



# Verkeersmaatregelen sector Tolhuis

## Verslag dialoogtraject

12 maart 2024

**Entiteit** Departement Stedelijke Ontwikkeling  
Mobiliteitsbedrijf

**Contactpersoon** Jessie De Laender

## 1. Opzet dialoogtraject

Met de komst van de Verapazbrug en het verleggen van de R40 komen er veranderingen in de verkeersstromen in de wijk Tolhuis-Sluizeken-Ham. Het verkeer dat nu via Dok-Noord rijdt, zal dat in de toekomst via de Afrikalaan doen. Dok-Noord wordt autoluw. De Stad Gent zal verkeersmaatregelen nemen in de sector Tolhuis (deel wijk Sluizeken-Tolhuis-Ham en noordelijk deel Binnenstad) om de wijk leefbaarder en veiliger te maken.

Na een eerste wijkmarkt in juni 2023 ontving de Stad Gent heel wat reactie op het voorgestelde plan. Daarom werd er een dialoogtraject opgestart.

- > 12/12/2023: Dialoogmoment met jeugd(welzijns)werkers
- > 14/12/2023: Dialoogmoment met zorgactoren
- > 19/01/2024: Dialoogmoment met bewoners
- > 20/01/2024: Dialoogmoment met bewoners
- > 22/01/2024: Dialoogmoment met ondernemers
- > 23/01/2024: Dialoogmoment met bewoners
- > 20/02/2024: Dialoogmoment met bewoners
- > 24/02/2024: Dialoogmoment met bewoners

Bij elk dialoogmoment werden de aanleiding, de voorgestelde verkeersmaatregelen, de doelstellingen en randvoorwaarden voor eventuele wijzigingen toegelicht aan de hand van een presentatie. Deze is als bijlage toegevoegd aan dit verslag.

Daarna zaten we met de deelnemers rond gesprekstafels. De vragen die we hen voorlegden zijn:

- > Welke knelpunten en kansen zie je aan het huidige plan?
- > Welke andere mogelijkheden zijn er om het doorgaand verkeer uit de wijk te weren?

Elke tafel had een expert van het Mobiliteitsbedrijf, een moderator en een verslaggever. Centraal op de tafel lag het voorgestelde plan. Hierop konden de deelnemers en begeleiders van het gesprek opmerkingen aanduiden.

### Dialoogmoment jeugd(welzijns)werkers

We legden het plan voor aan de Werkgroep Jeugd in Sluizeken-Tolhuis-Ham. In de werkgroep zitten vertegenwoordigers van jeugd(welzijns)organisaties die werken met kinderen en jongeren in de wijk.

### Dialoogmoment zorgactoren

De doelgroep voor de uitnodiging werd samen met de Dienst Regie Gezondheid en Zorg bepaald. Alle genodigden hebben de sector als vestigingsplaats of werkingsgebied. Op het overleg waren vertegenwoordigers aanwezig van: UNIZO, VDAB, een apotheek, I-Mens, Altrio, IPSO en Psychiatrisch Centrum Gent-Sleidingen, WGC De Sleep, Helan en een arts.

### Dialogmoment ondernemers

Alle ondernemers in de sector Tolhuis kregen via de post een uitnodiging in de brievenbus voor het dialogmoment voor ondernemers. Op dit dialogmoment waren ondernemers aanwezig uit o.a. Sleepstraat, Dok Noord, Ham en Doornzelestraat. Er was ook een vertegenwoordiger van UNIZO en van Burgerplatform Gent. Met BPost en Milleken, die behoorlijk grote logistieke vervoersstromen genereren, werd apart in gesprek gegaan.

### Dialogmoment bewoners

Inwoners van de sector Tolhuis werden uitgenodigd voor verschillende dialogmomenten in januari en/of februari 2024. We zorgden voor een diversiteit aan momenten: een voormiddag tijdens de week, twee avonden tijdens de week en twee zaterdag voormiddagen.

We vroegen deelnemers om bij de start van het gesprek aan te duiden op een kaart waar ze wonen. Er namen 136 inwoners deel aan de dialooggesprekken. Sommige van hen hadden ook een onderneming of praktijk in de buurt. Uit volgende straten namen één of meer bewoners deel aan de gesprekken.

Straat	Aantal deelnemers (bij benadering)
Achterleie	2
Anseeleplein	1
Antoon Sanderusstraat	5
Baudelostraat	1
Berouw	2
Blekerijstraat	3
Blekersdijk	7
Bomastraat	4
Dampoortstraat	1
Désiré Fiévéstraat	4
Dok-Noord	2
Doornzelestraat	2
Frans Rensstraat	1
Fratersplein	1
Gelukstraat	1
Geraard Mercatorstraat	1
Geuzenberg	1
Godshuishammeke	4
Goudstraat	1
Ham	6
Handelsdokkaai	3
Huidevetterken	2
Huidevetterskaai	1
Jacob Obrechtstraat	1
Jacob van Maerlantstraat	1
Jakob van Caeneghemstraat	5
Karel Mirystraat	3
Kartuizerlaan	3
Keizer Leopoldstraat	1
Klipperstraat	7
Kofschipstraat	1
Kongostraat	8

Lange Steenstraat	1
Meerhem	5
Minnemeers	2
Nieuwland	4
Oudevest	2
Overreke	1
Sint-Margrietstraat	1
Sint-Salvatorstraat	1
Sleepstraat	4
Stapelplein	2
Stekenevaardeken	2
Stukwerkersstraat	3
Tichelrei	1
Tolhuislaan	14
Vlasmarkt	1
Warandestraat	1
Willem De Beersteeg	1
Wolfstraat	1
Zonder-Naamstraat	3

## 2. Verslag

Het verslag focust op de zaken die gerelateerd zijn aan de voorgestelde verkeersmaatregelen. Opmerkingen die te maken hebben met andere onderwerpen (bv. vragen naar gewijzigd vervoersnet van De Lijn, ongenoegen over sluikestort, vraag naar meer bomen, bezorgdheden over ruimtelijke ontwikkelingen) maken geen deel uit van dit verslag.

