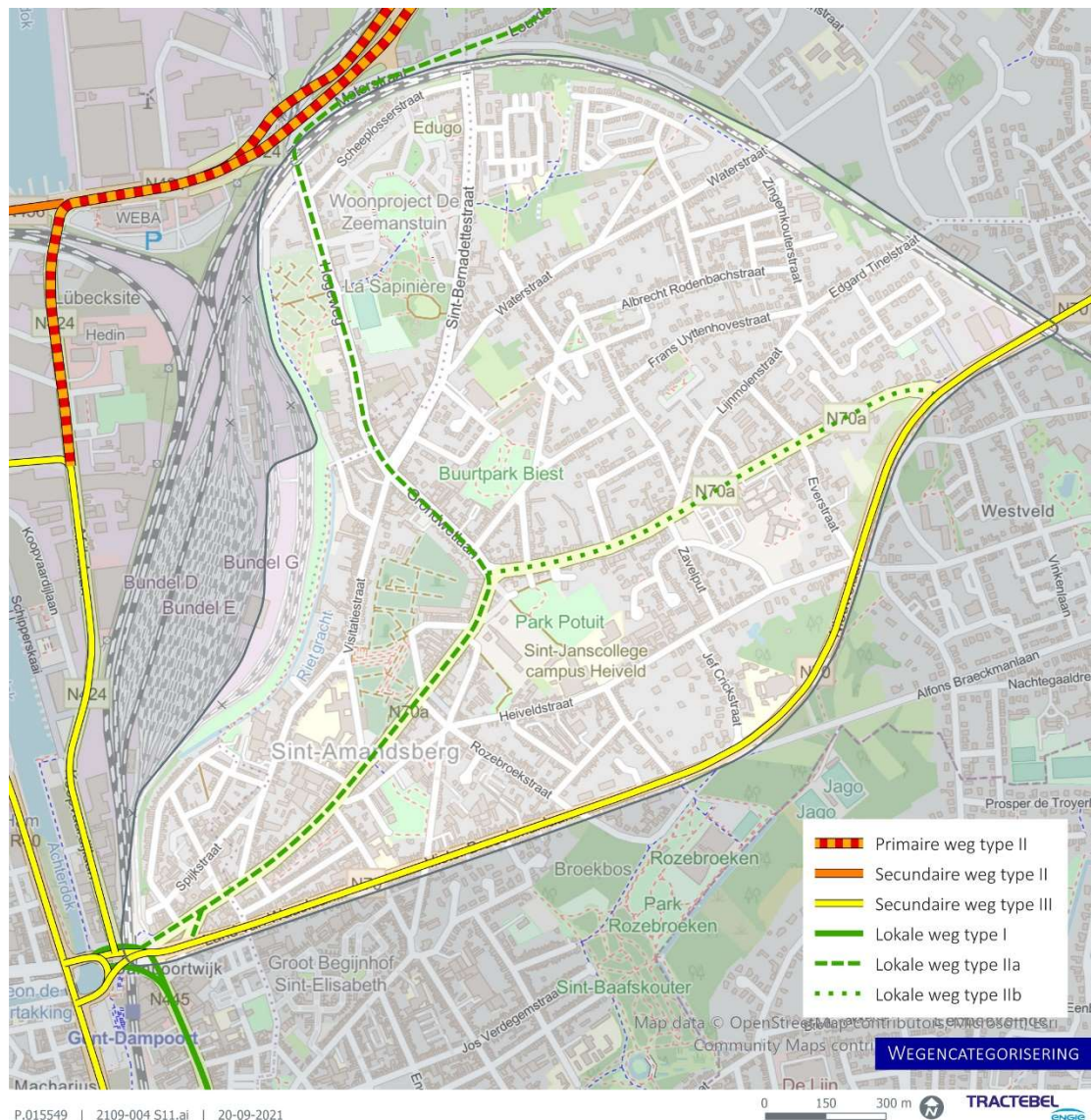


Figuur 14: Locaties autodeelplaatsen geplaatst door Stad Gent



## 2.1.4 Netwerk gemotoriseerd verkeer

### 2.1.4.1 Weghiërarchie



Figuur 15: Wegcategorieën Sint-Amandsberg (Mobiliteitsplan 2015)

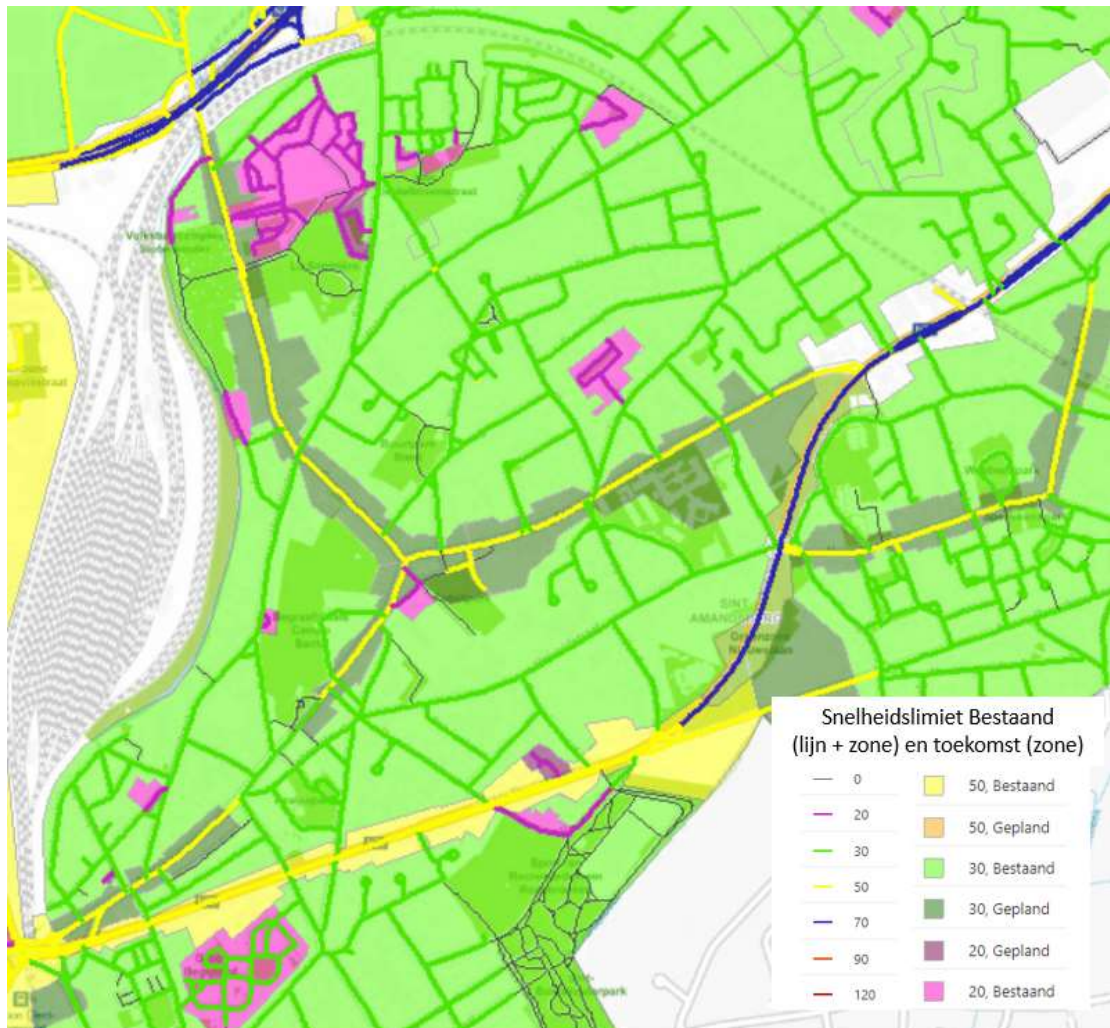
Binnen het studiegebied wordt de Victor Braeckmanlaan (N70) geselecteerd als secundaire weg type III. De Antwerpsesteenweg-Hogeweg wordt geselecteerd als lokale weg type IIa (lokale gebiedsontsluitingsweg). Het verder verloop van de Antwerpse Steenweg, tot aan de N70, is geselecteerd als lokale weg type IIb.





### 2.1.4.3 Snelheidsbeleid

Onderstaande kaart geeft de huidige situatie (eind 2021) in lijnen en geplande situatie (2022) via vlakken weer.



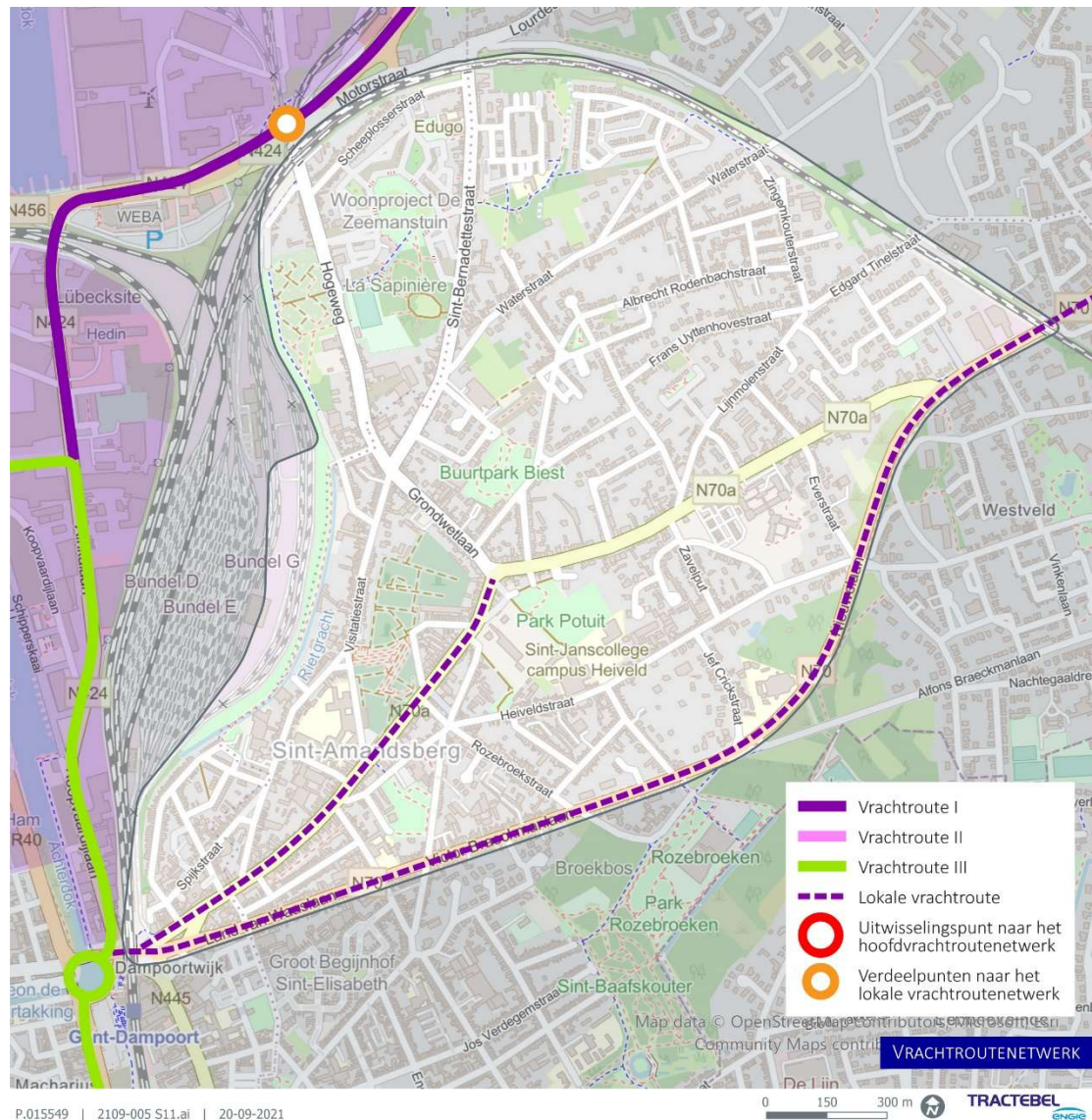
Figuur 17: Snelheidsregimes situatie voorjaar 2022 en geplande situatie



## 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. Deze verloopt voor de wijk Sint-Amandsberg via de N70. Ook het eerste deel van de N70a (Antwerpse Steenweg) tot aan de Grondwetlaan is geselecteerd als vrachtroutenetwerk.



Figuur 18: Vrachtroutenetwerk (Mobiliteitsplan 2015)

### 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.

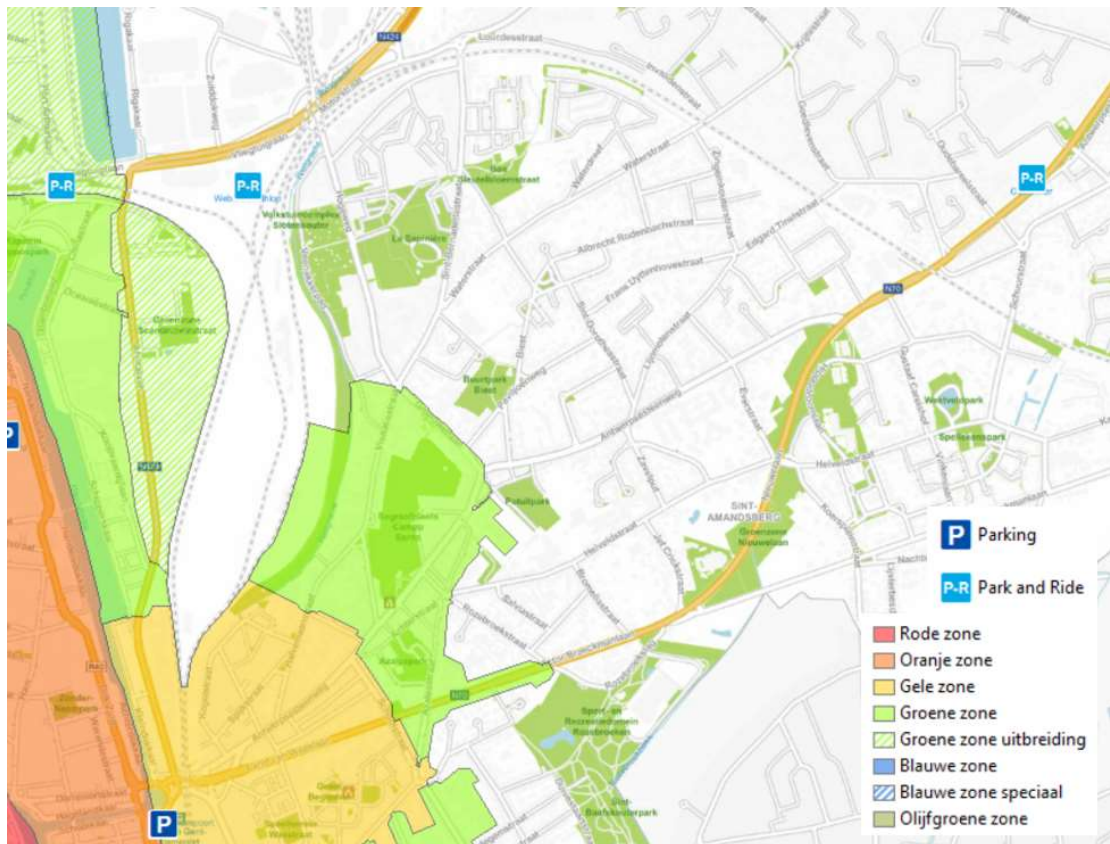


Figuur 19: Kaart Charter werftransport met aangewezen en minder aangewezen routes voor werftransport



## 2.1.4.5 Parkeerregimes, parkings, P+R

### 2.1.4.5.1 Parkeerregimes



Figuur 20: Parkeerregimes, Parkeergebouwen en Park-and-Ride-terreinen

In het grootste deel van Sint-Amansberg is geen parkeerregime van toepassing, in het zuidwesten ligt een betalende zone (zone 9). De zone gelegen aan het station Gent-Dampoort is een gele zone. De zone ten noorden hiervan is groene zone. Voor deze betalende zones gelden volgende regimes:

- Gele zone:
  - Betalend parkeren van 9-19 uur
  - Maximaal 5 uur parkeren tussen 9 en 19 uur
  - Gratis parkeren van 19-9 uur en op zon- en feestdagen
  - Gratis parkeren met ticket 2 x 20 minuten per dag
- Groene zone:
  - Betalend parkeren van 9-19 uur
  - Gratis parkeren van 19-9 uur en op zon- en feestdagen
  - Gratis parkeren met ticket 2 x 20 minuten per dag

### 2.1.4.5.2 Overzicht parkeerterreinen en parkeerplatform wijk Sint-Amansberg

Er zijn geen P+R's in de projectzone gelegen. De dichtstbijzijnde P+R is deze aan Weba/Decatlon en de P+R Oostakker.

Deze buurtparkings aanwezig in de wijk Sint-Amansberg zijn:

- Antwerpsesteenweg - 31 plaatsen – betalend volgens straatparkeerregime

- Achterstraat – 54 plaatsen – betalend volgens straatparkeerregime
- Pilorijnstraat – 53 plaatsen – betalend volgens straatparkeerregime

Op parkeerplatformen zijn volgende gegevens te vinden:

- Te huur:
  - autostaanplaatsen Fibulaplein: 6 te huur (Woningent)
  - garageboxen Herlegemstraat: 1 te huur (Essentimmo)
  - parkeerplaats Rozebroekstraat: 1 te huur (particulier)
- Verhuurd
  - parkeerplaats Antwerpsesteenweg: 1 plaats (particulier)
  - garageboxen Louis Cloquetstraat: 25 (Woningent)

#### 2.1.4.6 Publieke laadinfrastructuur

Stad Gent zorgt i.s.m. Fluvius voor een uitbreiding van het aantal publieke laadpalen. Momenteel is er in de wijk reeds laadinfrastructuur aanwezig op de Antwerpsesteenweg (Visitatiestraat), in de Kortedreef, in de Sint-Bernadettestraat. Ook net buiten de projectzone is er in Lourdesstraat, Biekorfstraat en Koerspleinstraat laadinfrastructuur aanwezig.

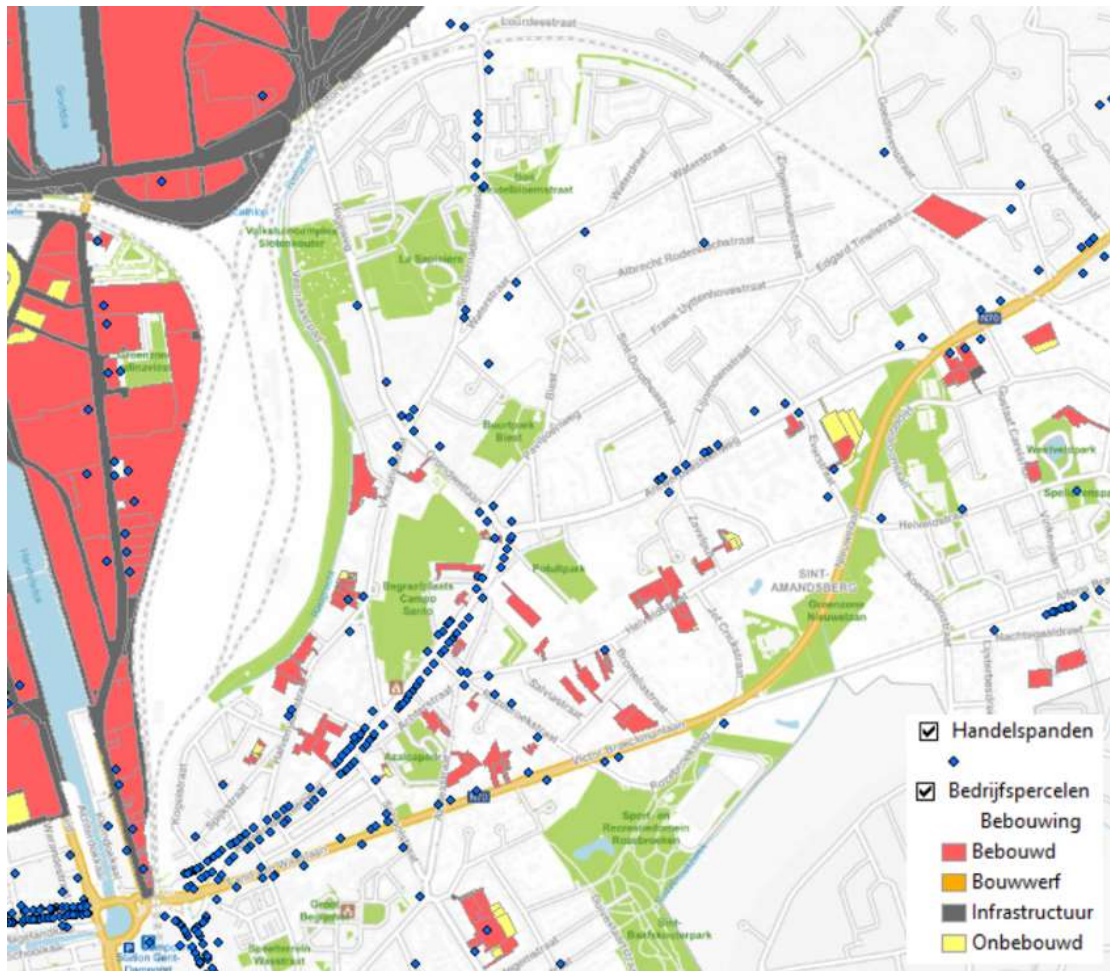
In Zingemkouterstraat en Serafijnstraat is laadinfrastructuur gepland.



Figuur 21: Laadpalen elektrische wagens

## 2.1.5 Aanwezige functies/Traffic Builders

### 2.1.5.1 Bedrijventerreinen en handelszaken

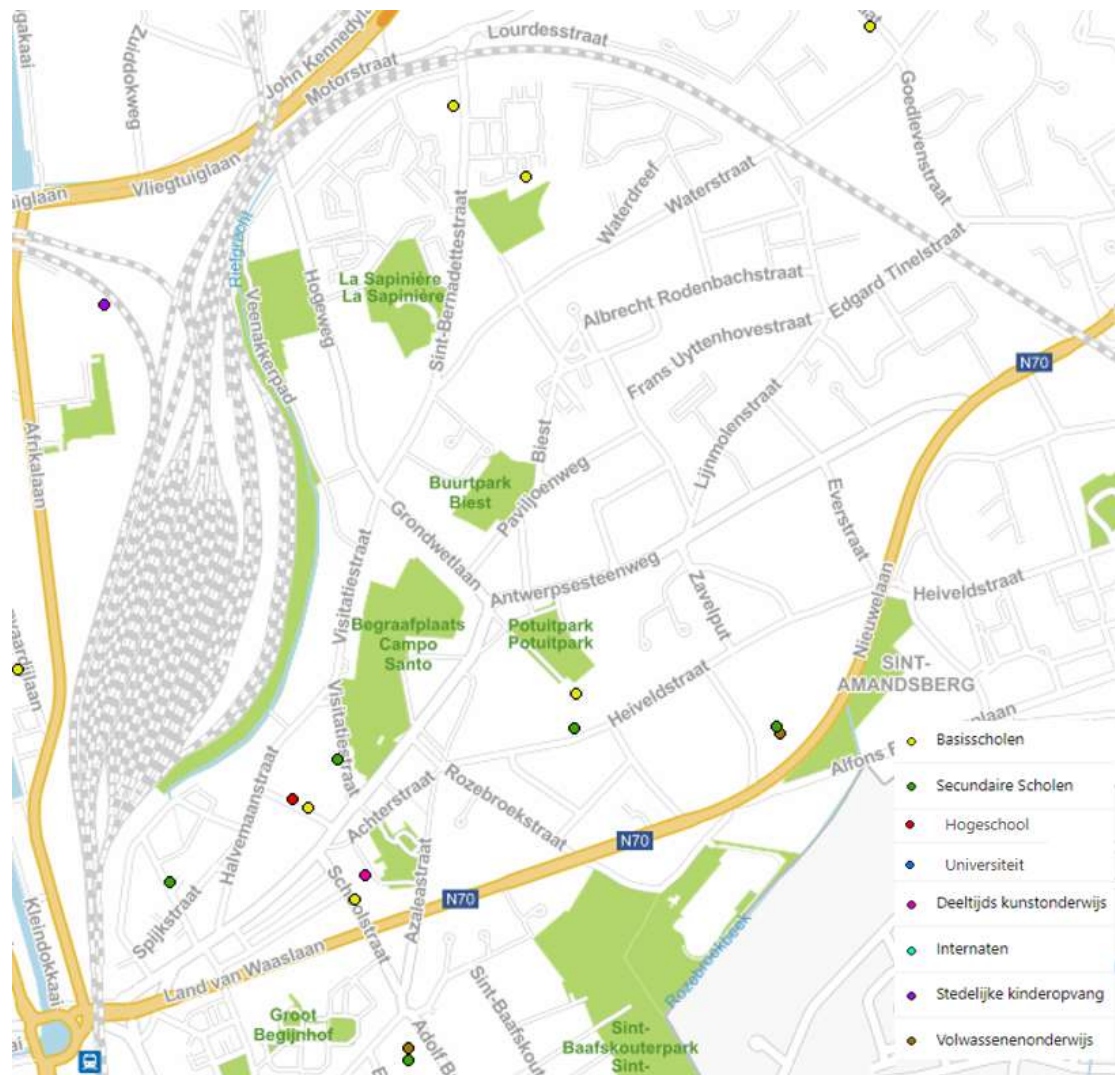


Figuur 22: Kaart met handelspanden, en (voormalige) bedrijfsperven

Binnen het studiegebied bevinden de handelspanden zich hoofdzakelijk langsheen de N70a Antwerpsesteenweg. Ook langsheen de N70 zijn verschillende handelspanden te vinden. In het noorden van de wijk zijn de handelspanden meer verspreid en zijn er geen bedrijfsperven gevestigd. De bedrijfsperven (voornamelijk bebouwd) liggen eerder in de zuidelijke helft van het gebied.



### 2.1.5.2 Scholen



Figuur 23: Overzicht scholen

Binnen het studiegebied bevinden zich verschillende basisscholen, twee in het noorden van het gebied en vier in de buurt van de N70-Antwerpsesteenweg. Hier bevinden zich tevens twee internaten, drie hogescholen, een hogeschool voor deeltijds kunstonderwijs en volwassenonderwijs. Op de kruising van de Grondwetlaan met de Visitatiestraat is een derde internaat gelegen.

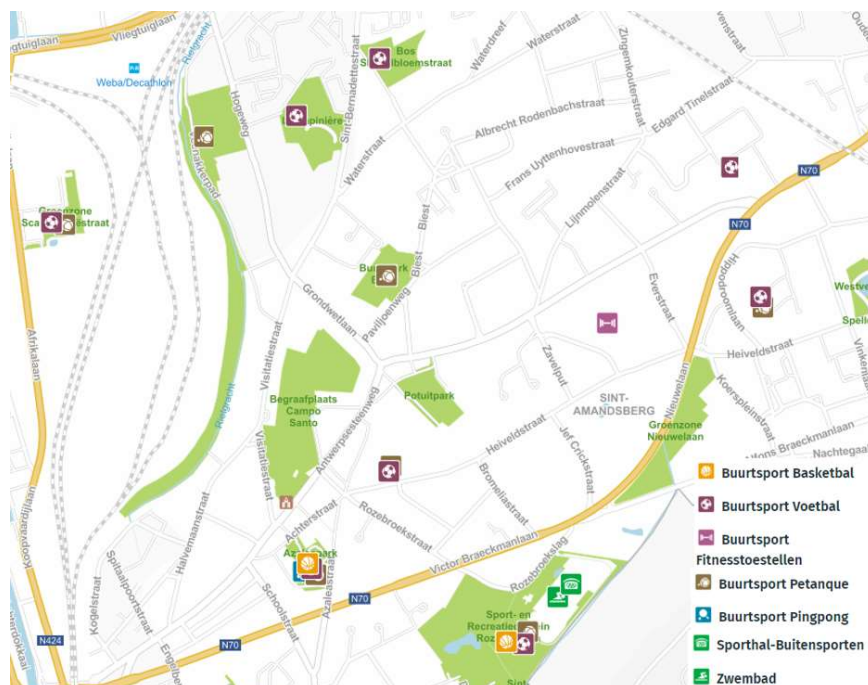


### 2.1.5.3 Stedelijke infrastructuur



Figuur 24: Overzicht stedelijke infrastructuur Samenleven, welzijn en gezondheid

De meeste infrastructuur voor samenleven, welzijn en gezondheid situeert zich aan de Antwerpsesteenweg.



Figuur 25: Overzicht stedelijke infrastructuur Sport

De beschikbare sportinfrastructuur is vrij gelijkmatig verspreid over de wijk. Aan het Azaleapark zijn er verschillende sportfuncties aanwezig.

## 2.1.6 Ruimtelijke visies en studies

### 2.1.6.1 Ruimte voor Gent

*Goedgekeurd door GR in 2018*

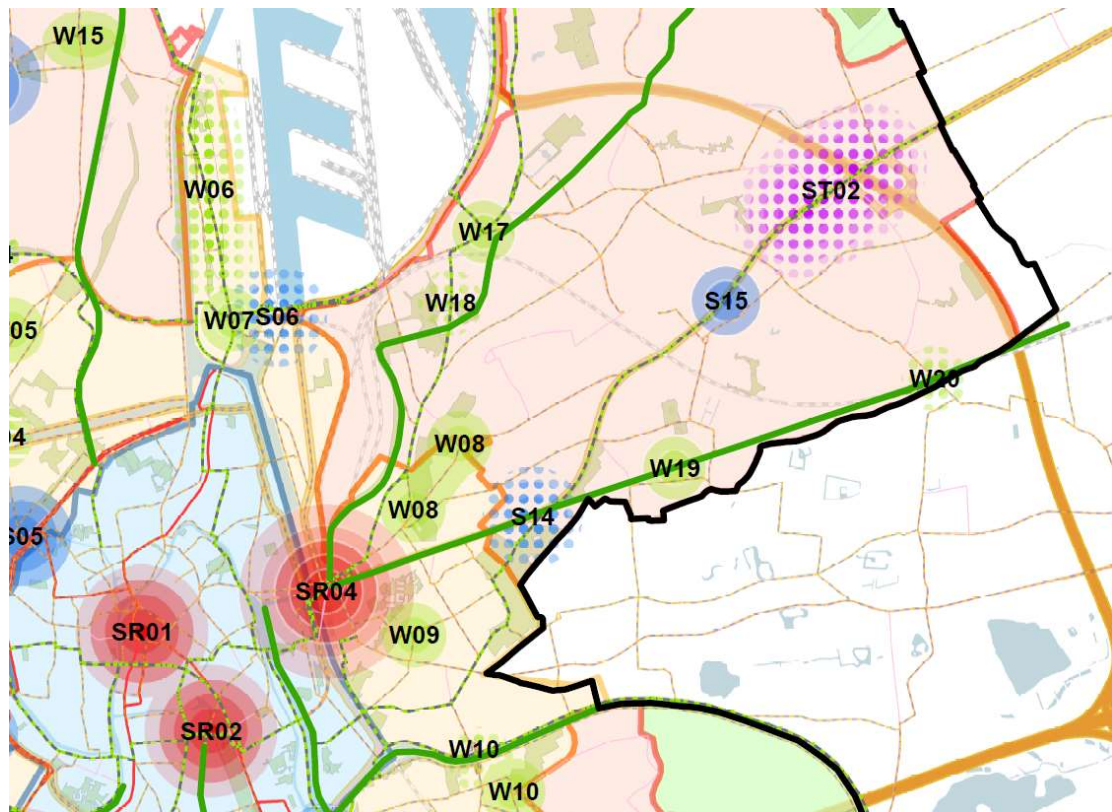
De Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent is een document/product dat voor een bepaalde beleidsperiode en een bepaalde ruimte, de ruimtelijke visie beschrijft. Daarbij presenteert ze een conceptueel kader en de methodiek, concrete uitwerkingen, maatregelen en instrumenten om de gewenste ruimtelijke ontwikkeling te verwezenlijken.

#### Ruimtelijke Knooppunten

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

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

Binnen en rondom het projectgebied zijn volgende ruimtelijke knooppunten aangeduid:



Figuur 26: Uitsnede knooppuntenkaart - Ruimte voor Gent



Een **knooppunt op wijkniveau** situeert zich op een plek met vrij goed uitgebouwd openbaar vervoer en voorzieningen op wijkniveau. Deze voorzieningen worden ook vooral door de wijk zelf gebruikt. Het openbaar vervoer wordt gebruikt om dit knooppunt te bereiken vanaf de woning, of om vanaf dit knooppunt naar het centrum van de stad te gaan of via een concentrische lijn naar een andere wijk. Veilige fietsinfrastructuur is hier even belangrijk. Vele knooppunten vallen. De twee gebieden W08 Antwerpsesteenweg zijn binnen het studiegebied aangeduid als bestaande knooppunten op wijkniveau.

W18 Sint-Bernadettestraat / groenklimateas wordt gezien als een toekomstig knooppunt op wijkniveau. De wijk tussen de Hogeweg en de Waterstraat kent de komende jaren een grote bevolkingstoename door de verschillende woonontwikkelingen die daar in opbouw zijn. In dit gebied ontbreken echter voorzieningen voor de sterk groeiende bevolking: een kruidenier, bakker, buurtsupermarkt, kindercrèche,... zijn noodzakelijk. Een clustering van deze functies zou idealiter op de kruising van de Sint-Bernadettestraat en de groenklimateas komen. Afhankelijk van de keuzes voor de sociale huisvesting in de Sint-Bernadettewijk kunnen deze functies er wel of niet komen.

Een **stedelijk knooppunt** is een plek met een sterk ontwikkeld mobiliteitsnetwerk (fietsroutes of meerdere tram- en buslijnen met hoogfrequente verbinding naar het centrum of concentrisch) en/of bovenlokale stedelijke voorzieningen (scholen, winkels, kantoren) aangevuld met wonen. Deze stedelijke knooppunten bedienen stadsdelen, eerder dan wijken. Gentenaars maken gebruik van deze plek, maar ook niet-Gentenaars komen er vanwege de functies die er zijn, of vanwege het aanwezige mobiliteitsnetwerk. S14 Rozebroeken wordt aangeduid als een toekomstig stedelijk knooppunt. Vandaag fungeert enkel het Zwembad Rozebroeken en het park op (boven)stedelijk niveau. Het RUP Antwerpsesteenweg maakt echter wel meer ontwikkeling mogelijk ter hoogte van dit kruispunt. Rond dit kruispunt liggen nu al belangrijke onderwijsvoorzieningen. Dit knooppunt ligt tegelijk aan de fietssnelweg Gent - Lokeren – Sint-Niklaas – Antwerpen.

Binnen het studiegebied zijn tevens delen van de groenklimateassen G1 Oostakker (naar groenpool Oud Vliegvelde) en G2 Sint Amandsberg gelegen. De Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur Stad Gent (ROS) nam de groenassen in 1993 op als bindende elementen in de uitbouw van een groenstructuur voor de stad. De groenassen moesten voor een optimalere spreiding van zowel bestaande als nieuwe recreatieve voorzieningen zorgen. Het Klimaatadaptatieplan (2016) kent een belangrijke rol toe aan de groenassen in de groei naar een klimaatrobuuste stad.

### 2.1.6.2 Groenklimaatassen

De visie op groenklimaatassen wordt beschreven in de 'visienota Groenklimaatassen'<sup>3</sup>. 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<sup>de</sup> streefdoel dit concreet:

- Straten worden zo veel mogelijk autoluw ingericht.
- 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.

2 groenklimaatassen liggen aan de rand van de projectzone van dit wijkmobiliteitsplan:

- GKA1: Vanaf groen binnenstedelijke netwerk tot aan Groenpool Wonderwoud. Deze volg ruwweg de sporenbundel vanaf station Dampoort tot aan Volkstuinenpark Slotenkouter en loopt dan verder via La Sapinière en Sleutelbloempark.
- GKA2: Vanaf groen binnenstedelijke netwerk tot aan Spoorlijn Antwerpen. Het traject van deze as is onzeker gezien deze indicatief samenvalt met Land Van Waaslaan en Victor Braeckmanlaan. De 6 ruimtelijke streefdoelen kunnen binnen het huidig beleidskader niet gerealiseerd worden voor het eerste deel van Groenklimaatas 2 nl. de Land van Waaslaan en de Victor Braeckmanlaan. Deze straten zijn een onderdeel van de N70 (Antwerpsesteenweg) die de taak van drager van gemotoriseerd verkeer met die van hoofdas voor openbaar vervoer combineert. Een aantal goedgekeurde beleidsdocumenten zoals het Mobiliteitsplan van de Stad Gent en Ruimte voor Gent 2030 bepalen dat dit in de toekomst ook zo zal blijven.

<sup>3</sup> Goedgekeurd door Gentse college van burgemeester en schepenen op 23/12/2020



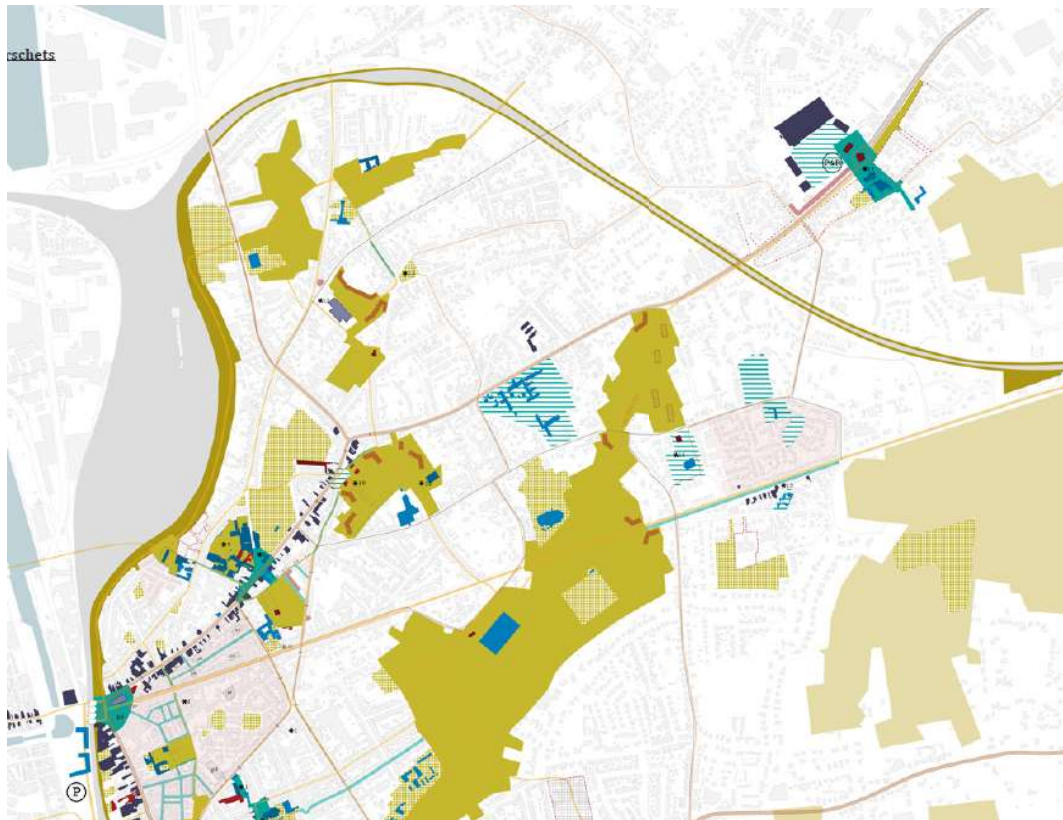
### 2.1.6.3 En Route

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

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

Er werd een structuurschets gemaakt die enkele opmerkelijke voorstellen doet:

- Regio Grondwetlaan - Antwerpsesteenweg: Uitwerken van twee complementaire ontsluitingssystemen als een helix die door elkaar en over elkaar loopt: een fijnmazig fiets- en wandelroutenetwerk doorheen bouwblokken en een sterke bundeling van auto en OV op de doorgaande wegen (Antwerpse steenweg, Grondwetlaan, Hogeweg, Sint Bernadettestraat, Waterstraat). In de binnengebieden wordt ingezet op collectieve parkeervoorzieningen
- Regio Dampoort: Opzetten van een autoluwe wijk aan het station waarin de nadruk komt te liggen op woonerf karakter, op het knippen van doorgaande verkeersstromen, op geclusterde kleinschalige parkings voor auto én fiets, op deelsystemen, ...
- Regio Antwerpsesteenweg – Halvemaanstraat: Versterken van de cluster aan wijkgeoriënteerde onderwijs, - sport, en ontmoetingsfuncties en sociale voorzieningen. Inzetten op netwerk van fietsverbindingen via herinrichting van de bestaande straten en aangevuld met strategische linken doorheen enkele bouwblokken. Verder uitwerken van fietslink naar stadscentrum via Dampoortonderdoorgangen en over spooreplacement. Uitwerken van gedeelde parkings met grotere wijkfuncties. Steenweg als ruggengraat voor openbaar vervoer en lokale auto-ontsluiting. Versterken van de Antwerpsesteenweg als handelslint en de barrièrewerking van de steenweg mee doorbreken.



