

gent:

# ONTDEK DE SCENARIO'S

#ALSGETMIJVRAAGT

... zeg ik mijn gedacht!

wijkmobiliteitsplan Dampoortwijk - **Oud Gentbrugge**

# #ALSGETMIJVRAAGT

## Samen plannen voor een betere wijk

De Stad Gent wil dat het **goed leven** is in de Gentse wijken: aangename straten, schone lucht en veilig verkeer voor jong en oud. Daarom maken we samen met de bewoners, handelaars, bedrijven, kinderen, jongeren en ouderen in je wijk werk van een wijkmobiliteitsplan. Want **Oud Gentbrugge beweegt**. Te voet, met de fiets, de auto of het openbaar vervoer, in een levendige buurt zijn altijd wel mensen onderweg. Na de vorige **wijkmobiliteitsmarkt** gingen we aan **de slag met jullie ideeën en suggesties** om jullie wijk nog aangenamer, veiliger en gezelliger te maken voor iedereen!

### Merci voor zoveel ideeën!

Jullie weten waar het goed gaat en waar het beter moet. De Stad verzamelde jullie ideeën, suggesties en plannen op de wijkmobiliteitsmarkt, op de stickerborden in je buurt, via Gentinfo, tijdens gesprekken met de wijkregisseur en online.

Dat ging van losse ideetjes tot brieven van vijf bladzijden met uitgetekende plannen voor de hele wijk. De experts van het Mobiliteitsbedrijf hebben alle reacties gelezen, gesorteerd en verwerkt in de scenario's die nu voorliggen.

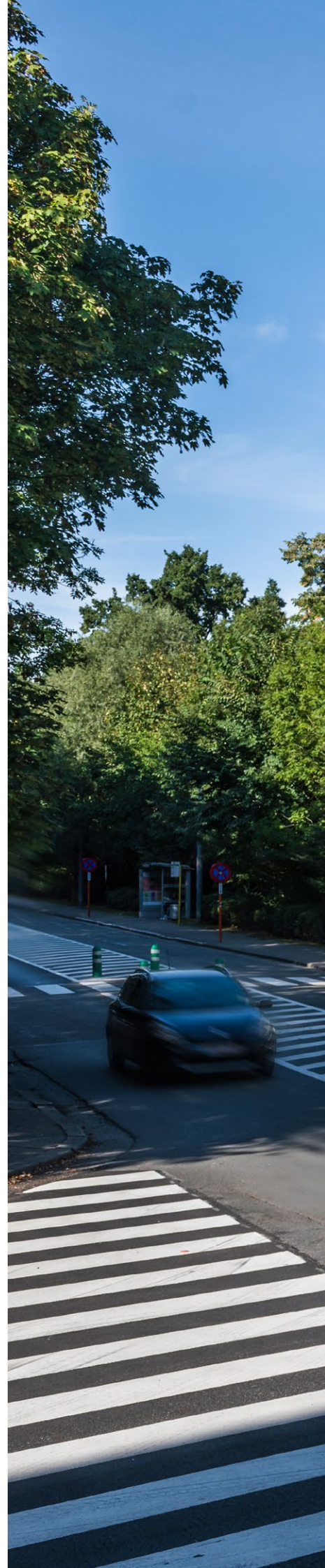
### Drie scenario's voor de toekomst

Voor de Dampoortwijk en Oud Gentbrugge selecteerden we 20 knelpunten. Dat zijn de plekken die jullie vaak signaleerden en die een invloed hebben op de verkeerscirculatie in jullie wijk. Die plekken willen wij aanpakken. Er is meer dan één manier om dit te doen. Daarom volgen er drie mogelijke scenario's per wijk.