De bezorgdheden, vragen en opmerkingen die te maken hebben met het project Gentspoort zullen aan de projectleiders doorgegeven worden. Bewoners en ondernemers werden doorverwezen naar het participatietraject van Gentspoort (met o.a. beurs op 15 en 16 maart).

Er waren ook veel vragen naar cijfergegevens met betrekking tot vervoersstromen in de wijk. Alle beschikbare data werd gebundeld in een inventarisatienota. Deze staat op de webpagina van de verkeersmaatregelen in de sector Tolhuis.

Hieronder geven we een overzicht van de kansen, knelpunten en suggesties die in het dialoogtraject besproken werden of per mail bezorgd werden. We bundelden ze onder verschillende thema's:

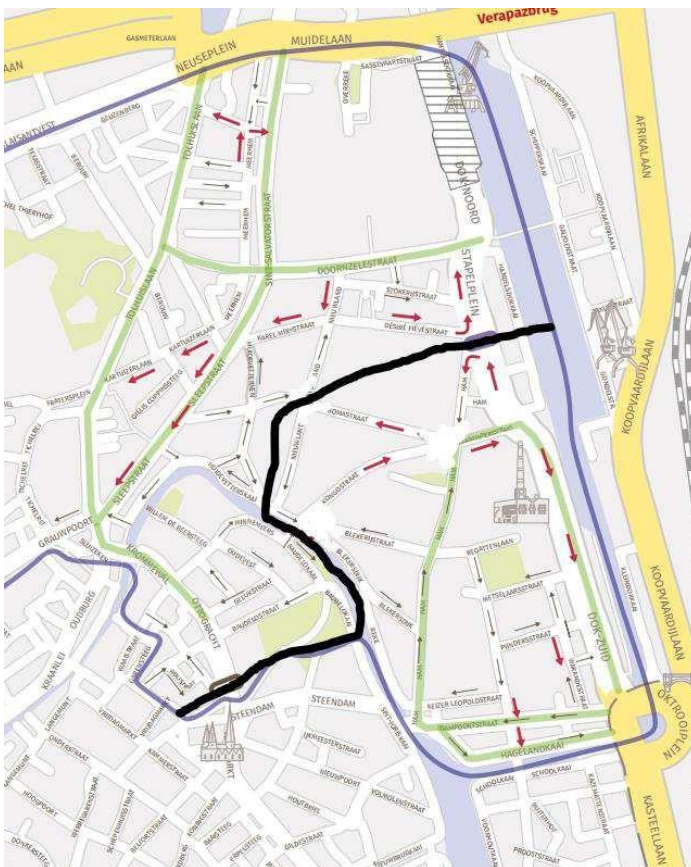
1. De verkeersfilters
2. Wijkontsluitingswegen voor autoverkeer
3. Andere straten
4. Fietsroutes
5. Parkeren
6. Andere opmerkingen van bewoners
7. Ondernemers
8. Jeugdsector
9. Zorgsector
10. Specifieke functies in de wijk

## 2.1. De verkeersfilters

De verkeersfilters zijn een belangrijk onderdeel van het voorstel om het doorgaand verkeer uit de wijk te weren. Maar ze hebben ook gevolgen voor bewoners die met de auto van en naar hun woning willen rijden. De sector Tolhuis wordt eigenlijk in twee gedeeld. Ook bewoners kunnen niet meer van het ene naar het andere deel van de wijk rijden, maar moeten omrijden via de R40. Dit leidt tot verschillende bezorgdheden:

- > Zal het verkeer op de R40 wel vlot verlopen?
- > Wat zal er gebeuren in geval van calamiteiten (bijvoorbeeld ongeval op de R40)?
- > Zal het feit dat er meer kilometers gereden moeten worden niet zorgen voor meer uitstoot?
- > Er zijn ook behoorlijk wat individuele cases waarbij een bewoner aan de ene zijde van de filters woont, maar een winkel/praktijk/garage heeft aan de andere zijde.