Figuur 27: Structuurschets Sint-Amandsberg

#### 2.1.6.4 IPOD IV

Het Integraal Plan Openbaar Domein deel 4<sup>4</sup> 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:

<sup>4</sup> Het Gentse College van Burgemeester en schepenen nam kennis van deze (visie)nota op 16/12/2021

- Daling van gemotoriseerd verkeer om luchtverontreiniging te laten afnemen.
- Inzetten op de juiste detaillering van publiek domein en rijweg. Punctuele snelheid remmende 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.
- Klimaatrobuust openbaar domein creëren om gezond gedrag (verblijven, wandelen en fietsen) aan te sporen.

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 4 zones toegekend:

- Stedelijke 19<sup>de</sup> -eeuwse gordel: voornamelijk rondom dampoortstation.
- Geclusterde stedelijke milieus: voornamelijk rondom Nieuwelaan en Antwerpsesteenweg tussen Grondwetlaan en spoor aan Vriendschapstraat.
- Buitengebied/Agrarisch gebied: vooral de zone tussen sporenbundel en Hogeweg
- Suburbaan gebied met dorpskernen: rest van projectzone. Vooral tussen Hogeweg, spoor en Antwerpsesteenweg.

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<sup>de</sup> -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.

### 2.1.6.5 Kind- en tienerweefsel

Jeugddienst Gent maakte op basis van de spelvoorzieningen en scholen in de wijk een kaart met een mogelijke kind en tienerweefsel op.

Zowel op de verbindingen tussen de verschillende plekken als de omgeving van de plekken zelf worden moet aandacht gegeven worden om deze kindvriendelijk te maken. Verkeersveiligheid is cruciaal. Er moet bijvoorbeeld op de wegen met een belangrijke verkeersfunctie aandacht zijn voor goede oversteekbaarheid bekeken vanuit kindperspectief.



Figuur 28: Voorstel Kind- en tienerweefsel



## 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 relevantste thema's.

#### 2.2.1.1 Meldingen Sint-Amandsberg

##### 2.2.1.1.1 Meldingen ivm VRI

- VKL SG 15 Bernadettestraat - Grondwetlaan - Hogeweg - Visitatiestraat
  - Gekende veiligheidsproblemen door overmaat aan vormgeving van dit kruispunt.
  - Zichtbaarheid van overstekende voetgangers niet steeds ideaal door parkerende voertuigen tot aan het kruispunt + oversteek diep in de Sint-Bernadettestraat.
  - Binnen WMP te onderzoeken of dit of compacter kan of wijziging van verkeersstromen dit kruispunt veiliger kunnen maken
- WO0521 N70 Antwerpsesteenweg – Grondwetlaan - Kanaalstraat - Potuit
  - Eind 2020 nog aangepast zodat voetgangers conflictvrij kunnen oversteken
  - V-plan reeds conform actieplan AWW.
- WO0520 N70 Visitatiestraat - Antwerpse stw.- Gemeentehuis (voetgangersoversteek)
  - Geen gekende klachten of problemen.
  - N70 x Joannes Roegierspad op lijst met gevaarlijke kruispunten van AWW. Eventuele aanpassingen hier af te stemmen met dit verkeerslicht.
- N70 x Azaleastraat en Schoolstraat:
  - Wederkerige klachten:
    - Kruisende voetgangers moeten drukken en moeten soms lang wachten op groen, roodlichtnegatie tot gevolg.
  - Eigen bevindingen
    - Verouderd V-plan. Sterk gericht op doorstroming autoverkeer N70. Overstekende voetgangers moeten soms lang wachten.

##### 2.2.1.1.2 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-Amandsberg zijn hieronder de volgende bemerkings meegegeven:

- Fietssuggestiestroken zijn niet veilig
- Graag meer fietsparkeerplaatsen (overdekt, bewaakt, afgesloten)
- Roekeloos gedrag van de fietsers
- Verkeersdrukke is toegenomen (na invoering van het Circulatieplan)
- Dampoort onveilig

- Hoge parkeerdruk
- Foutief parkeren op fietspaden/fietsuggestiestroken
- Slechte staat van de weg (kasseien)

## 2.2.2 Bevraging binnen participatieproces

### 2.2.2.1 Participatieproces

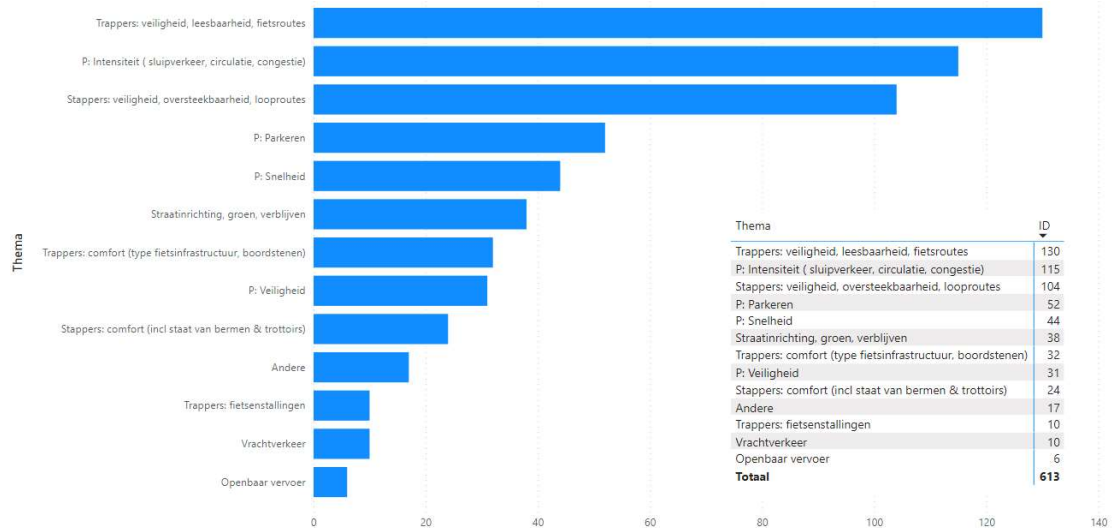
Naar aanleiding van de opmaak van het wijkmobiliteitsplan gebeurde een bevraging in de wijken. Deze bevraging gebeurde samen met dienst Beleidsparticipatie.

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

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

### 2.2.2.2 Meldingen per thema

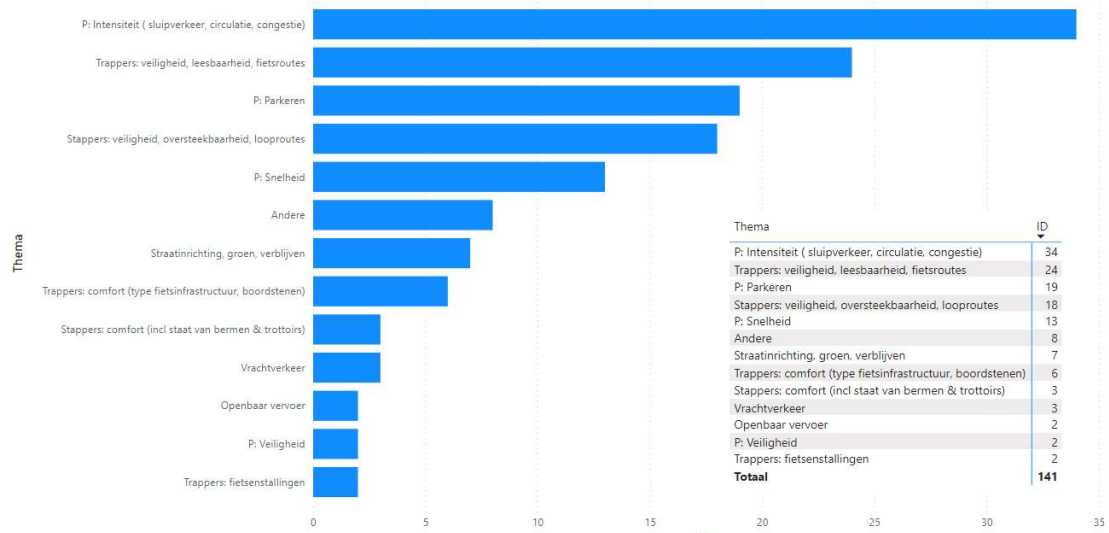
In totaal zijn er 613 weerhouden<sup>5</sup> meldingen door burgers in Sint-Amandsberg geregistreerd. De meest voorkomende meldingen betreffen de veiligheid voor fietsers (21,2%), verkeersdruk (18,8%) en veiligheid voor voetgangers (17,0%).



Figuur 29: Aantal meldingen per thema

141 signalen (23%) bevatten geen locatie-gegevens. Hiervan hebben de meeste signalen (24,1%) betrekking op de verkeersdruk in de wijk.

<sup>5</sup> Meldingen betreffende straten buiten het Wijkmobiliteitsplan Sint-Amandsberg zijn niet weerhouden



Figuur 30: Aantal meldingen per thema, zonder locatiegegevens

### 2.2.2.3 Meldingen per straat

Hieronder een overzicht van meldingen waar straatnamen zijn aangegeven. Meldingen die duiden op kruispunten of (aanduiding meerdere straten) zijn meermaals aangegeven. Meldingen waarvan geen straatnamen zijn opgegeven, zijn niet meegenomen in de volgende analyses.

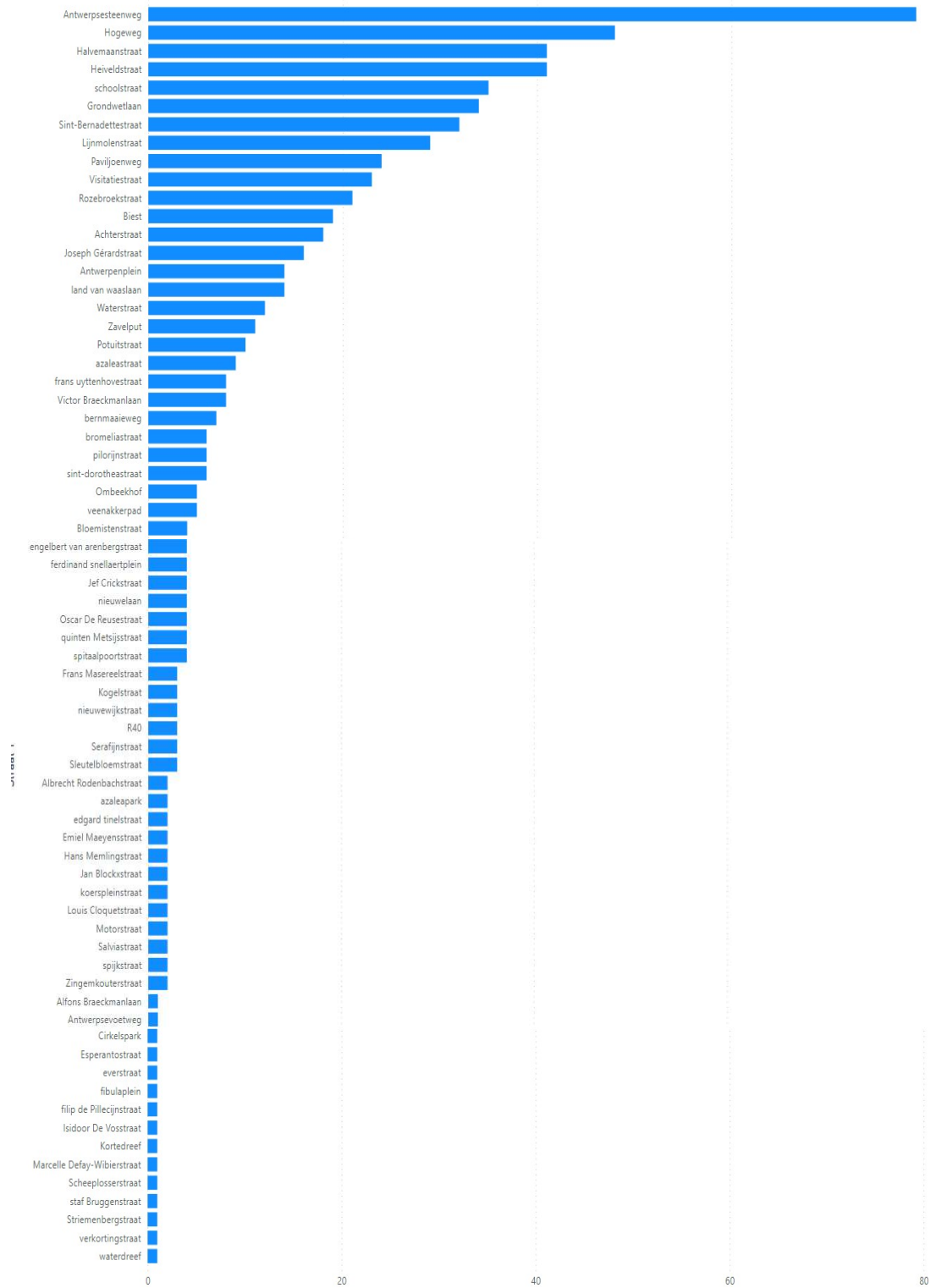
De straten waarvan meer dan 30 meldingen zijn geregistreerd, zijn

- Antwerpsesteenweg: 79 (11,8%)
- Hogeweg: 48 (7,2%)
- Halvemaanstraat: 41 (6,1%)
- Heiveldstraat: 41 (6,1%)
- Schoolstraat: 35 (5,2%)
- Grondwetlaan: 34 (5,1%)
- Sint-Bernadettestraat: 32 (4,8%)



Figuur 31: Aantal meldingen per straat

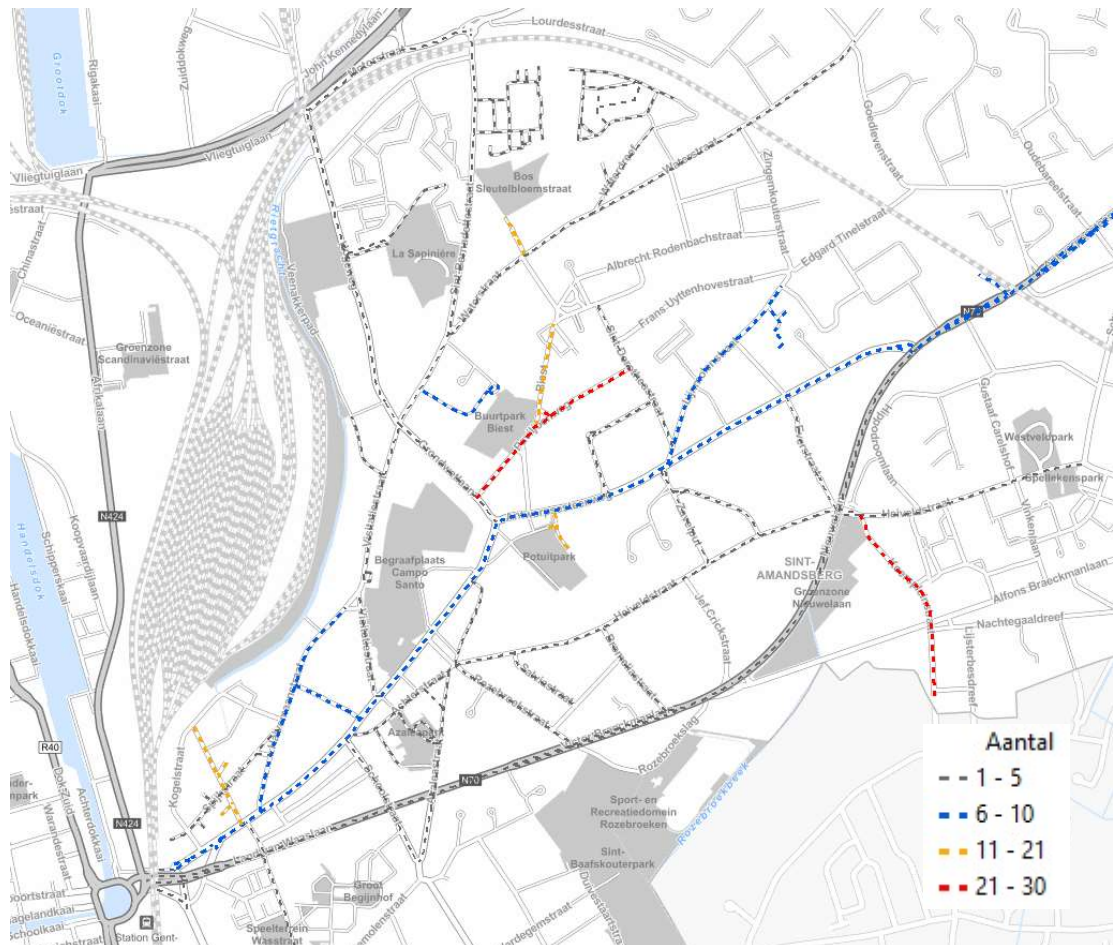




Figuur 32: Aantal meldingen per straat (bis)

## 2.2.3 Voetgangers

### 2.2.3.1 Overzicht signalen TE VOET

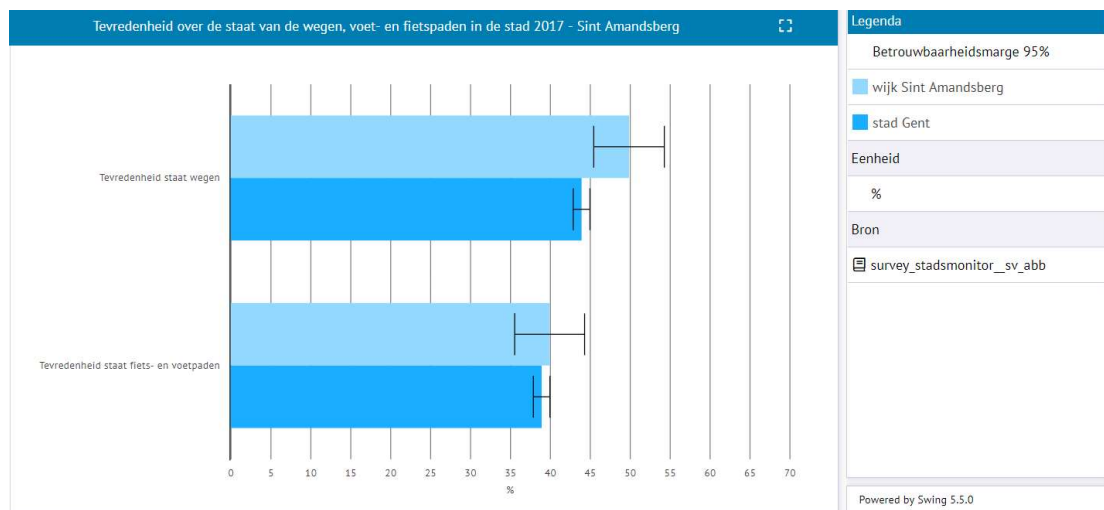


Figuur 33: signalen te voet

Bij weerhouden meldingen betreffende de straatinrichting, het comfort en veiligheid voor voetgangers werden in totaal 213 straten meegegeven. De volgende straten werden meer dan 10 keer genoemd in de signalen:

- Paviljoenweg
- Koerspleinstraat
- Biest
- Spitaalpoortstraat
- Sleutelbloemstraat
- Potuitstraat
- Joseph Gérardstraat

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

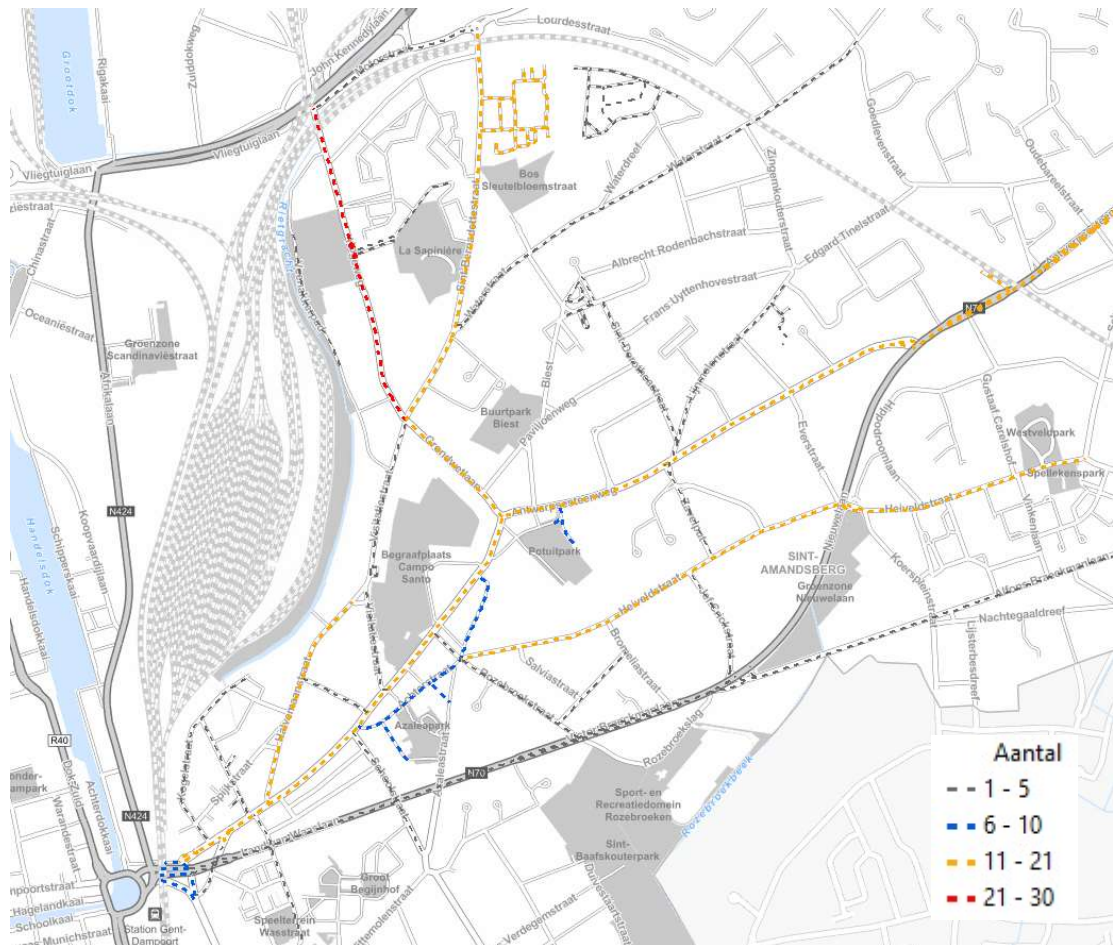


Figuur 34: Tevredenheid staat wegen, voet- en fietspaden (Stadsmonitor 2017)

De Stadsmonitor geeft aan dat er een grotere tevredenheid heerst over de staat van de wegen dan over de staat van de fiets- en voetpaden.

## 2.2.4 Fietsers

### 2.2.4.1 Overzicht signalen FIETSEN



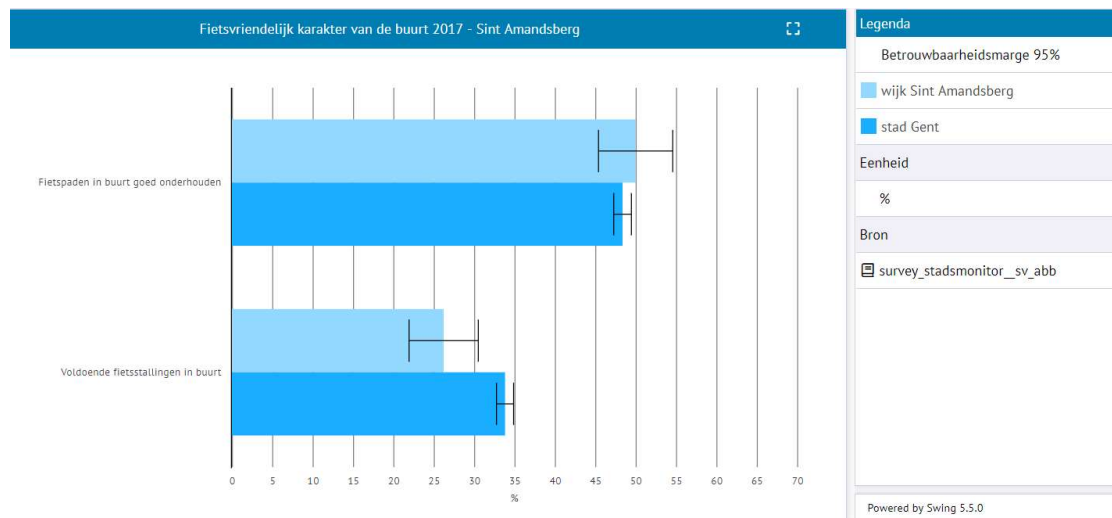
Figuur 35: Signalen fiets

Bij weerhouden meldingen betreffende het comfort en de veiligheid voor fietsers werden in totaal 188 straten meegegeven. De volgende straten werden meer dan 10 keer genoemd in de signalen:

- Hogeweg
- Halvemaanstraat
- Antwerpsesteenweg
- Grondwetlaan
- Heiveldstraat
- Sint-Bernadettestraat



### 2.2.4.2 Fietsvriendelijk karakter van de buurt



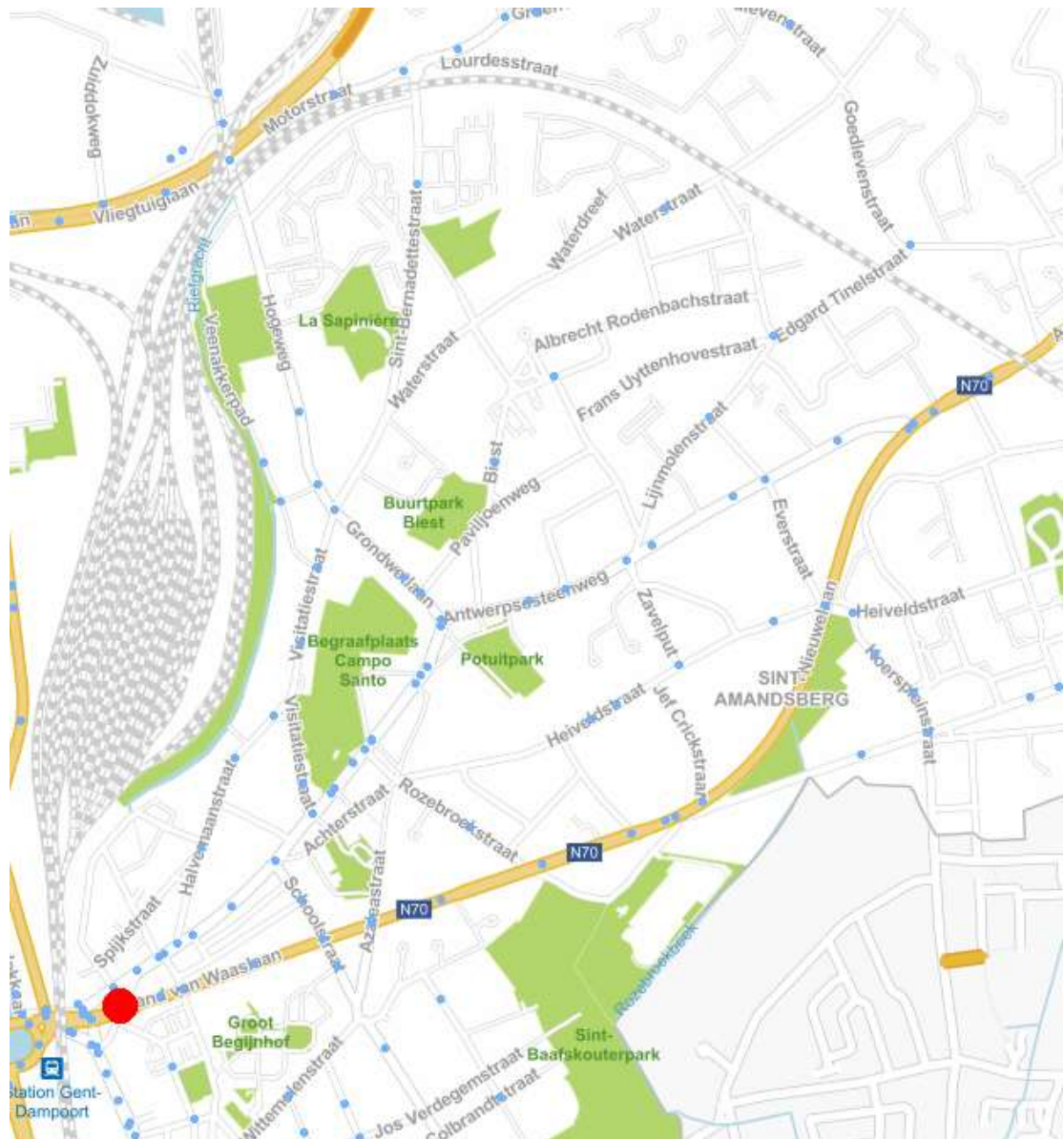
Figuur 36: Fietsvriendelijk karakter van de buurt (Stadsmonitor 2017)

De Stadsmonitor geeft aan dat rond de helft van de bevrageden de fietspaden goed onderhouden vindt. De bevrageden uit Sint-Amandsberg zijn minder tevreden over het aantal fietsenstallingen, dan de bevrageden uit volledig Gent.

### 2.2.4.3 Fietsongevallen

Bijzondere aandachtspunten binnen de projectzone zijn:

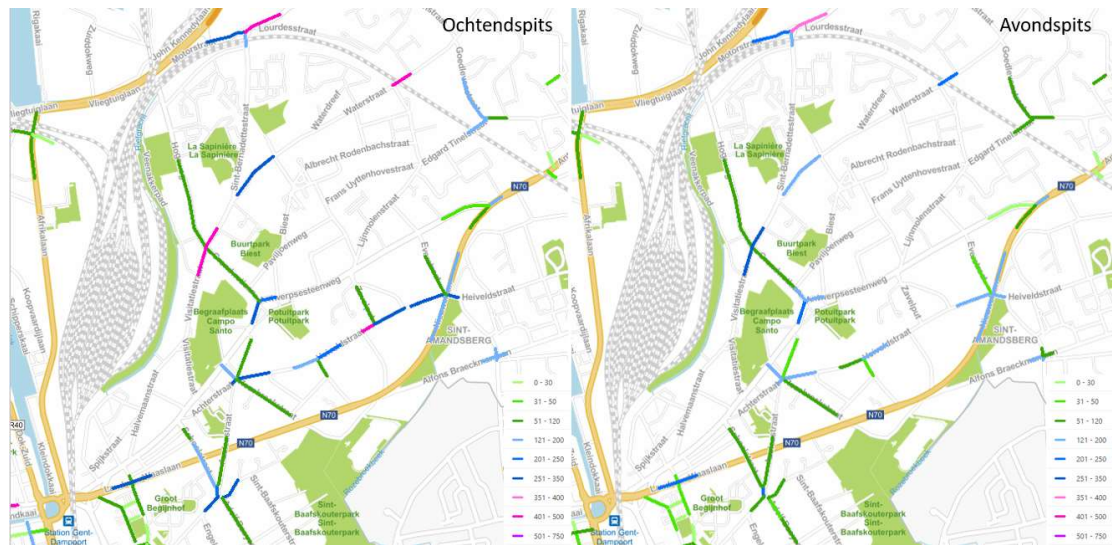
- De concentratie van fietsongevallen vinden voornamelijk plaats op de volgende assen:
  - × N70 (Land van Waaslaan – Victor Braeckmanlaan), in het bijzonder op het kruispunt Antwerpenplein/Pilorijnstraat)
  - × N70a (Antwerpsesteenweg)



Figuur 37: Overzicht fietsongevallen 2017-2019 (Data MOW)

#### 2.2.4.4 Kruispunttellingen fietsers

Onderstaande kaarten zijn opgemaakt aan de hand van kruispunttellingen van 2016 tot 2020. De tellingen kunnen gebruikt worden om hoeveelheden gemotoriseerd verkeer en fietsers in te schatten op getelde kruispunten en straten. Concrete conclusies worden opgemaakt in het hoofdstuk ‘output’.



Figuur 38: Intensiteiten fiets

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

- Sint-Bernadettestraat – Grondwetlaan – Visitatiestraat - Hogeweg Waterstraat
- Antwerpsesteenweg – Grondwetlaan
- Antwerpsesteenweg - Nieuwelaan
- Land van Waaslaan – Engelbert van Arenbergstraat
- Bloemistenstraat – Achterstraat – Rozenbroekstraat – Heveldstraat
- Heveldstraat – Bromeliastreet
- Heveldstraat – Zavelput
- Nieuwelaan - Heveldstraat - Everstraat
- Schoolstraat
- Azaleastraat
- Edgard Tinelstraat – Goedlevenstraat
- Sint-Bernadettestraat – Lourdesstraat – Motorstraat

De fietsintensiteiten zijn het hoogst in volgende straten (meer dan 200 fietsers)

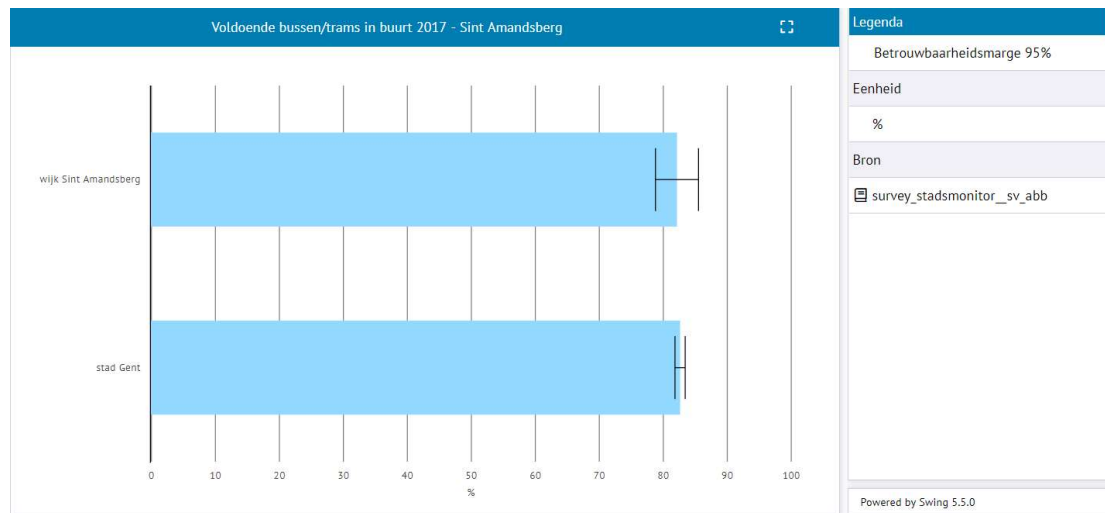
- Lourdesstraat
- Waterstraat (kant spoorweg)
- Sint-Bernadettestraat (kant Grondwetlaan)
- Visitatiestraat
- Land van Waaslaan
- Antwerpsesteenweg (enkel tijdens avondspits)

## 2.2.5 Openbaar vervoer

### 2.2.5.1 Overzicht signalen OPENBAAR VERVOER

Behalve enkel individuele signalen uit Ombeekhof (schoolbussen), Albrecht Rodenbachstraat of Antwerpenplein gingen in het participatietraject alle reacties i.v.m. openbaar vervoer over het nieuwe net van De Lijn, met in het bijzonder het verdwijnen van buslijn 38-39 vanaf Snellaertplein naar Oostakker.

### 2.2.5.2 Voldoende OV in de buurt



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

Bij de vraag of er voldoende bussen en trams in de buurt zijn geeft men voor de wijk Sint-Amandsberg en voor stad Gent een gelijkaardig antwoord. Deze zijn beide iets meer dan 80%.

### 2.2.5.3 Knelpunten door De Lijn

Onderstaande knelpunten zijn een eigen interpretatie op basis de gegevens uit paragrafen 2.2.6.4 tot 2.2.6.6.

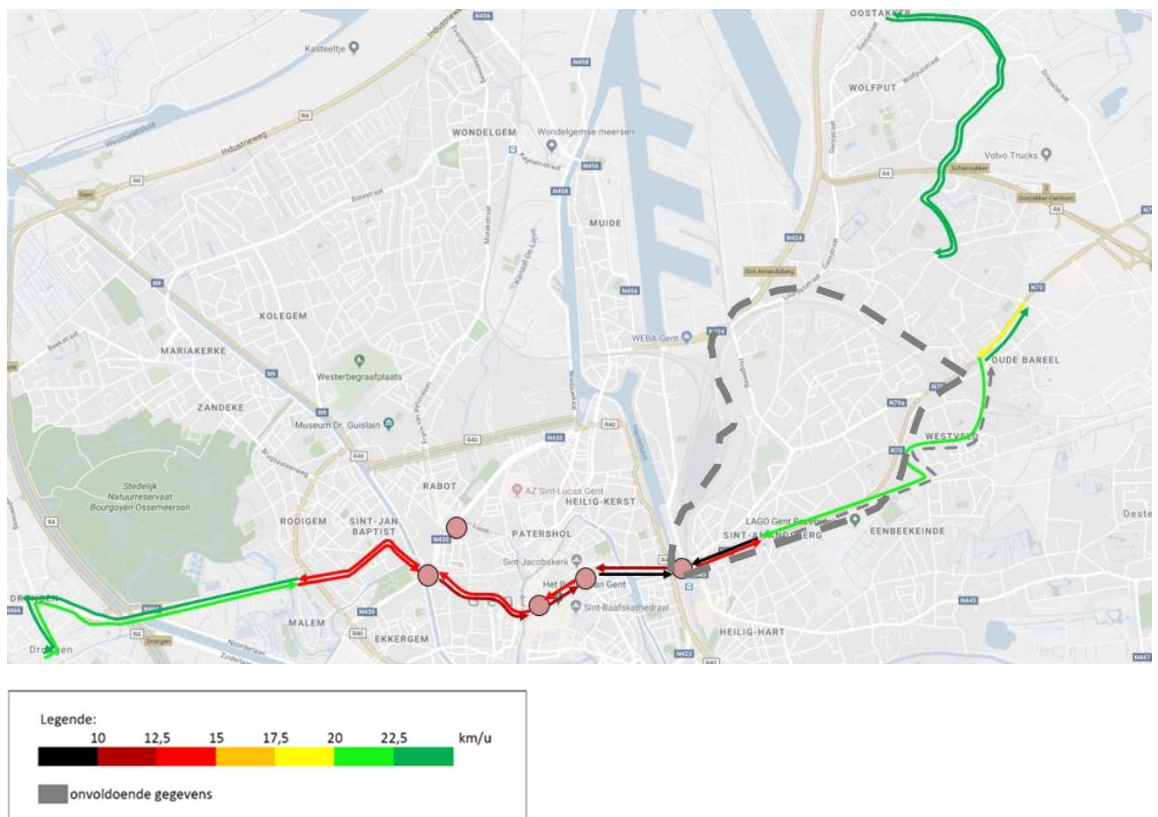
Grootste knelpunten openbaar vervoer:

- Bochtige parcours N70;
- Drukte op de as N70, zeker tijdens de spitsperiodes;
- Richting Dampoort remmen de verkeerslichten aan de Braeckmanlaan en de Schoolstraat af;
- Congestie ter hoogte van de Land van Waaslaan;
- Druk verkeer op de Antwerpsesteenweg nabij Dampoort.