## Nu zijn jullie weer aan zet.

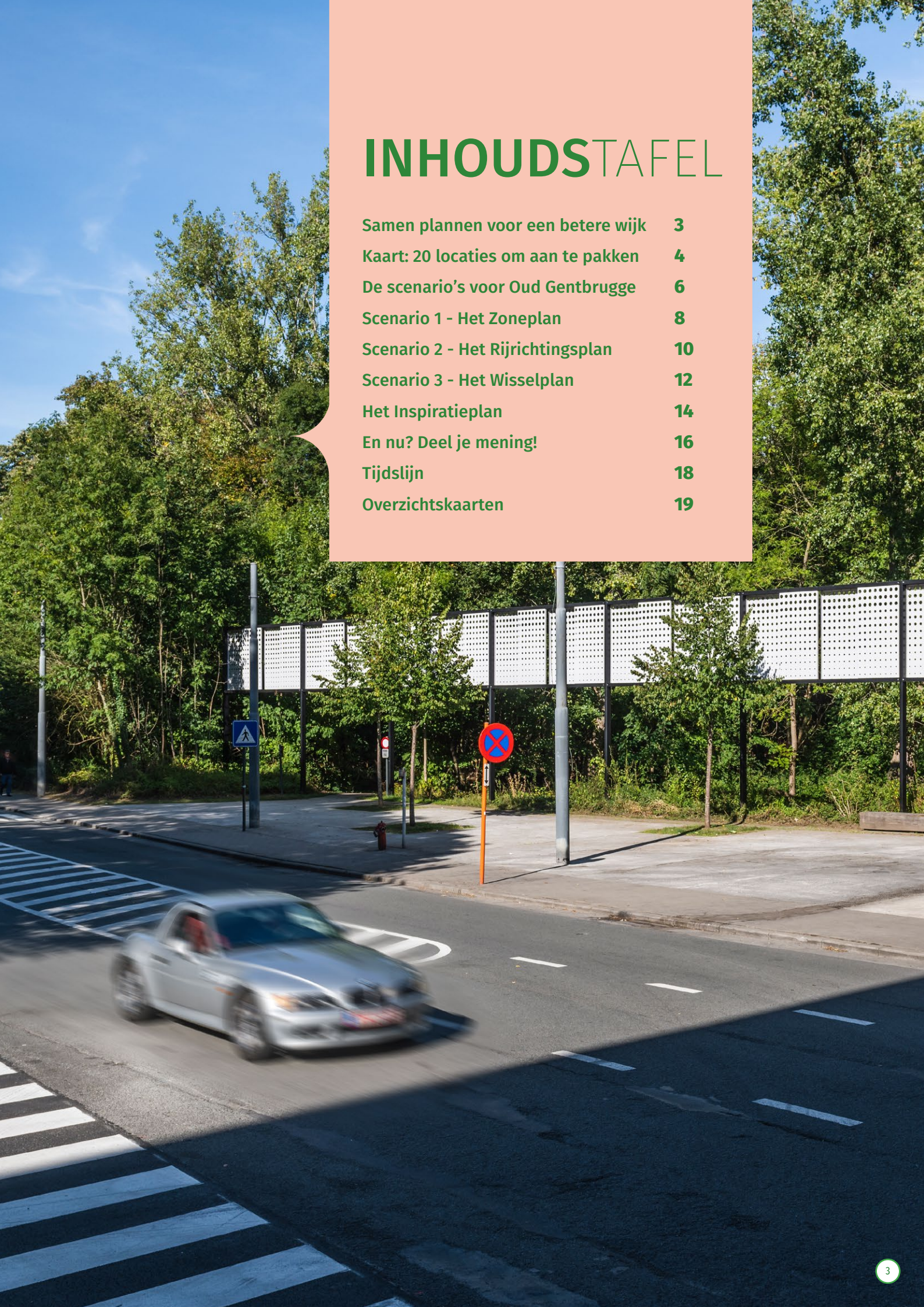
- Wat vinden jullie van de voorgestelde scenario's?
- Wat vind je goed en wat niet?
- Waarom?

**We luisteren graag naar jouw argumenten.**



# INHOUDSTAFEL

Samen plannen voor een betere wijk	3
Kaart: 20 locaties om aan te pakken	4
De scenario's voor Oud Gentbrugge	6
Scenario 1 - Het Zoneplan	8
Scenario 2 - Het Rijrichtingsplan	10
Scenario 3 - Het Wisselplan	12
Het Inspiratieplan	14
En nu? Deel je mening!	16
Tijdslijn	18
Overzichtskaarten	19





# HET GROTERE PLAATJE

## 20 PLEKKEN

### OM AAN TE PAKKEN

9

#### Nijverheidskaai - Emiel Lossystraat - Paul De Ryckstraat

De fietskwaliteit verhogen zonder het vrachtverkeer van en naar de bedrijven uit het oog te verliezen.