Ongeveer een kwart van de deelnemers van het dialoogtraject is uitgesproken voorstander om verkeersfilters te installeren omdat de omgeving dan echt verkeersluw wordt en de verkeersfilter gepaard kan gaan met een ruimtelijke kwaliteitswinst. Ongeveer de helft van de deelnemers is akkoord met de verkeersfilters, maar ijvert voor doorgang voor bewoners zelf (ook voor de bestaande filter Ottogracht). Sommigen vragen zelfs ook doorgang voor alle dienstverleners (bv. aannemers). Dit is volgens bewoners te regelen met ANPR camera's of een systeem met neerklapbare paaltjes zoals in Begijnengracht. Meermaals vroegen deelnemers, die wel verkeersfilters willen, of het mogelijk is om de verkeersfilters iets noordelijker in de wijk te gaan positioneren. Dit heeft volgens hen als voordeel dat het verkeer gelijkmatiger verdeeld wordt over de ontsluitingswegen naar het noorden en naar het zuiden. Voor een aantal specifieke functies in de wijk waar ook een vrachtwagen moet kunnen geraken, gaf de voorgestelde positie van de verkeersfilters problemen inzake bereikbaarheid. Ongeveer een kwart van de deelnemers gaat niet akkoord met verkeersfilters in de wijk. Zij vinden dat het verdwijnen van doorgaand verkeer uit de wijk niet opweegt tegen de nadelen die zij hier zelf van ondervinden.



Het voorstel om de filters noordelijker op te schuiven werd in alle volgende dialooggesprekken afgetoetst. Een meerderheid was akkoord met het voorstel. Er waren ook mensen neutraal ten opzichte van het gewijzigde voorstel. De bewoners van de omgeving Ottogracht waren niet akkoord met het voorstel omdat zij dan echt op een eiland wonen met een zeer beperkt aanbod publieke parkeerplaatsen. De meeste individuele cases werden daarmee verholpen. Er was wel een andere bewoner wiens woning en garage nu niet meer in dezelfde sector gelegen zijn.

De effecten van het alternatief voorstel zullen in de volgende onderzoeksfase in beeld gebracht worden.

## 2.2. Wijkontsluitingswegen voor autoverkeer

De wijkontsluitingswegen voor autoverkeer zijn de straten die lokaal gemotoriseerd verkeer van en naar de R40 leiden. Hieronder volgt een overzicht van de kansen, knelpunten en suggesties die vermeld werden over de wijkontsluitingswegen.

**Rodelijvekensstraat/Tolhuislaan:** Bewoners willen een zo aangenaam mogelijke straat. Liefst met minder verkeer (verkeersfilter in de Rodelijvekensstraat, eenrichting stad in en Sleepstraat/Sint-Salvatorstraat stad uitwaarts, geen toegang tot parking Vrijdagmarkt via de wijk). Of met een wegprofiel waar, ondanks de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer, de voetgangers en fietsers zich ook veilig kunnen verplaatsen. Bewoners zijn bezorgd over meer verkeer door het voorstel eenrichtingsverkeer in de Sleepstraat. Er is vraag om op deze wijkontsluitingsweg zeker enkele ingrepen te doen om gemotoriseerd verkeer te doen vertragen (rotonde herinrichten, toegang Tolhuispark accentueren). Liefst van al willen de bewoners een herinrichting van de straat. Er werd een specifiek veiligheidsprobleem gemeld aan de voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de bushalte aan de rotonde. Vraag naar snelheidsremmers, maar geen drempels (de huidige drempels geven reeds geluids- en trillingsoverlast).

**Antoon Sanderusstraat:** Bewoners zijn bezorgd over toenemende verkeersintensiteiten door de voorgestelde wijkcirculatie. Vraag voor eenrichtingsverkeer richting Tolhuislaan. Ook melding van snelheidsprobleem en vraag voor een snelheidsremmer. Het kruispunt met Meerhem is zeer gevaarlijk. De grootste gemotoriseerde vervoersstroom is van Oost naar West (en omgekeerd) Voorrang van rechts wordt er vaak niet gegeven aan fietsers (N←→Z). Vraag om toch linksafslaand verkeer van R40 richting Sint-Salvatorstraat toe te laten om de druk op de Antoon Sanderusstraat te verlichten.

**Sleepstraat/Sint-Salvatorstraat:** Bewoners zijn bezorgd dat het een drukke weg zal blijven. De meeste bewoners zijn bezorgd over sneller verkeer wanneer het eenrichting zal worden. Handelaars vrezen dat enkelrichting een negatief effect zal hebben op hun omzet.

**Doornzelestraat:** Bewoners zijn tevreden dat er dankzij de voorgestelde maatregelen geen alternatieve route voor de R40 in hun straat zal passeren. Oversteekbaarheid is er nu een probleem. De Doornzelestraat zal rustiger worden, maar het kruispunt met de Sint-Salvatorstraat zal toch een zeer druk kruispunt blijven. De verkeerslichten triggeren automobilisten om sneller te rijden (om een groentijd te “halen”).

**Ham:** De meeste deelnemers van de dialooggesprekken waren tevreden dat het linksafslagverbod op Jooremaaie om de Ham in te rijden wordt opgeheven. Er is wel bezorgdheid dat de veiligheid voor fietsers daardoor achteruit gaat. De niet zo vaak gebruikte afslagstrook wordt door fietsers gebruikt als wachtzone om in 2 keer over te steken. Er wordt ook gemeld dat het linksafslagverbod wel zorgt voor een goede doorstroming van Steendam naar Hagelandkaai en van Dampoortstraat naar Steendam. Bewoners vragen om de Ham opnieuw (gedeeltelijk) tweerichtingsverkeer te maken. Er wordt gemeld dat vrachtwagens moeilijk kunnen afslaan naar de Kraankindersstraat.

**Dok-Zuid:** Vraag om 2 richtingsverkeer te behouden tot start Gentspoortwerken. Bezorgdheid over de verkeersgeneratie van de Artevelde Hogeschool. Op het voorstel in juni was het onduidelijk dat het tweerichtingsverkeer in het deel tussen Dampoort en Metselaarstraat behouden blijft.

