



Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde

Veel gestelde vragen en antwoorden

1 maart 2023

Entiteit

Mobiliteitsbedrijf Stad Gent

Contactpersoon

[[klik hier om de voornaam en naam van de contactpersoon in te voegen](#)]

Inhoud

1. Over het proces en doelstellingen van het wijkmobiliteitsplan	3
1.1. Is het nu een wijkplan, een wijkstructuurschets, een wijkmobiliteitsplan of een wijkcirculatieplan?	3
1.2. Waarom komt er een wijkmobiliteitsplan?	3
1.3. Kan er nog iets gewijzigd worden nu dit voorstel goedgekeurd werd door de Gemeenteraad?	3
1.4. Hoe wordt het plan geëvalueerd?	3
1.5. Hoe is dit plan tot stand gekomen? Welke inspraak is er geweest?	3
1.6. Is het plan een resultaat van dataverwerking, oa analyse van verplaatsingsgedrag?	4
1.7. Waarom is er gekozen voor dit gebied voor het tweede wijkmobiliteitsplan?	4
1.8. Wanneer gaat dit in?	5
1.9. Kan ik een papieren kaartje krijgen?	5
2. Over de inhoud en mogelijke effecten van dit plan	5
2.1. Is dit hetzelfde als het circulatieplan voor de binnenstad?	5
2.2. Wat willen we met dit plan bereiken?	5
2.3. Hoe kan dit plan de situatie voor voetgangers in de Zwijnaarde verbeteren?	5
2.4. Hoe kan dit plan de situatie voor fietsers in de Zwijnaarde verbeteren?	6
2.5. Als het autoverkeer moet omrijden, is er nog meer luchtvervuiling. Dit lost toch niets op?	6

1. Over het proces en doelstellingen van het wijkmobiliteitsplan

1.1. Is het nu een wijkplan, een wijkstructuurschets, een wijkmobiliteitsplan of een wijkcirculatieplan?

De Stad Gent wil dat het goed leven is in je wijk: aangename straten, veilig verkeer, voldoende ruimte voor jong en oud. Daarom maken we voor Zwijnaarde werk van een wijkplan. Dat bestaat uit een wijkmobiliteitsplan en een wijkstructuurschets. Het wijkmobiliteitsplan pakt op korte termijn de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit in je wijk aan, terwijl de wijkstructuurschets een leidraad vormt om advies te geven bij nieuwe projecten op langere termijn.

Het wijkmobiliteitsplan vertrekt dus van een nieuwe verkeerscirculatie, maar bij de verdere uitwerking zullen daar specifieke acties rond voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, snelheid, parkeren, zwaar vervoer,... bij komen, en dat in overeenstemming met de wijkstructuurschets. Het wordt dus veel meer dan enkel een wijkcirculatieplan.

1.2. Waarom komt er een wijkmobiliteitsplan?

Zwijnaarde, Pleispark en de Schilderswijk zijn heel diverse wijken. Je vindt er woonwijken naast landbouwgronden, industrieterreinen, groengebieden, scholencampussen en drukke verkeersaders. Dat zorgt ook voor heel verschillende verkeersstromen: fietsende scholieren, woon-werkverkeer, zwaar vervoer,... Door de vele bedrijvigheid ontstaan er op verschillende plekken files én sluipverkeer door woonstraten. Dat zorgt voor overlast en onveilige verkeerssituaties. In veel straten is het niet gemakkelijk om voetgangers, fietsers, auto's, openbaar vervoer en vrachtverkeer te combineren. Met het WMP maken we het fijner en veiliger om in Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk te leven en houden we tegelijkertijd alle plekken bereikbaar. Het WMP vermindert het doorgaand gemotoriseerd verkeer. De verkeersdrukke daalt en wie er echt moet zijn raakt er gemakkelijk.

1.3. Kan er nog iets gewijzigd worden nu dit voorstel goedgekeurd werd door de Gemeenteraad?

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

1.4. Hoe wordt het plan geëvalueerd?

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

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

Het wijkmobiliteitsplan werd ongeveer twee jaar geleden opgestart, ongeveer tegelijk met de opstart voor een nieuwe wijkstructuurschets die overkoepelend werkt en zich meer op de lange termijn richt. Het gemeenschappelijke doel is een wijkplan voor Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk.