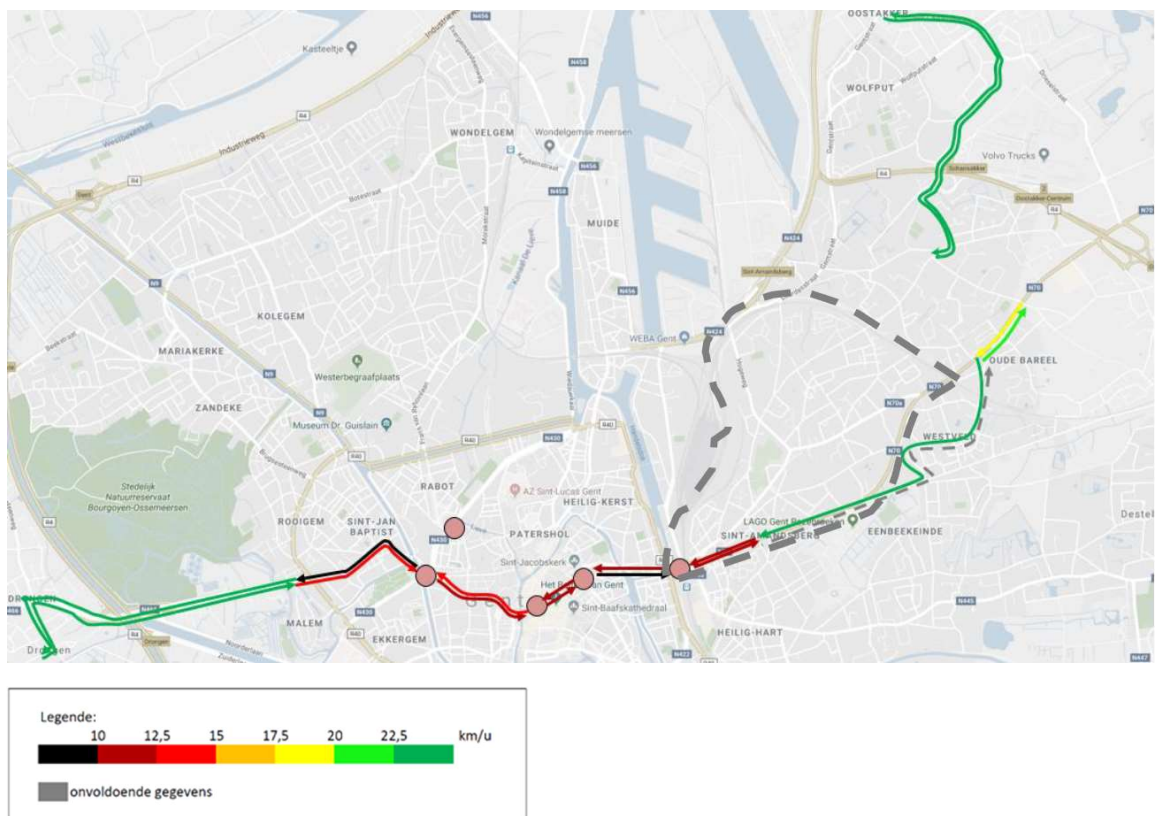


## 2.2.5.4 Commerciële snelheden van bussen De Lijn

### Lijnen 12 en 13



Figuur 40: Commerciële snelheid bussen De Lijn - lijn 12-13 OSP



Figuur 41: Commerciële snelheid bussen De Lijn - lijn 12-13 ASP

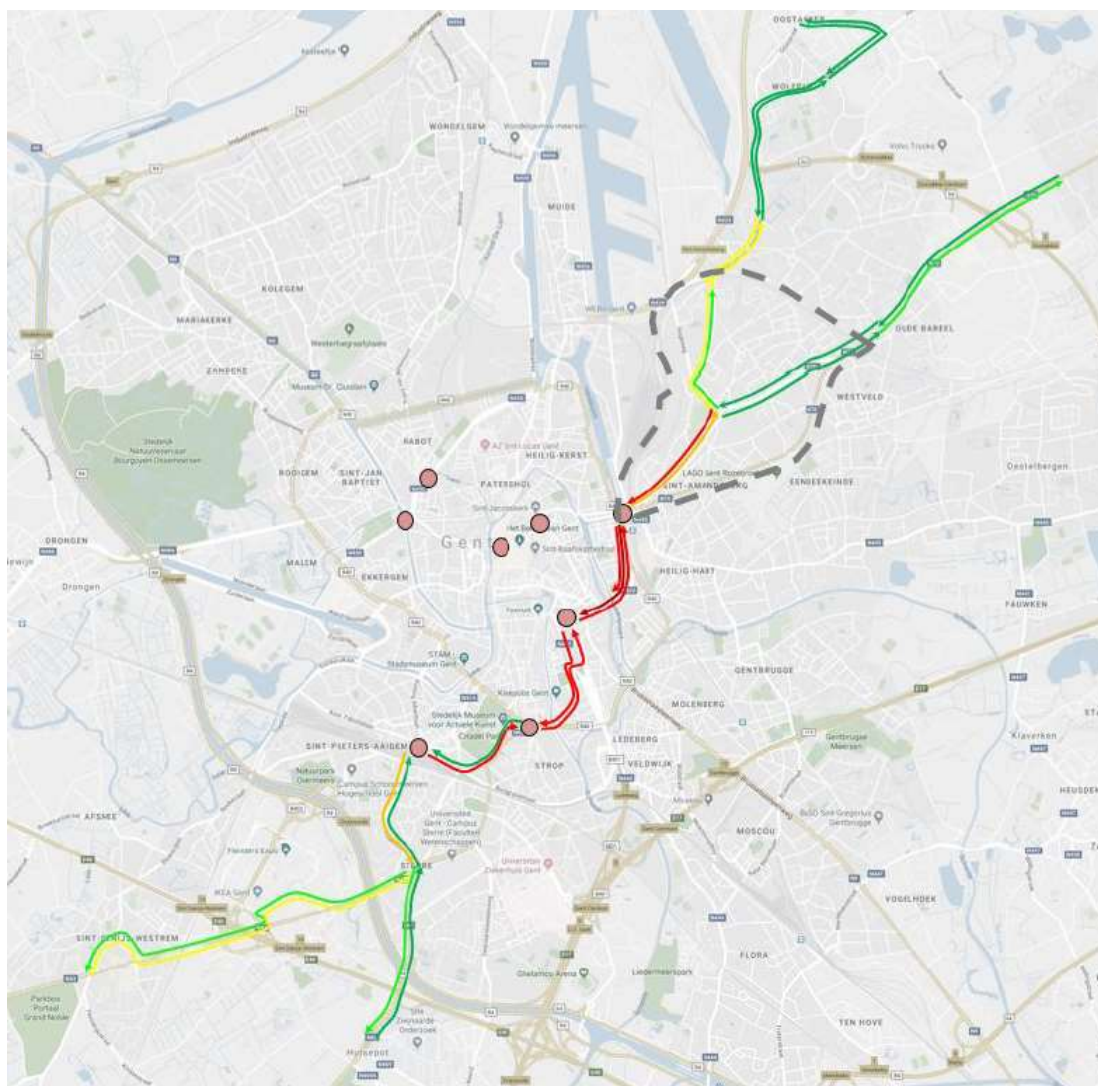
De commerciële snelheid van de lijnen 12 en 13 is tussen de halte Sint-Amandsberg P+R Oostakker en Gent Schoolstraat vrij hoog (21,2 km/u in de ochtendspits en 23 km/u in de avondspits). Van de snelheid richting de R4 zijn geen gegevens beschikbaar. In het tweede deel van het traject ligt de commerciële snelheid tijdens de spitsuren lager. Dit is van Gent Schoolstraat naar Gent Dampoort 9 km/u in de ochtendspits en 10,8 km/u in de avondspits. Voor de omgekeerde richting (richting R4) is dit respectievelijk 14,5 km/u en 12,2 km/u.

Deze lage snelheden van lijn 12 en 13 tijdens de spits zijn algemeen te wijten aan het bochtige parcours van de N70 en het feit dat dit een drukke as is, zeker tijdens de spitsperiodes. Richting Dampoort remmen ook de verkeerslichten aan de Braeckmanlaan en de Schoolstraat het openbaar vervoer af. Er is daarnaast vaak congestie ter hoogte van de Land van Waaslaan.

Om deze vertragende factoren op te lossen worden er enkele mogelijke oplossingen voorgesteld:

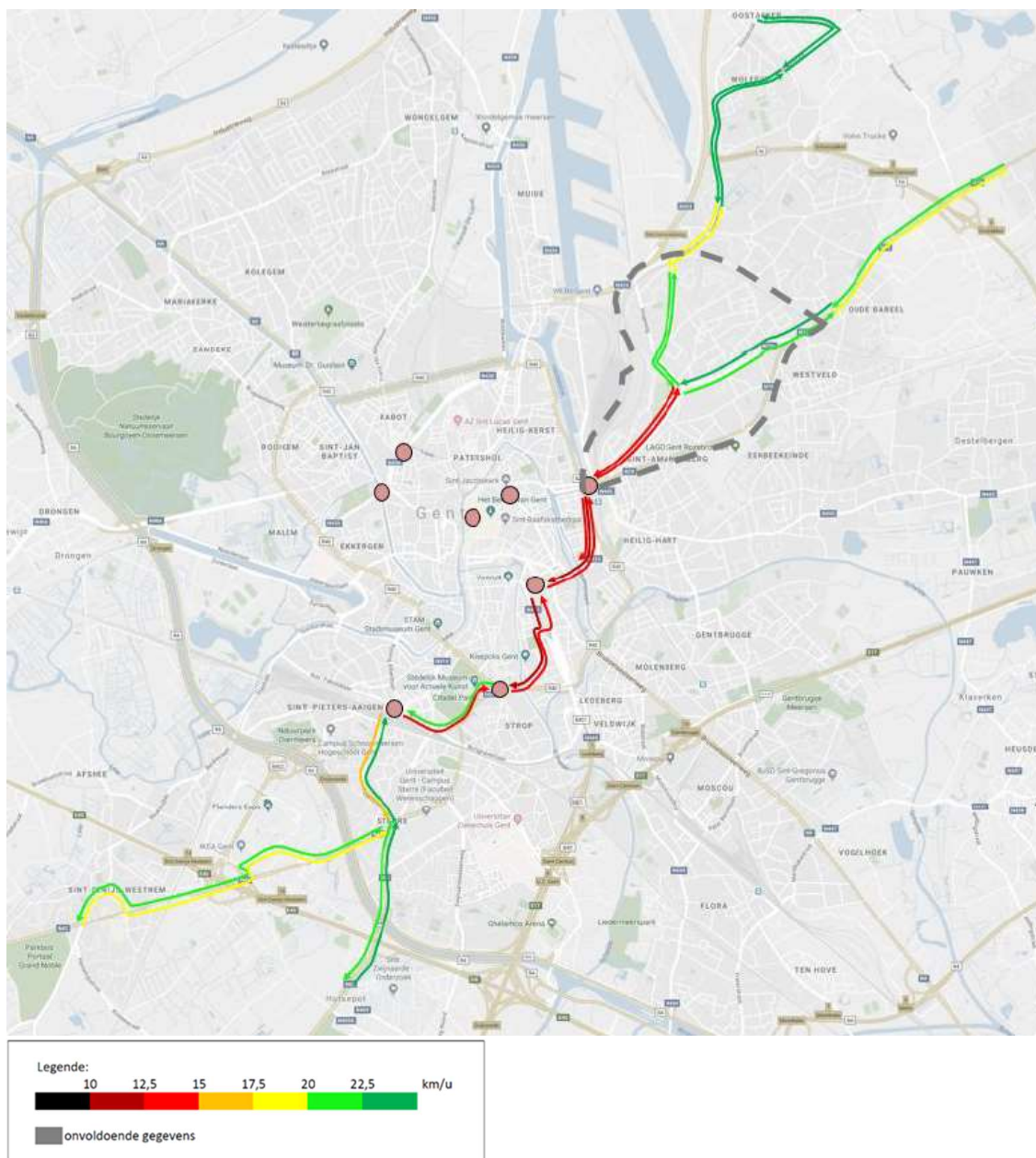
- Aanpassing verkeerslichtenregeling ten voordele van de doorstroming bus
- Verplaatsen halte Schoolstraat richting Dampoort voorbij verkeerslichten
- Schrappen halte Van Arenbergstraat
- Busbaan vanaf Schoolstraat

## Lijnen 70, 71, 73, 74, 76, 77 en 78



Figuur 42: Commerciële snelheid bussen De Lijn - lijn 70-78 OSP





Figuur 43: Commerciële snelheid bussen De Lijn - lijn 70-78 ASP

De commerciële snelheid van de lijnen 76, 77 en 78 is tussen de halte Gent Dampoort en Sint-Amansberg Grondwetlaan (richting R4) vrij laag (15,7 km/u in de ochtendspits en 14,5 km/u in de avondspits). De snelheid in de andere richting (richting Gent) is in de ochtendspits 13,8 km/u en in de avondspits 14,5 km/u. In het tweede deel van het traject ligt de commerciële snelheid tijdens de spitsuren een stuk hoger. Dit is van halte Sint-Amansberg Grondwetlaan tot halte Sint-Amansberg P+R Oostakker (richting R4) in de ochtendspits 23,5 km/u en in de avondspits 22,5 km/u. Van de P+R Oostakker naar de Grondwetlaan (richting Gent) is dit in de ochtendspits en 24,4 km/u en 24,0 km/u in de avondspits.

De lagere commerciële snelheid in het eerste deel van het traject is te wijten aan het feit dat dit een drukke as is.

Lijn 70 tot 74 heeft een vrij hoge commerciële snelheid in beide spitsuren.



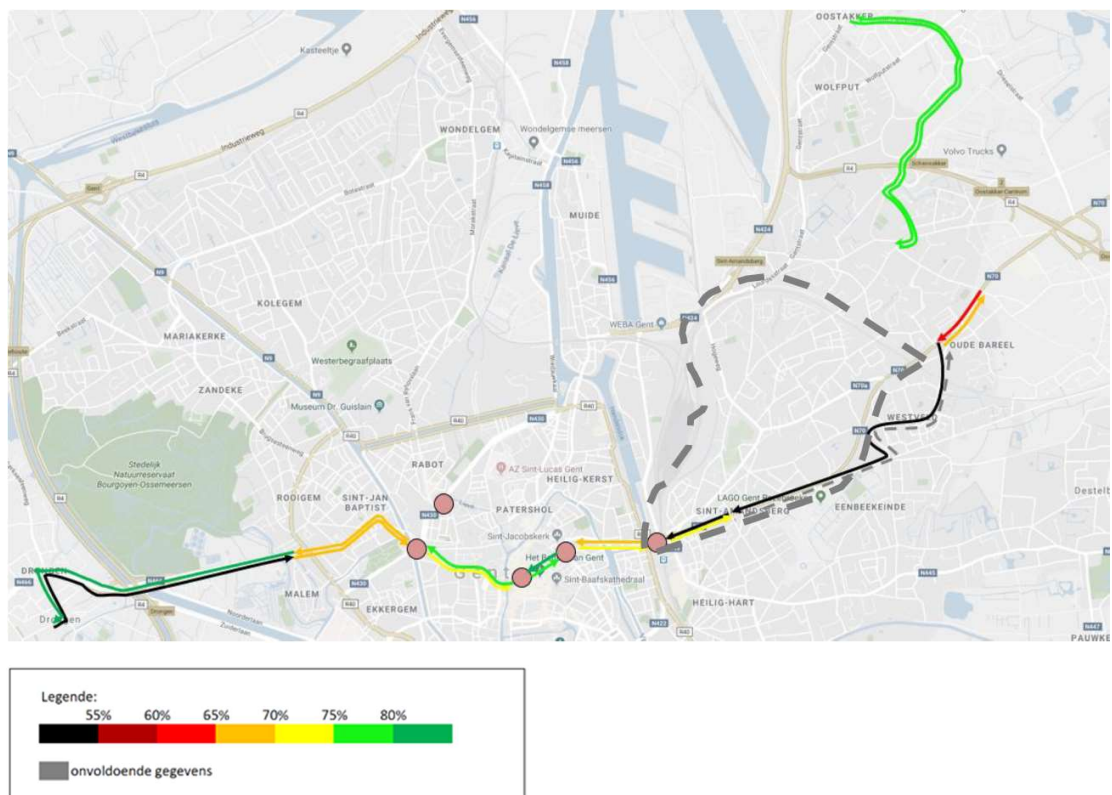
### 2.2.5.5 Efficiëntie

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.

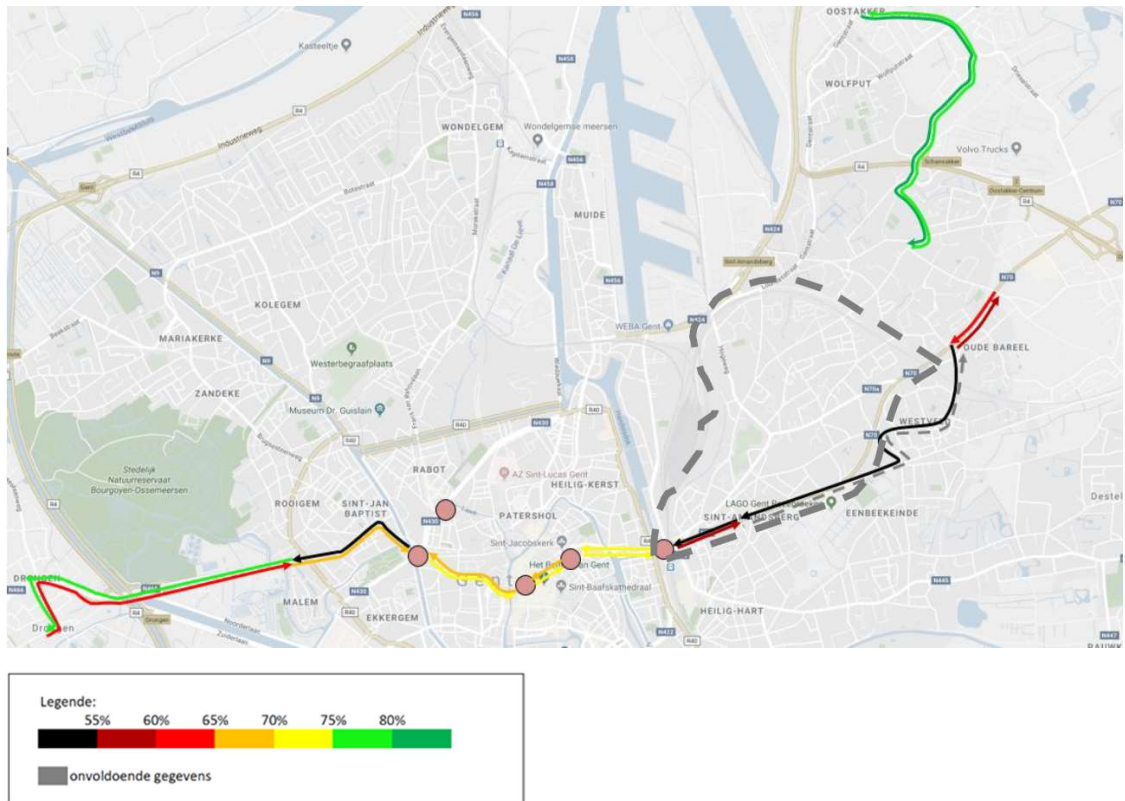
Efficiëntie kan zeker beïnvloed worden door de congestie tijdens spitsmomenten, maar kan ook beïnvloed worden door een langere en/of frequentere halteringstijd (door het opstappen van meer reizigers). Er kan dus niet sluitend geconcludeerd worden dat congestie de oorzaak is, maar het vormt wel een indicatie.

Onderstaande figuren geven de efficiëntie weer in ochtend – en avondspits.

#### Lijnen 12 en 13



Figuur 44: Efficiëntie bussen De Lijn - lijn 12-13 OSP

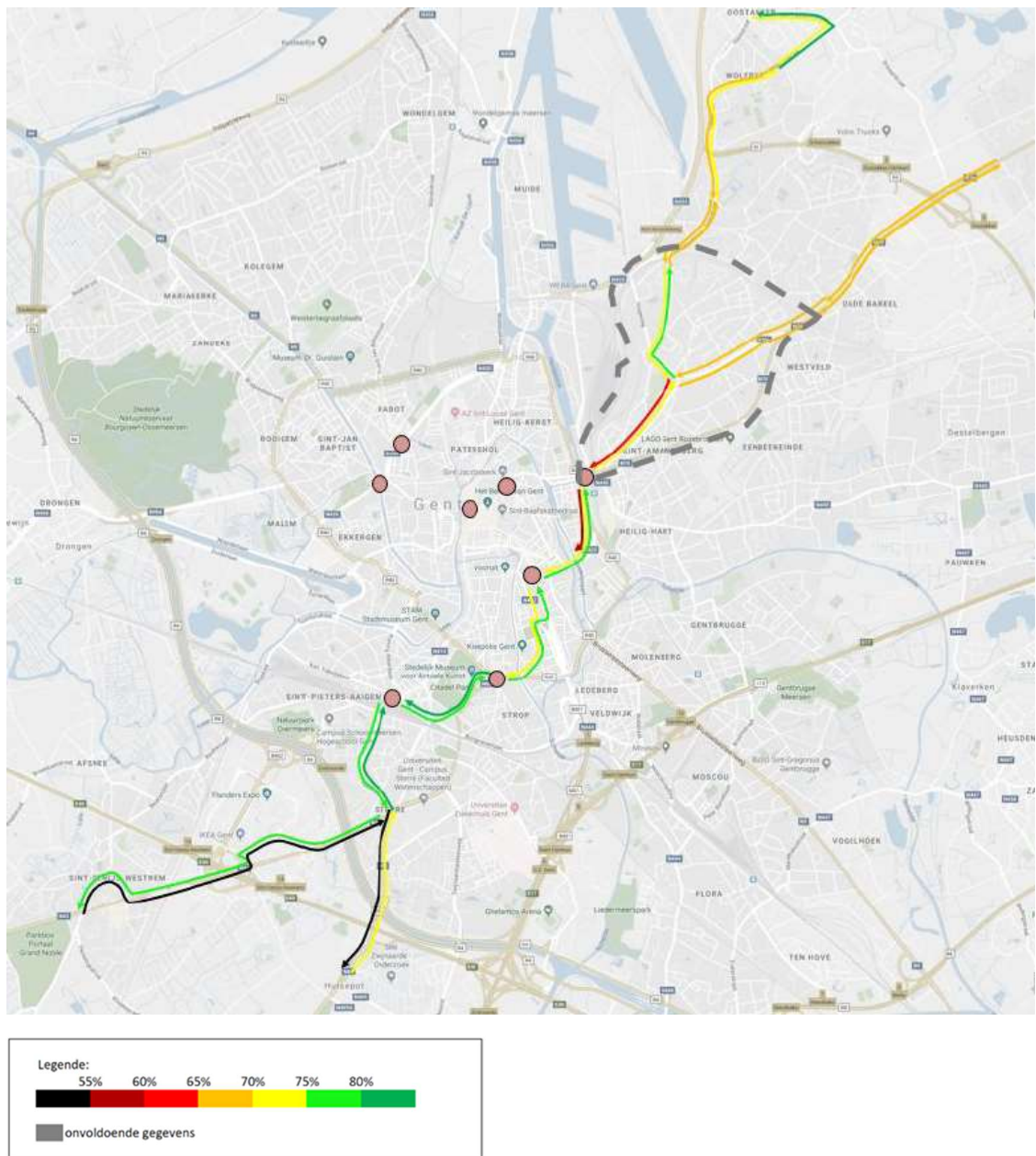


Figuur 45: Efficiëntie bussen De Lijn - lijn 12-13 ASP

Uit bovenstaande figuren is af te leiden dat voor lijnen 12 en 13 in beide spitperiodes de efficiëntie tussen de haltes Gent Dampoort en Gent Schoolstraat suboptimaal is. In de ochtendspits bedraagt deze 71%, in de avondspits 59%. In de andere richting, van de halte Schoolstraat tot de halte Gent Dampoort bedraagt de efficiëntie nog minder, 44% voor de ochtendspits en 53% voor de avondspits.

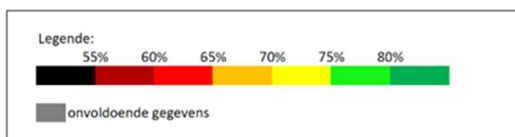
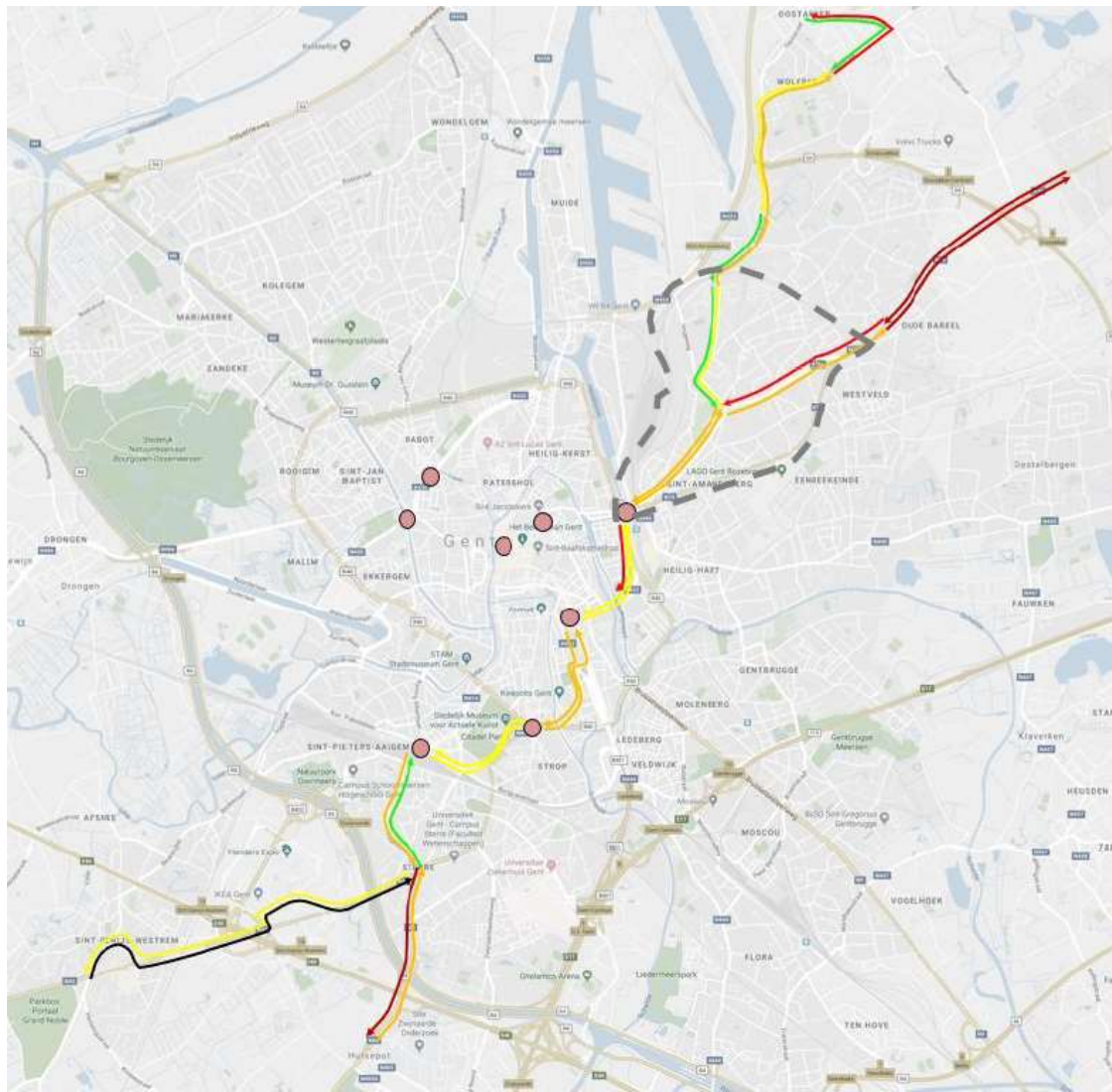
Van het tweede en grotere segment van het traject, van halte Sint-Amandsberg P+R Oostakker tot halte Gent Schoolstraat zijn er enkel voor de beweging richting Gent gegevens beschikbaar. Deze tonen aan dat de lijn tussen deze twee haltes tijdens de spitsuren slecht op respectievelijk 47% en 51% efficiëntie rijdt.

## Lijnen 70, 71, 73, 74, 76, 77 en 78



Figuur 46: Efficiëntie bussen De Lijn - lijn 70-78 OSP





Figuur 47: Efficiëntie bussen De Lijn - lijn 70-78 ASP

De efficiëntie van lijnen 76, 77 en 78 ligt tussen halte Gent Dampoort en halte Sint-Amandsberg Grondwetlaan tussen de 71% (OSP) en de 65% (ASP) richting R4 en tussen de 65% (OSP) en 68% (ASP) richting Gent. Voor de zone tussen halte Sint-Amandsberg Grondwetlaan en halte Sint-Amandsberg P+R Oostakker ligt de efficiëntie tussen de 69% (OSP) en de 66% (ASP) richting R4 en tussen de 65% (OSP) en de 64% (ASP) richting Gent.

Lijn 70 tot 74 heeft een relatief acceptabele efficiëntie in beide spitsuren.

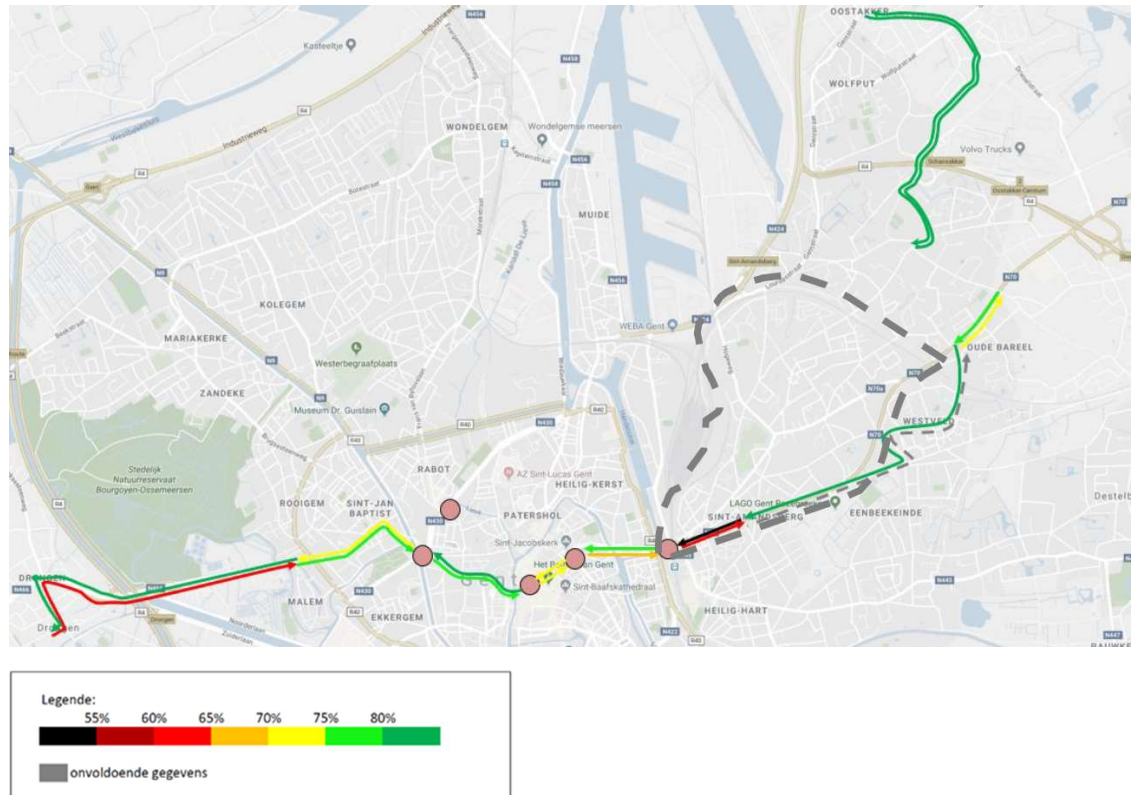


### 2.2.5.6 Betrouwbaarheid

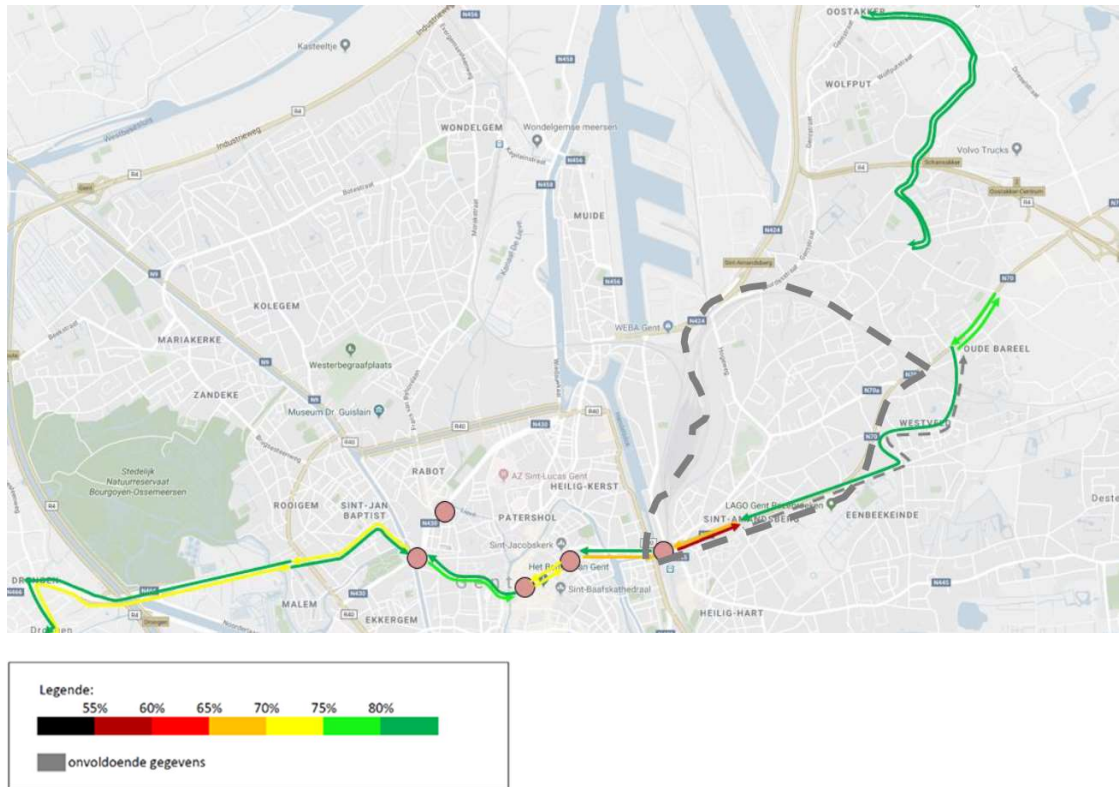
De betrouwbaarheid is de verhouding van de gemiddelde rijtijd en het 90%-percentiel van de rijtijd in de ochtend/avondspits. Dit getal zegt dus iets over de variatie in rijtijd over een bepaald traject in de ochtend/avondspits.

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

#### Lijnen 12 en 13



Figuur 48: Betrouwbaarheid bussen De Lijn - lijn 12-13 OSP

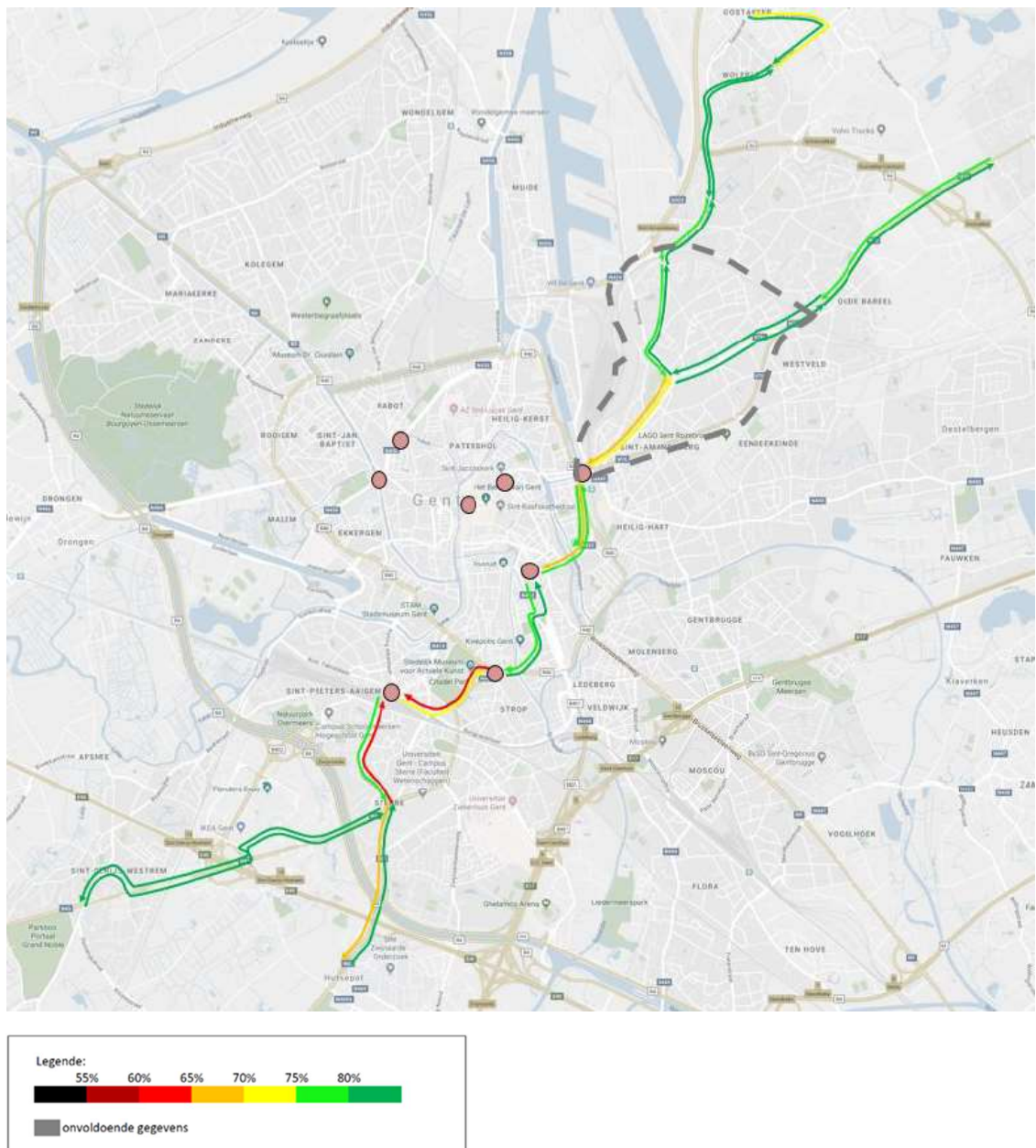


Figuur 49: Betrouwbaarheid bussen De Lijn - lijn 12-13 ASP

Op bovenstaande figuren is te zien dat op het deel van het traject van lijn 12 en 13 tussen halte Sint-Amandsberg P+R Oostakker en halte Gent Schoolstraat (enkel gegevens beschikbaar richting Gent) de lijnen 12 en 13 betrouwbaar zijn. Ze zijn in de ochtendspits 85% betrouwbaar, in de avondspits 83%.