**Hagelandkaai:** Vraag of er een verkeerslicht kan komen voor overstekende voetgangers. Er is dan wel een verkeerslicht om autoverkeer op Dampoort tegen te houden, maar door vele voetgangers (en fietsers) is het niet gemakkelijk/veilig om de Dampoort op te rijden.

**Dampoortstraat:** Fietsers in tegenrichting is gevaarlijk.

## 2.3. Andere straten

Hieronder volgt een overzicht van de kansen, knelpunten en suggesties die vermeld werden over andere straten in de sector Tolhuis (naast de wijkontsluitingswegen).

**Kartuizerlaan:** Vraag om de voorgestelde rijrichting om te keren.

**Huidevetterskaai:** Vraag om de voorgestelde rijrichting om te keren in functie van bereikbaarheid Achterleie voor laden en lossen. In het huidige voorstel zouden deze een omweg via Goudstraat → Minnemeersbrug -> Kongostraat → Bomastraat → Nieuwland moeten maken.

**Achterleie:** De straat wordt gebruikt om te leveren aan restaurants in de Sleepstraat. Liefst daar geraken met zo weinig mogelijk hinder voor andere woonstraten. Vraag om rijrichting om te keren. Ter hoogte van Sluizeken is het moeilijk om uit te rijden.

**Huidevetterken:** Vraag naar extra snelheidsremmers en vraag naar bord uitgezonderd plaatselijk verkeer. Een bewoner geeft aan dat het kruispunt met de Karel Mirystraat onveilig is. In functie van de (tijdelijke) buurtparking is een deel van Huidevetterken er nu tweerichtingsverkeer en men vraagt om dit te behouden.

**Justus Lipsiusstraat:** Bezorgdheid voor meer verkeer (omwille van omkeren Hugo Van der Goesstraat).

**Karel Mirystraat:** Vraag om de straat niet te veranderen van rijrichting.

**Nieuwland:** Vraag om de straat, gedeelte tussen Karel Mirystraat en Doornzelestraat, niet te veranderen van rijrichting.

**Zonder-Naamstraat** en omgeving: Bewoners zijn tevreden met directere wegroute naar Dampoort.

**Warandestraat:** Melding dat rechts afslagbeweging van Dampoortstraat naar de Warandestraat gepaard gaat met een veiligheidsrisico omdat er heel wat fietsers in de Dampoortstraat rijden. Snelheidsprobleem (recht stukje weg).

**Stukwerkerstraat:** Bezorgd over de hoeveelheid lokaal verkeer die langs daar zal ontsluiten. De buurtbewoners vragen om de ontsluiting naar Dok-Zuid via de Metselaarstraat te organiseren.

**Godshuishammeke:** Veel spelende kinderen in de parkzone. Er wordt gevraagd om dit gedeelte van de straat zo veel als mogelijk te vrijwaren van gemotoriseerd verkeer. Er is veel verkeer van klanten van handelaars in de Sleepstraat die de straat inrijden op zoek naar een parkeerplaats. Het omkeren van de rijrichting zou dit kunnen inperken.

**Tichelrei:** Bewoners vragen ook eenrichtingsverkeer. Een bewoner geeft aan dat er verkeer rijdt om de Rodelijvekensstraat te omzeilen.

**Gelukstraat:** Bewoners wensen rechtstreeks te kunnen ontsluiten via Dampoort.

**Bomastraat:** Bewoners zijn tevreden met het eenrichtingsverkeer. Ze zouden dit graag al vooraf ingevoerd zien. Bewoner geeft aan dat er een parking van 53 parkeerplaatsen is onder de nieuwe ontwikkeling op de hoek met Nieuwland (Bomastraat 1) waardoor het beter zou zijn om een klein stukje tweerichtingsverkeer te behouden in functie van de ontsluiting van deze parking.

**Hugo Van der Goesstraat:** De straat is te smal voor het kruisen van wagens met fietsverkeer in tegenrichting.

## 2.4. Fietsroutes

In het stadsregionaal fietsnetwerk heeft de Stad Gent een aantal straten aangeduid die dienst moeten doen als fietsroute. De fietsroutes moeten zo veilig mogelijk zijn. Ook in de sector Tolhuis zijn een aantal fietsroutes die de wijk en de stad ontsluiten voor fietsverkeer.

**Nieuwland:** De straat is te smal om een fietsas te zijn. Kruisen met tegenliggend autoverkeer is moeilijk. Vraag om hier een fietsstraat in te richten. Bewoners van Stekenevaardeken zien geen meerwaarde in het omkeren van de rijrichting in Nieuwland. Dit zou meer druk geven op Karel Mirystraat en Désiré Fiévéstraat. Men meldt dat het kruispunt Nieuwland en Huidevetterskaai gevaarlijk is. Inrijdende fietsers komen in conflict met gemotoriseerd verkeer. Hoe minder gemotoriseerd verkeer daar, hoe veiliger.

**Meerhem:** Vraag om een fietsstraat in te richten in deze straat.

**Kraankindersstraat:** Vraag naar verkeerslichten op de fietsoversteek ter hoogte van de Matadibrug. Gemotoriseerd verkeer zal daar steeds twee keer fietsers moeten kruisen. Het is niet gemakkelijk of veilig om als fietser de Kraankindersstraat in te rijden als je van de Matadibrug komt tussen wachtende voertuigen. Vraag naar meer fietsenstallingen in de omgeving van De Centrale.