10

#### Wasstraat en omgeving

De verblijfskwaliteit versterken in deze smalle straten.

11

#### volledige Dampoortwijk

De grote vraag naar parkeerplaatsen aanpakken in een buurt waar veel gezinnen aangewezen zijn op straatparkeren.

12

#### bruggen over de Schelde

De verbindingen tussen de Dampoortwijk en Oud Gentbrugge comfortabeler en veiliger maken voor zachte weggebruikers.

13

#### Edmond Blockstraat - Odilon Vanderlindenstraat - Tweekapellenstraat

Inzetten op aangename woonstraten.

14

#### Gentbruggeplein

De verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid verhogen zonder de bereikbaarheid van de winkels in het gedrang te brengen.

15

#### Kerkstraat

Doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk beperken.

16

#### Bedrijventerreinen Gentbrugge

De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen versterken vanuit een kijk op alle vormen van verkeer.

17

#### Frederik Burvenichstraat

Veiliger maken voor fietsers en voetgangers en doorgaand gemotoriseerd verkeer verminderen zodat het aangenaam wonen wordt.

18

#### Robert Rinskoplaan en Land van Rodelaan

De veiligheid van zachte weggebruikers garanderen.

19

#### Kliniekstraat

Doorgaand gemotoriseerd verkeer beperken en de parkeervraag aanpakken, ook in de omliggende straten.

20

#### Louis Vanhouttebuurt

De bereikbaarheid verbeteren voor verschillende vormen van verkeer met aandacht voor de leefkwaliteit.

In het verkeer hangt alles aan elkaar. Je kan de rijrichting in één straat niet veranderen zonder met de straten om de hoek rekening te houden.

**De Dampoortwijk en Oud Gentbrugge kan je ook niet los van elkaar zien.** Als je kijkt naar de grote stromen van fietsers, auto's en openbaar vervoer, vormen de twee wijken een geheel. Daarom zie je ze hier ook samen op de kaart.

**Achteraan deze brochure vind je twee grote kaarten met de drie scenario's voor beide wijken.** Wanneer je de verschillende scenario's voor je wijk bestudeert, neem dan zeker deze kaarten erbij. Het vierde plan op de kaarten is het inspiratieplan.

We kregen van jullie heel wat reacties en ideeën. Het is onmogelijk om die allemaal in één keer aan te pakken. We kozen die plekken die een grote invloed hebben op de verkeerscirculatie in jullie wijk én die jullie ook duidelijk naar voor schoven. Ook de plaatsen die invloed hebben op de omliggende straten, zijn belangrijk. Dit zijn daarom de 20 locaties die we eerst willen aanpakken!

# DE SCENARIO'S VOOR OUD GENTBRUGGE

Oud Gentbrugge maakt deel uit van de 19de-eeuwse gordel rond Gent. Veel straten in de wijk zijn smal en er wonen heel wat mensen dicht bij elkaar. In veel straten is het dus niet makkelijk om voetgangers, fietsers, auto's, openbaar vervoer en parkeerplekken te combineren. Daar zijn velen onder jullie het mee eens.

## Samen zoeken naar het juiste evenwicht

We moeten het nog fijner maken om in Oud Gentbrugge te leven en toch alle plekken bereikbaar houden. Dat kan door het doorgaand verkeer te verminderen. Zo hopen we de verkeersdrukke aan te pakken en de wijk toegankelijk te houden voor iedereen die er echt moet zijn: bewoners, werknemers, klanten en bezoekers. Of je nu te voet, met de fiets, met de auto of met de bus bent.