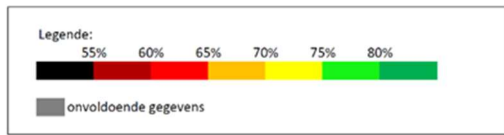
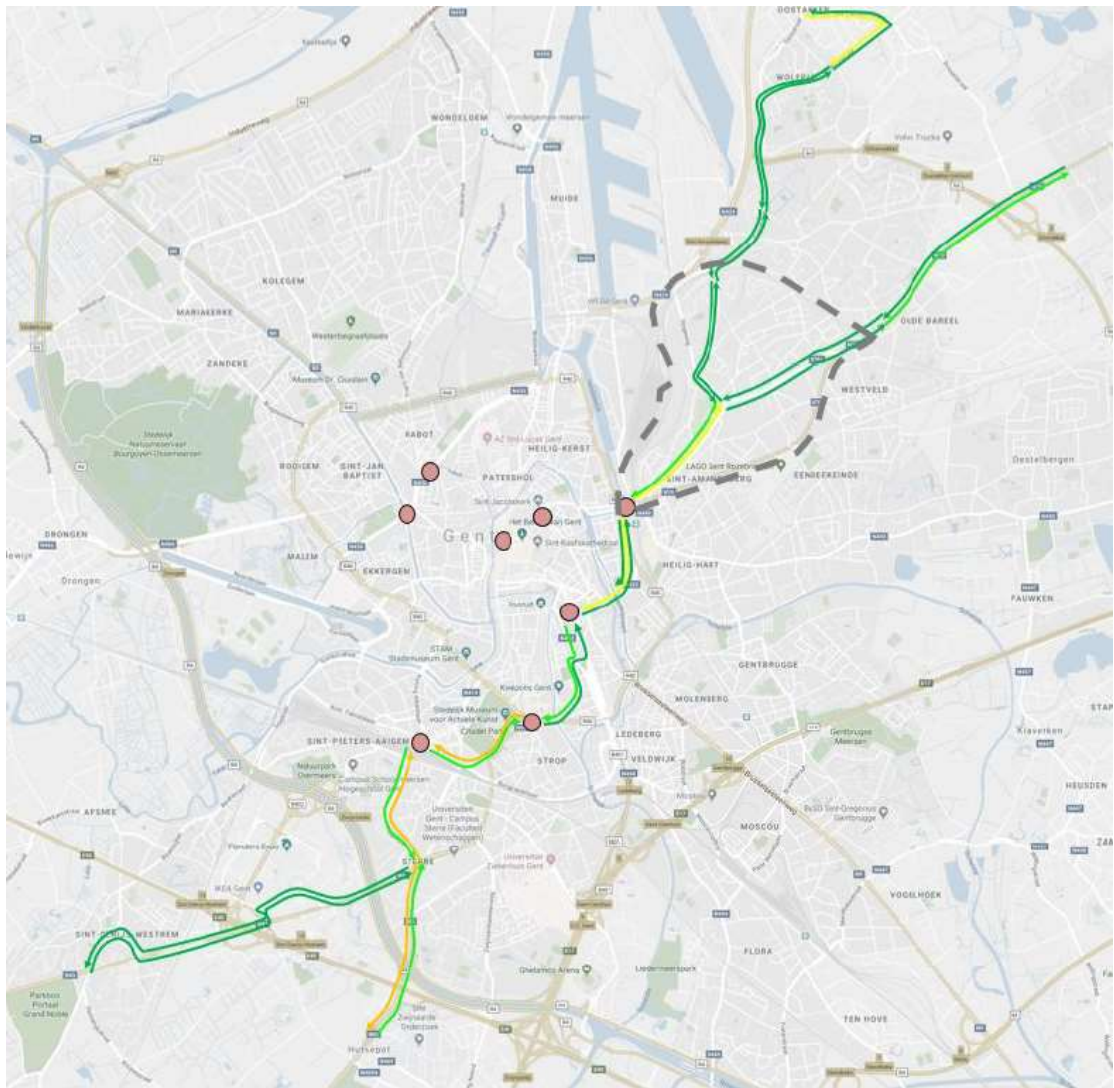
Op het deel van het traject tussen de halte Gent Dampoort en Gent Schoolstraat zijn de lijnen minder betrouwbaar, met percentages van 60% (OSP) en 56% (ASP) richting de R4 en 52% (OSP) en 66% (ASP) richting Gent.

## Lijnen 70, 71, 73, 74, 76, 77 en 78



Figuur 50: Betrouwbaarheid bussen De Lijn - lijn 70-78 OSP





Figuur 51: Betrouwbaarheid bussen De Lijn - lijn 70-78 ASP

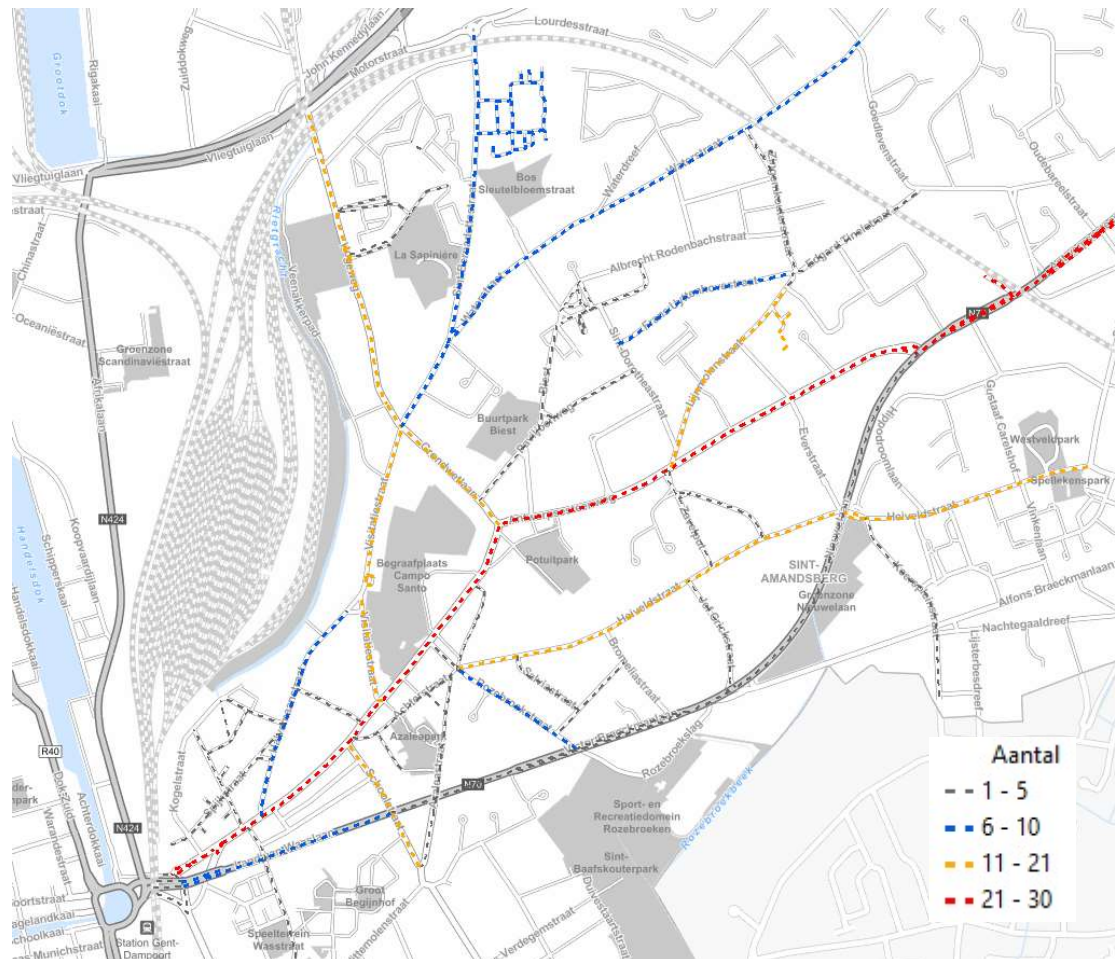
Voor de lijnen 76, 77 en 78 is de betrouwbaarheid tussen halte Gent Dampoort en halte Sint-Amandsberg Grondwetlaan tijdens de ochtendspits 73% en in de avondspits 74% richting de R4. Richting Gent is dit in de ochtendspits 70% en in de avondspits 77%. Voor de zone tussen halte Sint-Amandsberg Grondwetlaan en Sint-Amandsberg P+R Oostakker ligt de betrouwbaarheid tussen de 82% (OSP) en de 85% (ASP) richting R4 en tussen de 81% (OPS) en de 83% (ASP) richting Gent.

Lijn 70 tot 74 heeft een zeer goede betrouwbaarheid in beide spitsuren.



## 2.2.6 Gemotoriseerd verkeer

### 2.2.6.1 Overzicht signalen GEMOTORISEERD VERKEER

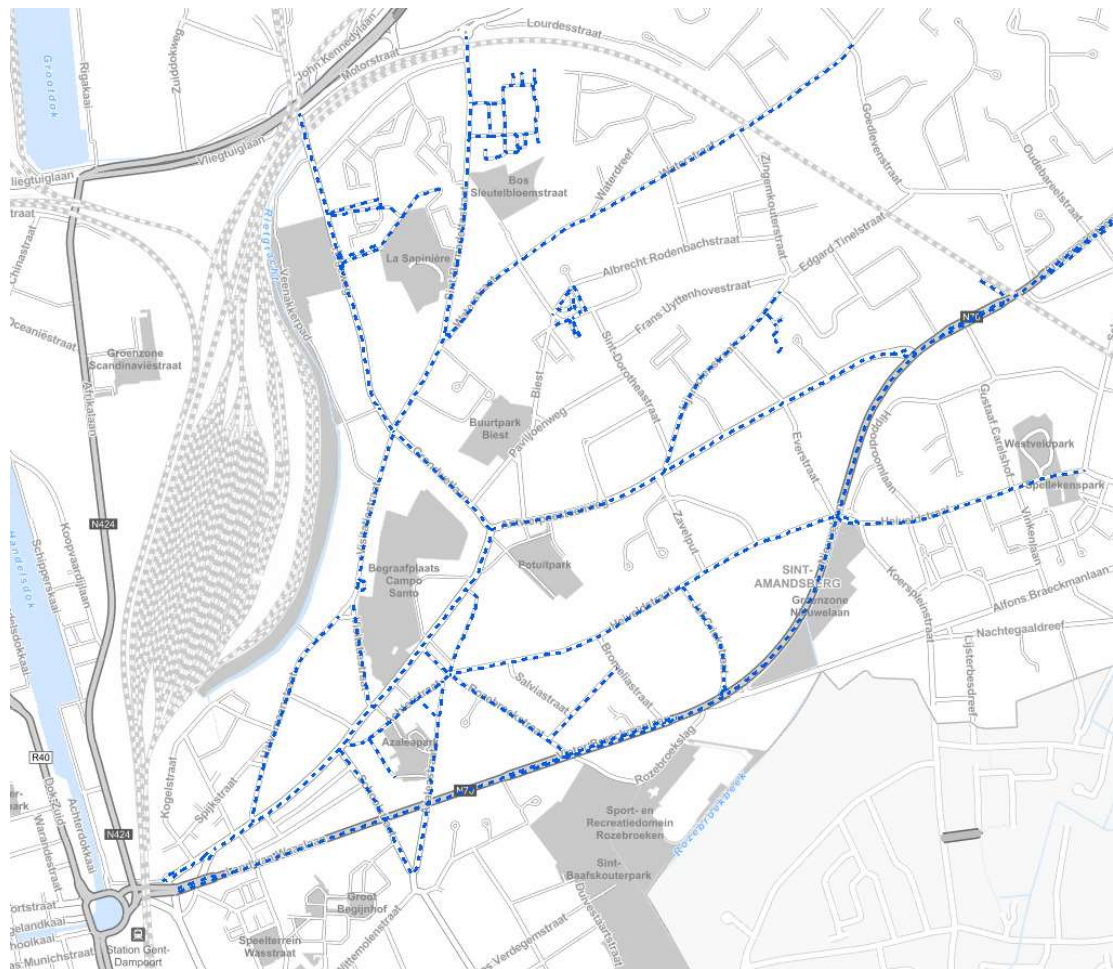


Figuur 52: Overzicht meldingen gemotoriseerd verkeer

Bij weerhouden meldingen betreffende de verkeersdrukke, verkeers(on)veiligheid veroorzaakt door gemotoriseerd verkeer en snelheden werden in totaal 212 straten meegegeven. De volgende straten werden meer dan 10 keer genoemd in de signalen:

- Antwerpsesteenweg
- Schoolstraat
- Heiveldstraat
- Lijnmolenstraat
- Visitatiestraat
- Grondwetlaan
- Hogeweg
- Halvemaanstraat

### 2.2.6.2 Overzicht signalen verkeersveiligheid

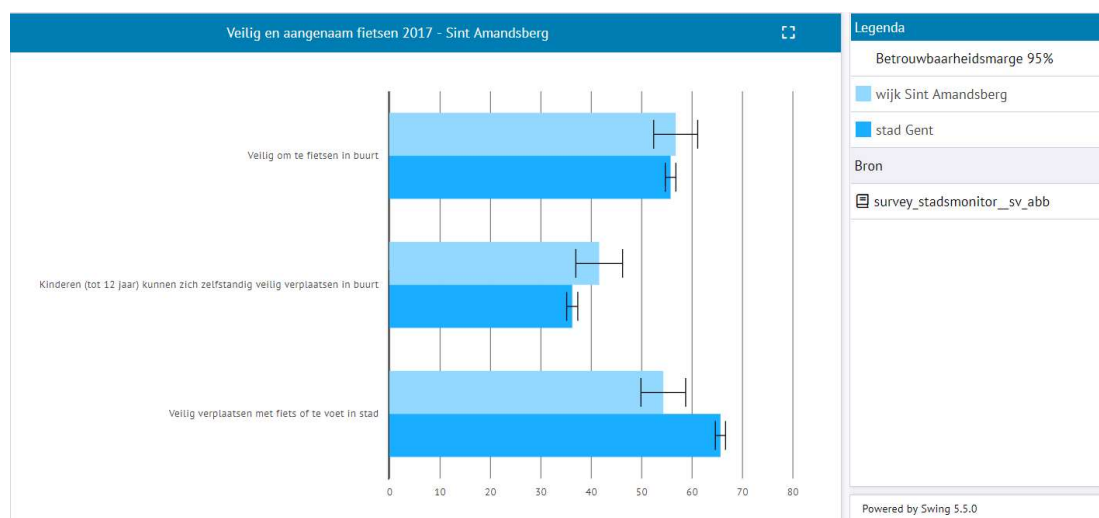


Figuur 53: Overzicht meldingen verkeersveiligheid

Meldingen betreffende verkeers(on)veiligheid focussen zich voornamelijk in volgende straten (straat meer dan 3 keer gemeld)

- Antwerpsesteenweg
- Rozebroekstraat
- Achterstraat
- Halvemaanstraat
- Land van Waaslaan
- Waterstraat

### 2.2.6.3 Verkeersveilige buurt



Figuur 54: Verkeersveilige buurt (Stadsmonitor 2017)

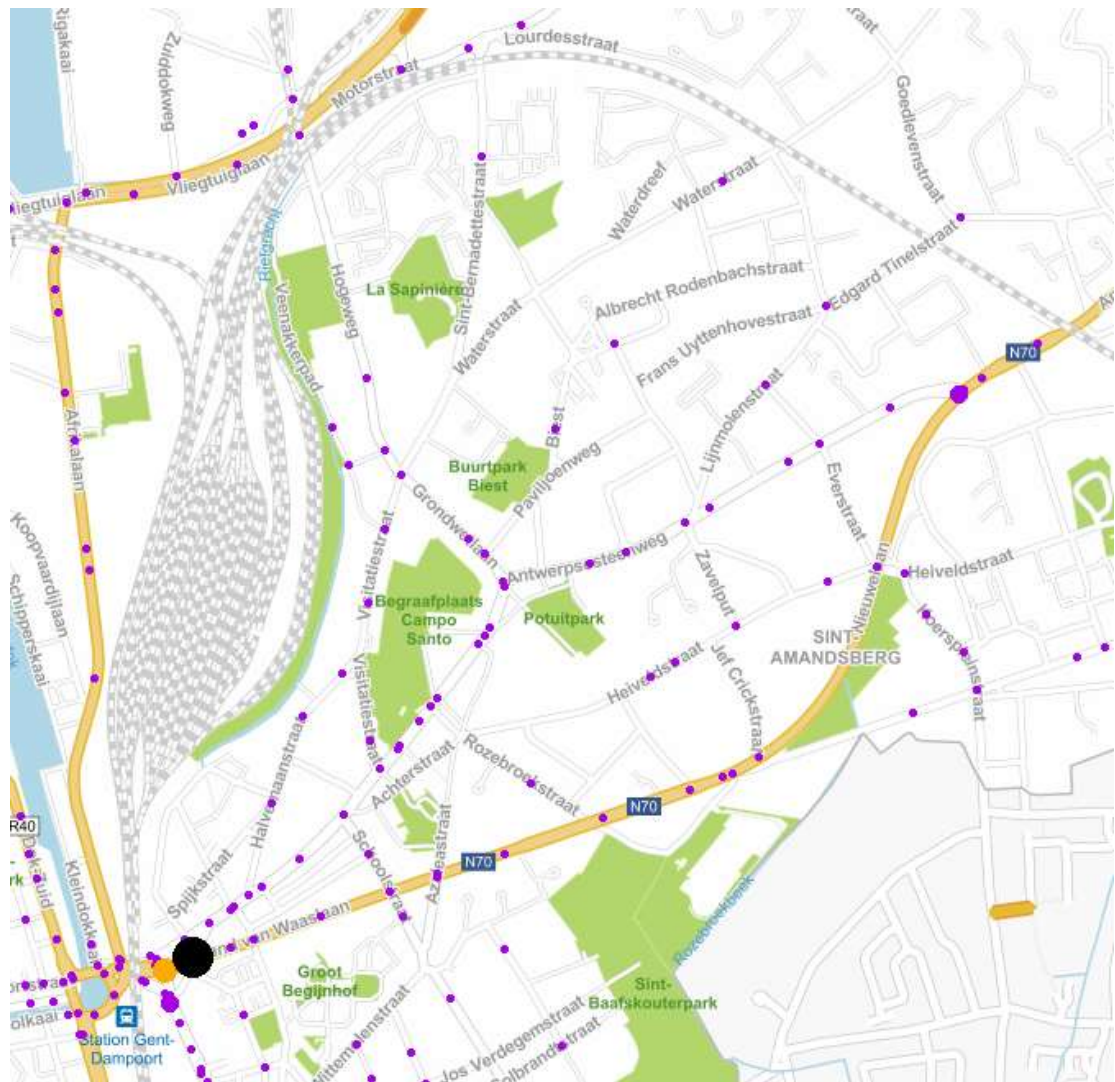
De Stadsmonitor geeft aan dat iets meer dan de helft van de bevraagden het veilig vindt om te fietsen in de buurt. Het aantal bevraagden dat aangeeft dat kinderen zich veilig kunnen verplaatsen ligt een stuk onder de helft, al ligt dit cijfer hoger in Sint-Amandsberg t.o.v. Gent algemeen. Wel vindt men dat men zich in het algemeen in Gent veilig kan verplaatsen met de fiets of te voet.

### 2.2.6.4 Ongevallen algemeen

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

Bijzondere aandachtspunten binnen de projectzone zijn/blijven:

- Dampoort omgeving (Antwerpenplein/Pilorijnstraat)
- N70a - Antwerpsesteenweg (in het bijzonder het kruispunt N70a/N70)
- N70 – Land van Waaslaan/Victor Braeckmanlaan
- Hogeweg/Grondwetlaan

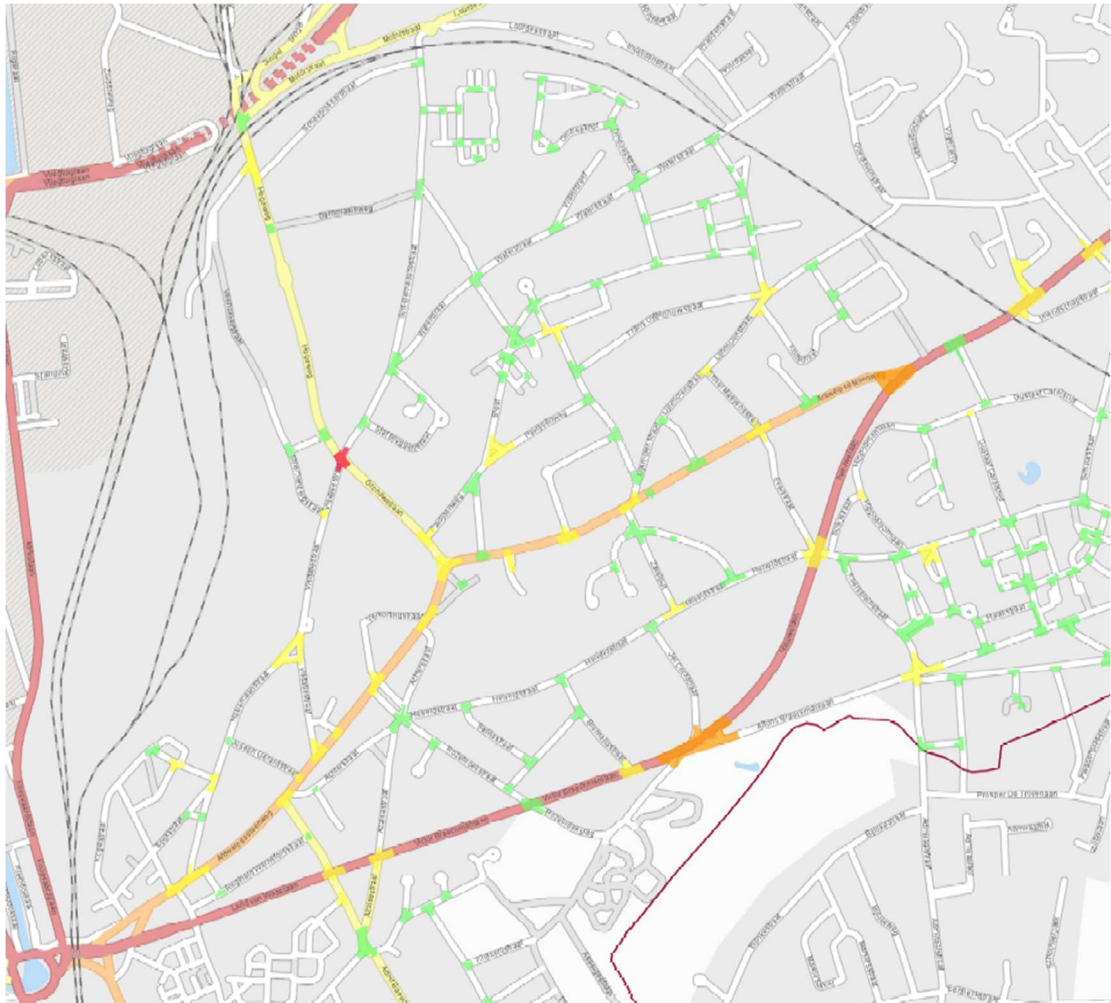


Figuur 55: Ongevallen algemeen 2017-2019 (Data MOW)

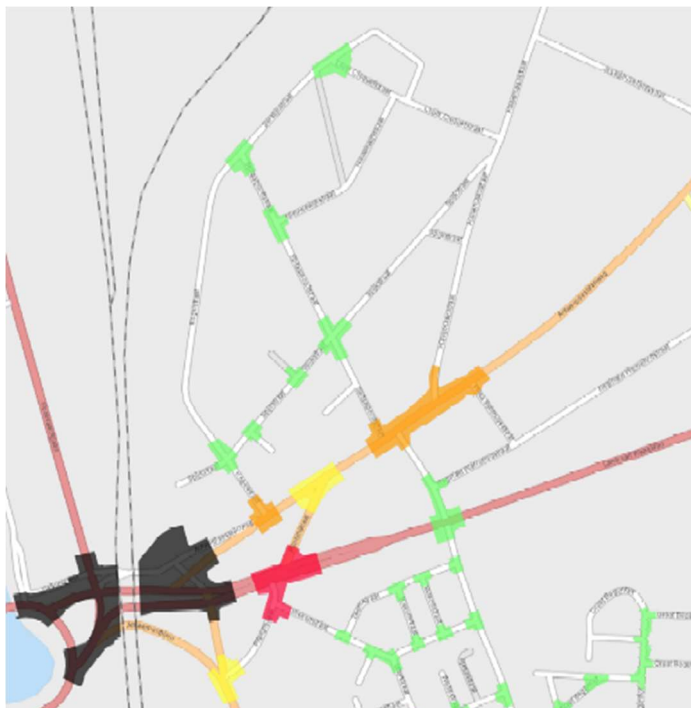
### 2.2.6.5 Ongevallen volgens AVOC score

Als het gaat over de **AVOC-methode** wordt de berekening als volgt gemaakt:  $AVOC\ score = (5 \times \text{aantal doden}) + (3 \times \text{aantal zwaargewonden}) + (1 \times \text{aantal lichtgewonden})$  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 het 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).



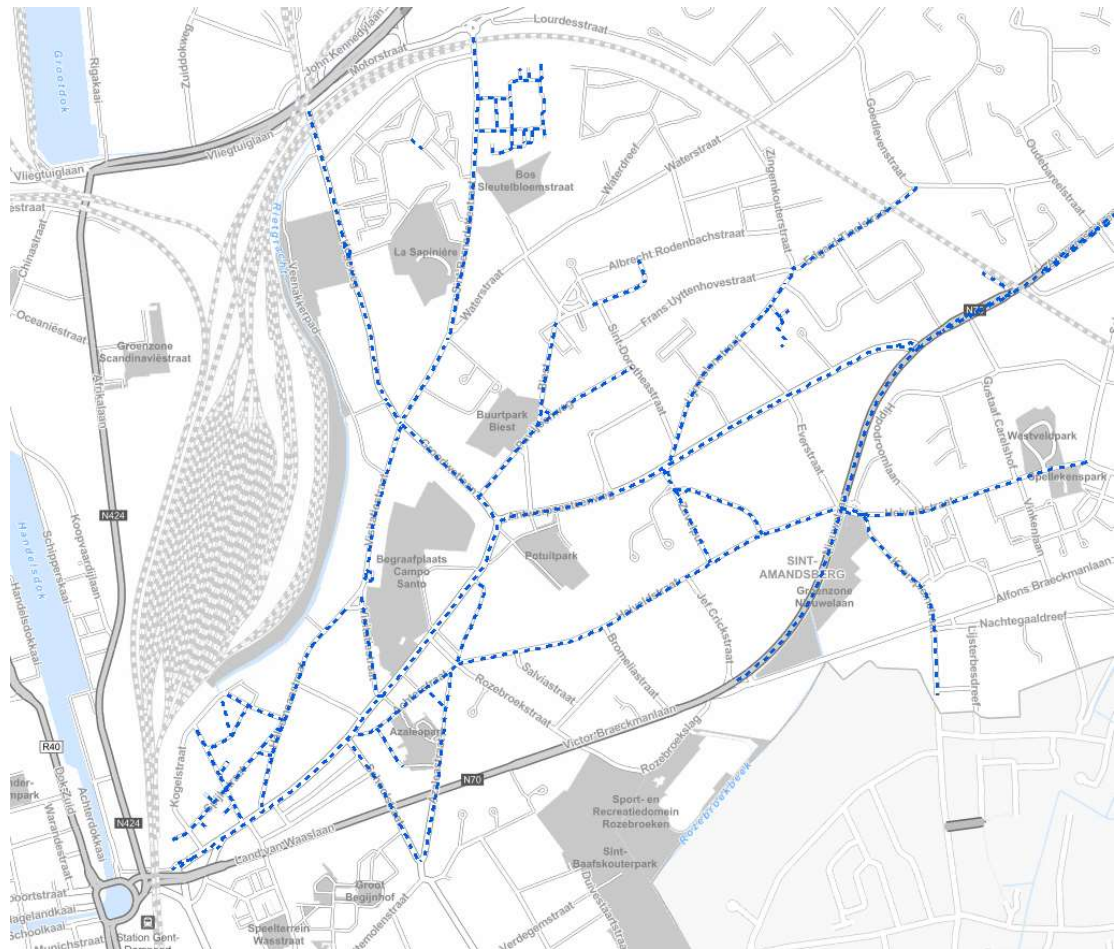


Figuur 56: AVOC kaart Sint-Amandsberg 2019-2021



Figuur 57: AVOC kaart Dampoortwijk (noord) 2019-2021

### 2.2.6.6 Overzicht signalen snelheden



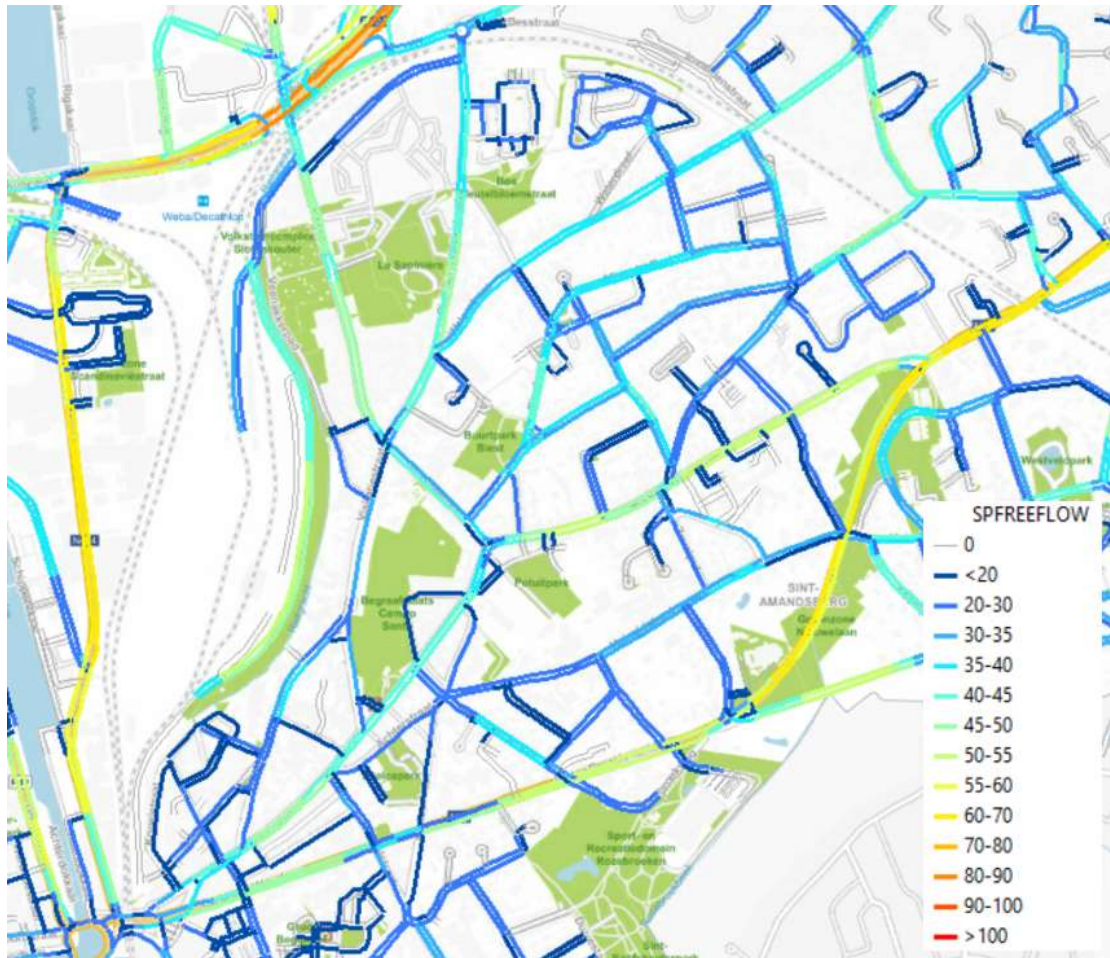
Figuur 58: Overzicht meldingen snelheden

Meldingen betreffende snelheden focussen zich voornamelijk in volgende straten (straat meer dan 3 keer gemeld)

- Antwerpsesteenweg
- Grondwetlaan
- Halvemaanstraat
- Lijnmolenstraat
- Visitatiestraat

### 2.2.6.7 Snelheidsbeeld

Op onderstaande kaart wordt het snelheidsbeeld weergegeven aan de hand van TomTom-data van 2020. De freeflow snelheid kan gemiddeld 5km/u afwijken t.o.v. de effectieve gereden snelheden buiten de spitsen.