**Kongostraat:** Vraag naar fietsstraat die aansluit met nieuwe Matadibrug.

**Molenaarstraat:** Bezorgdheid dat de vervoersstroom zich naar deze straat zal verplaatsen.

**Tolhuispark:** Bewoners zijn vragende partij om de fietsroute tussen AZ Sint-Lucas en Tolhuislaan te realiseren en ook aan te duiden op de visie van het stadsregionaal fietsnetwerk.

## 2.5. Parkeren

Vraag naar meer voorbehouden bewonersparkeerplaatsen op weloverwogen locaties. Op die manier vermindert het verkeer van bewoners die een parkeerplaats zoeken. Daarnaast is het handig om als bewoner kleine lusjes in de omgeving te kunnen maken om een parkeerplaats te vinden.

Sommigen vinden het vreemd om een bewonersparkeerzone (oranje zone) te splitsen in twee delen. De zone om een parkeerplaats te zoeken wordt aanzienlijk kleiner als je je aan één zijde van de filter bevindt. Wordt deze bewonersparkeerzone dan aangepast bij invoering van het nieuwe plan?

Vraag om parking Tolhuis meer bekend te maken. Sommige bewoners wisten zelf niet dat daar een publieke parking is.

Er werd regelmatig de vraag gesteld of parking Vrijdagmarkt geen andere invulling kan krijgen. Toeristen en bezoekers van de stad zouden aan de rand van de stad moeten parkeren.

## 2.6. Andere opmerkingen van bewoners

De snelheidsproblematiek in de wijk werd quasi in elk gesprek aangehaald.

Vraag om de autodeellocaties/laadpalen voor elektrische voertuigen te herbekijken of uit te breiden

Vaak vragen of de Lage Emissiezone (LEZ) dan ook uitgebreid wordt. In principe is de LEZ binnen de R40. Vraag om nog ergens aan de rand buiten de LEZ te kunnen parkeren als bewoner. Nu doen bewoners dit op de kaaien aan Dok-Noord.

Vraag om bewoners ook te betrekken bij de evaluatie van de verkeersmaatregelen.

## 2.7. Ondernemers

**Ondernemers Dok-Noord:** Probleem voor laden en lossen door particuliere klanten. Op het middenplein mag niet iedereen oprijden en de handelaars willen ook dat dit middenplein kwalitatief en verkeersluw is. De ondergrondse parking heeft een hoogtebeperking. Bezorgdheid over registratiesysteem van nummerplaten van leveranciers die door het autovrij gebied moeten.

**BPost:** Geeft aan dat Stapelplein voor hen een strategische locatie is voor een goede dienstverlening. Zij vragen een verzekerde ontsluiting van en naar de site. De verkeersmaatregelen zorgen ervoor dat BPost enkel bereikbaar is doorheen de Lage Emissie Zone. Dit heeft impact op wagens van BPost die momenteel gebruik maken van de parking. Ze vragen intense dialoog die de ambities van de stad met die van BPost combineert.

**Milleken:** Is bezorgd om veiligheid. Op de wegen die vrachtwagens nemen van en naar het bedrijf rijden ook veel fietsers. Zeker sinds de Matadibrug in gebruik genomen werd. Als de middelbare school in de Bomastraat opent, zal er nog meer fietsverkeer zijn. De Kraankindersstraat is smal. Milleken stelt voor om de vrachtwagens tot aan de verkeersfilter Ham te laten rijden. Daar is de bocht ruimer om af te draaien naar Dampoort. De fietsroute moet dan wel twee keer gekruist worden (1x in de Ham en 1x in Dok-Zuid). Ook in de Dampoortstraat is er heel veel fietsverkeer.

**Verkeersfilters:** De meeste ondernemers zijn niet akkoord met de verkeersfilters. Ze vinden het voorstel met verkeersfilters te radicaal. De Verapazbrug is goed, maar het flankerend beleid is voor hen niet nodig. Dienstverleners zoals aannemers zouden net zoals medische dienstverleners doorgelaten moeten worden, anders is er sprake van discriminatie. Ondernemers vragen doorgang voor lokaal verkeer via ANPR, niet alleen voor bewoners, maar ook voor ondernemers, aannemers, klanten.

**Het beroepenhuis:** Groepen kinderen worden regelmatig met autobussen gebracht tot aan het Beroepenhuis. Zij moeten kunnen keren op het einde van de Doornzelestraat zodat zij niet door de kleine straten moeten rijden.

**Sleepstraat:** Ondernemer in de Sleepstraat wenst graag tweerichtingsverkeer te behouden voor een betere bereikbaarheid van de zaak. Evenzeer is het voor klanten moeilijk om parkeerplaats te vinden in de nabijheid van de zaak. Mensen konden vroeger vanuit Sint-Anna de Sleepstraat bereiken. Je kon nog kiezen waar je stopte voor iets kleins, wat de grootste winsten waren voor ondernemers daar.

**LEZ:** Men merkt op dat de LEZ door de verkeersmaatregelen de facto uitgebreid wordt.

## 2.8. Jeugdsector

Op de werkgroep jeugd waren vertegenwoordigers van organisaties aanwezig die werken met kinderen en jongeren in de wijk.