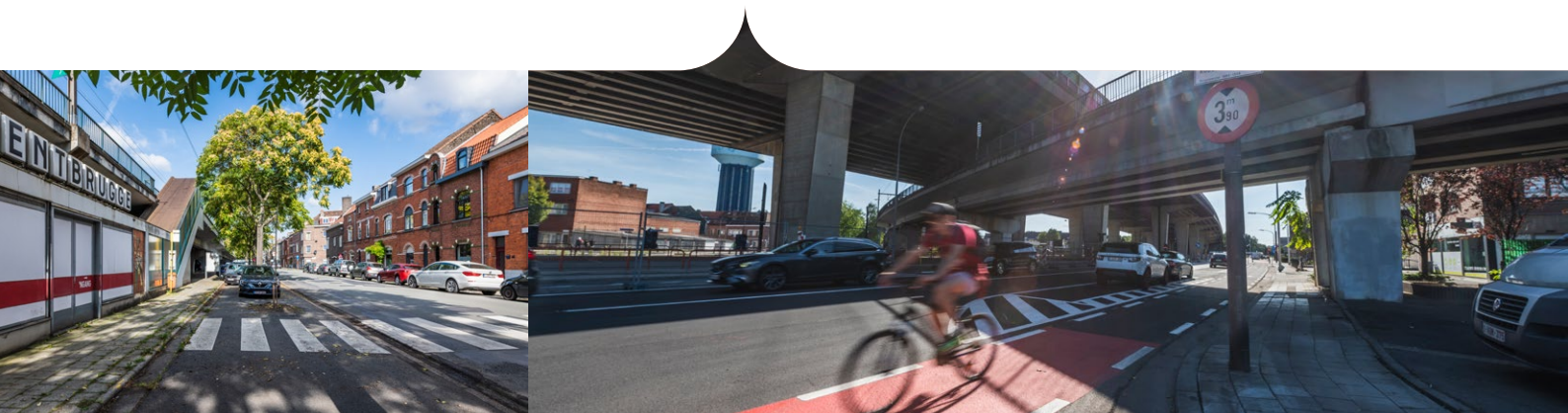
## Parkeren in de wijken

Veel van jullie reacties gingen over parkeren. Hoe kunnen we het parkeren aanpakken? De parkeerplaatsen in de woonstraten proberen we zoveel mogelijk voor te behouden voor bewoners. Van bezoekers verwachten we dat ze zo veel mogelijk parkeren op de wegen die de wijk ontsluiten. Zo ontlasten we ook de woonstraten.

Waar veel handelszaken samen zitten (Brusselsesteenweg, Gentbruggeplein en omgeving van kruispunt Fredrik Burvenichstraat en Leo Tertzweillaan) willen we kortparkeren invoeren. Hoe dat er precies zal uitzien en welke straten voorbehouden zijn voor bewoners en welke voor bezoekers, wordt nog verder uitgewerkt.

## Zone 30

We ontvingen heel wat signalen over te hoge snelheid. Hier werkt de Stad nu al aan. Alle straten in Oud Gentbrugge, met uitzondering van de Land van Rodelaan, zullen een aaneengesloten zone 30 vormen. Wanneer de zone 30 er precies komt, is nog niet zeker maar de voorbereidingen zijn al opgestart. We wachten hiervoor in elk geval niet op het wijkmobiliteitsplan.



A tall Gothic church with a spire and a clock tower, situated on a street with cars and a truck.

## Hoe lees je de volgende pagina's?

De scenario's op de volgende bladzijden zijn nog niet tot in de puntjes uitgewerkt. We luisteren graag naar jullie mening over de verschillende voorstellen vooraleer we een definitief scenario voor Oud Gentbrugge uitwerken. En we luisteren natuurlijk ook naar wat de brandweer en Ivago te zeggen hebben. **Zo maken we samen werk van een veilige, duurzame en bereikbare wijk.**

Sommige signalen vind je niet terug in deze scenario's. Worden die dan niet aangepakt? Niet allemaal. We zetten vooral in op die signalen die een grote invloed hebben op de verkeersleefbaarheid in de wijk. Sommige andere signalen zullen in een latere fase aangepakt worden.

## HET ZONEPLAN

**Enkele straten in Oud Gentbrugge krijgen vandaag veel meer auto's te verwerken dan ze eigenlijk aankunnen. Denk maar aan de Frederik Burvenichstraat, de Kerkstraat of Gentbruggebrug. Om er maar een paar te noemen.**

Die straten blijven in het Zoneplan wel toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer, maar ze worden **onderbroken** zodat ze geen drukke assen meer zijn voor doorgaand verkeer. Enkel wie in de buurt moet zijn, zal ze nog met de wagen kunnen inrijden. Het resultaat is dat die straten veel veiliger worden voor fietsers en voetgangers. De leefkwaliteit, ook van de omliggende straten, gaat op die manier omhoog.

In feite ontstaan zo **drie afzonderlijke zones**: de Dampoortwijk en twee delen van Oud Gentbrugge die gescheiden zijn door de spoorweg.