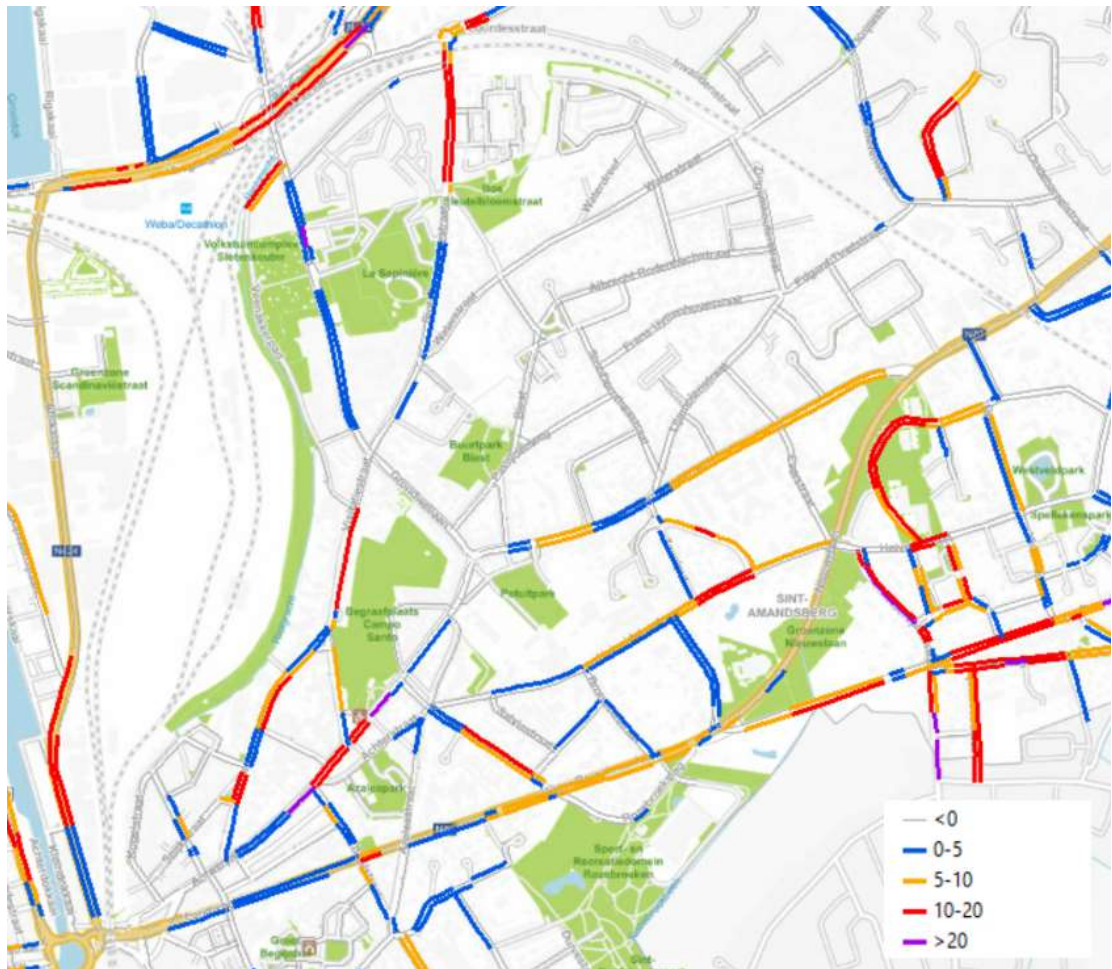


Figuur 59: Snelheidsbeeld a.d.h.v. TomTom data - situatie 2019

Wanneer een vergelijking gemaakt wordt tussen de TomTom freeflow snelheden en het snelheidsregime, stellen we vast **dat er in straten in Sint-Amansberg te snel gereden wordt** met onder andere:

- Sint Bernadettestraat, ter hoogte van de spoorweg
- Halvemaanstraat
- Visitatiestraat
- Heiveldstraat
- Antwerpsesteenweg (thv Campo Santo)
- Quinten Metsijsstraat
- Rozebroekstraat

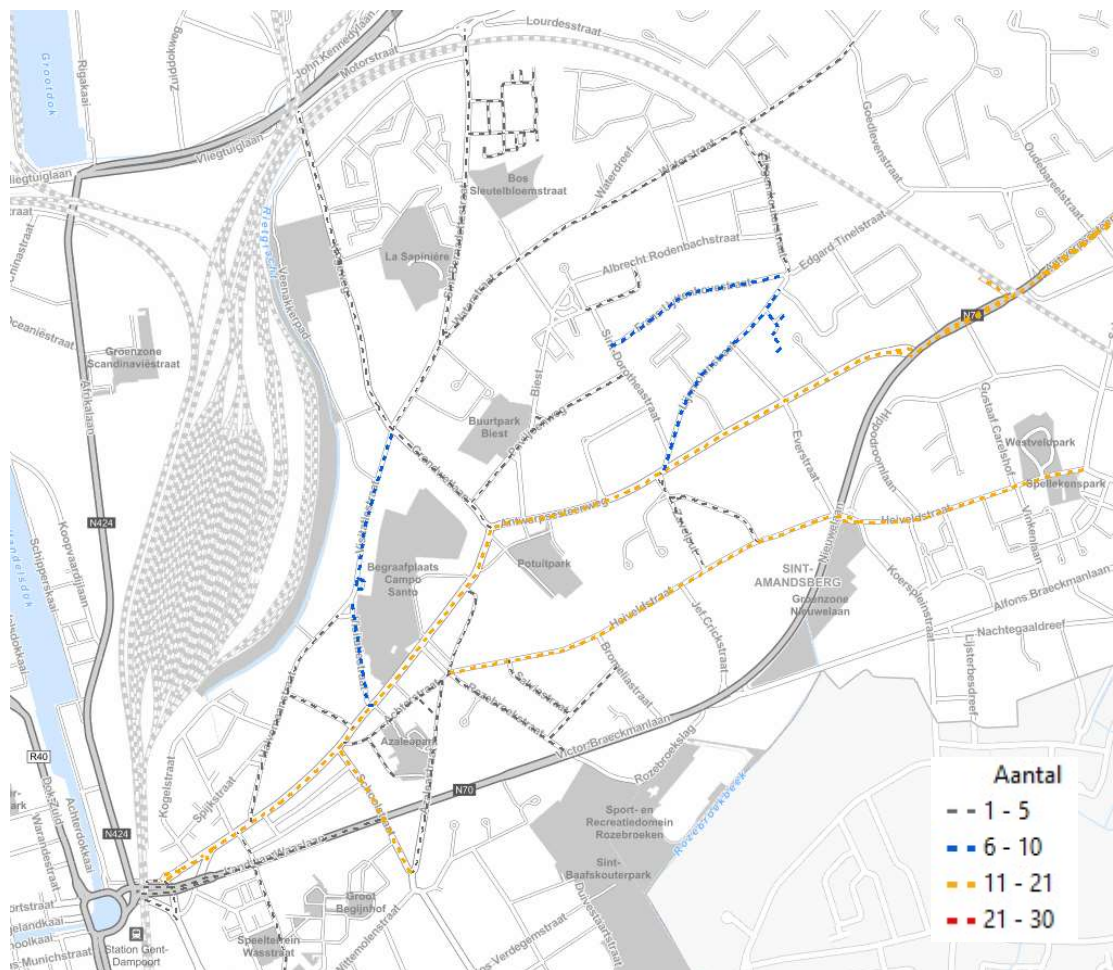




Figuur 60: Verschil TomTom freeflow snelheid – snelheidslimiet - situatie 2019



### 2.2.6.8 Overzicht signalen intensiteiten

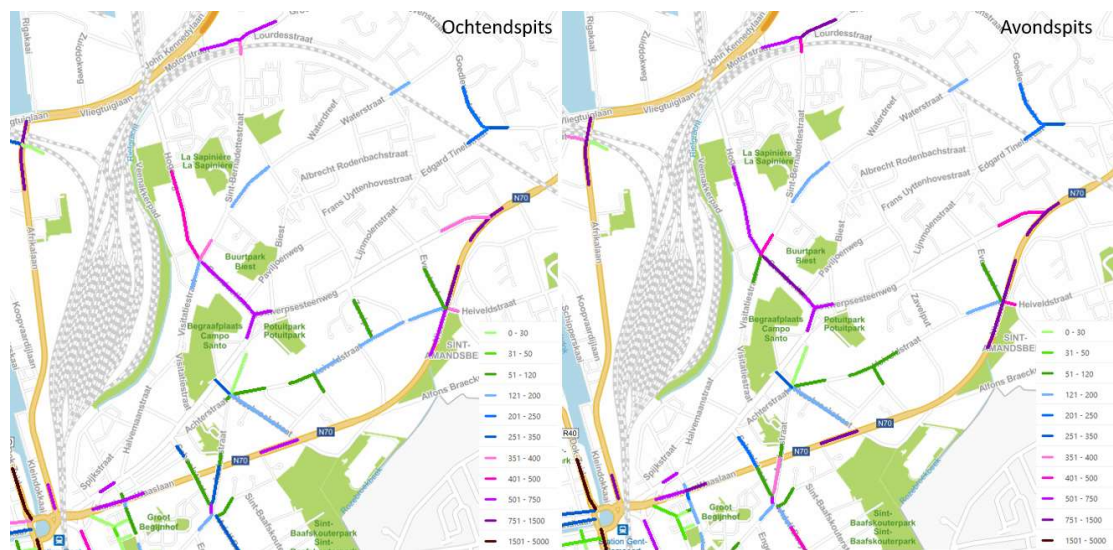


Figuur 61: Overzicht meldingen intensiteiten/verkeersdrukte

Meldingen betreffende verkeersdrukte focussen zich voornamelijk in volgende straten (straat meer dan 10 keer gemeld)

- Schoolstraat
- Antwerpsesteenweg
- Heiveldstraat
- Lijnmolenstraat

### 2.2.6.9 Bestaande Kruispunttellingen gemotoriseerd verkeer



Figuur 62: Intensiteiten gemotoriseerd verkeer (MVT)

Er werden gemotoriseerde voertuigen geteld gedurende de ochtendspits en avondspits op volgende locaties:

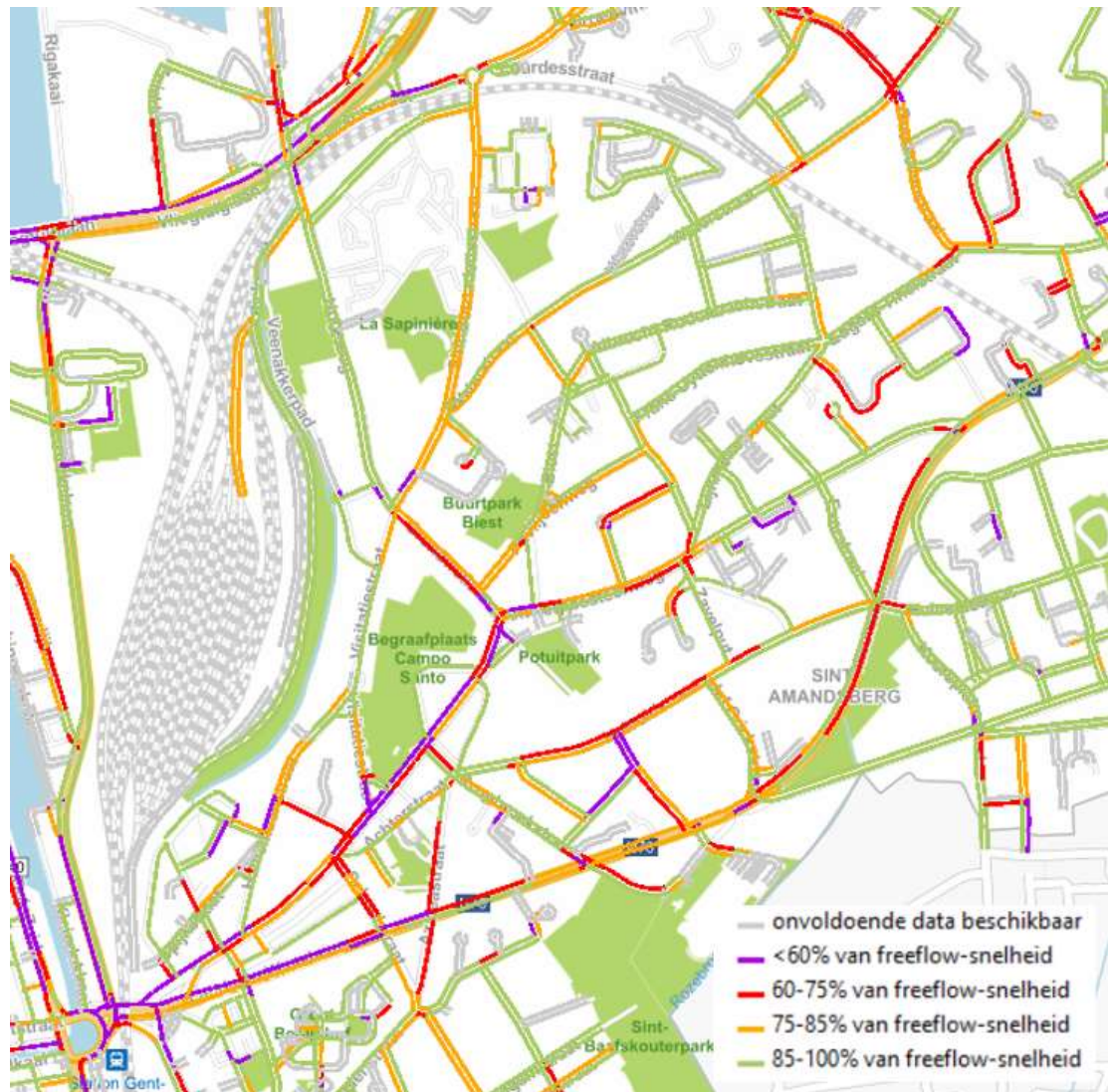
- Antwerpsesteenweg
- Land van Waaslaan – E. van Arenbergstraat
- Schoolstraat
- Azaleastraat
- Bloemistenstraat – Achterstraat – Rozenbroekstraat – Heveldstraat
- Nieuwelaan - Heveldstraat - Everstraat
- Nieuwelaan – Antwerpsesteenweg
- Heveldstraat – Zavelput
- Heveldstraat - Bromeliastraat
- Antwerpsesteenweg - Grondwetlaan
- Sint-Bernadettestraat – Grondwetlaan – Visitatiestraat - Hogeweg Sint-Bernadettestraat – Lourdesstraat – Motorstraat
- Waterstraat
- Edgard Tinelstraat – Goedlevenstraat

De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer zijn het hoogst in volgende straten (meer dan 400 motorvoertuigen):

- Land van Waaslaan
- Nieuwelaan
- Hogeweg
- Grondwetlaan
- Antwerpsesteenweg
- Sint-Bernadettestraat

### 2.2.6.10 Congestieanalyses

Hieronder zijn congesties weergegeven gebaseerd op TomTom datasets van 2020.

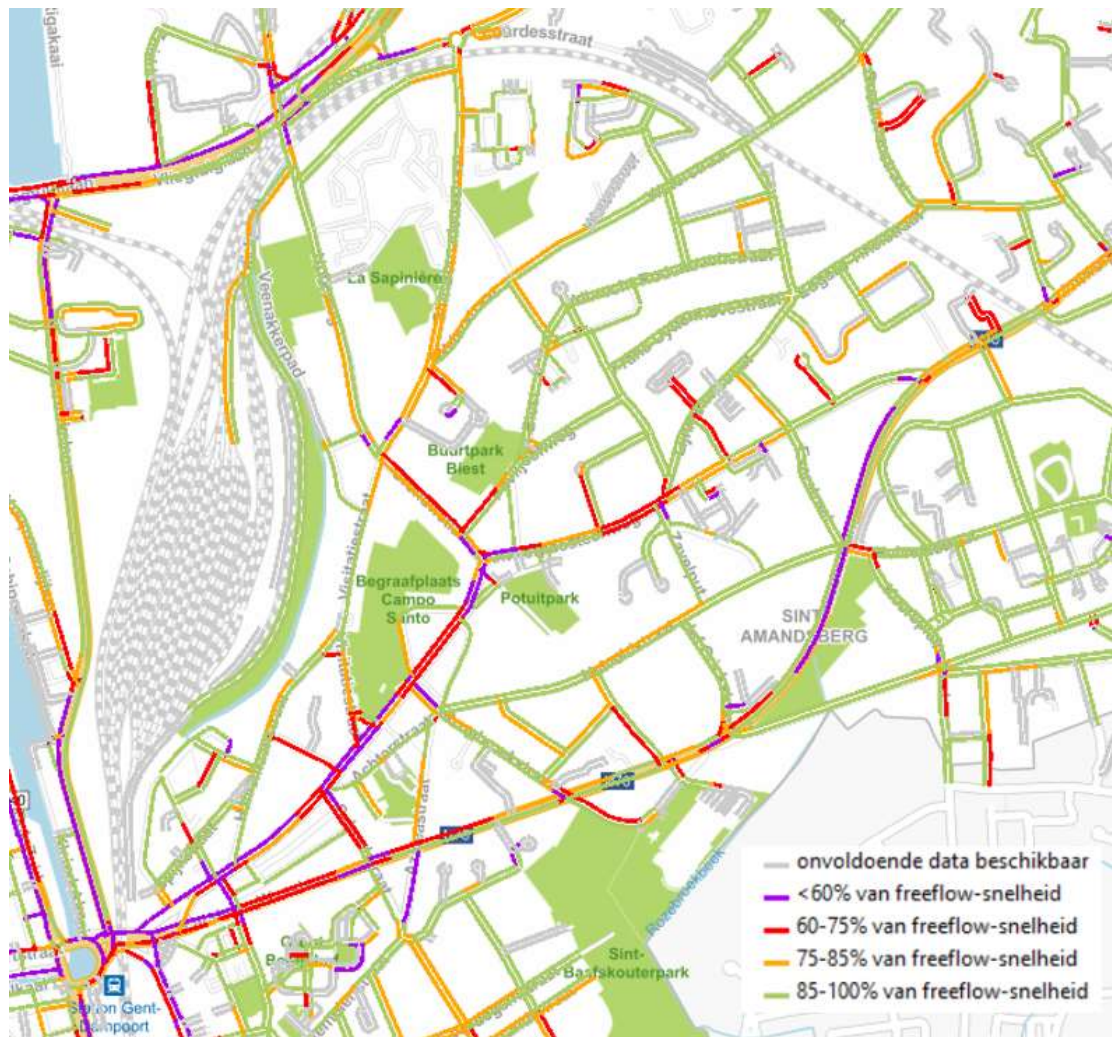


Figuur 63: Congestie OSP

Tijdens de ochtendspits is de congestie het hoogst (rode/paarse segmenten) op deze assen:

- Victor Braeckmanlaan West
- Schoolstraat
- J. Gérardstraat
- Bloemistenstraat
- Antwerpsesteenweg West
- Congestie die zich enkel manifesteert in de ochtendspits in de omgeving en richting van een school, waardoor dit een gevolg kan zijn van het stoppen en afzetten van kinderen: Heiveldstraat, Bromeliastraat, Oscar de Reusestraat
- Vermoedelijk door stationair draaien
  - Kortedreef
  - Esperantostraat
  - Isidoor De Vosstraat



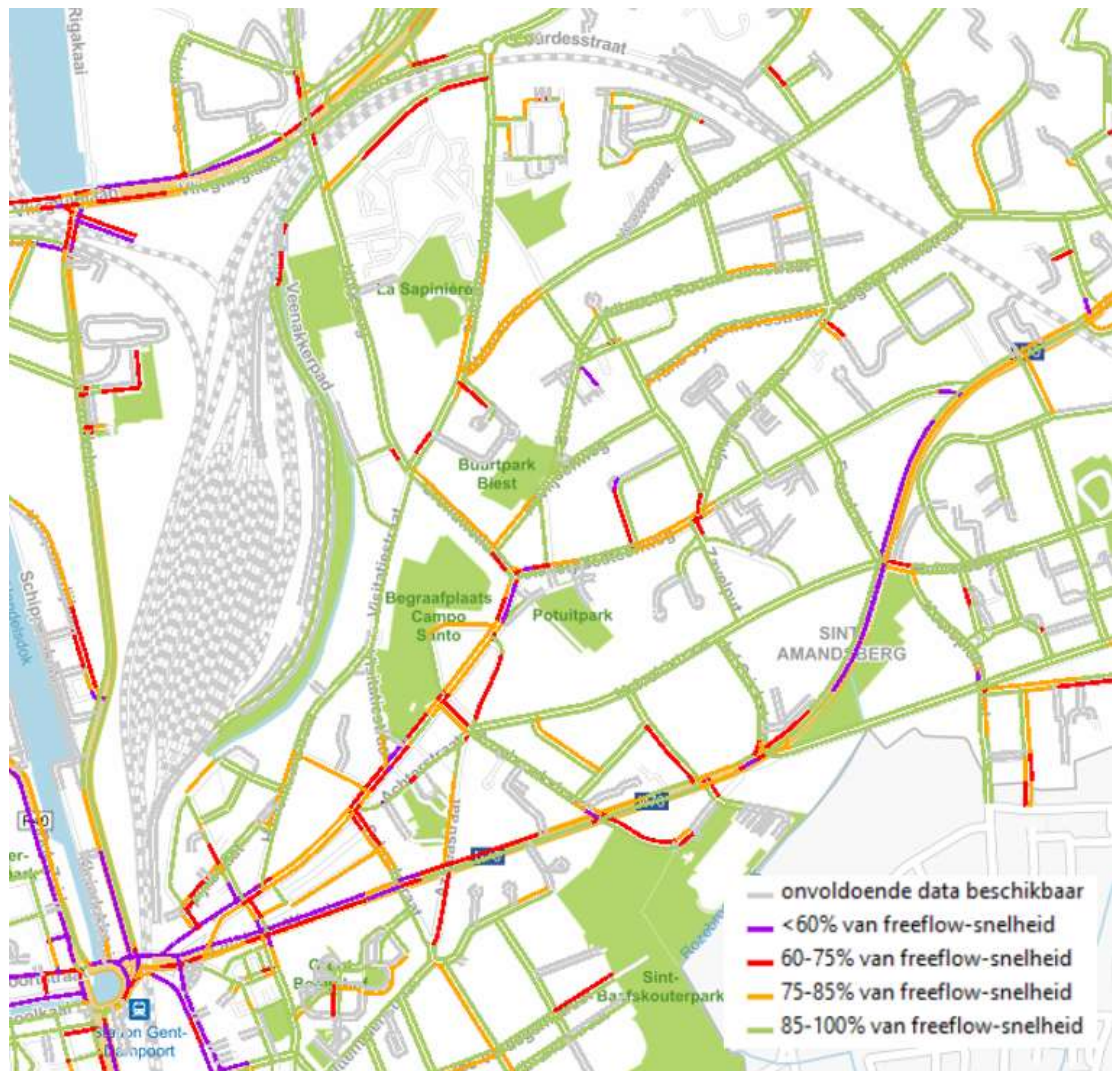


Figuur 64: Congestie ASP

Tijdens de avondspits is de congestie het hoogst (rode/paarse segmenten) op deze assen:

- Victor Braeckmanlaan West
- Bromeliastraat
- Schoolstraat
- J. Gérardstraat
- Bloemistenstraat
- Visitatiestraat
- Antwerpsesteenweg
- Grondwetlaan
- Vermoedelijk door stationair draaien
  - Korte Straatje
  - Georges Wibierdreef
  - Parking Cool blue/Basic-Fit





Figuur 65: Congestie zaterdagmiddag

Op zaterdagmiddag is de congestie het hoogst (rode/paarse segmenten) op deze assen:

- Victor Braeckmanlaan West
- Bromeliastraat
- Schoolstraat
- Engelbert van Arenbergstraat
- Kogelstraat
- Antwerpsesteenweg
- Scheeplosserstraat

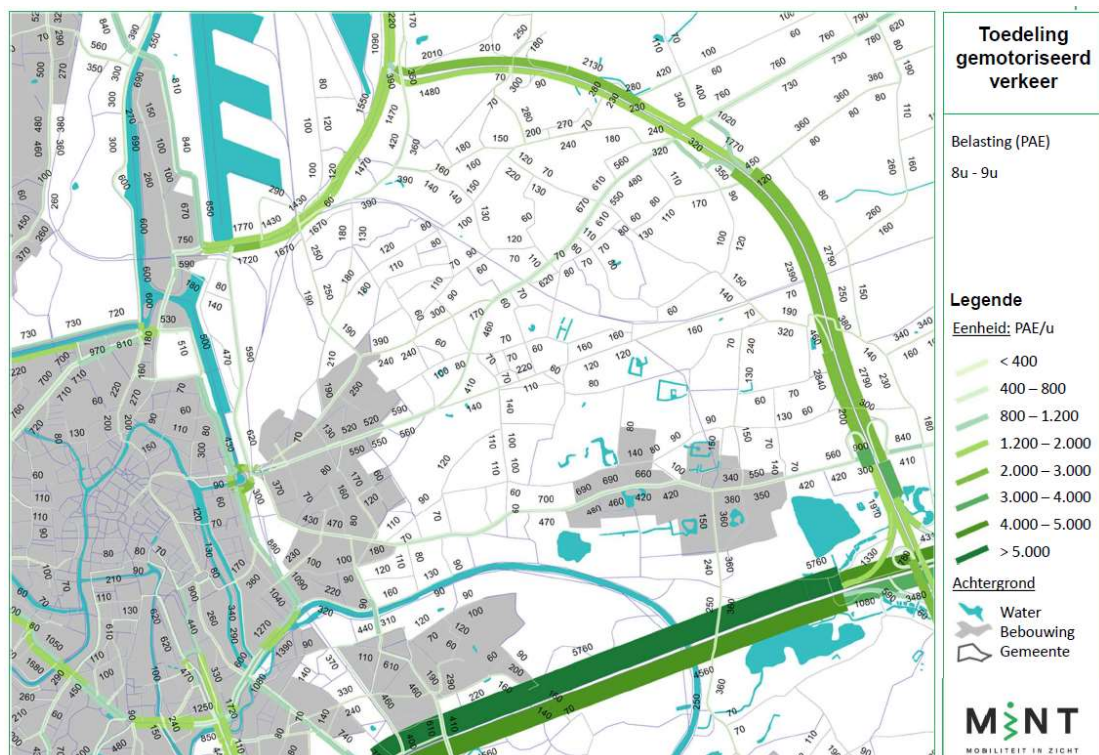
### 2.2.6.11 Verkeersmodel

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

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

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

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 66: Toedeling pae/u OSP RVM Gent





Figuur 67: Toedeling pae/u ASP RVM Gent



Figuur 68: SLA Hogeweg OSP RVM Gent



Figuur 69: SLA Hogeweg ASP RVM Gent

Volgens het RVM Gent fungeert de Hogeweg voornamelijk als ontsluitingsweg van Sint-Amandsberg en Oude Bareel.



Figuur 70: SLA Sint-Bernadettestraat OSP RVM Gent





Figuur 71: SLA Sint-Bernadettestraat ASP RVM Gent

Het verkeer in de Sint-Bernadettestraat komt voornamelijk van en naar Oostakker en vervolgt zijn weg via Dampoort of Adolf Baeyenstraat/Gentbruggebrug.



Figuur 72: SLA Lijnmolenstraat OSP RVM Gent



Figuur 73: SLA Lijnmolenstraat ASP RVM Gent

Het verkeer in de Lijnmolenstraat komt en gaat vooral richting Oostakker (Gentstraat, Krijtekerkweg) en gaat en komt vanuit Destelbergen (via Everstraat) en deels ook via Dampoort.



Figuur 74: SLA N70a - Antwerpsesteenweg (kant Nieuwelaan) OSP RVM Gent





Figuur 75: SLA N70a - Antwerpsesteenweg (kant Nieuwelaan) ASP RVM Gent

Het verkeer dat op de Antwerpsesteenweg passeert rijdt naar of komt voornamelijk van de N70 (en R4) en heeft deels bestemming of herkomst van/naar Sint-Amandsberg. Een ander deel vervolgt zijn weg via de Hogeweg van/naar de Port Arthurlaan.



Figuur 76: SLA Heiveldstraat (OSP) RVM Gent





Figuur 77: SLA Heiveldstraat ASP

Het verkeer via Heiveldstraat heeft herkomst of bestemming Heiveldstraat.



Figuur 78: SLA N70 - Antwerpsesteenweg (tussen Pilorijnstraat en Spitaalpoortstraat) OSP RVM Gent

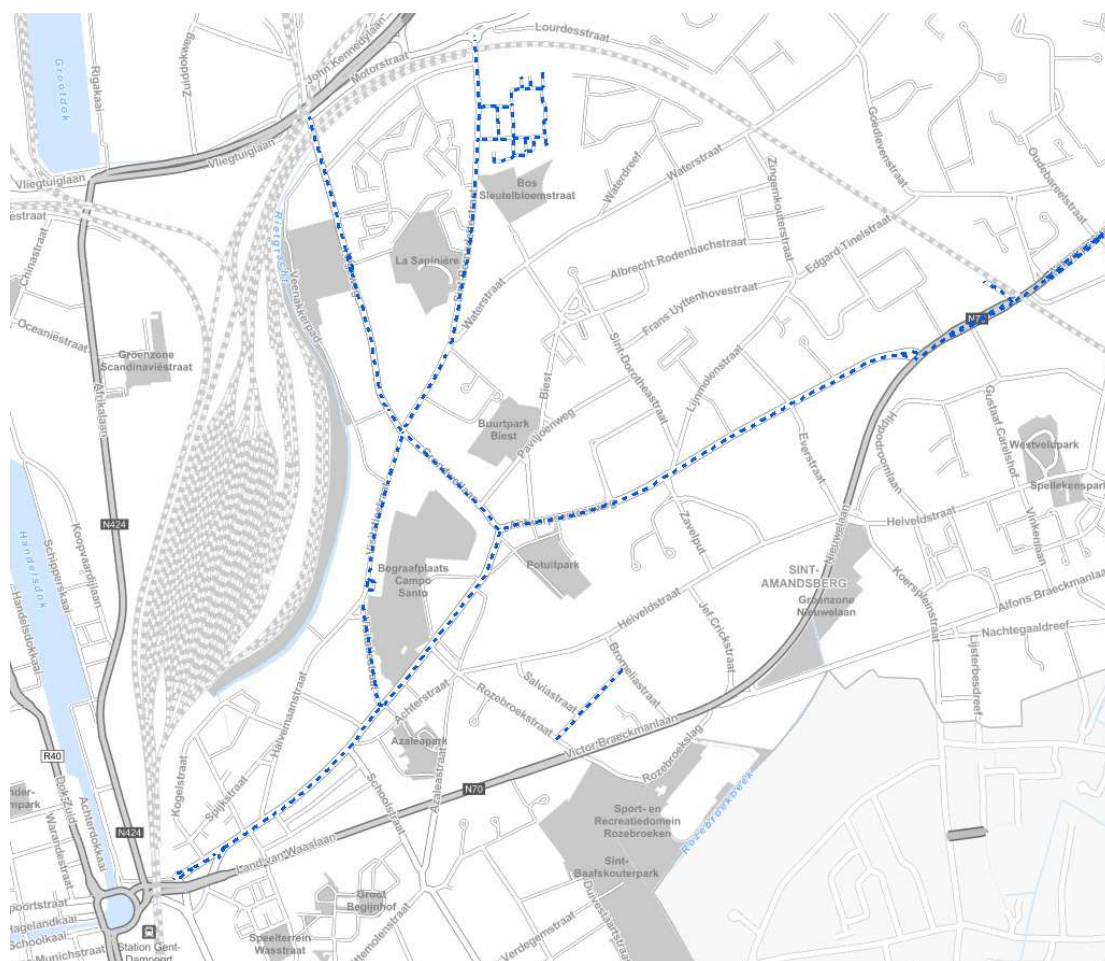


Figuur 79: SLA - N70a - Antwerpsesteenweg (tussen Pilorijnstraat en Spitaalpoortstraat) ASP RVM Gent

Het verkeer op de Antwerpsesteenweg ter hoogte van Dampoort heeft voornamelijk bestemming of herkomst Sint-Amandsberg, deels heeft bestemming of herkomst Oostakker.

## 2.2.6.12

### Overzicht signalen vrachtverkeer



Figuur 80: Overzicht meldingen vrachtverkeer

Meldingen betreffende vrachtverkeer focussen zich in volgende straten:

- Grondwetlaan
- Hogeweg
- Antwerpsesteenweg
- Sint-Bernadettestraat
- Visitatiestraat
- Oscar De Reusestraat



### 2.2.6.13

### Vrachtdrukkaart



Figuur 81: Intensiteiten vracht OSP



Figuur 82: Intensiteiten vracht ASP

Uit bovenstaande tellingen kan worden opgemaakt dat er zowel in de ochtend- als in de avondspits enkele vrachtvoertuigen op de wegen tussen de Antwerpsesteenweg en de Victor Braeckmanlaan rijden, alsook op de kruisingen van de Grondwetlaan en Hogeweg.

Wanneer we de gegevens uit de 'On Board Unit' (OBU), geïnstalleerd in vrachtwagens >3,5ton in het kader van kilometerheffing, bekijken, kunnen we het volgende afleiden:

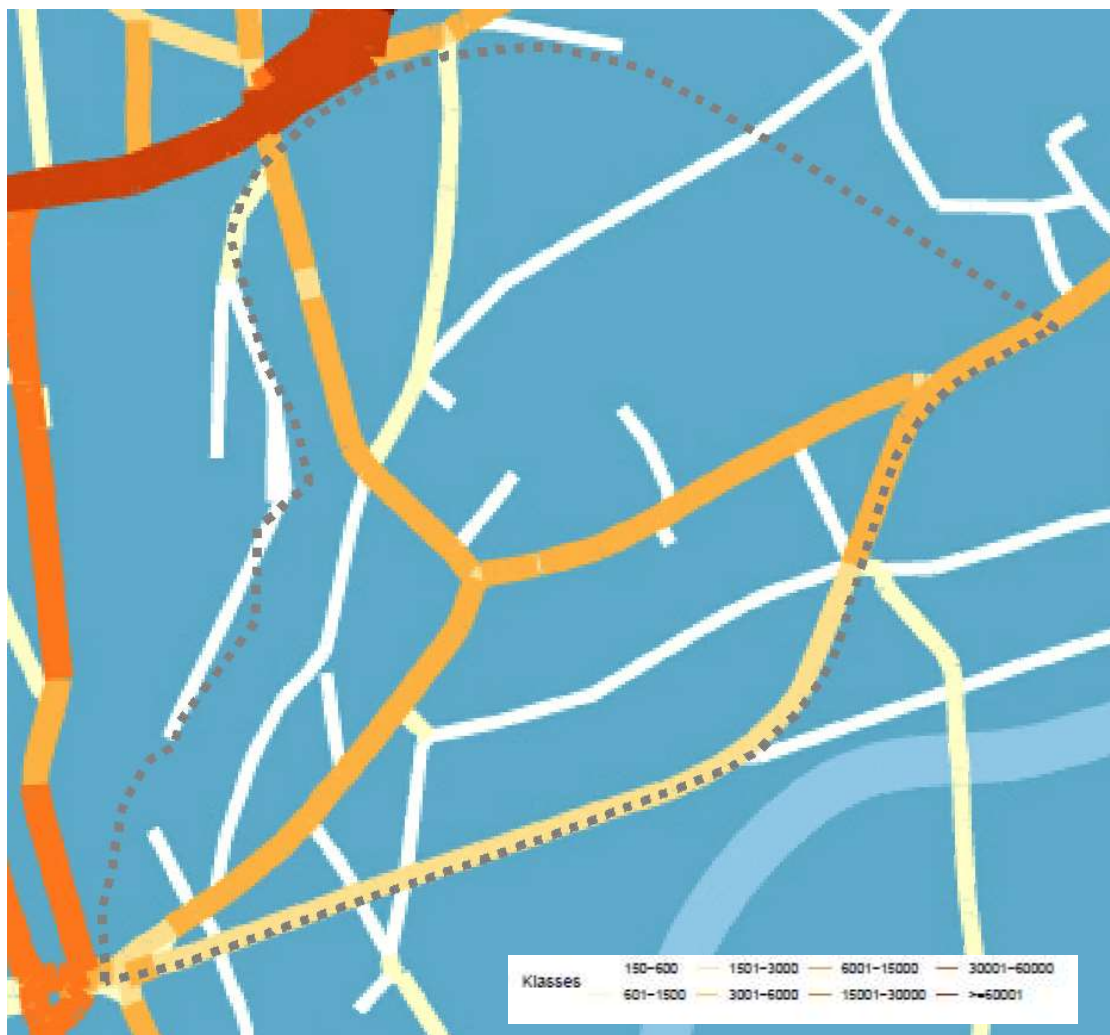
De zwaarste vrachtstromen binnen het wijkmobiliteitsstromen zijn op de assen

- N70a Antwerpsesteenweg
- Hogeweg-Grondwetlaan
- Land van Waaslaan - Victor Braeckmanlaan.

En in beperkte mate in volgende straten

- Bernadettestraat
- Bloemistenstraat

De gegevens zijn aangeleverd door MOW en geven vrachtintensiteiten weer in de maand oktober 2020.

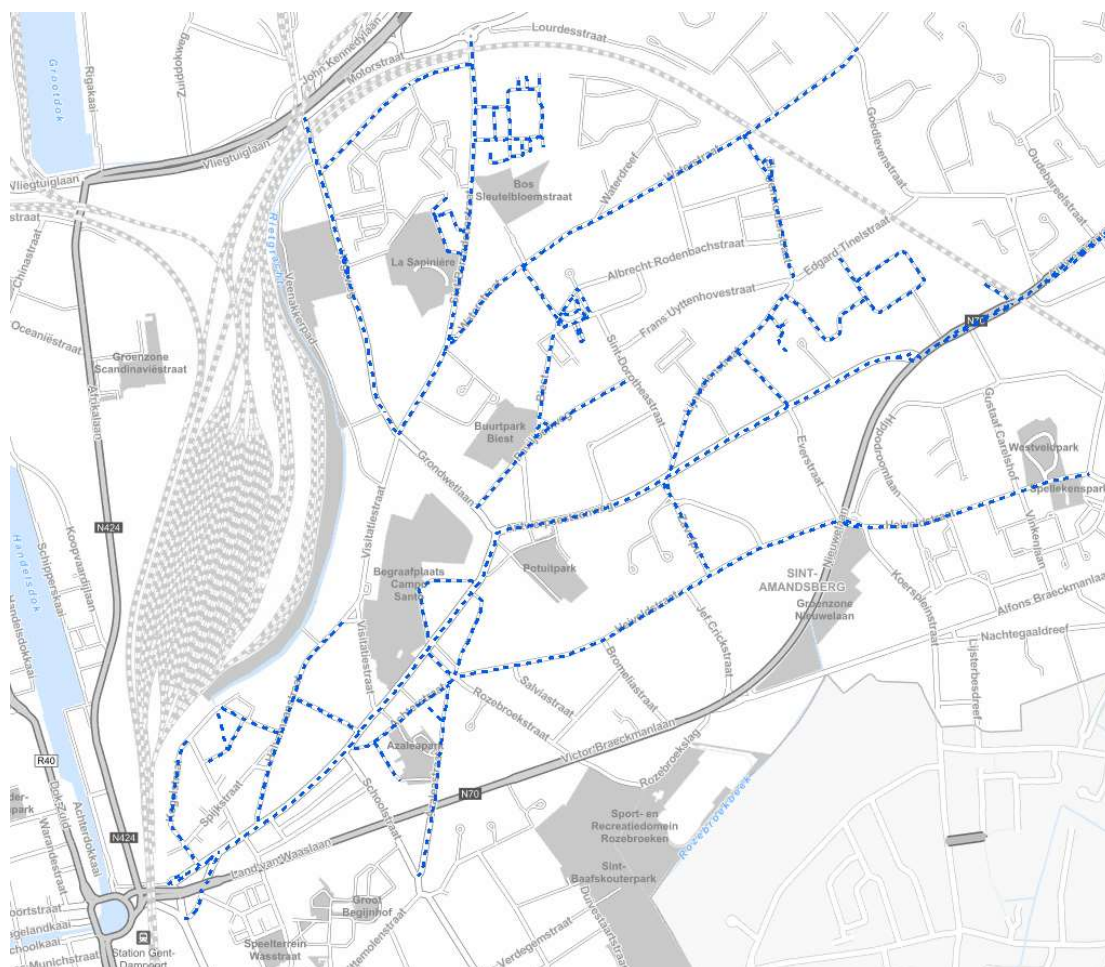


Figuur 83: Vrachtstromen OBU (bron: MOW)



## 2.2.7 Parkeren

### 2.2.7.1 Overzicht signalen PARKEREN



Figuur 84: signalen parkeren

Bij weerhouden meldingen betreffende parkeren werden in totaal 44 straten meegegeven. De volgende straten werden meer dan 3 keer genoemd in de signalen:

- Antwerpsesteenweg
- Halvemaanstraat
- Lijnmolenstraat
- Paviljoenweg



### 2.2.7.2 Autoparkeren

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

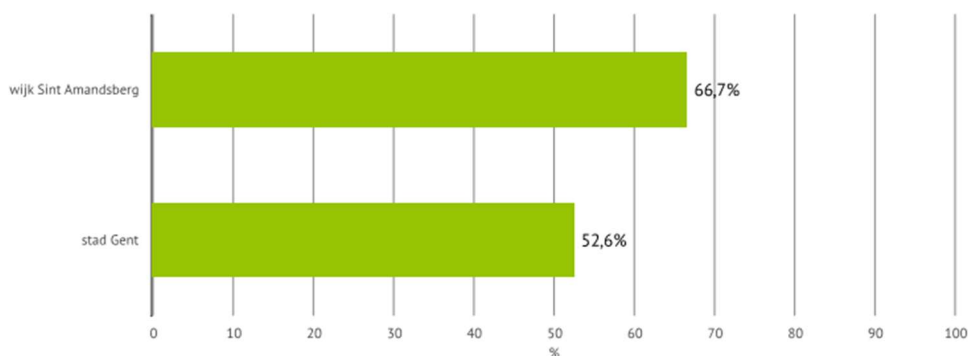
Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	186	57,4	238	37,1	444	64,2	140	26,7	1.008	46,2
In een privé garage of op privaat terrein	127	39,3	395	61,4	221	32,0	375	71,6	1.118	51,3
In een publieke parkeergarage	11	3,3	7	1,0	15	2,2	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
<b>Totaal</b>	<b>324</b>	<b>100,0</b>	<b>642</b>	<b>100,0</b>	<b>691</b>	<b>100,0</b>	<b>524</b>	<b>100,0</b>	<b>2.182</b>	<b>100,0</b>
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 85: Autoparkeren (Mobiliteitsonderzoek 2018)

In Gent Noordoost wordt de meerderheid van de wagens in een privé garage of op privaat terrein geplaatst (61,4%). Daarnaast parkeren ook 37,1% op straat.