Zij vroegen zich af of de verkeersfilters kindvriendelijk ingericht konden worden met bijvoorbeeld een spelprikkel. Ze vragen ook een betere oversteekbaarheid in de omgeving van sporthal Tolhuis en het Zonder-Naampark.

De Tuin van Kina: ontvangt regelmatig schoolgroepen die met het openbaar vervoer komen. Men vraagt om de wandelroute van de bushalte naar de Tuin van Kina veiliger te maken.

De kinderen van de school 'De Buurt' in de Kartuizerlaan gaan naar naschoolse opvang op twee andere plekken in de wijk (De Mozaïek in de Sint-Margrietstraat en Dokata in de Sint-Salvatorstraat). Men vraagt om de wandelroutes tussen deze locaties veiliger te maken.



## 2.9. Zorgsector

Op het overleg met de zorgsector waren vertegenwoordigers aanwezig van: UNIZO, VDAB, een apotheek, i-Mens, Altrio, IPSO en PCGS, WGC De Sleep, Helan en een arts.

Zorgverstrekkers met een RIZIV nummer kunnen een vergunning aanvragen om doorheen verkeersfilters uitgerust met ANPR-camera, te rijden. i-Mens heeft ook een dienst die maaltijden aan huis bezorgd. Dit is ook een vorm van thuiszorg (niet-commercieel), maar de maaltijdbezorgers hebben geen RIZIV nummer. De vraag is of het vergunningenbeleid voor deze doelgroep aangepast kan worden.

Met betrekking tot de filters was er geen bezwaar aangezien zorgverstrekkers nog doorheen minstens 1 verkeersfilter kunnen. Er was wel consensus dat de voorgestelde filters beter iets noordelijker kunnen voorzien worden voor een betere spreiding van verkeer naar enerzijds de noordelijke knooppunten met R40 en anderzijds naar de Dampoort.

VDAB geeft aan een parking te hebben waar personeel, maar ook wel bezoekers kunnen parkeren. Met het huidige voorstel zouden zij moeten ontsluiten via heel veel kleine woonstraten.

Ook in Nieuwland is een nachtopvang waar er geregeld interventies zijn met ambulances.

## 2.10. Specifieke functies in de wijk

**Kopergietery:** Vertegenwoordiger geeft aan dat er soms toneelgezelschappen met grote vrachtwagens komen. Deze vrachtwagens zijn minder wendbaar dan bijvoorbeeld IVAGO afvalophaalwagens. Er is bezorgdheid dat deze voertuigen de bocht Blekerijstraat → Blekersdijk niet zou kunnen nemen.

**Jan Van Eyck scholencampus:** Vertegenwoordiger geeft aan dat er 10x per schooljaar autowrakken worden aangeleverd voor de opleiding automechaniek. De aanrijroute tot aan de toegang van de school voor gemotoriseerd verkeer moet via kleine woonstraten volgens de voorgestelde circulatie. De projectleider is bezorgd dat dit problemen gaat geven. Er is een MOBER opgemaakt die een inschatting maakt van hoeveel logistiek verkeer de school zal genereren.

## Bijlage plenaire presentatie dialooggesprekken



### Dialoogtraject

Bewoners 24/2/2024

### Agenda van vandaag

#### 1. Plenaire toelichting (~ 20min)

- Wat voorafging
- Wat komen zal
- Doelstellingen van de verkeersmaatregelen
- Huidig plan (in juni voorgesteld via brochure en infomarkt)
- Randvoorwaarden
- vervolgtraject

#### 2. Gesprek (~ 1u30min)

11/03/2024

Stad Gent 2

## Wat voorafging...

### April 2017

Met de invoering van het circulatieplan werden we het doorgaand verkeer in het historisch centrum. We realiseren een groter voetgangersgebied

Sector Tolhuis werd afgebakend t.o.v. autovrij gebied en andere sectoren, maar binnen de sector werden relatief weinig maatregelen ingevoerd.

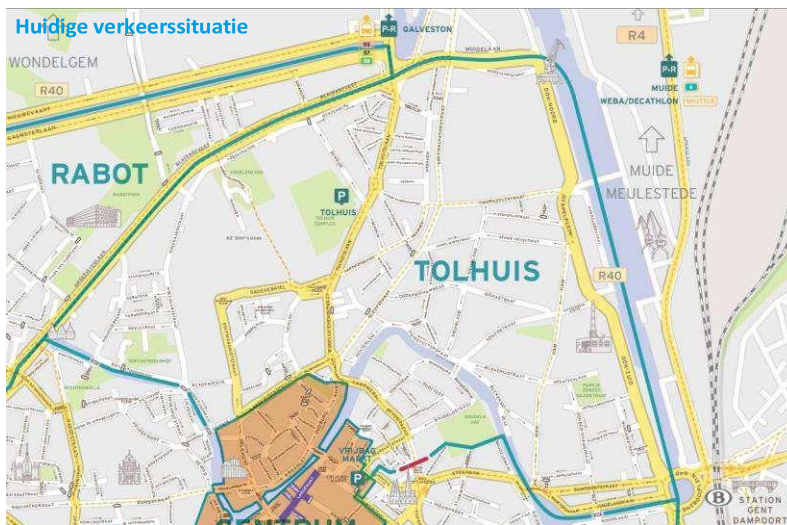
### September 2017 + december 2018

Bijkomende maatregelen in de sector Tolhuis om doorgaande stroom op de R40 te houden, i.p.v. doorheen de woonstraten.