Via een eerste wijkmarkt werd het participatieproces voor het wijkmobiliteitsplan afgetrapt en werd naar de problemen, suggesties en ideeën van de bewoners uit de wijken gepeild. Door de coronauitbraak is de geplande fysieke wijkmarkt in Zwijnaarde niet kunnen doorgaan, en is toen een digitaal alternatief uitgewerkt. Maar ook via een participatieplatform, email, telefoon of gesprekken met wijkregisseurs,... kon er input gegeven worden. Op basis van deze input en aangevuld met verkeersdata werden dan de belangrijkste knelpunten en enkele doelstellingen voor de wijken vastgelegd. Daarover kreeg iedereen in de wijk in april 2021 een brochure in de brievenbus.

Om de knelpunten aan te kunnen pakken werkte het Mobiliteitsbedrijf enkele mogelijke maatregelen uit. Die oplossingsvoorstellen werden dan in de vorm van puzzelstukken via een brochure (eind mei 2021) en het online participatieplatform website gepresenteerd aan bewoners, ondernemers en andere actoren uit de wijk. Via een nieuwe wijkmarkt (zowel fysiek als digitaal), het participatieplatform, email of telefoon kon men dan reageren op deze scenario's. Er werden ook nog doelgroepgesprekken georganiseerd waar ondernemers, verantwoordelijken van zorginstellingen, handelaars, horeca, landbouwers en bewoners in gesprek gingen over thema's zoals verkeersveiligheid en bereikbaarheid in de wijken. Vanuit deze reacties en verder onderzoek werd door het Mobiliteitsbedrijf en het College het finale plan opgemaakt en goedgekeurd door de gemeenteraad.

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

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

1.7. Waarom is er gekozen voor dit gebied voor het tweede wijkmobiliteitsplan?

In Zwijnaarde zijn er nu al een heleboel mobiliteitsproblemen. Files, sluipverkeer, zwaar vervoer, onveilige fietsroutes,... zetten nu al druk op de leefkwaliteit en verdienen oplossingen. Tegelijk is er veel ambitie en zal de wijk de komende jaren blijven evolueren. Er komen in nieuwe bedrijven, kenniszones en campussen bij. Maar er zijn ook plannen om de groene openbare ruimte op te waarderen en aantrekkelijker te maken. En dan hebben we het nog niet over slimme verdichting en extra voorzieningen die de wijk kunnen versterken.

Het wijkmobiliteitsplan wil een antwoord bieden op de huidige problemen en door heldere keuzes ook de toekomstige plannen in goede banen te leiden. Door het doorgaand verkeer te verminderen komt er meer ruimte voor andere zaken.

Als daar binnen enkele jaren ook de geplande nieuwe bruggen, ontsluitingswegen,... bij komen, kan de puzzel volledig gelegd worden. Dan zijn de industrieterreinen goed bereikbaar via de hoofdwegen, zonder dat ze door woonstraten hoeven te rijden. Actieve weggebruikers zullen dan meerdere comfortabele en veilige routes kunnen gebruiken, en voor veel autogebruikers wordt het verleidelijker om vaker voor de fiets of het openbaar vervoer te kiezen. Dat zal nodig zijn, en biedt veel kansen voor een wijk waar het zeer aangenaam is om te wonen, naar school te gaan, te werken en van te genieten.

1.8. Wanneer gaat dit in?

Eerste zin vervangen door: Normaal gezien werd op 15 mei 2023 het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde, Pleispark, Schilderswijk ingevoerd. Deze datum is echter niet meer haalbaar. Door een lopende juridische procedure tegen de invoering van het wijkmobiliteitsplan Dampoort - Oud-Gentbrugge, heeft de Stad beslist het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde te pauzeren. Nadat er een definitieve uitspraak is in het dossier zal de Stad bekijken hoe de voorbereidende werken terug ingepland kunnen worden en wanneer het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde ingevoerd wordt.

1.9. Kan ik een papieren kaartje krijgen?

Elke inwoner van Zwijnaarde ontvangt enkele weken voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan een kaart van de nieuwe situatie.

2. Over de inhoud en mogelijke effecten van dit plan

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

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

2.2. Wat willen we met dit plan bereiken?

De hoofddoelstelling van ieder wijkmobiliteitsplan is de leefkwaliteit fors verhogen. Het weren van doorgaand verkeer en het verhogen van de verkeersveiligheid vormen de leidraad bij de opmaak van wijkmobiliteitsplannen. Hierbij garanderen we wel dat alles bereikbaar blijft en proberen we meer mensen te laten kiezen voor een duurzamer vervoersmiddel om zich te verplaatsen. Daarnaast worden voor ieder wijkmobiliteitsplan wijkspecifieke doelstellingen geformuleerd en zijn deze dus voor iedere wijk anders. Deze wijkspecifieke doelstellingen werden voor dit voorstel pas vast gelegd nadat eerst de bewoners en andere actoren uit de wijk een eerste keer gehoord werden en de beschikbare verkeersdata bestudeerd werden. Voor de wijken Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk werden 16 van deze wijkspecifieke doelstellingen geformuleerd.