### 2.2.7.3 Voldoende parkeerplaatsen voor bewoners in de buurt



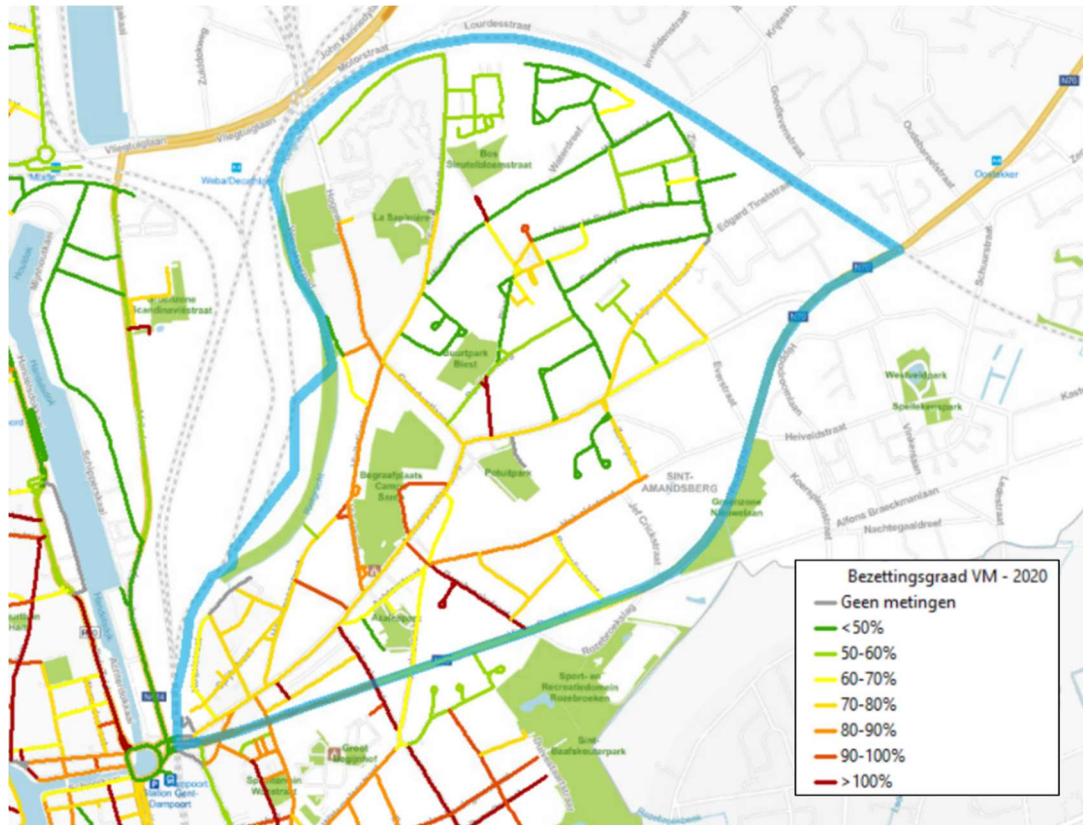
Figuur 86: Voldoende parkeerplaatsen (Stadsmonitor 2017)

### 2.2.7.4 Parkeerbezetting

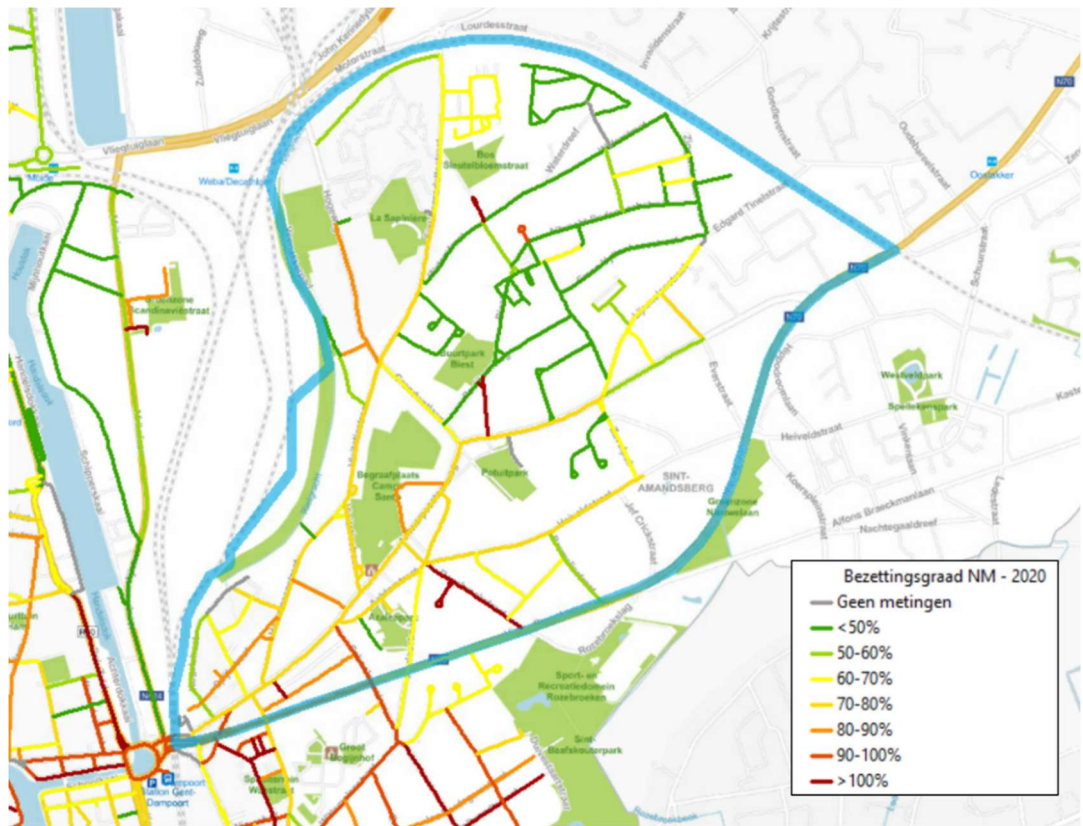
De meest actuele cijfers voor grotere gebieden komen uit het scanonderzoek van 2020. Deze cijfers zijn ook publiek raadpleegbaar.

Er werd gemeten op 3 dagdelen, voor de omgeving van Sint-Amandsberg was dit ergens op een maandag in de periode van 30-11-2020 tot en met vrijdag 04-12-2020:

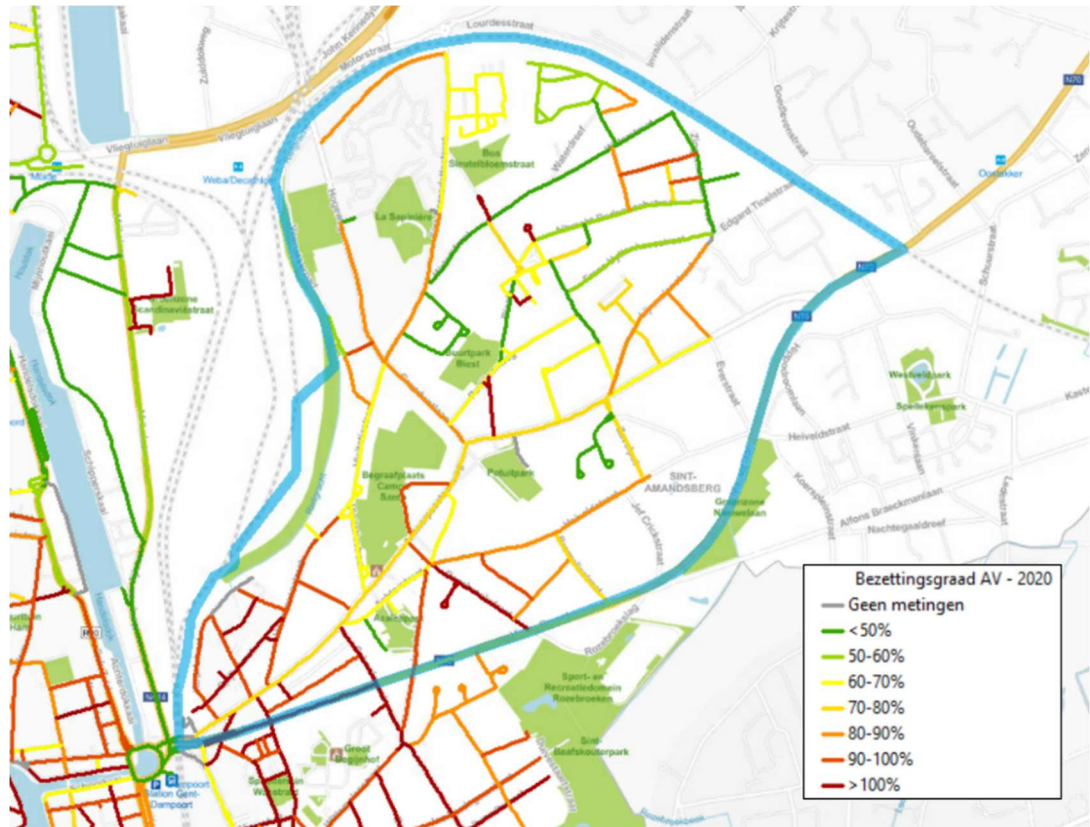
- Voormiddag: 9u-12u
- Namiddag: 12u30-15u30
- Avond: 19u-22u



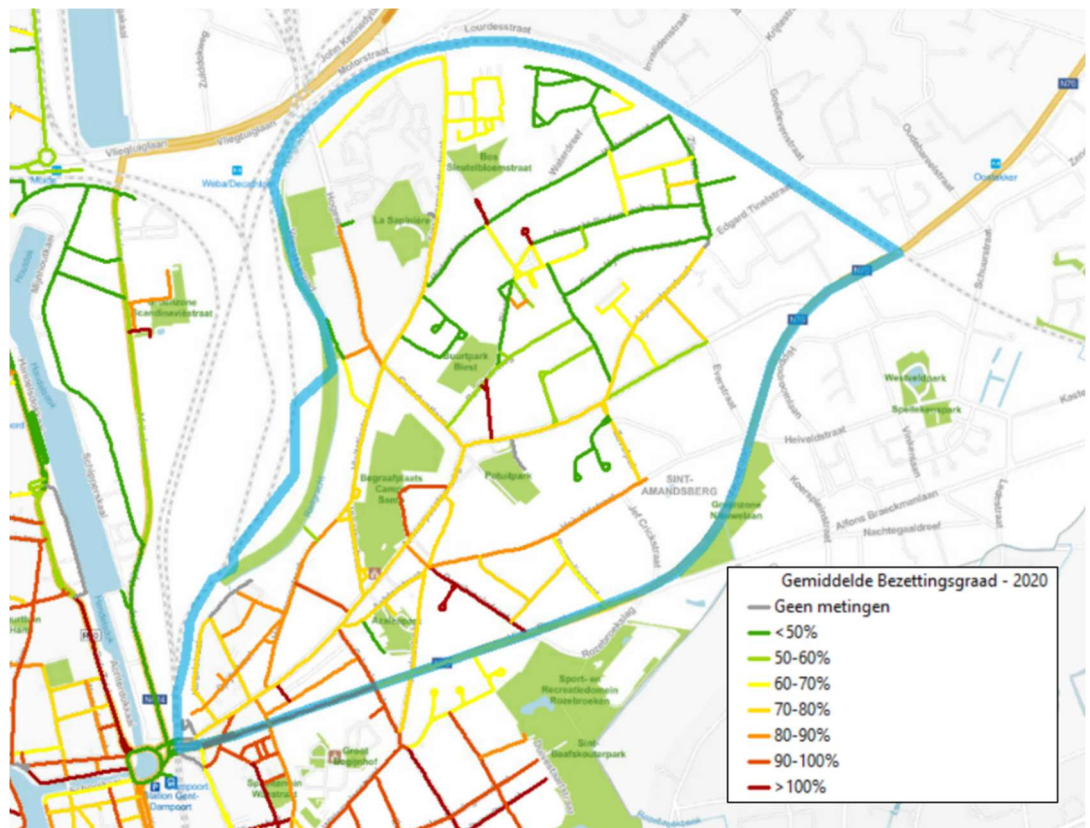
Figuur 87: Parkeerbezetting binnen huidige parkeerregime – voormiddag (data parkeeronderzoek 2020)



Figuur 88: Parkeerbezetting binnen huidige parkeerregime – namiddag (data parkeeronderzoek 2020)



Figuur 89: Parkeerbezetting binnen huidige parkeerregime – avond (data parkeeronderzoek 2020)



Figuur 90: Parkeerbezetting binnen huidige parkeerregime – gemiddelde van drie dagdelen (data parkeeronderzoek 2020)



Uit deze figuren is af te leiden dat in de voormiddag de parkeerbezetting binnen de projectzone het hoogste is in Hogeweg, Visitatiestraat, Heiveldstraat, Rozebroekstraat en verschillende zijstraten van Antwerpsesteenweg (o.a. August Geerstraat, Verkortingsstraat, J. Gérardstraat, Bloemistenstraat en Schoolstraat).

In de namiddag is het beeld gelijkaardig al daalt de parkeerbezetting wel in enkele straten (o.a. Heiveldstraat, Visitatiestraat, Bloemistenstraat). Verschillende straten rondom Dampoortstation kennen dan net weer een hogere parkeerbezetting (o.a. Spijkstraat, R. Warnefordstraat).

De parkeerbezetting in de avond is merkkelijk hoger in quasi de volledige wijk. Ook enkele straten ver buiten de betalende zone die overdag een lage tot zeer lage parkeerbezetting hebben, hebben 's avonds een parkeerbezetting die vrij hoog wordt (o.a. Hugo Verriestraat, Frans Gevaertstraat, Scheeplosserstraat, Regine Beerstraat). Al blijven er rondom deze straten nog veel straten waar de parkeerbezetting wel eerder laag blijft.

## 2.2.8 Knelpunten hulp- en nutsdiensten

### 2.2.8.1 Brandweer

Brandweer gaat ervan uit dat 'knips' met ANPR-camera's zullen verwezenlijkt worden (zoals in de binnenstad). Bij wijziging van rijrichtingen moet er rekening gehouden worden met de mogelijkheden i.v.m. bochtstralen van de brandweervoertuigen.

#### Belangrijke verkeersassen

- Antwerpsesteenweg
- Grondwetlaan – Hogeweg
- Sint-Bernadettestraat
- Waterstraat
- Lijnmolenstraat – Edgar Tinelstraat

#### Belangrijke risico's

- Antwerpsesteenweg 776, WZC Het Heiveld
- Heiveldstraat 117, Sint-Janscollege
- Jef Crickstraat 61, GO! Atheneum & CVO
- Joseph Gérardstraat 16 / Visitatiestraat 3-5, BS Sint-Janscollege
- Joseph Gérardstraat 18, Arteveldehogeschool
- Scheeplosserstraat 130, Watertoren
- Schoolstraat 27-29, BS De Toverberg en peupertuin Duimelotje
- Sint-Bernadettestraat 249, Edugo Sint-Bernadette
- Sint-Bernadettestraat 258, Freneitschool Het Tandwiel
- Sint-Bernadettestraat, Sociale woonwijk
- Veenakkerstraat 1, Vormingsstation Gent Zeehaven

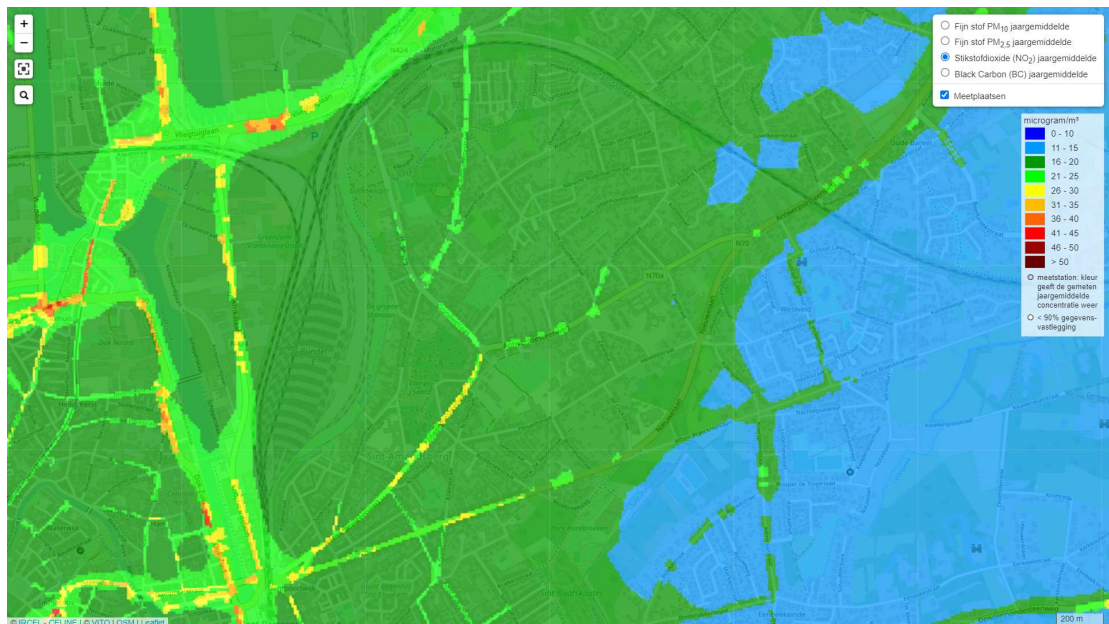
#### Zones met beperkte bereikbaarheid

- Serafijnstraat 30-36: enkel bereikbaar komende van de Louis Cloquetstraat
- Spitaalpoortstraat vanaf Kogelstraat -> Spijkstraat naar Halvemaanstraat: parkeerverbod in Spijkstraat nodig
- Sint-Bernadettestraat sociale woonwijk: smalle straten waar vaak moeilijke doorgang is door geparkeerde voertuigen, indien hier rijrichtingen wijzigen moeten er eerst testritten gebeuren
- Waterdreef enkel bereikbaar vanaf Waterstraat komende vanaf Sint-Bernadettestraat door scherpe bocht
- Bocht Ombeekhof straatsegment huisnummers 13 tem 35 – Ombeekhof straatsegment huisnummers 32 tem 62 niet mogelijk in beide richtingen door scherpe bocht
- Daniël Mareskastraat via Biest enkel bereikbaar komende vanaf Ferdinand Snellaertplein door scherpe bocht in smalle straat in andere richting
- Zingemkouterstraat huisnummers 88 en 92 enkel bereikbaar komende vanaf Edgar Tinelstraat door scherpe bocht
- Bocht Heiveldstraat -> Achterstraat richting Sterrestraat en omgekeerd niet mogelijk door boom een paaltjes op voetpaduitstulpingen
- Bocht Achterstraat vanaf Slokkeboomstraat -> Azaleastraat en omgekeerd niet mogelijk wegens parkeerhaken op voetpaduitstulping

## 2.2.9 Luchtkwaliteit

Willen we de invloed van het verkeer op de Gentse luchtkwaliteit in kaart brengen, dan meten we dikwijls de concentratie **stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)** in de lucht. 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 totale NO<sub>2</sub>-uitstoot in de Gentse agglomeratie afkomstig van het verkeer, waarvan 80% wegverkeer, 4% scheepvaart en 1% spoorwegen. In Gent-centrum is het verkeer verantwoordelijk voor 51% van de totale NO<sub>2</sub>-uitstoot, waarvan 47% wegverkeer, 3% scheepvaart en 1% spoorwegen. Het **wegverkeer** is dus de **grootste bron van NO<sub>2</sub> in de stad**. Vooral dieselveertuigen stoten veel NO<sub>2</sub> uit. In de Gentse Kanaalzone ligt dat anders: daar is industrie de belangrijkste bijdrager van stikstofemissies (75%).



Figuur 91: De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide in 2020 in Sint-Amandsberg (VMM)

De Europese Unie legt op dat de gemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> in de omgevingslucht per jaar niet hoger mag zijn dan 40 microgram per kubieke meter (µg/m<sup>3</sup>). Op Vlaams niveau (“Vlaams Luchtplan 2030”) wordt **20 µg/m<sup>3</sup> gehanteerd als streefwaarde** voor verkeersgerelateerde gezondheidseffecten ter hoogte van bewoning. De Wereldgezondheidsorganisatie (WGO) adviseert 10 µg/m<sup>3</sup> als jaargemiddelde grenswaarde vanuit gezondheidsoogpunt. In wat volgt hanteren we de Vlaamse streefwaarde van 20 µg/m<sup>3</sup>.



Figuur 88 toont de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) in 2020<sup>6</sup>. In het grootste deel van het projectgebied bedroeg de NO<sub>2</sub>-concentratie in 2020 16 tot 20 µg/m<sup>3</sup> en werd de Vlaamse streefwaarde gerespecteerd.

De streefwaarde van 20 µg/m<sup>3</sup> werd overschreden in volgende straten:

- Antwerpsesteenweg
- Land Van Waaslaan
- Victor Braeckmanlaan
- Halvemaanstraat
- Schoolstraat
- Hogeweg
- Sint-Bernadettestraat
- Grondwetlaan
- Lijnmolenstraat

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.

<sup>6</sup> Deze concentraties werden door middel van luchtkwaliteitsmodellen berekend voor het hele grondgebied, op basis van de concentraties in de meetpunten van de Vlaamse Milieumaatschappij.

## 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 dB. Voor bestaande lokale wegen streeft de Stad Gent naar een maximale gevelbelasting van 65 dB.



Figuur 92: Geluidsbelastingkaart voor de agglomeratie Gent ( $L_{den}$ ) referentiejaar 2016

Bovenstaande figuur toont de geluidsbelasting in de projectzone.

De geluidsknelpunten (>70 dB) in de wijk zijn vooral gelegen langsheen de gewestwegen:

- Antwerpsesteenweg
- Land Van Waaslaan
- Victor Braeckmanlaan
- Nieuwelaan

Ook in de straten langs de spoorlijn Gent Dampoort – Antwerpen is het geluidsniveau hoger dan 70 dB.

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

- Hogeweg
- Sint-Bernadettestraat
- Waterstraat
- Grondwetlaan

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 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.

## 2.2.11 Kwetsbaarheid voor hitte, droogte en wateroverlast

### 2.2.11.1 Hitte



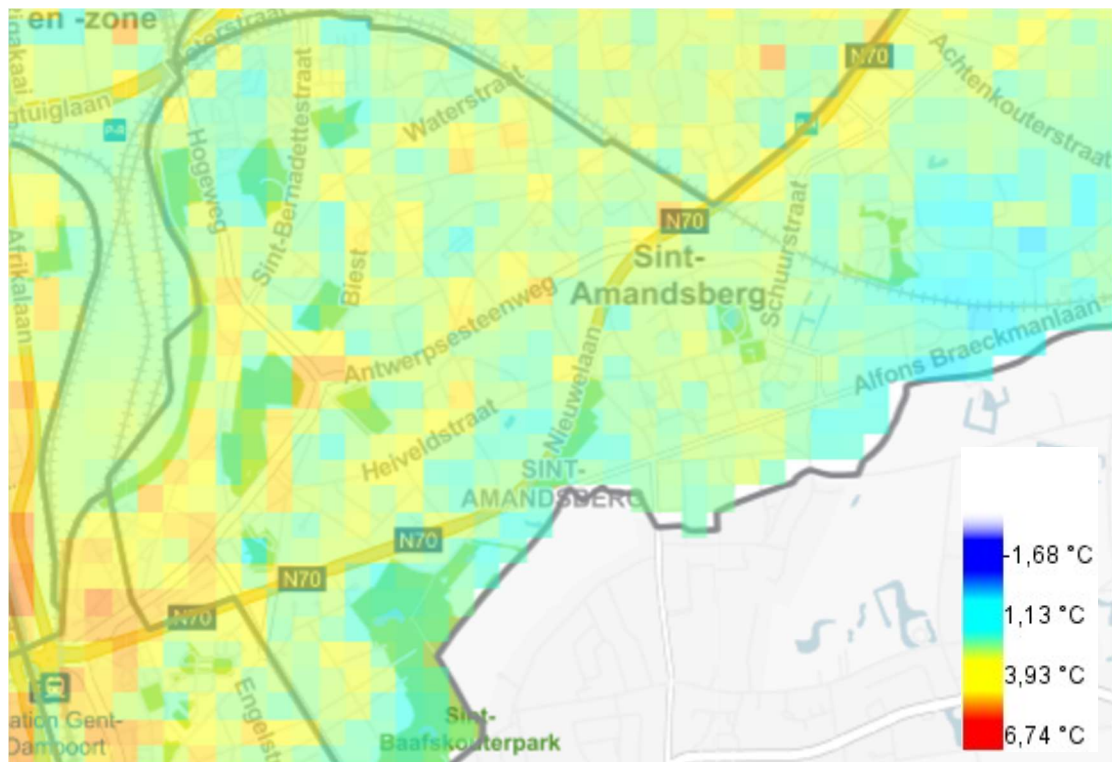
Figuur 93: Bodembedekkingskaart 2015

De wijk Sint-Amansberg (groter dan het projectgebied) is voor 37% verhard, de wijk Dampoort (waarvan een klein stukje in het projectgebied ligt) voor 71% (cijfers 2015). Algemeen kan je stellen dat de verharding van het gebied toeneemt richting Dampoort. Naast de bebouwing zijn de belangrijkste verkeersassen, zoals Antwerpsesteenweg, Land van Waaslaan en Grondwetlaan het meest verhard.

Die verharding en bebouwing zorgen ervoor dat meer hitte geabsorbeerd wordt in een stedelijke omgeving dan in buitengebied. Die hitte wordt dan 's nachts opnieuw vrijgegeven, waardoor de stad warmer blijft. Dit noemen we het stedelijk hitte-eiland effect. Je ziet dan



ook op de hittekaart voor Gent dat het stedelijk hitte-eilandeffect toeneemt in de richting van Dampoort (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**).



Figuur 94: Hittekaart Gent (luchttemperatuur), 2013

Tijdens hittegolven krijgt de bevolking te kampen met hittestress, een gevoel van onbehagen, gezondheidsproblemen met in extreme gevallen de dood tot gevolg. Waar het stedelijk hitte-eiland effect het grootst is, kunnen inwoners het minst op de natuurlijke afkoeling 's nachts rekenen om te herstellen. Dit verhoogt de hittestress en heeft een belangrijke impact op het slaapcomfort en de gezondheid .

Als we kijken naar toekomstprognoses, zien we, door de klimaatopwarming, een erg snelle toename van het aantal hittegolfdagen, met een verwachte verdubbeling tussen nu en 2030 (van 4 dagen in een gemiddelde zomer naar 11 dagen) en mogelijk al een verviervoudiging tegen 2050 (19 hittegolfdagen).<sup>7</sup>

Het belang van maatregelen om hitte te milderen zal dus enkel toenemen, zeker indien we een goede modal shift van auto naar fietsen en stappen willen behouden/ bewerkstelligen. In die zin is het van groot belang om:

- verharding te allen tijde zoveel mogelijk te beperken en maximaal groen te voorzien in de publieke ruimte, zij het straten, pleinen, speelzones, parkeervelden etc. Het is dus absoluut van belang om in wijkmobiliteitsplannen rekening te houden met de impact van scenario's op de verhardingsgraad (vb. d.m.v. het inzetten van (smallere) eenrichtingsstraten, strategieën om parkeren te minimaliseren of vb. via parkeergebouwen te verdichten, etc.)

<sup>7</sup> Bron: Klimaatportaal VMM (<https://klimaat.vmm.be/themas/hitte>)

- bestaande groeninfrastructuur te beschermen en maximaliseren. Zones met volwassen bomen hebben de potentie om als koelteplek te werken voor de buurt. Net als voor speelgroen is bereikbaarheid daarbij belangrijk, zeker voor kwetsbare groepen zoals jonge kinderen en ouderen. Deze groepen zijn net extra gevoelig voor hittestress.
- belangrijke voetgangersroutes en fietsroutes te voorzien van schaduw. Dit kan hetzij door ruimte voor bomen wiens kruinen elkaar mogen raken, zodat je doorlopend schaduw kan voorzien, hetzij door het voorzien van schaduwinfrastructuur. Bomen hebben het grote voordeel dat ze niet enkel schaduw bieden, maar door verdamping de luchttemperatuur ook effectief laten dalen. Daarnaast bieden ze ook heel wat andere (ecosysteem)diensten en zijn ze, naast hun intrinsieke waarde, ook belangrijk ikv mentaal welzijn, een goede waterhuishouding, biodiversiteit etc.

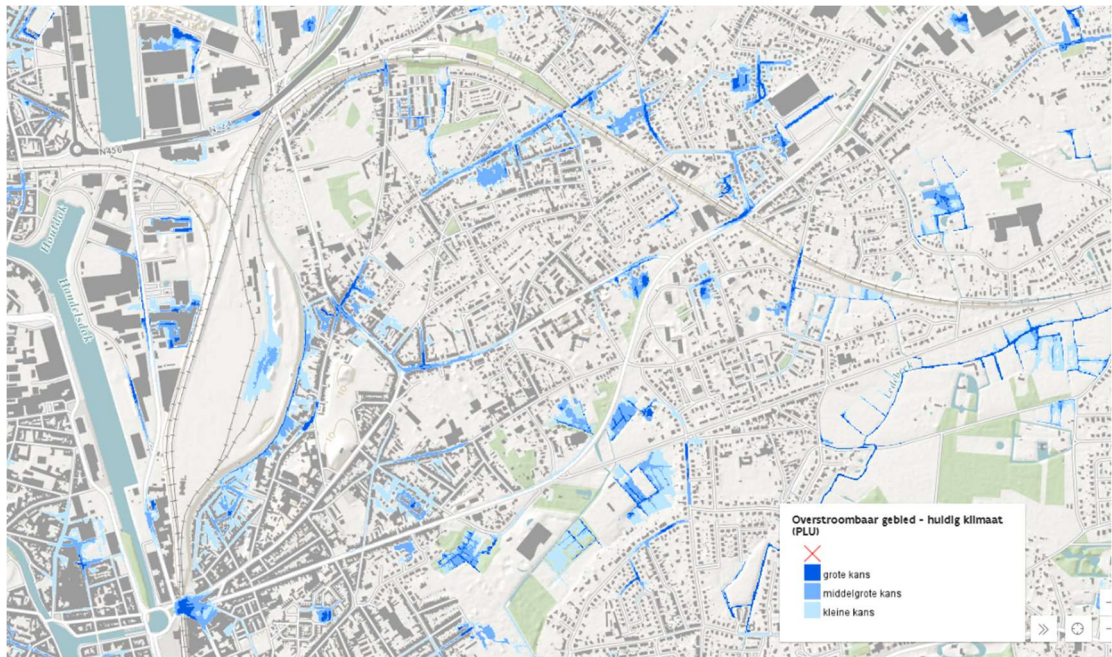
Elk van deze maatregelen kan ook (in meer of mindere mate) bijdragen aan een betere, meer klimaatrobuuste waterhuishouding (zie paragraaf 2.2.11.2 wateroverlast en 2.2.12.3 droogte).

#### **2.2.11.2 Wateroverlast**

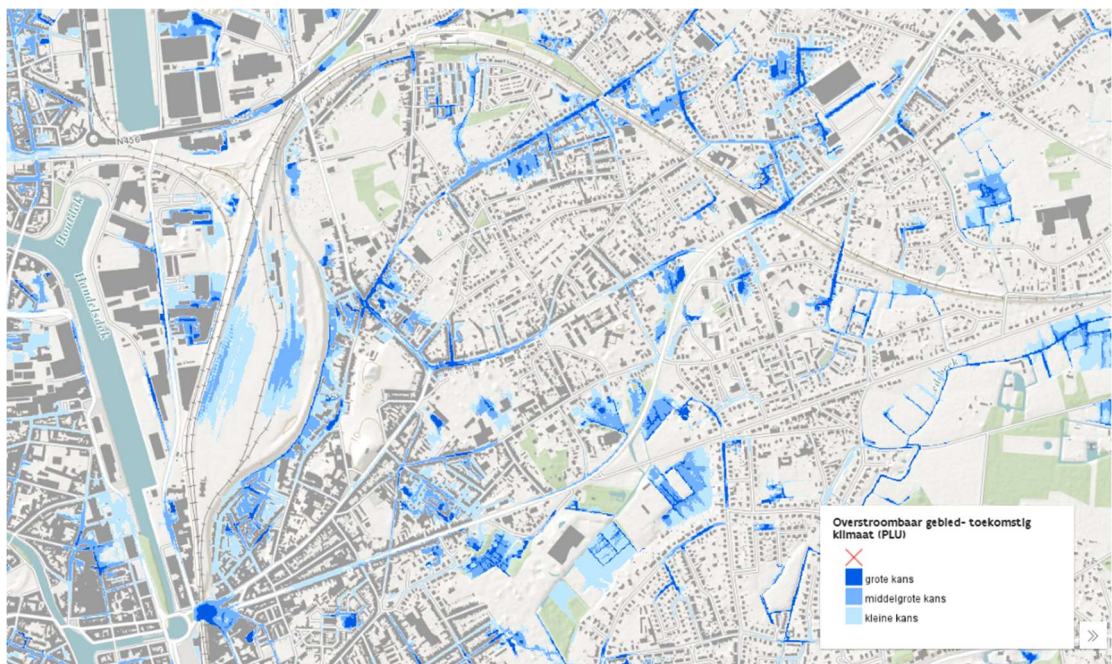
De kwetsbaarheid voor wateroverlast in het gebied kan geanalyseerd worden aan de hand van de Vlaamse overstromingsrichtlijnkaarten<sup>8</sup>, die de impact weergeven voor overstromingen vanuit de waterlopen (fluviale overstromingen FLU) en na hevige neerslag (pluviale overstromingen PLU), zowel voor het huidige als toekomstige klimaat.

Er worden in globo geen overstromingen vanuit waterlopen verwacht voor dit gebied. Enkel langs de Rietgracht is wateroverlast mogelijk, maar dit is voornamelijk door instromend kwelwater van het opgehoogde spoorwegterrein.

<sup>8</sup> Bron: <https://www.waterinfo.be/kaartencatalogus> > Kaartlagen > Overstromingsrichtlijn



Figuur 95: Overstroombaar gebied (PLU) - huidig klimaat



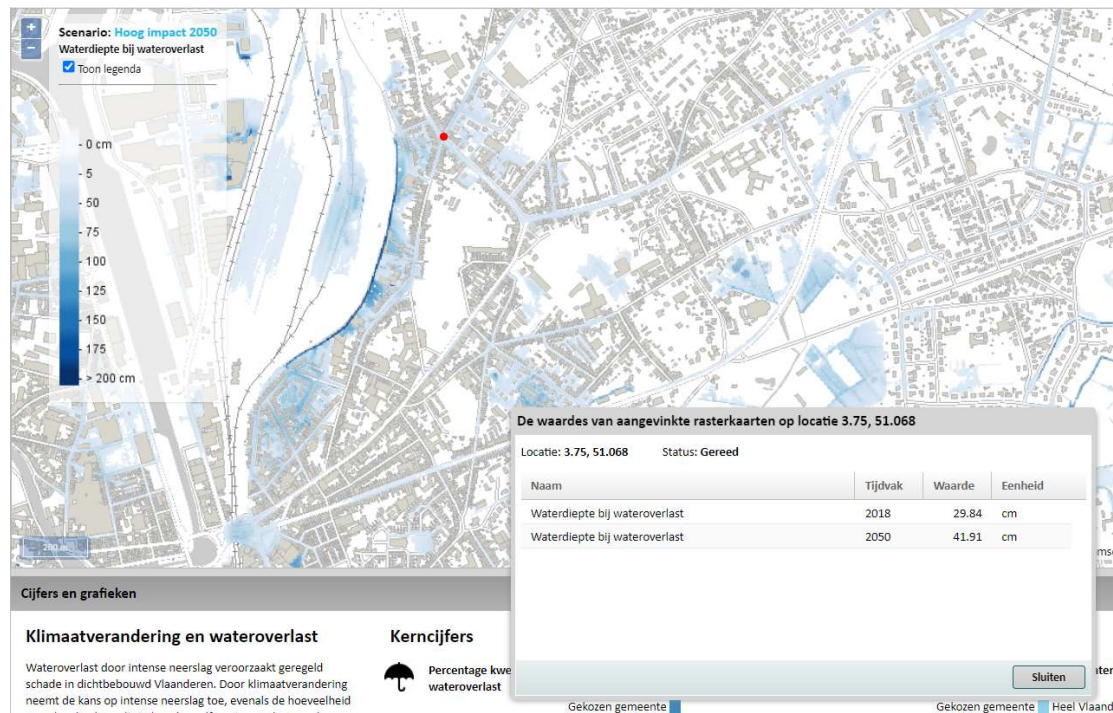
Figuur 96: Overstroombaar gebied (PLU) - toekomstig klimaat (2100) (Bron: [www.waterinfo.be](http://www.waterinfo.be))

Volgens de overstromingsrichtlijnkaarten (zie figuren 49 en 50) zijn er wel enkele gevoelige punten voor pluviale overstromingen (PLU), dus na hevige regenbuien, waarbij op korte tijd zeer veel regen valt en de riolering deze grote volumes onmogelijk kan slikken. Het regenwater stroomt dan af van hoger naar lager gelegen plekken. Dit werd ook in de waterkwetsbaarheidsanalyse van Stad Gent vastgesteld. Naast enkele kleinere straten, wordt voornamelijk hinder verwacht langsheen de Grondwetlaan (thv kruispunt met Sint-Bernadettestraat en Visitatiestraat), Antwerpsesteenweg N70a (thv Potuit, kruispunt August van Geertstraat en ook thv aansluiting met de Nieuwelaan N70), Sint-Bernadettestraat, Visitatiestraat, Waterstraat en Heiveldstraat. Ook de spoorwegonderdoorgang bij Dampoort



en enkele straten rond de Spitaalpoortstraat lopen risico op wateroverlast. Zowel bus- en autoverkeer als fietsers en voetgangers kunnen door het water op straat ernstige hinder ondervinden.

Ter illustratie: Het Klimaatportaal<sup>9</sup> geeft aan dat de maximale waterdiepte bij wateroverlast door extreme neerslag<sup>10</sup> ter hoogte van bvb. de Grondwetlaan van +/- 30 cm bij huidig klimaat naar +/- 42 cm in 2050 zou stijgen.



Figuur 97: Waterdiepte bij wateroverlast door extreme neerslag met een kans van eenmaal in de 1000 jaar (Bron: Klimaatportaal VMM)

Bovenstaand kaartmateriaal geeft een inschatting op basis van modellen en bij worst case scenario's: het zijn benaderingen die niet exact gehanteerd mogen worden. Er werd in deze kaarten bvb. slechts vereenvoudigd rekening gehouden met het rioleringsstelsel.

Het rioolmodel werd (met zijn beperkingen) wel in rekening gebracht in de eigen kwetsbaarheidsanalyse voor wateroverlast van Stad Gent. Daarin werd de impact van een T100 bui<sup>11</sup> geanalyseerd, een bui die zich statistisch gezien 1 keer om de 100 jaar voordoet. Daaruit komen dezelfde straten als de meest gevoelige naar boven en worden waterdieptes van 25 cm voor de Antwerpsesteenweg ter hoogte van de splitsing met de August van Geertstraat en 30 cm voor de Sint-Bernadettestraat aan het kruispunt met de Grondwetlaan gemodelleerd. Ook deze modelberekeningen worden best gekoppeld aan verder onderzoek ter plaatse.