Gentbruggebrug blijft enkel toegankelijk voor bussen, voetgangers en fietsers. Omdat de bussen niet meer 'gevangen' zitten in het autoverkeer, zullen ze ook **vlotter en sneller** hun bestemming bereiken. In de omliggende straten zoals de Edmond Blockstraat en de Odilon Vanderlindenstraat zal zo veel minder verkeer rijden. Hierdoor worden ze veiliger om te wandelen en te fietsen en aangenamer om in te wonen. Ook verderop zoals in de Kliniekstraat en op Gentbruggeplein verwachten we minder doorgaand verkeer. Gentbruggeplein blijft toegankelijk voor auto's maar er zal minder autoverkeer passeren waardoor het veiliger en aangenamer is om er even te verblijven.

We onderbreken de Frederik Burvenichstraat aan de Oude Brusselseweg. Het verkeer voor het bedrijventerrein in de Jan Samijnstraat geraakt

er nog altijd vlot via de Robert Rinskopflaan, maar er zal geen doorgaand verkeer meer rijden door de volledige Burvenichstraat. Dat maakt de Burvenichstraat rustiger en aangenamer om in te wonen. Ook in de omliggende straten, zoals de Ankerslaan, de Alexis Dalliërestraat en de Kliniekstraat verwachten we minder drukte. De belangrijke fietsroute langs de Oude Brusselseweg wordt een pak veiliger omdat het kruispunt rustiger is.

De Kerkstraat krijgt een gelijkaardige ingreep. De straat zal onderbroken worden vanaf de Leo Tertzweillaan tot net voor de Bassijnstraat. De buurtparking hier kan je nog steeds gemakkelijk bereiken, via de Leo Tertzweillaan. Zowel in de Kerkstraat als in de omliggende straten zoals de Sasstraat, de Louis van Houttestraat en de Tweekapellenstraat verwachten we minder verkeer.

De Rinskopflaan blijft de ontsluitingsweg voor de bedrijventerreinen en de omliggende straten. Omdat de Frederik Burvenichstraat ook onderbroken wordt en we dus minder verkeer vanuit die straat verwachten, kunnen we misschien ook de verkeerslichten aan het kruispunt weghalen.

Veel minder verkeer verwachten we dus niet in de Rinskopflaan. Dit betekent dat we de straat veiliger moeten inrichten. Hoe dit best gebeurt, ligt nog niet vast, maar het lijkt logisch dat we hier fietspaden voorzien en dat we zorgen voor goed zichtbare en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers.







## Samengevat

De straten blijven toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer, maar enkele worden onderbroken zodat ze geen drukke assen meer zijn voor doorgaand verkeer. **Auto's rijden Oud Gentbrugge enkel nog binnen via de hoofdwegen, zodat er minder doorgaand verkeer is.**

In detail

[www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan](http://www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan)



Het idee is hetzelfde als bij het Zoneplan: we willen doorgaand verkeer weren uit de wijk. Dat gebeurt in dit scenario niet door de drukke assen te onderbreken maar door de rijrichting aan te pakken.

Dat is een hele puzzel, want elke straat moet toegankelijk blijven en er mogen geen kronkelende sluiptwegen ontstaan. Daarom moet je vooral het **grotere plaatje** zien: er zitten in dit scenario tegengestelde rijrichtingen die alles **in evenwicht** houden.

Kijk bijvoorbeeld naar de rode pijltjes aan de Azaleastraat en Gentbruggebrug: die staan **tegenovergesteld** om de stroom van auto's onmogelijk te maken doorheen de Dampoortwijk, van de Land van Waaslaan naar Oud Gentbrugge en omgekeerd. Tegenovergesteld eenrichtingsverkeer komt er ook in de Frederik Burvenichstraat, links en rechts van het spoor.

De straten rond de Odilon Vanderlindenstraat krijgen ook een beperkte of omgekeerde rijrichting. We verwachten er minder verkeer, net als in de omliggende straten zoals de Kliniekstraat, de Alexis Dallièrestraat en de Ankerslaan. Die straten worden aangenamer om in te wonen, veiliger om door te

fietsen en makkelijker om als voetganger over te steken.

Ook in dit scenario blijft de Rinskoplaan de ontsluitingsweg voor de bedrijventerreinen en de omliggende straten en zullen we deze straat veiliger moeten inrichten voor voetgangers en fietsers.