11/03/2024

Stad Gent 3

## Wat voorafging...



11/03/2024

Stad Gent 4

## Wat voorafging...

Nog steeds meldingen m.b.t. mobiliteitsproblematiek in de wijk

Sluipverkeer B.v. Ham, Bomastraat, Doornzelestraat, Stokerijstraat (woonerf), Zonder-Naamstraat, Gerststraat, ...

Te snel verkeer B.v. Kartuizerlaan, Doornzelestraat, Meerhem, Sleepstraat, Sint-Salvatorstraat, Tolhuislaan, ...

Conflictgevoelige kruispunten B.v. Sluizeken x Sleepstraat, Antoon Sanderusstraat x Meerhem, Kongostraat x Ham, ...

Moelijk oversteekbare wegen te voet of per fiets B.v. Sleepstraat, Tolhuislaan, Dok-Noord, Stapelplein, ...

Wegen niet geschikt voor tweerichtingsverkeer B.v. Bomastraat, Kraankindersstraat, ...

Wegen niet geschikt voor veel gemotoriseerd verkeer B.v. Kruizer Leopoldstraat, Kartuizerlaan (schoolomgeving), ...

We wijzigen de verkeerssituatie nogmaals na ingebruikname Verapazbrug (= actie mobiliteitsplan)

11/03/2024

Stad Gent E

## Wat komen zal...

### Verapazbrug

- Verkeer van en naar de binnenstad van Gent wordt gekanaliseerd via 3 grote invalswegen, de B401, de Drongensesesteenweg en de Afrikalaan/Vliegtuiglaan.
- R4 heeft een verdeelfunctie op grootstedelijk niveau.
- De komst van de Verapazbrug zorgt ervoor dat de sector Tolhuis een betere ontsluiting krijgt naar de R4 via de Afrikalaan/Vliegtuiglaan.



11/03/2024

Stad Gent 6



Visie Vlaamse Hoofdstructuur op (middel)lange termijn, Mobiliteitsplan 201E

## Wat komen zal...

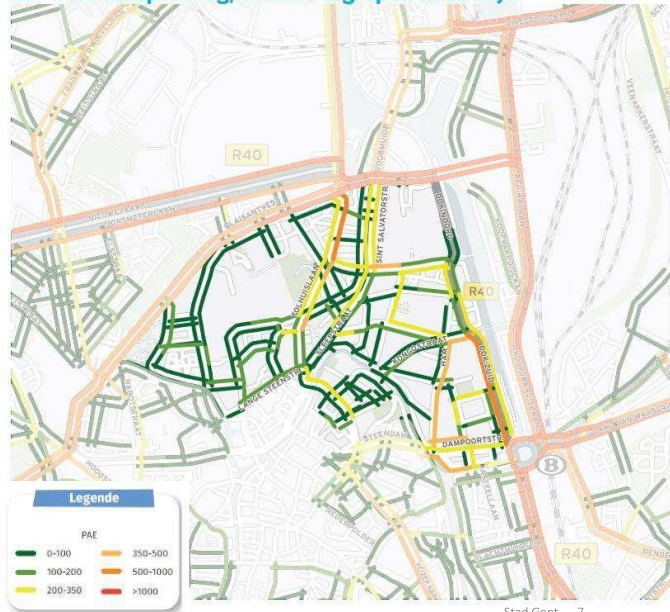
### Verapazbrug

Met de realisatie van de Verapazbrug kan in Dok-Noord een autovrij gebied ingericht worden.



11/03/2024

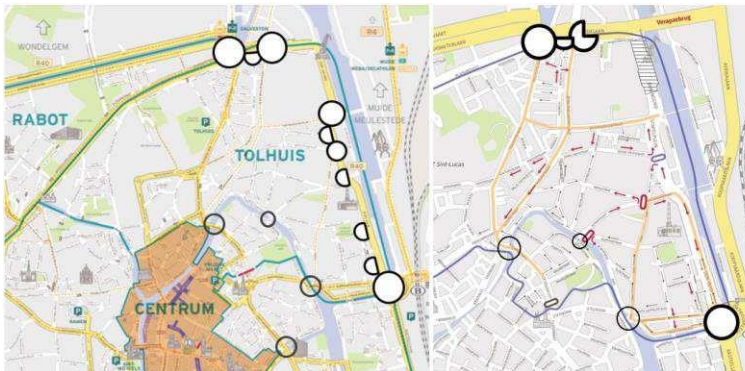
### S0 - Met Verapazbrug, zonder ingrepen in de wijk



Stad Gent 7

## Wat komen zal...

### Wijkontsluitingstructuur wijzigt door verleggen van de R40



- Volwaardig toegang tot de sector
- ◐ Toegang tot de sector met beperkte afslagmogelijkheden (bv. verplicht rechts in-rechts uit)