<sup>9</sup>Kaarten en cijfers wateroverlast — Klimaatportaal (vmm.be)

<sup>10</sup> Het gaat hierbij om een bui die zich met een kans van eenmaal in de 1000 jaar zou voordoen (T1000)

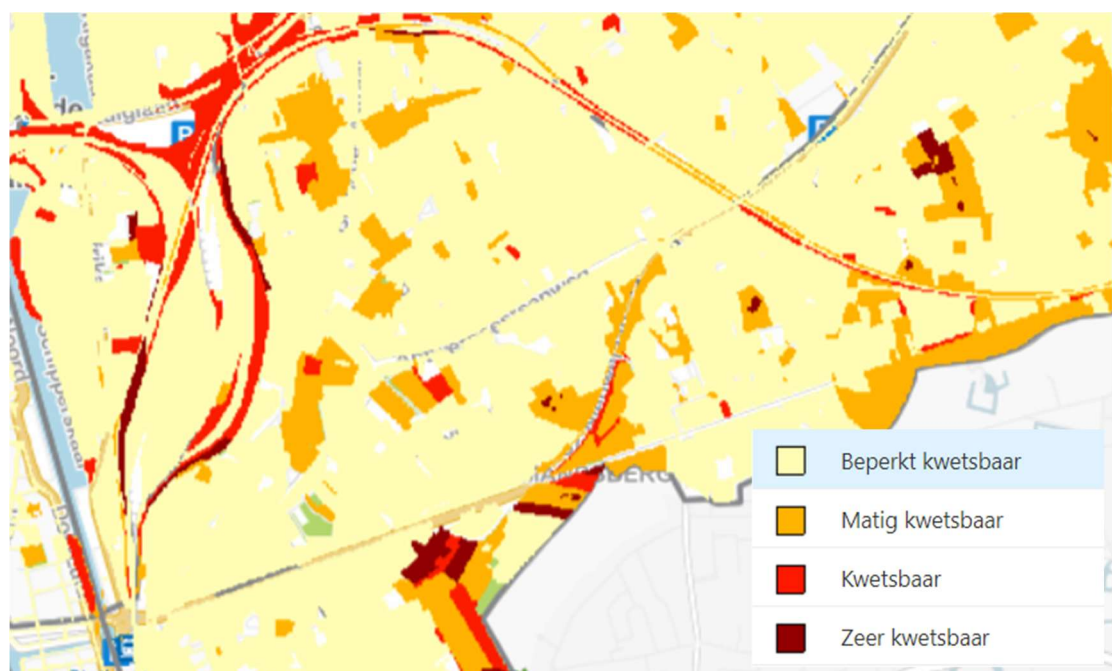
<sup>11</sup> T100 bui: een bui die zich, volgens het huidige klimaat eens in de 100 jaar voordoet. Er wordt verwacht dat dergelijke bui zich tegen 2050 eens om de 20 jaar zal voordoen (T20) en tegen 2100 eens om de 10 jaar (T10)

Naast hinder op vlak van mobiliteit veroorzaakt wateroverlast ook economische schade, door ondergelopen woningen of bedrijven, schade aan weginfrastructuur,... Om de kans op wateroverlast en waterschade te verminderen, is een hele set aan maatregelen nodig. Verder scheiden van regenwater en afvalwater is een deel van de oplossing, maar is omdat daardoor volledige straten heraangelegd moeten worden een langzaam proces. -Daarnaast blijven bronmaatregelen essentieel om wateroverlast te verminderen. Bronmaatregelen zijn maatregelen die regenwater ter plaatse houden, zoals ontharden of waterdoorlatend maken van wegenis en parkings, inzetten op infiltratiezones of wadi's, inzetten op regenwaterbuffering via o.a. regenwaterputten, etc. Op deze manier kan regenwater zoveel mogelijk lokaal infiltreren en zal het minder afstromen naar vb. het laaggelegen kruispunt aan de Potuit. In kader van droogte wordt bovendien best ook slim onthard (zie paragraaf 2.2.11.3).

### 2.2.11.3 Droogte

De recent opgeleverde droogtestudie voor Gent toont voor elk type gebied wat op vlak van droogte de meest belangrijke impacten en maatregelen zijn.

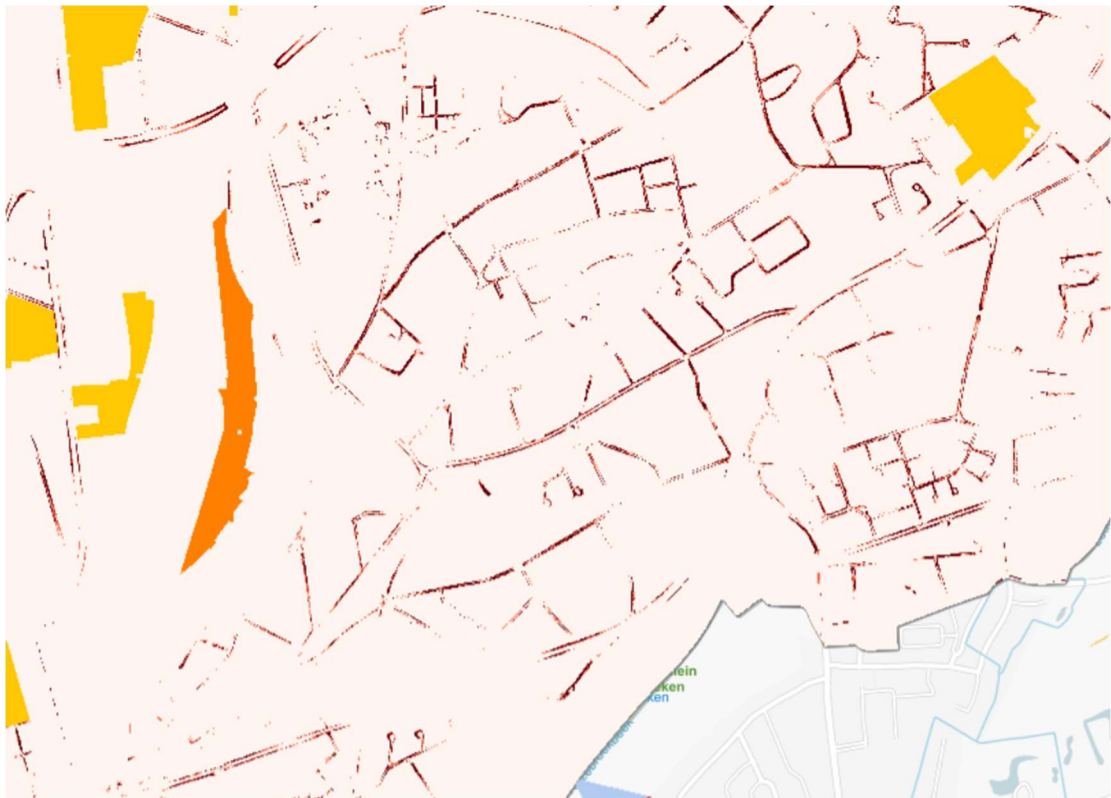
In het onderzoeksgebied zijn in eerste instantie belangrijke effecten op natuurwaarden te verwachten ter hoogte van de Rietgracht (Groene Banaan) en de Hogeweg.



Figuur 98: kwetsbaarheid van ecotopen voor verdroging (Droogtestudie, 2021)

De omgeving van Groene Banaan en Hogeweg was vroeger een meersengebied. Nu is het groen in de omgeving een kwelgebied, dat voor een groot deel gevoed wordt door het opgehoogde spoorwegterrein. Ten gevolge van de kwel komen er relatief grote hoeveelheden water naar boven. Aan de Rietgracht zijn de natuurwaarden sterk afhankelijk van dit kwelwater en moet er dus een precair evenwicht in stand gehouden worden tussen voldoende en niet teveel water (gezien ook het risico op wateroverlast, zie paragraaf 2.2.11.2). Daarnaast is de grootste problematiek op vlak van droogte het stedelijk groen (en bijhorende ondergrond) dat sterk lijdt onder verdroging.

Specifiek voor Sint-Amandsberg werd becijferd dat ontharding in het algemeen en slimme ontharding van het publiek domein in het bijzonder, een groot effect kan hebben om de impact van klimaatverandering op grondwater tegen te gaan. Slim ontharden betekent dat een deel van de verharding wordt onthard, en de overblijvende verharding in de onmiddellijke omgeving afwatert naar de ontharde locatie. De ontharde locatie wordt bovendien voorzien van groen, waardoor ook aan bredere klimaatadaptatie gedaan wordt (o.a. hittestressreductie, versterken van de biodiversiteit, e.a.). Daarbij moet wel rekening gehouden worden met waterkwaliteit (vb. ten gevolge van strooizouten). Als vuistregel kan men ervan uitgaan dat per m<sup>2</sup> onverhard terrein, 3m<sup>2</sup> verharding extra kan afstromen naar dit onverhard terrein. Slim ontharden wordt best op straatniveau bekeken. Onderstaande kaart geeft de microdepressies in de wegenis weer waar verwacht kan worden dat slim onthard kan worden.

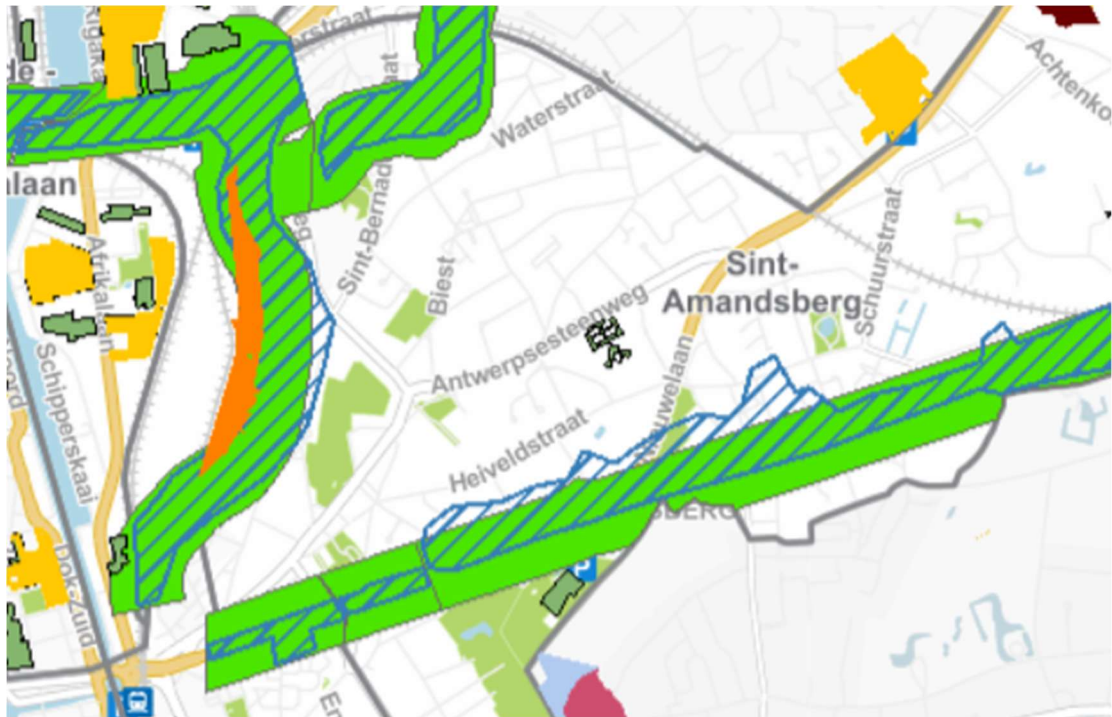


Figuur 99: Kanskaart microdepressies wegenis (kansen voor slimme ontharding)

Daarnaast zijn ook andere bronmaatregelen, zoals het voorzien van groene, infiltrerende bermen, effectief en inzetbaar voor dit gebied.

Verder toont de kanskaart voor droogtmaatregelen (zie figuur 54) ook de aanwezigheid van twee groenklimaatassen (GKA 1 en GKA 2, zie 2.1.6.4) waar de blauw gearceerde zones gravitair naar kunnen afwateren *indien* de assen met voldoende ruimte voor groen en water worden uitgebouwd. Zeker voor GKA 2 (langs Land Van Waaslaan en Victor Braeckmanlaan) is dit een uitdaging, maar wel een belangrijke actie o.a. in kader van de droogteaanpak.





Figuur 100: Kanskaart droogte met aanduiding van groenklimaatassen (fel groen) en zones die er gravitair naar kunnen afwateren (blauw gearceerd), grote daken (grijsgroen) en grote verharde percelen (geel)

**Concluderend** kan meegegeven worden dat ontharden, vergroenen en water ter plekke houden de rode draad vormt om zowel de kwetsbaarheid rond hitte, wateroverlast als droogte aan te pakken. IPOD IV (zie paragraaf 2.1.6.3) en de Visienota Groenklimaatassen (zie paragraaf 2.1.6.4) bieden daarbij handvaten om deze maatregelen maximaal te integreren bij de uitwerking van mobiliteitsscenario's, ontwerpplannen en straatprofielen. Het is belangrijk om hier maximaal op in te zetten om een leefbare stad te behouden.

## 2.2.12 Bestaande ideeën

### 2.2.12.1 Verkeersleefbaarheidsplan

Het hoofdprincipe dat in het verkeersleefbaarheidsplan van Sint-Amansberg – Oostakker Zuid uit 2000 naar voor geschoven wordt is het verschuiven van doorgaand autoverkeer tussen Kanaalzone/Oostakker en R40. Er wordt gesteld dat dit kan gerealiseerd worden door enerzijds een geoptimaliseerde rechtstreekse aansluiting van Lourdesstraat via Motorstraat naar R4 en het verleggen van R40 naar Afrikalaan, de bouw van de Dampoorttunnel en anderzijds het nemen van circulatie, snelheidsregime en infrastructurele ingrepen in de straten binnen de wijk Sint-Amansberg. Voor verschillende van de ingrepen wordt de geoptimaliseerde aansluiting aan Motorstraat als expliciete voorwaarde benoemd.

Alle straten krijgen een hiërarchische categorie als rol binnen het verkeersnetwerk:

- Land Van Waaslaan-Victor Braeckmanlaan-Nieuwelaan krijgen de categorie 'Hoofdtoegangsweg'
- Antwerpsesteenweg oost, Hogeweg en Schoolstraat krijgen de categorie 'Wijkontsluitingsweg'.
- Sint-Bernadettestraat, Grondwetlaan, Antwerpsesteenweg west krijgen de categorie 'Hoofdstraat'
- Alle andere straten krijgen een categorie 'Wijkverzamelweg', 'Woonstraat' of lager.

Er worden maatregelen beschreven om deze categorieën ook naar een eigenlijk gebruik in de praktijk om te zetten. Er gaat hier bijzondere focus naar enkele straten:

- de as Halvemaanstraat-Visitatiestraat om sluipverkeer hier weg te halen en de laten fungeren als wijkverzamelweg
- de as Antwerpsesteenweg-Grondwetlaan-Sint-Bernadettestraat om deze drukke straten om te vormen naar een verkeersleefbare en leesbare hoofdstraat
- Hogeweg om deze als wijkontsluitingweg ook te laten fungeren als een woonstraat.

Voorgestelde circulatiewijzigingen worden uiteindelijk niet weerhouden als onmiddellijk in te voeren. In Halvemaanstraat wordt wel eenrichtingsverkeer voorzien vanaf dat de aansluiting aan Motorstraat is gerealiseerd. Ook de stelling dat de rechtstreekse verbinding tussen Hogeweg en Vliegtuiglaan eventueel later kan afgesloten worden. Voor het kruispunt Hogeweg x Grondwetlaan wordt gesteld dat deze zo moet heringericht worden dat verkeer komende van Sint-Bernadettestraat naar Grondwetlaan wordt afgeleid. Men stelt daarbij een insnoering en voorrangregeling voor deze as voor waarbij de verkeerslichten verdwijnen.

Er wordt voor alle wijkverzamelwegen en woonstraten 30km/h voorzien. Voor Sint-Bernadettestraat, Hogeweg en Waterstraat wordt gesteld dat deze na de realisatie van de verbeterde aansluiting met R4 aan, Motorstraat deze ook naar 30km/h kunnen teruggebracht worden.

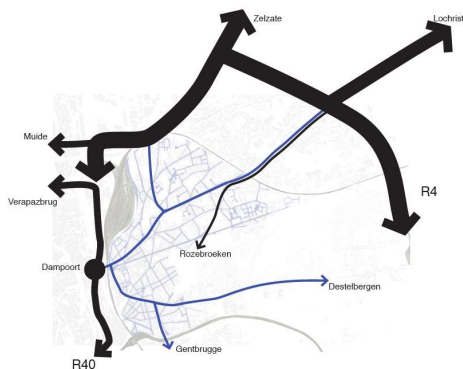
In verschillende straten worden snelheidsremmers voorzien. Zowel onder de vorm van plateau's, asverschuivingen of insnoeringen. Dit wordt onder andere voorgesteld voor Hogeweg, Sint-Bernadettestraat, Campo-Santoplein, Kruispunt Spijkstraat met

Halvemaanstraat, Gérardstraat, Schoolstraat, Rozebroekstraat, Zavelpunt, Zingemkouter Lijnmolenstraat en Paviljoenweg. Er wordt ook voorgesteld om voor een 'erfachtige' heraanleg te kiezen op bepaalde plaatsen of straten. O.a. voor Nieuwewijkstraat, Louis Cloquetstraat, Zuidelijke Visitatiestraat, aan school in Heiveldstraat

### 2.2.12.2 Gents Milieu Front

Naar aanleiding van de opmaak van het wijkmobiliteitsplan maakte GMF zelf hun voorstellen voor de wijk op. Enkele conclusies/voostellen:

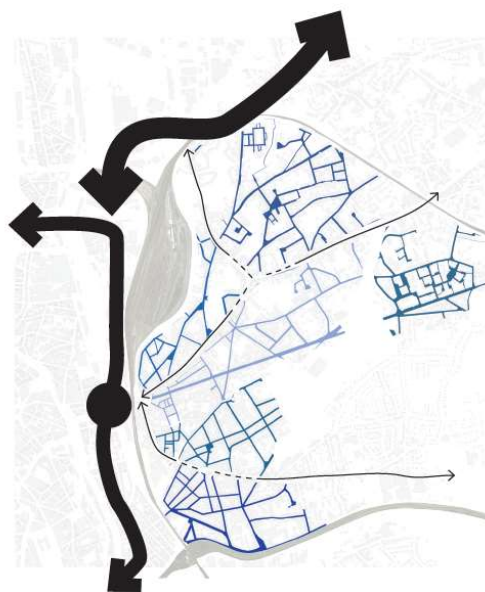
Steenwegen:



Figuur 101: Steenwegen visie Gents Milieu Front

- Doorgaande verbindingen tussen R4 en R40 door Dampoort kunnen de schop op!
- Oplossingen zoeken buiten de wijk zelf.
- Verapaz is een van de 'poorten tot Gent'
- Ronde aan R4
- De wijk moet sowieso veiliger en de kruispunten moeten conflictvrij.
- Ingrepen op grote schaal voor lokale impact in de wijk.

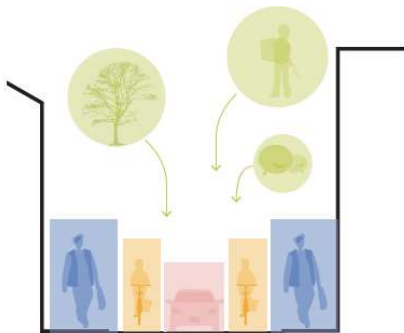
Sluipverkeer en snelheidsduivels:



Figuur 102: Steenwegen visie Gents Milieu Front



- Deelzones maken met woonstraten!
- Woonstraat:
  - Eénrichtingsstraten
  - Fietsstraten
  - Verblijven primeert boven verbinden
  - Elke woning blijf bereikbaar voor elk vervoermiddel
- Geen doorgaand verkeer door of tussen deelzones
- Vroegere steenwegen leiden ons snel naar R4/R40
- Ontmoeting en vergroening:



Figuur 103: concept Gents Milieu Front

- Door het type 'woonstraat' komt er ruimte vrij voor:
  - Voetgangers
  - Ontmoeting
  - Bomen
  - Brede voetpaden
  - Fietsers
  - Fietsparkeren

### 2.2.12.3 Velodroom

Velodroom is een groep ouders en leerkrachten van enkele basisscholen in Sint-Amansberg en Lourdes. Naar aanleiding van de opmaak van het wijkmobiliteitsplan gaven ze hun suggesties en tips voor de wijk door.

Kort samengevat:

- Zorg voor duidelijke doelstellingen
- Vertrek niet van de typische taakomschrijving van een mobiliteitsdienst om "mensen van A naar B brengen".
- Betrek andere stadsdiensten bij de verkeersplannen.
- Het enige plan dat werkt, is een plan met minder verkeer in de wijk.
- Gebruik het stop-principe ook bij het ontwerpen.
- Zorg voor een plan dat kan meegroeien met de wijk.
- Haal het sluipverkeer uit onze wijk.



## 2.2.13 Andere beschikbare data

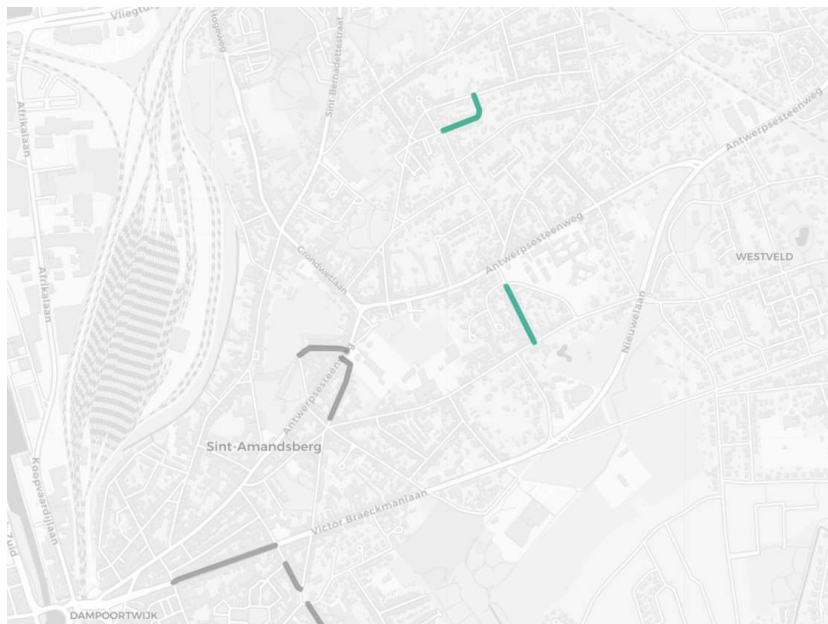
### 2.2.13.1 Telraam

Eind 2019 heeft het Mobiliteitsbedrijf een proefproject Telramen opgestart, hierbij hebben een 20-tal kandidaten aan deelgenomen. De evaluatie van dit proefproject gaf helaas aan dat de resultaten van deze telramen onvoldoende betrouwbaar waren. Kandidaten die samen met ons een controletellingen uitvoerden, gaven ook aan dat de cijfers niet overeenkwamen met eigen tellingen.

- Voetgangers: de gemiddelde foutenmarge is 80%. Deze foutenmarge is onaanvaardbaar hoog.
- Fietsers: telraam telt maar de helft van fietsers.
- Auto: de gemiddelde foutenmarge is 22% (gewogen gemiddelde 19%)
- Vrachtvervoer: de gemiddelde foutenmarge is 56%, ook deze foutenmarge is onaanvaardbaar hoog. Vooral in straten met congesties wordt het aantal vrachtvervoer zwaar overschat.
- Daarnaast is ook gebleken dat veel telramen een hoge uitval kennen, wat de betrouwbaarheid van de datasets teniet doet.
- Bijkomend worden bij duisternis geen tellingen uitgevoerd of zijn deze uiterst onbetrouwbaar, gevolg hiervan is dat er geen betrouwbare spitsintensiteiten beschikbaar zijn tijdens de wintermaanden.

Het Mobiliteitsbedrijf volgt echter wel de verdere ontwikkelingen van telramen op en hoopt in de toekomst voldoende betrouwbare verkeersdata te verzamelen aan de hand van deze telramen.

In Sint-Amansberg zijn er ook een 5-tal bewoners die op eigen initiatief een Telraam geïnstalleerd hebben.



Figuur 105: telramen in Sint-Amansberg



## 2.2.14 Reeds geplande acties en maatregelen

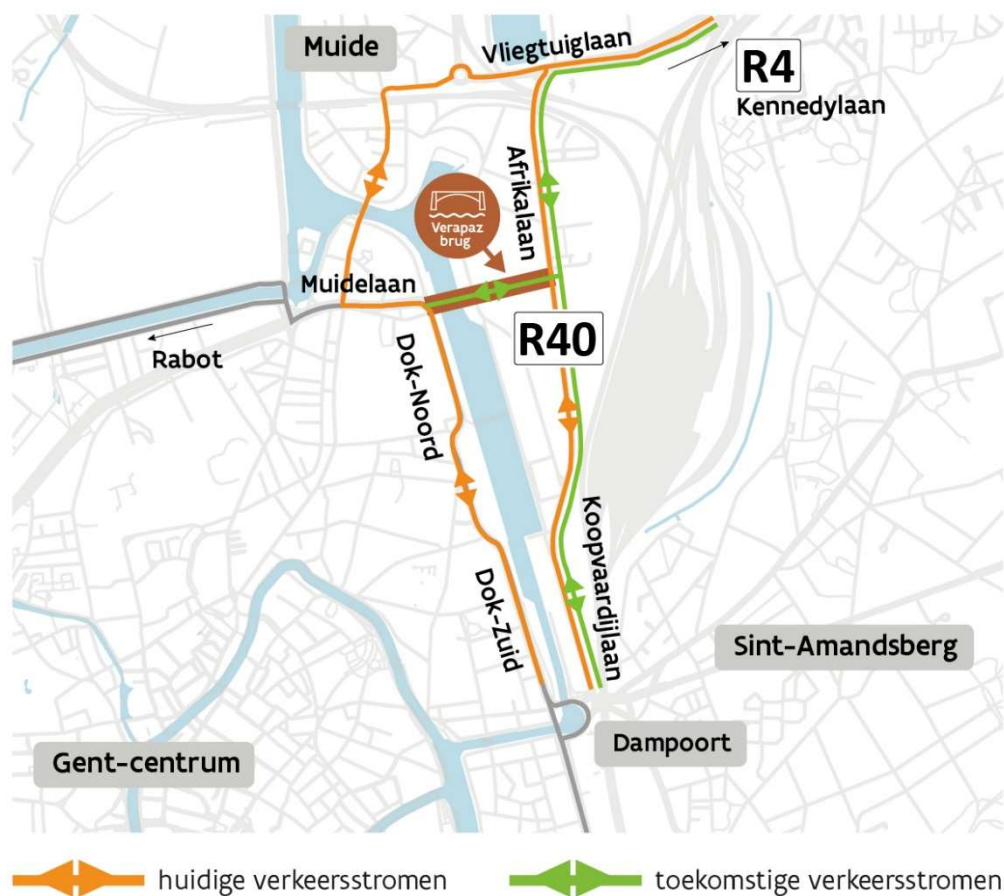
Op vele vlakken werd en wordt er door verschillende diensten hard gewerkt aan mobiliteit buiten de binnenstad. Door die elementen in een overzicht te gieten kan de samenhang tussen verschillende plannen en realisaties worden gegarandeerd.

### 2.2.14.1 Grote infrastructuurprojecten in de omgeving

#### 2.2.14.1.1 Verapazbrug

De Verapazbrug zal een verbinding maken tussen Muidelaan en Afrikalaan over het Handelsdok. Op die manier wordt de stadsring (R40) verlegd naar de Afrikalaan en Koopvaardijlaan. De verkeersstromen in het noorden van de stad wijzigen hierdoor. Dat zorgt voor een verhoogde leefkwaliteit in o.a. de Muide. De R4 wordt vanuit het noorden ook vlotter bereikbaar waardoor autoverkeer dat aantrekkelijker wordt dan een route via R40. Ook fietsers en voetgangers krijgen zo een extra verbinding over het handelsdok waardoor de Oude Dokken wijken ook beter bereikbaar wordt.

Ook aan de Dampoortrotonde wordt gewerkt om de verkeersstromen die zullen verschuiven beter te faciliteren richting Koopvaardijlaan. Binnen diezelfde werken zullen de busperrons geoptimaliseerd worden en zullen fietsers rechtstreeks van Kleindokkaai naar Antwerpsesteenweg kunnen rijden, zonder de volledige rotonde rond te fietsen.

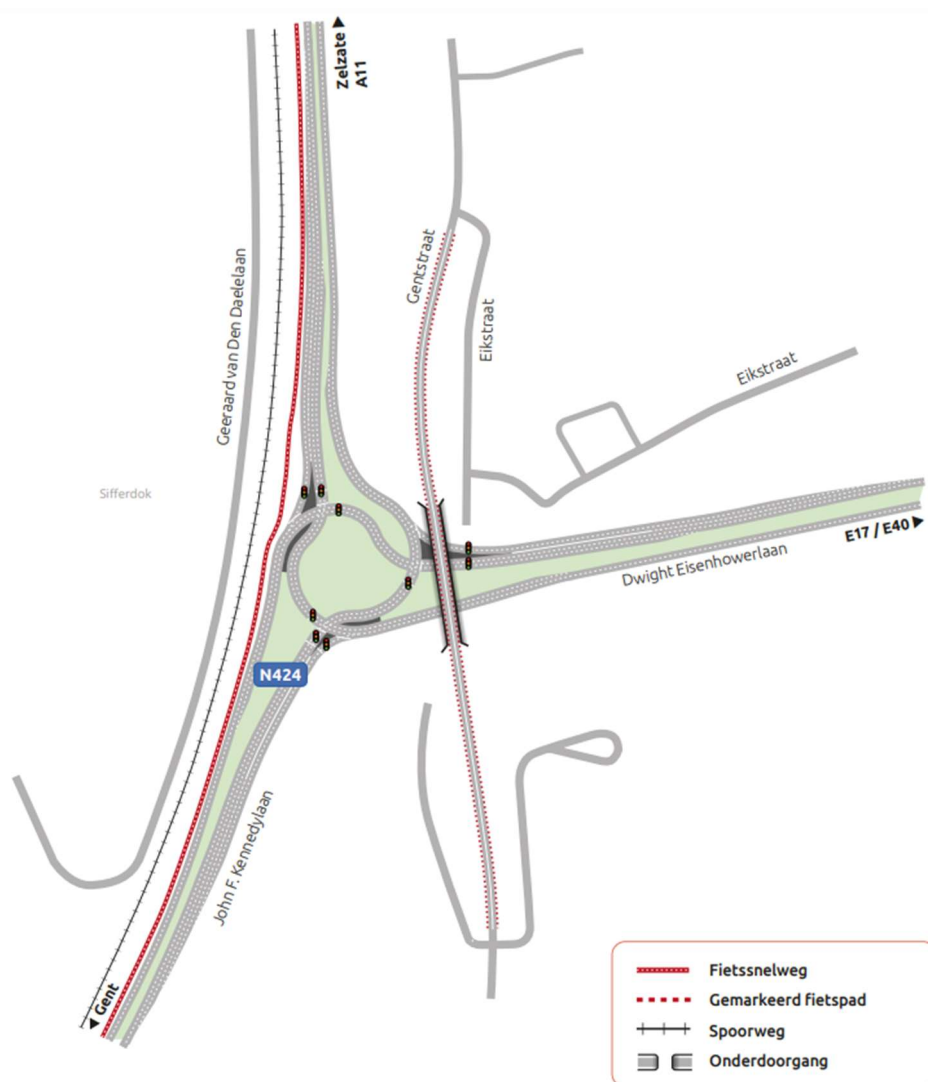


Figuur 106: verkeersstromen huidig/na aanleg Verapazbrug

### 2.2.14.1.2 Knooppunt J.F. Kennedylaan – D. Eisenhowerlaan

Binnen het R4WO project is de ombouw van het kruispunt J.F. Kennedylaan x D. Eisenhowerlaan naar een turboverkeersplein als quick win voorzien. Daardoor zijn de werken aan dit punt voorafgaand aan de effectieve ombouw van de R4 reeds gestart in februari 2021. De werken zouden afgerond moeten zijn tegen de zomer van 2022.

Op het turboverkeersplein zal iedere tak uit 5 rijstroken bestaan. Drie daarvan richting het plein en 2 daarvan voor doorgaand verkeer naar rechts. Iedere tak krijgt verkeerslichten. Deze werken volgens het groene golf principe waarbij detectie van voertuigen zorgt voor aansturingen van de verkeerslichten en voertuigen zo veel mogelijk in 1 beweging het plein kunnen over rijden. Er wordt verwacht dat de wachttijd aan het kruispunt zal verlagen.



Figuur 107: : kruispunt R4 -Kennedylaan/Dwight Eisenhowerlaan na heraanleg

### 2.2.14.1.3 Tijdelijke Zuidelijke Havenring

Dit onderzoekstraject onderzocht op welke manier de tijdelijke zuidelijke havenring tussen R4 west en R4 oost in de toekomst kan heringericht worden om de leefkwaliteit van de woongebieden te verbeteren en het economisch functioneren van de bedrijven te verzekeren.



Figuur 108: Schema tijdelijke zuidelijke havenring

Er werd tussen de projectpartners (o.a. AWV, stad Gent, Infrabel en Nort Sea Port) een gemeenschappelijke visie uitgewerkt op de toekomstige infrastructuur. Van hieruit kunnen verdere ruimtelijke ingrepen verder onderzocht worden. Er werd ook een intentieovereenkomst gesloten over het verder onderzoeken van enkele deelprojecten. Dit zijn o.a.:

- Trajectverlegging van doorgaand gemotoriseerd verkeer van New-Orleansstraat naar Port Arthurlaan om de leefkwaliteit van Muide-Meulestede te verhogen.
- Aanleg van een nieuwe fietsbrug nabij knooppunt Hogeweg-Singel om fietsverkeer over de weg en spoorweg heen te tillen.
- Heraanleg van het kruispunt Afrikaan met vliegtuiglaan met een ongelijkgrondse kruising van spoor, rijweg en fietssnelwegen.

Gezien verder onderzoek nog moet gebeuren zijn er nog geen concrete ontwerpplannen beschikbaar.



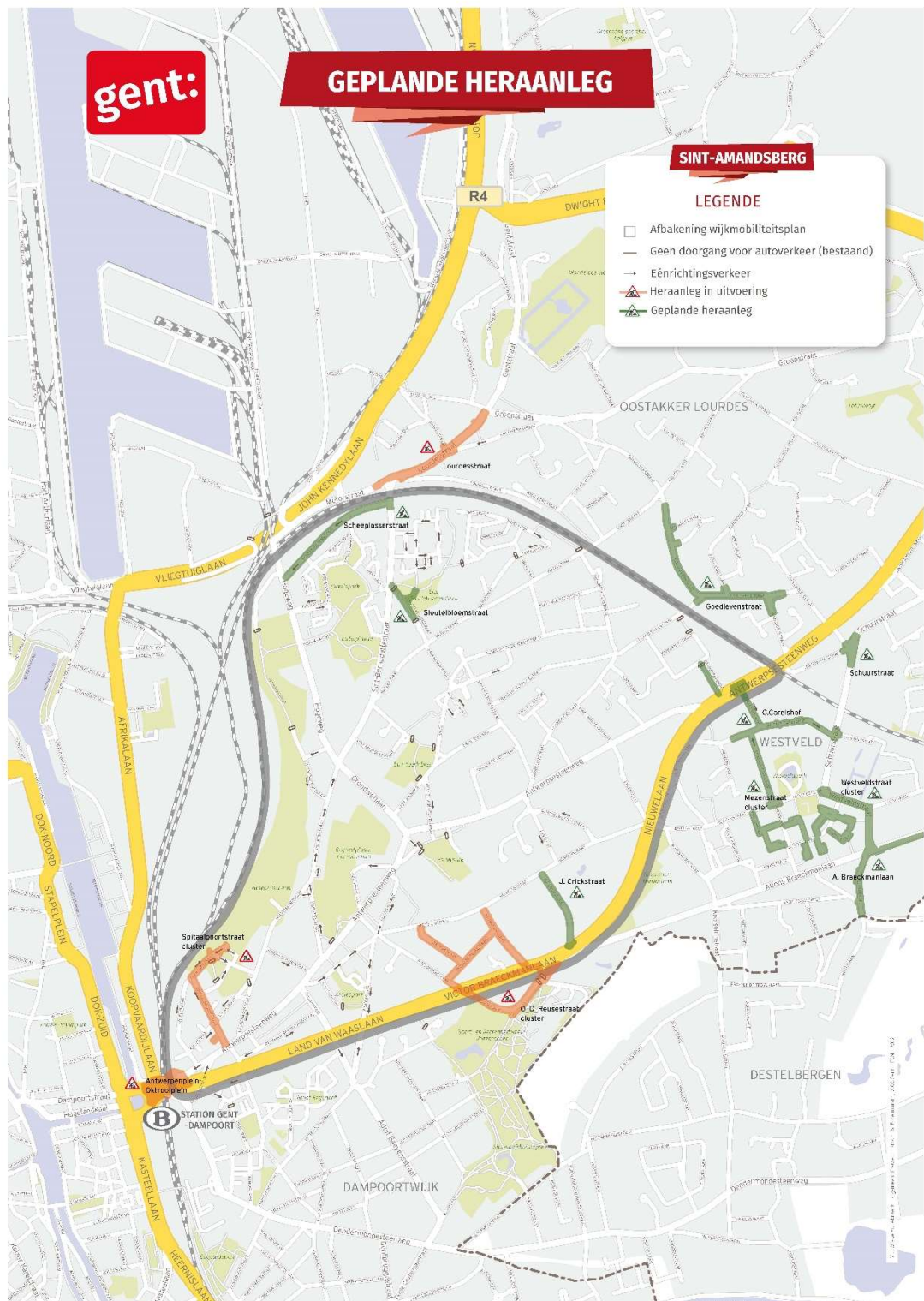
#### 2.2.14.1.4 Dampoortknoop

De Vlaamse regering wenst het project “Gent-Dampoort en vertramming van Lijn 4 en 7” te realiseren via een DBFM project. Dit project omvat het realiseren van een tramverbinding op lijn 4 en 7 tot aan station Gent Dampoort. Het omvat ook de heraanleg van de stationsomgeving. Het gaat dan zowel over de herinrichting van de dampoortknoop met een ondertunneling van de R40 als een herinrichting van de stationsomgeving met aandacht voor voetgangers- en fietsinfrastructuur en de inrichting en werking van het bus- en tramstation.

Een masterplan werd reeds opgemaakt voor deze omgeving. Eén van de principes achter het masterplan voor de stationsomgeving is de inrichting van het Antwerpenplein als “vestibule voor het transferium” waarbij de autoinfrastructuur wordt ingesnoerd ten voordele van de verblijfskwaliteit. Dit principe wordt concreet ingevuld door ij voorkeur slechts één van de vier bogen van de spoorwegviaduct te behouden voor autoverkeer. Stationsgerelateerde functies kunnen hier een plaats krijgen.



*Figuur 109: Masterplan omgeving Dampoortstation*



Figuur 110: Geplande heraanlegdossiers Sint-Amansberg: Rood in uitvoering (situatie 2021), groen opstart gepland vanaf 2022-2024

## Lourdesstraat

De Lourdesstraat wordt volledig vernieuwd tussen Sint-Bernadettestraat en Gentstraat. Er komt een nieuwe rijweg is asfalt. De parkeerplaatsen worden uitgevoerd in kasseien en betonnen grasdallen. Tussen de parkeerplaatsen worden bomen in groenvakken geplant. Er worden verhoogde fietspaden in bordeauxbruine asfalt aangelegd. De voetpaden worden voorzien in grijze betonstraatstenen.



*Figuur 111: Schets Lourdesstraat na heraanleg*

## Cluster Spitaalpoortstraat

Spitaalpoortstraat, Serafijnstraat en een deel van de Kogelstraat worden opnieuw aangelegd. De rijwegen worden is asfalt voorzien en de parkeerstroken in kasseien met tussenin waar mogelijk bomen in groenvakken.

De circulatie in de straten wordt aangepast. Spitaalpoortstraat, Serafijnstraat en Nieuwewijkstraat zal eenrichtingsverkeer kennen van zuid naar noord. Kogelstraat van noord naar zuid. Het meest westelijke gedeelte Spijkstraat wordt eenrichting van noord naar zuid, het meest oostelijke gedeelte van zuid naar noord. Het meest noordelijke gedeelte van Louis Cloquetstraat wordt eenrichtingsverkeer van west naar oost. Enkel het gedeelte Spitaalpoortstraat tussen Antwerpsesteenweg en Spijkstraat en meest zuidelijk gedeelte Louis Cloquetstraat zal tweerichtingsverkeer blijven.