Omdat je vanaf de Frederik Burvenichstraat niet meer de Rinskoplaan kan inrijden kunnen we misschien de verkeerslichten aan het kruispunt weghalen.





## Samengevat

Het doorgaand verkeer wordt beperkt door de **rijrichtingen te wijzigen** voor gemotoriseerd verkeer. **Fietsers, voetgangers en openbaar vervoer krijgen meer ruimte.**

In detail

[www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan](http://www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan)



# HET WISSELPLAN

Ook hier blijft het doel: zo weinig mogelijk doorgaand gemotoriseerd verkeer, zoveel mogelijk ruimte voor de bewoners. We doen dat door een combinatie van onderbrekingen en nieuwe rijrichtingen.

Het principe van drie aparte **zones** blijft bewaard: de Dampoortwijk en de twee delen van Oud Gentbrugge die gescheiden zijn door de spoorweg. En ook hier passen we **rijrichtingen** aan om de woonbuurten te sparen van de drukke autostroom.

Een belangrijk verschil met de vorige scenario's is dat **Gentbruggebrug toegankelijk** blijft voor gemotoriseerd verkeer. Daardoor is er een rechtstreekse verbinding tussen Oud Gentbrugge en de kleine stadsring (R40) via de Nijverheidskaai. Let wel: met de auto zal je niet door kunnen rijden van de brug of ring naar de Gentbruggestraat. Die route dient dus enkel om de kleine ring te bereiken.

Onder Gentbruggebrug komt eenrichtingsverkeer, zodat gemotoriseerd verkeer niet meer van de Delvinlaan naar de Nijverheidskaai rijdt.

Dat verhoogt de **leefkwaliteit** in de buurt. De bedrijventerreinen van Oud Gentbrugge blijven bereikbaar vanuit de Gentbruggestraat.

Net als bij de vorige scenario's kan het **verkeerslicht** aan het kruispunt van de Rinskopflaan en de Burvenichstraat misschien verdwijnen en moeten we werken aan een veiligere Rinskopflaan.





## Samengevat

Een mengvorm tussen het Zoneplan en het Rijrichtingsplan waarbij **Gentbruggebrug** in beide richtingen **open blijft** en doorgaand verkeer geweerd wordt, maar wel op een andere manier.

### In detail

[www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan](http://www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan)



Als we even mogen dromen

# HET INSPIRATIEPLAN

**Naast de vele losse ideeën kregen we ook uitwerkte plannen voor de volledige buurt die verder kijken dan de grenzen van de wijk. Dit plan gaat letterlijk en figuurlijk verder. Het gaat namelijk tot buiten de wijk en herdenkt volledig de rol van de steenwegen doorheen de Dampoortwijk en Sint-Amansberg. Het plan is ambitieus en gaat verder dan wat we kunnen realiseren in een wijkmobiliteitsplan. Het vraagt meer onderzoek en zwaardere investeringen die boven het niveau van de Stad gaan. Maar het zet aan tot dromen, en wie weet, kunnen we het ooit realiseren.**

Het is duidelijk dat dit plan geschreven is vanuit het standpunt om de steenwegen in de wijken Dampoort en Sint-Amansberg te herdenken.

Het verkeer tussen de grote stadsring (R4) en de kleine stadsring (R40) zou enkel rijden via de Vliegtuiglaan in het noorden en de afrit Gent-Centrum in het zuiden. Er is dus helemaal geen **doorgaand verkeer** meer door de Dampoortwijk en Sint-Amansberg.

## **Wat betekent dit voor Oud Gentbrugge?**

De voordelen van deze aanpak zijn vergelijkbaar met die van het Zoneplan. We verwachten dat verschillende straten (o.a. Edmond Blockstraat, Odilon Vanderlindenstraat, Tweekapellenstraat, Gentbruggeplein, Kerkstraat, Kliniekstraat, Frederik Burvenichstraat, Alexis Dallièrestraat) veiliger worden voor fietsers en voetgangers en dat de **leefkwaliteit** er omhoog gaat. De bedrijventerreinen blijven toegankelijk via de Rinskopflaan en de Leo Tertzweillaan.

Om dat te bereiken, gaan zowel de **tunnels** onder het spoor (aan station Dampoort, Forelstraat en Jan Delvinlaan) als Gentbruggebrug dicht voor alle gemotoriseerd verkeer behalve het openbaar vervoer.