Stad Gent 8

# Wat komen zal...

## Uitbouw stadsregionaal fietsnetwerk

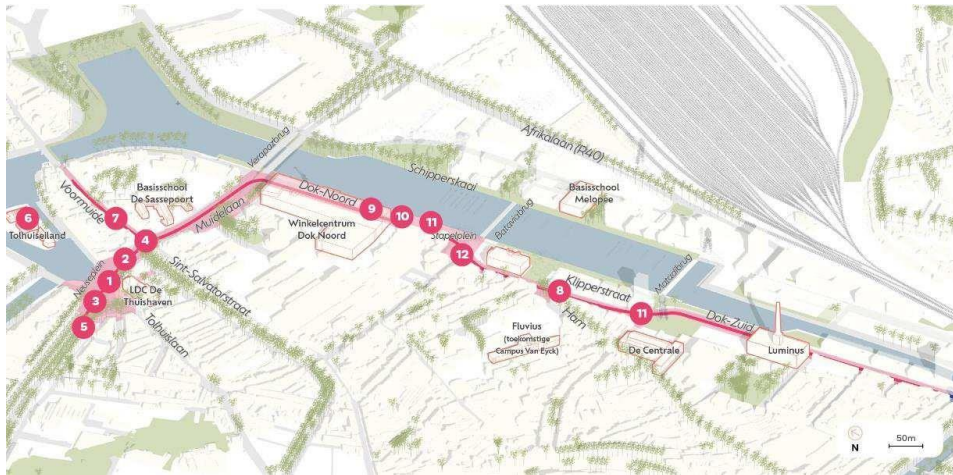


11/03/2024

Stad Gent 9

# Wat komen zal...

## Gentspoort



11/03/2024

Stad Gent 10

## Doelstellingen van de verkeersmaatregelen

De hoofddoelstelling van de voorgestelde verkeersmaatregelen is om het woonweefsel ten westen van het Handelsdok te vrijwaren van doorgaand verkeer.

Dit zijn flankerende maatregelen naar aanleiding van de Verapazbrug. Dit werd reeds geformuleerd in het Mobiliteitsplan 201E.

Na realisatie van de Verapazbrug moet verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in sector Tolhuis de Verapazbrug en de Afrikalaan volgen.

Om te voorkomen dat de sector Tolhuis veel sluipverkeer te verwerken krijgt, worden doorsteekmogelijkheden voor gemotoriseerd verkeer in de wijk beperkt. Zo houden we de wijk veilig en zorgen we voor een betere leefkwaliteit.

In de wijk blijft elke bestemming wel bereikbaar, ook met de auto.

Locaties die veel verkeer aantrekken (AZ St-Lucas, Milleken, Parking Vrijdagmarkt, Dok-Noord, ... ) sluiten we zo rechtstreeks mogelijk aan op de R40.

11/03/2024

Stad Gent 11



Stad Gent 12

# Randvoorwaarden

Doelstellingen blijven overeind

Verkeersfilter Ottogracht blijft behouden

Geen integrale heraanleg

Doorgangsuitzonderingen bij C3 –borden naar analogie met reeds bestaande verkeersfilters en autovrije gebieden.

Bepaalde voorgestelde maatregelen zijn vastgesteld als uitgangspunt van Gentspoort.

De circulatiewijzingen en filters op het tracé van Gentspoort mogen niet wijzigen als gevolg van het geplande dialoogtraject van Tolhuis+

11/03/2024

Stad Gent 13



Stad Gent 14



## Vervolgtraject

Tot eind februari kan feed-back per e-mail verstuurd worden naar [mobiliteit@stad.gent](mailto:mobiliteit@stad.gent)

Februari – april '24 -> Verwerken van feed-back en aanpassing circulatieconcept

mei '24 -> validatie van aangepast circulatieconcept

juni '24 -> Brochure met terugkoppeling dialoogtraject en voorstelling van aangepast circulatieconcept

202E vooraf aan de invoering van de verkeersmaatregelen (bij ingebruikname Verapazbrug)  
-> Bewonersbrief

Na invoering van de verkeersmaatregelen -> monitoring a.d.h.v. intensiteitsmetingen

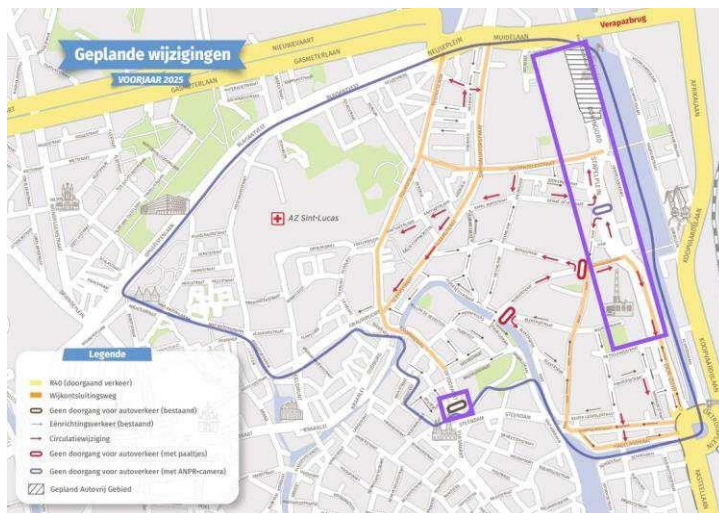
11/03/2024

Stad Gent 1E

## Dialogogesprek

Wat zijn concrete kansen/knelpunten bij het huidige plan?

Welke andere manieren zien jullie om doorgaand verkeer uit de wijk te weren, rekening houdend met de randvoorwaarde?



Stad Gent 16