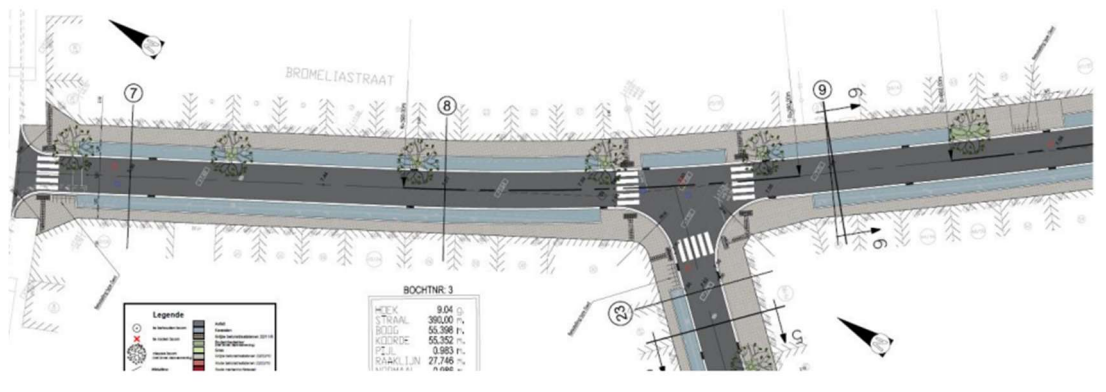


*Figuur 112: Schets na heraanleg cluster Spitaalpoortstraat*

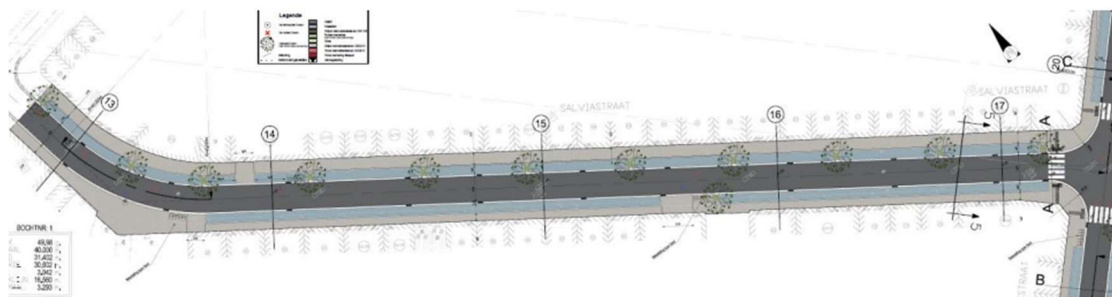


## Cluster Oscar De Reusestraat

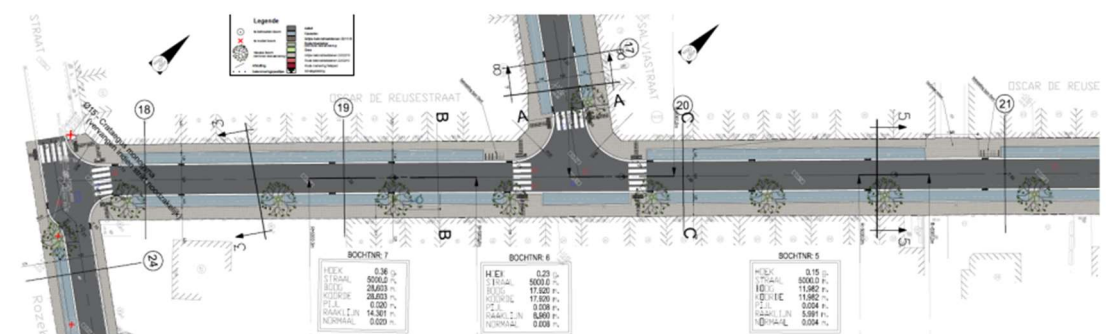
De volledige Salviastraat, Bromeliastraat en Oscar de Reusestraat worden vernieuwd. Evenals het zuidelijke deel van de Rozebroekstraat. Alle straten krijgen een rijweg is asfalt en parkeerstroken in kasseien met tussenin waar mogelijk bomen in groenvakken. De straten blijven tweerichtingsverkeer.



Figuur 113: Plan na heraanleg cluster Oscar De Reusestraat (1)



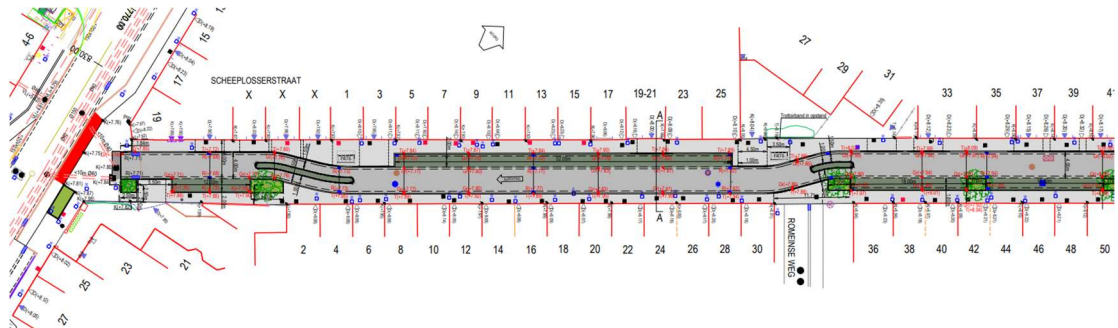
Figuur 114: Plan na heraanleg cluster Oscar De Reusestraat (2)



Figuur 115: Plan na heraanleg cluster Oscar De Reusestraat (3)

## Scheeplosserstraat

De Scheeplosserstraat wordt vernieuwd. De straat krijgt een rijweg is asfalt en parkeerstroken in kasseien met tussenin waar mogelijk bomen in groenvakken. Tussen Bronstijdweg en Hogeweg wordt de straat eenrichtingsverkeer van oost naar west.



Figuur 116: Plan na heraanleg Scheeplosserstraat

## Goedlevenstraat

Goedlevenstraat wordt vernieuwd. Op dit moment zijn er geen afgewerkte ontwerpplannen beschikbaar.

## Cluster Gustaaf Carelshof

Gustaaf Carelshof en een stukje Hippodroomlaan worden vernieuwd. Op dit moment zijn er geen afgewerkte ontwerpplannen beschikbaar.

### **2.2.14.3 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.

### 3. Output: overzicht knelpunten, kansen en doelstellingen

Uit de inventarisatie worden 15 knelpunten gedestilleerd die een belangrijke impact hebben op de wijk. Het zijn deze 15 die weerhouden zijn omdat ze ofwel door de grootteorde van probleem, ofwel door de hoeveelheid aan signalen van bewoners/gebruikers ofwel door de impact op verschillende aspecten 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-Amandsberg.



### 3.1.1 15 hoofdknelpunten

#### 1. Antwerpenplein – Land van Waaslaan – Victor Braeckmanlaan

Antwerpenplein staat in de top van de onveilige puntenlijst op basis van het aantal ongevallen die hier gebeuren. Alle vervoersmodi zijn hier betrokken in de ongevallen. Ook op Land van Waaslaan en Victor Braeckmanlaan werden ongevallen geregistreerd, vooral aan het kruispunt met Alphonse Braeckmanlaan.

De oversteekbaarheid van Antwerpenplein, Land van Waaslaan en Victor Braeckmanlaan wordt als een probleem ervaren door fietsers en voetgangers. Vooral de lange wachttijd aan Antwerpenplein en het gebrek aan een degelijke oversteekinrichting aan Engelbert van Arenbergstraat en Bromeliastraat worden aangehaald. (Jonge) fietsers geven aan niet goed aan Rozebroekstraat te kunnen oversteken.

De aanliggende fietspaden worden als onvoldoende kwalitatief beschouwd.

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

Er treedt regelmatig congestie op in avondspits, ochtendpits en op zaterdag in Land van Waaslaan in beide richtingen en in Victor Braeckmanlaan stad inwaarts. Ook in de zijstraten Engelbert van Arenbergstraat, Schoolstraat, Azaleastraat en Bromeliastraat treedt richting de as op meerdere momenten congestie op.

De luchtkwaliteit is op de hele as vermoedelijk niet goed. Vlaamse streefwaarde voor NO<sub>2</sub> wordt volgens luchtkwaliteitsmodellering overschreden. De as is volgens modellering ook een geluidsknelpunt omdat het aanvaardbare geluidsniveau overschreden is.

De onderdoorgangen aan het spoor ter hoogte van Antwerpenplein zijn gevoelig voor pluviale overstromingen.

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

#### 2. Schoolstraat

In de Schoolstraat is de ingang van een school gelegen. De straat wordt ook gebruikt als route voor andere scholen. Er kwamen veel reacties uit de wijk over een onaangepaste verkeerssituatie t.o.v. deze schoolomgeving. Er wordt naar de intensiteit van het verkeer verwezen en naar rijbaanbreedte voor dubbelrichtingsverkeer. Deze rijbaanbreedte ligt tussen de 4 en 5m.

In september 2019 werden tot 150 motorvoertuigen geteld in de avondspits. In januari 2021 was dit aantal in de ochtendspits ruim dubbel zo hoog. Congestie treedt op in ochtendspits, avondspits en op zaterdag in beide richtingen.

De Vlaamse streefwaarde voor NO<sub>2</sub> wordt volgens luchtkwaliteitsmodellering in Schoolstraat overschreden.

De en route studie stelt voor om een autoluwe wijk aan het station op te zetten waarin de nadruk komt te liggen op woonerf karakter, met het knippen van doorgaande verkeersstromen. Schoolstraat wordt tot deze zone gerekend.

### 3. Antwerpsesteenweg West

De Antwerpsesteenweg West (afgebakend tussen Antwerpenplein en Grondwetlaan) vormt hart van Sint-Amandsberg. Hierond zitten vele handelszaken en gemeenschapsvoorzieningen. In de zijstraten Visitatiestraat en Joseph Gerardstraat zit de ingang van (meerdere) scholen. Respondenten van het participatietraject halen deze schoolomgevingen aan als niet kwalitatief. Voor J. Gerardstraat wordt verwezen naar de beperkte breedte van de trottoirs en een onoverzichtelijke verkeerssituatie. In Visitatiestraat ligt de gereden snelheid te hoog. Ruimte voor Gent benoemde de omgeving als een wijkknooppunt.

Verspreid over de volledige as zijn ongevallen geregistreerd. Binnen de AVOC methode is er geen enkel kruispunt waar geen ongevallen geregistreerd zijn. Vooral kruispunten (Kogelstraat, Pilorijnstraat, Engelbert van Arenbergstraat, Halvemaanstraat) dicht tegen de Dampoort hebben het hoogste aantal ongevallen registraties. Ook het kruispunt met Johannes Roegierspad is door Agentschap wegen en verkeer op de lijst met gevaarlijke punten opgenomen.

Binnen het participatietraject werd de oversteekbaarheid als problematisch aangeduid. Zowel voor voetgangers als fietsers en op verschillende plekken/kruispunten.

Tussen Antwerpenplein en Johannes Roegierspad zijn de fietspaden aanliggend, maar verhoogd aangelegd. Tussen Johannes Roegierspad en Grondwetlaan zijn deze niet meer verhoogd. Dit werd binnen het participatietraject dan ook als ontoereikend benoemd. De straat is onderdeel van het stadsregionaal fietsnetwerk als lokale fietsroute. Met 296 fietsers in de ochtendspits en 235 fietsers in avondspits (telling aan kruispunt met Grondwetlaan in september 2017) blijkt ook dat ze druk gebruikt wordt door fietsers.

De bussen van de Lijn kennen ook een lage commerciële snelheid op deze as (het sterkst stadinwaarts maar ook staduitwaarts) en de efficiëntie ligt hier minstens stadinwaarts laag.

De straat kent hoge verkeersintensiteiten. Voor beiden richtingen samen werden tot bijna 800 motorvoertuigen (telling aan kruispunt met Grondwetlaan in september 2017) per uur geteld, zowel in ochtendspits als avondspits. Dergelijke hoeveelheden vertalen zich ook in de congestiecijfers. In zowel ochtend- als avondspits kent de volledige as een sterke congestie. Op zaterdag is de congestie iets lager, maar nog altijd zeer hoog stadinwaarts vanaf Halvemaanstraat tot aan Antwerpenplein, staduitwaarts op het laatste wegsegment tot aan kruispunt Grondwetlaan en rondom de aansluiting Visitatiestraat. Ook op verschillende zijstraten (Schoolstraat, J. Gérardstraat, Bloemistenstraat, Visitatiestraat) is er (vooral in de spitsen in de week) sterke congestie aanwezig.

Deze straat werd gecategoriseerd als lokale vrachtroute, maar heeft in principe voor doorgaand vrachtverkeer geen functie. Toch ligt het aandeel vrachtverkeer hier bijzonder hoog. Tot 95 getelde vrachtwagens (incl. bussen) in een ochtendspitsuur (telling aan kruispunt met Grondwetlaan in september 2017).

Tussen Johannes Roegierspad en Schoolstraat kent Antwerpsesteenweg een snelheidslimiet van 30km/h. TomTom data geeft aan dat de snelheid hier echter een stuk hoger ligt.

Op Antwerpsesteenweg wordt de Vlaamse streefwaarde voor NO<sub>2</sub> volgens luchtkwaliteitsmodellering overschreden. De as is ook volgens modellering een geluidsknelpunt omdat het aanvaardbare geluidsniveau overschreden is.

#### **4. Halvemaanstraat – Visitatiestraat**

Deze as is onderdeel van het stadsregionaal fietsnetwerk als primaire stedelijke fietsroute en is gesignaleerd als een fietstraat. Ze wordt ook effectief druk gebruikt door fietsers. In oktober 2021 werden in Halvemaanstraat ter hoogte van Spijkstraat in de ochtendspits 467 fietsers geteld. In Visitatiestraat werden ter hoogte van kruispunt met Hogeweg/Grondwetlaan in september 2019 in ochtendspits 474 en in avondspits 347 fietsers geteld.

Toch werd binnen het participatietraject deze fietsas als onkwalitatief benoemd. Er wordt verwezen naar de gereden snelheid, de aanwezigheid van doorgaand verkeer en het niet respecteren van het inhaalverbod.

De snelheidsklacht kan in ieder geval gestaafd worden door Tom Tom freeflow data en effectieve metingen met snelheidsindicatieborden (v85: 39km/h).

De bestaande kruispunttellingen laten niet zien dat het volume gemotoriseerd verkeer hier heel hoog is: kruispunttelling aan Hogeweg in ochtendspits september 2019 laten 148 gemotoriseerde voertuigen in Visitatiestraat zien. Maar de hoeveelheid verkeer ligt wel hoger dan men zou verwachten gezien de omgeving en rol in het wegennetwerk. Luchtkwaliteitsmodellering laat in ieder geval een overschrijding van de streefwaarde voor NO<sub>2</sub> zien in Halvemaanstraat.

Visitatiestraat blijkt gevoelig voor pluviale overstromingen.

#### **5. Groene Banaan**

Langsheen groene banaan is een wenslijn tot stadsregionale fietsverbinding in het stadsregionaal fietsnetwerk aangeduid. Deze route bestaat echter in de praktijk nog niet en werd op infoavonden bij verschillende bewoners van de omgeving ook als een ongewenst traject aangegeven. Er is vrees voor het verlies aan privacy, verhoogde inbraakgevoeligheid en het verlies aan natuurwaarde.

Groene banaan is ook opgenomen als onderdeel van een groenklimaatas waar ook de natuurontwikkeling en waterbergingsmogelijkheden belangrijke doelstellingen zijn. Vanuit de Vlaamse overstromingsrichtlijnkaarten blijkt deze omgeving overstromingsgevoelig te zijn. Vanuit de droogtestudie van Stad Gent blijkt dit gebied echter ook droogtegevoelig te zijn.

Bewoners van Sint-Amandsberg duiden de groene banaan aan als een onderdeel van het kindlint. Dit idee wordt ook door de jeugddienst van stad Gent onderschreven gezien ze dit als zoekzone zien voor een verbinding in het kind-en tienerweefsel.

Het verzoenen van de uitbouw van een kwaliteitsvolle stadsregionale fietsverbinding met de andere omgevingsfactoren en wensen van bewoners en stedelijke diensten lijkt geen eenvoudige opgave. Het lijkt dan ook nuttig om een ander traject voor de stadsregionale fietsverbinding te overwegen.



## 6. Grondwetlaan-Hogeweg

Op de kruispunten Grondwetlaan met Sint-Bernadettestraat/Visiatiestraat en Grondwetlaan met Antwerpsesteenweg werden ongevallen geregistreerd. Het eerste kruispunt krijgt behalve de kruispunten van N70 met Antwerpenplein en Pilorijnstraat, de hoogste AVOC score. Ook binnen het participatietraject werd dit kruispunt veelvuldig als problematisch naar verkeersveiligheid en daardoor ook oversteekbaarheid benoemd.

Ook ter hoogte van Bernmaaiweg wordt de oversteekbaarheid als een probleem gezien door respondenten van het participatietraject. De omgeving werd ook geselecteerd als de plaats waar een groenklimateas de hogeweg 'oversteekt'. Bewoners van Sint-Amansberg duiden ook deze oversteek aan als onderdeel van het kindlint. Dit idee wordt ook door de jeugdendienst van stad Gent onderschreven gezien ze dit als zoekzone zien voor een verbinding in het kind-en tienerweefsel.

De kwaliteit van de fietsinfrastructuur (aanliggende gelijkgrondse fietspaden) wordt in participatietraject slecht gewaardeerd. Deze straten hebben geen expliciete rol in het stadsregionaal fietsnetwerk, maar er wordt door bewoners van de omgeving aangegeven dat minstens de Grondwetlaan een onmisbaar onderdeel bij veel fietsverplaatsingen is. Men verwacht dan ook een sterke verhoging van de fietskwaliteit in beide straten. Het opstellen met de fiets op de OFOS aan het kruispunt met Antwerpsesteenweg voor linksafslagbewegingen kan moeilijk op een veilige manier wanneer de meerrijdende stroom gemotoriseerd verkeer groen licht krijgt. Dit probleem is aanwezig zowel vanuit Antwerpsesteenweg West als vanuit Grondwetlaan.

Stad Gent wil de snelheidslimiet op Grondwetlaan en Hogeweg en verlagen naar 30km/h. Deze verlaging werd het participatietraject veel aangegeven als wenselijk. Uit TomTom Freeflowdata blijkt wel dat de snelheid op vooral Hogeweg een stuk hoger kan zijn.

De bestaande kruispunttellingen laten niet zien dat het volume gemotoriseerd verkeer hier heel hoog is: kruispunttelling van september 2019 aan Sint-Bernadettestraat laat in Grondwetlaan in ochtendspits 690 en in avondspits 810 motorvoertuigen zien. Voor Hogeweg zijn dat respectievelijk 479 en 509 motorvoertuigen. Zelf als in rekening wordt gebracht dat deze as als lokale weg typa IIa werd geselecteerd en dus een lokale gebiedontsluitende functie vervult, moet vooral de zuidwaartse hoeveelheid op Grondwetlaan in avondspits van 504 motorvoertuigen als een probleem beoordeeld worden.

Noch Hogeweg, noch Grondwetlaan werden geselecteerd binnen het vrachtroutenetwerk, maar toch werd bij de telling aan kruispunt Sint-bernadettestraat van september 2019 op Grondwetlaan 38 vrachtwagens in de ochtendspits en 32 vrachtwagens in de avondspits geteld. In Hogeweg was dit respectievelijk 26 en 16 vrachtwagens. Telkens inclusief busverkeer. OBU data bevestigt een hoog gebruik door vrachtwagens.

De bouw van de Verpazbrug zal een directere verbinding vormen tussen R4 en R40. Dit creëert kansen om verkeer dat vanaf noorden nu via Hogeweg-Grondwetlaan naar R40 of omgekeerd rijdt, af te leiden via Verapaz.

Vlaamse streefwaarde voor NO<sub>2</sub> wordt volgens luchtkwaliteitsmodellering overschreden. De as is ook volgens modellering een geluidsknelpunt omdat het aanvaardbare geluidsniveau overschreden is.

Volgens de overstromingsrichtlijnkaarten wordt door pluviale overstromingen hinder verwacht langsheen de Grondwetlaan ter hoogte van het kruispunt met Sint-Bernadettestraat en Visitatiestraat.

## **7. Sint-Bernadettestraat**

In het meest noordelijke gedeelte van de straat zit een school. Ook via het Dries Moreelpad sluit een school aan op de straat. Aan ditzelfde punt werd in ruimte voor Gent ook een verder uit te bouwen wijkknooppunt geselecteerd. Een groenklimaatas maakt hier de connectie tussen Sleutelbloempark en de Zeemanstuin. Ook door bewoners wordt hier een connectie als onderdeel van het kindlint aangeduid. Toch wordt de oversteekbaarheid binnen het participatietraject hier als moeilijk benoemd. Er wordt ook verwezen naar een te hoge snelheid. Tomtom data geven ook effectief aan dat de freeflow snelheid in het meest noordelijke gedeelte 10 tot 20km/h hoger ligt dan de snelheidslimiet. Ongeveer middenin de straat werd in maart 2019 nog een snelheidsindicatiebord geplaatst. Ondanks de snelheidslimiet van 30km/h bedroeg de V85 45km/h. Slechts 30% van de bestuurders hield zich aan de snelheidslimiet.

Zowel tussen Zevensterpad en Lourdestraat als tussen Visitatiestraat en Waterstraat is Sint-Bernadettestraat geselecteerd als primaire stedelijke fietsroute. Bewoners geven aan dat in principe de volledige straat fungeert als belangrijke fietsverbinding. Uit een kruispunttelling in september 2019 aan Hogeweg/Grondwetlaan blijkt dat in de ochtendspits 458 en in avondspits 345 fietsers gebruik maken van de zuidelijke Sint-Bernadettestraat. Uit een kruispunttelling in september 2019 aan Lourdestraat/Motorstraat blijken er in het noordelijke gedeelte Sint-Bernadettestraat in ochtendspits 198 fietsers gebruik te maken van de straat. In het meest zuidelijk gedeelte Waterstraat werden in april 2018 in de ochtendspits 251 fietsers geteld. Het lijkt dus plausibel dat een kleine helft van de fietsers die aan kruispunt het Hogeweg/Grondwetlaan passeert ook effectief doorfietsst naar het noorden van de straat en zo zal de volledige straat wel een rol vervullen in vele fietsverplaatsingen.

Ondanks dat deze straat voor gemotoriseerd verkeer geen verbindende functie dient op te nemen zijn de aantallen gemotoriseerd verkeer zeer hoog. In september 2019 werd aan Hogeweg/Grondwetlaan in ochtendspits 366 en avondspits 488 motorvoertuigen in Sint-Bernadettestraat geteld. In september 2019 werd aan Lourdestraat/Motorstraat in ochtendspits 356 in in avondspits 424 motorvoertuigen in Sint-Bernadettestraat geteld. Dergelijke aantallen overschrijden sterk de richtwaarden voor een woonstraat. Gezien de aantallen en de vergelijking tussen de aantallen op beide telpunten kan ook vermoed worden dat dit voor een groot deel uit doorgaand verkeer bestaat. Dit wordt bevestigd door selected link analyses in Sint-Bernadettestraat.

In Sint-Bernadettestraat wordt de Vlaamse streefwaarde voor NO<sub>2</sub> volgens luchtkwaliteitsmodellering overschreden. De as is volgens modellering ook een geluidsknelpunt omdat het aanvaardbare geluidsniveau overschreden is.

Volgens de overstromingsrichtlijnkaarten wordt door pluviale overstromingen hinder verwacht langsheen de Sint-Bernadettestaat ter hoogte van de aansluiting met Grondwetlaan en de aansluiting met Scheeplosserstraat.

## 8. Waterstraat

De Waterstraat is geselecteerd als primaire stedelijke fietsroute. Ter hoogte van Hans Memlingstraat wordt deze ook nog gekruist door een tweede primaire stedelijke fietsroute. De aantallen fietsers liggen in de Waterstraat ook vrij hoog. Bij een telling in april 2018 werden in zuidelijke gedeelte van Waterstraat in ochtendspits 251 en in avondspits 122 fietsers geteld. Bij een telling in september 2019 werden ter hoogte van de spooronderdoorgang in Waterstraat in ochtendspits 439 en in avondspits 218 fietsers geteld.

Binnen het participatietraject werd door respondenten dan ook een paar keer opgeroepen om de straat veiliger te maken en/of in te richten als een fietsstraat.

Voor de invoering van een fietstraat zit de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in de straat wel dicht tegen de na te streven bovengrens. Bij een telling in september 2019 werden ter hoogte van de spooronderdoorgang in Waterstraat in ochtendspits 197 en in avondspits 195 motorvoertuigen geteld.

De as is volgens modellering ook een geluidsknelpunt omdat het aanvaardbare geluidsniveau overschreden is.

Volgens de overstromingsrichtlijnkaarten wordt door pluviale overstromingen hinder verwacht in het grootste deel van de Waterstraat. Vanuit de kanskaart met microdepressies in de wegenis blijkt wel dat er kansen zijn om hier aan slimme ontharding te om ter plaatse water te laten infiltreren.

## 9. Bus 38-39

Door de hervorming van het net van de Lijn zal bus 38-39 (deels) uit de wijk verdwijnen. Er verdwijnen enkele haltes uit de straten ten noorden van het F. Snellaertplein. Vele bewoners gaven binnen het participatietraject aan hier bezorgd over te zijn.

Er zijn wel alternatieven in het nieuwe net van de Lijn voorzien. Naast een aangepaste routing voor een buslijn net ten noorden van de wijk (Goedlevenstraat) komt er ook een eindhalte van een ontsluitende buslijn aan F. Snellaertplein. Dit is een opportuniteit om deze eindhalte goed te ontsluiten voor de omliggende wijk.

## 10. Omgeving Biest – Snellaertplein

In de omgeving van Biest en F. Snellaertplein werden binnen het participatietraject verschillende problemen aangegeven.

De grote asfaltvlaktes rondom de groene pleintjes worden als onveilig beschouwd. Men ervaart er oversteekmoeilijkheden, ook door niet verlaagde boordstenen (o.a. aan Biest, Sint-Dorotheastraat). Er wordt ook melding gemaakt van straatracers en hoge snelheid rondom de pleintjes, Biest, Paviljoenweg, Frans Masereelsstraat en Jan Blockxstraat.

De staat van Hans Memlingstraat wordt als slecht aangehaald. Deze straat is geselecteerd als primaire stedelijke fietsroute, maar beschikt met de kasseien inderdaad niet over het meest fietsvriendelijke wegdek.

Men ziet ook kansen voor deze omgeving. Een sterkere vergroening van de grote verhardingsoppervlakten zodat er meer ontmoetingsruimte is, er minder risico op straatracers is en er extra ruimte voor autodeelwagens of laadpalen kan gecreëerd worden.



## 11. Lijnmolenstraat

Binnen het participatietraject werd Lijnmolenstraat verschillende keren genoemd. De meerderheid van de klachten handelt over moeilijkheden bij het oversteken van Antwerpsesteenweg ter hoogte van Lijnmolenstraat. Zie verder.

Daarnaast zijn er ook enkele klachten over een vermoeden van doorgaand verkeer en een te hoge gereden snelheid in de straat. Er is onvoldoende data om deze signalen op een objectieve manier te ondersteunen. Gezien de Vlaamse streefwaarde voor NO<sub>2</sub> volgens luchtkwaliteitsmodellering overschreden wordt is het wel mogelijk dat er te veel verkeer in de straat aanwezig is. Door de ligging en oriëntatie van de straat in het wegennetwerk is het ook niet onwaarschijnlijk dat de straat een zekere hoeveelheid gemotoriseerd verkeer zal te verwerken krijgen. Aan de hand van een selected link analyse zie we dat minimaal een deel van het verkeer dat hier passeert vrij lange routes over woonstraten gebruikt en dus minstens als semi-doorgaand kan beschouwd worden.

## 12. Antwerpsesteenweg Oost

Op Antwerpsesteenweg West (afgebakend tussen Antwerpenplein en Grondwetlaan) werden net als de oostelijke kant op meerdere plaatsen ongevallen geregistreerd. Het is echter vooral de aansluiting met N70 die een slechte score krijgt in de AVOC methode.

Oversteekbaarheid van de straat wordt als een knelpunt ervaren. Daarbij wordt vooral de oversteek tussen Lijnmolenstraat en Zavelput aangehaald. Deze oversteek maakt deel uit van het stadsregionaal fietsnetwerk als primaire stedelijke fietsroute.

De straat zelf is een lokale fietsroute. Fietsinfrastructuur bestaat onder de vorm van aanliggende fietspaden. Deze worden binnen het participatietraject als onvoldoende kwalitatief benoemd.

Mogelijk heeft ook de gereden snelheid en hoeveelheid verkeer een groot effect op de perceptie van oversteekbaarheid en veiligheid. Deze worden ook binnen het participatietraject aangegeven als knelpunten.

Zowel Freeflowsnelheden van TomTom als metingen met snelheidsindicatieborden geven aan dat de snelheid van de V85 ergens tussen 50 en 52km/h ligt. De stad heeft echter als visie om de snelheidslimiet hier te verlagen naar 30km/h.

Een telling op kruispunt met N70 in september 2019 geeft aan dat er in ochtendspits 382 en in avondspits 444 motorvoertuigen op westelijke Antwerpsesteenweg rijden. Een telling op het kruispunt met Grondwetlaan in september 2017 geeft aan dat het er in ochtendspits 502 en in avondspits 551 motorvoertuigen op westelijke Antwerpsesteenweg rijden. De straat kreeg wel een nevenfunctie als wijkverzamelweg, dus een zekere hoeveelheid verkeer is hier te verwachten. Toch liggen de aantallen vrij hoog. Vanuit een selected link analyse met het verkeersmodel kunnen we vermoeden dat deze straat niet gebruikt wordt als bypass voor N70, maar dat deze mogelijks deels wel via Grondwetlaan en Hogeweg een route voor doorgaand verkeer van noord naar zuid vormt. Dergelijk gebruik is ongewenst.

De Vlaamse streefwaarde voor NO<sub>2</sub> wordt volgens luchtkwaliteitsmodellering in de straat overschreden. De straat is ook volgens modellering een geluidsknelpunt omdat het aanvaardbare geluidsniveau overschreden is.

Volgens de overstromingsrichtlijnkaarten wordt door pluviale overstromingen hinder verwacht in Antwerpsesteenweg oost. Vooral ter hoogte van Potuit - kruispunt August van Geertstraat en ook ter hoogte van de aansluiting met N70.

### **13. Heiveldstraat en omgeving**

In Heiveldstraat is een schoolomgeving. De straat werd daar ook al op ingericht. Toch werd binnen het participatietraject aangegeven dat de bestaande verkeerssituatie nog niet volledig overeenkomt met de verwachtingen of het gewenst gebruik.

Het kruispunt met Achterstraat en Bloemistenstraat werd recent nog niet heringericht. Dit kruispunt wordt veelvuldig benoemd als onleesbaar en/of onveilig. Vanuit een kruispunttelling in november 2017 blijkt ook dat vele verkeerstromen hier kruisen met elkaar. Ondanks hun functie als woonstraat gaat het over vrij hoge aantallen. Bloemistenstraat is hier met 359pae (avondspits) waarvan 300 motorvoertuigen de hoogste uitschieter.

Niet de volledige straat werd geselecteerd als onderdeel van het stadsregionaal fietsnetwerk, maar men geeft aan dat deze straat wel een belangrijke rol vervult voor fietsverkeer in de wijk. Bij een telling aan het kruispunt Zavelput in december 2017 werden inderdaad 402 fietsers geteld in Heiveldstraat.

Zavelput, Jef Crickstraat en het gedeelte Heiveldstraat tussen deze twee straten is wel onderdeel van het stadsregionaal fietsnetwerk als een primaire fietsroute. Het wegdek van Zavelput en vooral Jef Crickstraat (kasseien) is echter weinig aantrekkelijk voor fietsgebruik.

Er wordt aangegeven dat er te veel verkeer passeert door Heiveldstraat en omliggende straten (o.a. Zavelput, Rozebroekstraat). Vanuit verkeerstellingen kunnen niet alle klachten even sluitend beoordeeld worden, maar er zijn in ieder geval verschillende straten (vooral Heiveldstraat, Bloemistenstraat en Rozebroekstraat) waar de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer een stuk hoger ligt dan men zou verwachten gezien de wegcategorie en ligging in het wegennetwerk. In Heiveldstraat, Bromeliastraat en O. de Reusestraat manifesteert zich in de ochtendspits ook congestie. Dit is in de omgeving en richting van een school, waardoor dit een gevolg kan zijn van het stoppen en afzetten van kinderen.

Zowel Freeflowsnelheden van TomTom als metingen met snelheidsindicatieborden geven aan de snelheid van de V85 vooral tussen Zavelput en Quinten Metsijsstraat een stuk hoger ligt dan de snelheidslimiet van 30km/h. Ook in de aanliggende Rozebroekstraat lijkt de snelheid een probleem te zijn.

Volgens de overstromingsrichtlijnkaarten wordt door pluviale overstromingen hinder verwacht in Heiveldstraat tussen Salviastraat en Bromeliastraat.

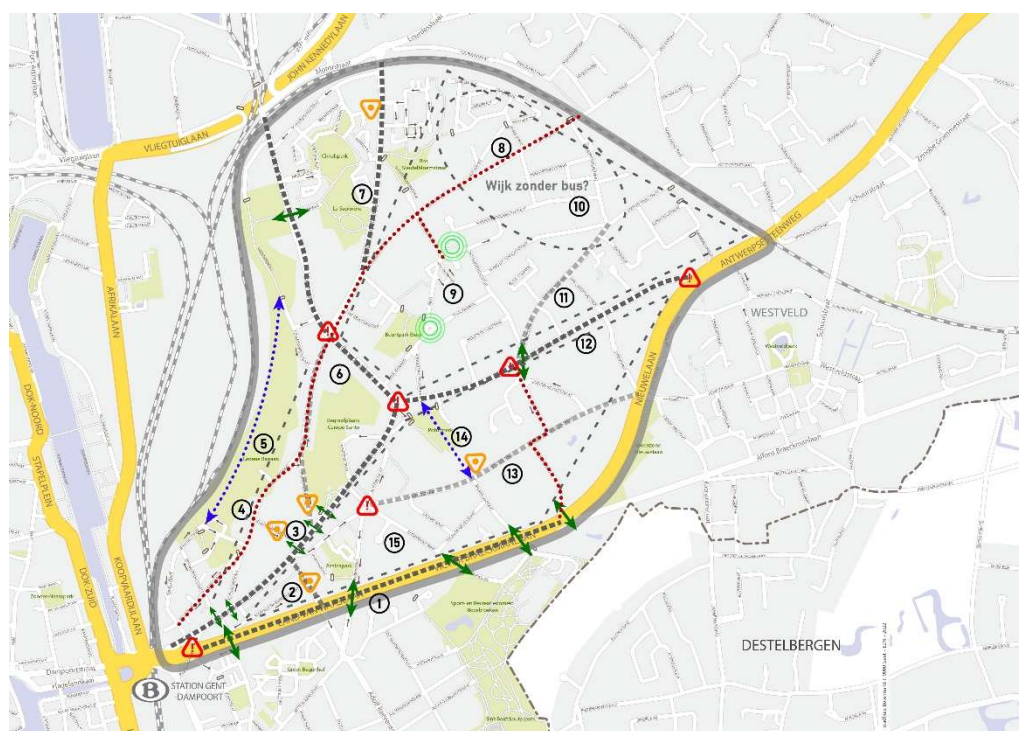
## 14. Verbinding Potuit – Heiveldstraat

Binnen het participatietraject werd aangegeven dat het ontbreken van een permanente verbinding voor traag verkeer tussen Potuitpark en Heiveldstraat een hypotheek legt op een veilige schoolroute en voor te lange omloopafstanden zorgt. Ook binnen de trage wegen studie werd deze extra doorsteek als gewenst benoemd.

## 15. Parkeerdruk

Niet overal in de de projectzone is parkeren een knelpunt. Er is ook een verschil in parkeerbezetting binnen verschillende dagdelen. In verschillende straten is de parkeervraag 's avonds merkkelijk hoger dan overdag. De parkeervraag lijkt hier dan ook van de bewoners van de wijk te komen.

De straten en zones waar de parkeerbezetting doorheen de volledige dag wel vrij hoog is, zijn: de buurt aansluitend bij de Dampoort, Land van Waaslaan, Victor Braeckmanlaan, Antwerpsesteenweg, Grondwetlaan, Hogeweg, Visitatiestraat, Sint Bernadettestraat en de cluster Heiveldstraat-Rozebroekstraat.



Figuur 117: Schematische weergave hoofdknelpunten

### 3.1.2 Andere knelpunten

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

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 of de uitwerking in puzzelstukken is hun gewicht te klein.



### 3.1.3 Wijk-specifieke doelstellingen

Uit bovenstaande hoofdknelpunten bepalen we 6 wijk-specifieke doelstellingen. Dit zijn de doelstellingen waar in deze wijk moeten aan gewerkt worden. Scenario's of puzzelstukken die opgemaakt worden moet 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. Als aanvulling op de wijk-specifieke doelstellingen 1<sup>12</sup> en 2<sup>13</sup> van Wijkmobiliteitsplan Dampoort-Oud Gentbrugge de oversteekbaarheid van Antwerpenplein, Land van Waaslaan en Victor Braeckmanlaan verbeteren en de verkeersveiligheid en leefkwaliteit op deze en aangrenzende straten verhogen, met bijzondere aandacht voor Schoolstraat.
2. De aantrekkelijkheid van de Antwerpsesteenweg en aangrenzende straten als hart van de wijk versterken door de leefkwaliteit, verkeersveiligheid en bereikbaarheid te verhogen, met bijzondere aandacht voor een gunstige busdoorstroming.
3. Uitbouwen van een kwalitatieve fietsas in Sint-Amandsberg vanaf Spijkstraat/Halvemaanstraat zowel tot aan Motorstraat als tot en met Waterstraat.
4. Een logische ontsluitingsstructuur voor de wijk Sint-Amandsberg creëren die heldere rollen voor Grondwetlaan, Hogeweg, Sint-Bernadettestraat en Antwerpsesteenweg bepaalt en in praktijk brengt. Deze structuur moet zorgen voor een versterkte leefkwaliteit, verkeersveiligheid en selectieve bereikbaarheid.
5. De verkeersveiligheid en leefkwaliteit van Ferdinand Snellaertplein en de omgeving (tot en met Lijnmolenstraat) verhogen door het autoluw karakter te verhogen en de mogelijkheden voor het gebruik van duurzamere alternatieve vervoersmodi te versterken.
6. De verkeersveiligheid en leefkwaliteit van Heiveldstraat en omgeving verhogen door condities voor een autoluwe omgeving te creëren en de verplaatsingskwaliteit van de zachte vervoersmodi te versterken.

<sup>12</sup> De barrière effecten voor zachte weggebruikers op Antwerpenplein verminderen, absolute prioriteit geven aan de verkeersveiligheid en het plein opnemen als een onderdeel van de wijk (=verblijfsfunctie) en de groenstructuur.

<sup>13</sup> De verkeersfunctie en verblijfsfunctie van Land van Waaslaan – Victor Braeckmanlaan (= bovenlokale verzamel- en verbindingsweg) terug in evenwicht brengen, met extra aandacht voor fietsers ,openbaar vervoer en een rol als groenklimaat.