De Jan Delvinlaan is geen verbindingsweg meer met de kleine stadsring, dus fietsers en voetgangers moeten daar het autoverkeer niet meer dwarsen. Die nieuwe autovrije zone kan misschien zelfs uitgroeien tot een volwaardig park.





## Samengevat

Een **gedurfd plan** dat de **mobilititeit tot buiten de Dampoortwijk en Oud Gentbrugge aanpakt** om het doorgaand verkeer uit de wijken te bannen.

**In detail**

[www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan](http://www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan)

# EN NU? NU BEN JIJ AAN ZET!

## DEEL JE MENING

**Tot 6 december 2020**

**Vertel wat je goed en minder goed vindt en vooral, waarom!**

**Dat kan op verschillende manieren:**

- Bekijk de scenario's in detail en deel je mening online tot en met 6 december 2020 via: [www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan](http://www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan)
- **Kom naar de tweede wijkmobiliteitsmarkt op zaterdag 5 december 2020 in Bedrijvencentrum De Punt** en ga in kleine groepen in gesprek. Vanwege corona werken we met vaste tijdslots tussen 9u en 17u. Schrijf je in via Gentinfo ([go.stad.gent/wijkmobiliteitsplannen](http://go.stad.gent/wijkmobiliteitsplannen) of 09 210 10 10) en reserveer jouw plek op je favoriete uur. Inschrijven is noodzakelijk en iedereen houdt verplicht de volledige tijd zijn mondkemper op. Mocht begin december blijken dat de wijkmarkt niet kan doorgaan omwille van de dan geldende coronamaatregelen, dan voorzien we een digitaal alternatief.
- **Stuur je argumenten naar [wijkmobiliteitsplan@stad.gent](mailto:wijkmobiliteitsplan@stad.gent)**

## BESLISSING

**Voorjaar 2021**

De Stad beslist over het definitieve wijkmobiliteitsplan en legt uit hoe ze de finale keuzes heeft gemaakt.

## VOORBEREIDING

**Eind 2021**

Een nieuw wijkmobiliteitsplan vraagt veel voorbereiding. In 2021 werken we alles tot in detail uit.

## UITVOERING

**Voorjaar 2022**


**De grote start.** Verkeersborden worden geplaatst, rijrichtingen aangepast, verkeerslichten bijgesteld.

## EVALUATIE

**Najaar 2022**

Is je wijk erop vooruitgegaan? Wennen aan een nieuwe situatie kost altijd even tijd. Daarom starten we de evaluatie 6 maanden na de invoering van het plan.



A photograph of a modern residential building with red and grey facades, a playground, and a gravel path with people walking and cycling. The building has multiple stories with balconies and large windows. In the foreground, a gravel path leads towards the building, with a person on a bicycle in motion. To the right, there are trees and a grassy area. The sky is clear and blue.

In deze brochure staan mogelijke scenario's, maar de finale keuze is nog niet gemaakt. We verzamelen graag jullie argumenten en luisteren naar wat jullie goed en minder goed vinden in de verschillende scenario's. Het is best mogelijk dat bepaalde zaken uit de drie scenario's een vierde scenario vormen. Op basis van jullie argumenten werkt de Stad een finaal plan uit.



**#ALSGETMIJVRAAGT**





# #ALSGETMIJVRAAGT

We hebben heel wat suggesties verzameld om tot de scenario's in deze brochure te komen. Nu gaan we ook weer samen verder: wat denk je van deze plannen? Waar zit het goed, wat moet er beter?

- schrijf je in voor de **wijkmobiliteitsmarkt** op zaterdag 5 december 9u - 17u (bedrijvencentrum De Punt, Kerkstraat 108, Gentbrugge) via [go.stad.gent/wijkmobiliteitsplannen](https://go.stad.gent/wijkmobiliteitsplannen)
- geef **feedback** op [www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan](https://www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan)
- of stuur een mail naar [wijkmobiliteitsplan@stad.gent](mailto:wijkmobiliteitsplan@stad.gent)

Meer info [www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan](https://www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan)  
09 210 10 10 (Gentinfo) | [wijkmobiliteitsplan@stad.gent](mailto:wijkmobiliteitsplan@stad.gent)