2.3. Hoe kan dit plan de situatie voor voetgangers in de Zwijnaarde verbeteren?

1. Dit plan zorgt ervoor dat het op verschillende plekken aangenamer is om er even te verblijven. Het laat ook toe dat de publieke ruimte daar in de toekomst ook aangepast kan worden. Dit is onder andere zo voor de Hutsepotstraat en de Joachim Schayckstraat.
2. Dit plan zorgt ervoor dat verschillende schoolomgevingen en schoolroutes autoluwer worden en kinderen veiliger naar school kunnen stappen of fietsen. Dit is onder andere zo voor de omgeving van de scholen Don Bosco Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde, Freinetschool De Boekenmolen en Vrije Basisschool Sint-Vincentius.
3. Dit plan zorgt ervoor dat verschillende straten autoluwer worden waardoor deze gemakkelijker overgestoken kunnen worden en het aangenamer is om in deze straten te wonen, te wandelen en te fietsen. Dit is onder andere zo in de Pieter Pauwel Rubenslaan, Maaltemeers, Rijvisschestraat, Hutsepotstraat, Remi Vlerickstraat, Zandvoordestraat, Joachim Schayckstraat, Isabella Van Oostenrijkstraat, Hofakkerstraat en Cornelis De Schepperestraat.

4. In navolging van dit circulatieplan kunnen er ook nog bijkomende of aangepaste veiligere oversteekplaatsen voorzien worden in onder andere de Adolphe della Faillelaan, Joachim Schayckstraat, Eedstraat, Heerweg-Zuid, Zandvoordestraat, Klossestraat, Hutsepotstraat, en Kortrijksesteenweg (AWV).

5. Dit plan laat toe dat de oost-westelijke route via de Pieter Pauwel Rubenslaan, Rijvisschestraat, Hutsepotstraat Dorpstraat/Prelaatsdreef en Joachim Schayckstraat kan uitgebouwd worden als een aantrekkelijke wandelroute en fietsas. Tegelijk ontstaan er ook kansen om ook de groenklimaatassen langs de Scheldevallei en door het Parkbos nog te versterken, met rustigere wandelverbindingen naar onder meer het Zwijntjesbos.

6. Op iets langere termijn kunnen voetgangers uitkijken naar een nieuwe wandel- en fietsbinding tussen de ovonde aan de N60 met de groenklimaatas door het parkbos. Zij zullen aan de ovonde een veilige ongelijkgrondse oversteek krijgen naar Ardoyen en de voetgangers- en fietsbrug over de Ringvaart richting De Sterre.

2.4. Hoe kan dit plan de situatie voor fietsers in de Zwijnaarde verbeteren?

1. Dit plan laat toe dat de oost-westelijke route via de Pieter Pauwel Rubenslaan, Rijvisschestraat, Hutsepotstraat Dorpstraat/Prelaatsdreef en Joachim Schayckstraat kan uitgebouwd worden als een aantrekkelijke wandelroute en fietsas. Tegelijk ontstaan er ook kansen om ook de groenklimaatassen langs de Scheldevallei en door het Parkbos nog te versterken.

2. Dit plan kan er voor zorgen dat verschillende straten waar lokale en aanvullende fietsroutes passeren, autolouwer worden en het daar aangenamer en veiliger wordt om te fietsen. Dit is onder andere het geval voor de Zandvoordestraat, Joachim Schayckstraat, Isabella Van Oostenrijkstraat en Maaltemeers.

3. In navolging van dit circulatieplan kunnen er veiligere oversteken voor fietsers en voetgangers gecreëerd worden aan de Adolphe della Faillelaan, Joachim Schayckstraat, Hutsepotstraat, en Kortrijksesteenweg (AWV).

4. Tussen het Technologiepark en de Heerweg-Noord zullen een of meer van de doorsteekjes comfortabeler en veiliger gemaakt worden om door te fietsen.

5. Op iets langere termijn kunnen fietsers uitkijken naar een nieuwe wandel- en fietsbinding tussen de ovonde aan de N60 met de groenklimaatas door het parkbos. Zij zullen aan de ovonde een veilige ongelijkgrondse oversteek krijgen naar Ardoyen en de voetgangers- en fietsbrug over de Ringvaart richting De Sterre. Er komt ook een nieuwe fietsbrug naar Eiland Zwijnaarde en bij de geplande heraanleg van de Krekelstraat kiezen we voor aparte fietspaden.

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

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

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

2.6. Heeft dit plan invloed op de naburige gemeenten?

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