

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, kinderen, jongeren en ouderen in je wijk werk van een wijkmobiliteitsplan. Want **de Dampoortwijk 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 uit. Dat zijn de plekken die jullie vaak signaleerden én 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 de Dampoortwijk	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



1

Antwerpenplein

Het plein groener maken en veiliger voor voetgangers en fietsers, met een sterkere link naar de wijk.

2

Land van Waaslaan - Victor Braeckmanlaan

Meer leefbaarheid met extra aandacht voor fietsers en openbaar vervoer.

3

Dendermondsesteenweg - Heernisplein

Van deze drukke steenweg een veilige en leefbare straat maken, zowel voor de bewoners als voor de vele handelaars en hun klanten.

4

Adolf Baeyensstraat - Azaleastraat - Schoolstraat

De straten rond het Henri Van Cleemputteplein ontlasten van autoverkeer.

5

Heilig-Hartplein en omgeving

Hier het werkelijke hart en de ontmoetingsplek van de wijk van maken, veiliger voor fietsers en schoolgaande kinderen.

6

Toekomststraat - Forelstraat

De leefbaarheid voor de bewoners verhogen.

7

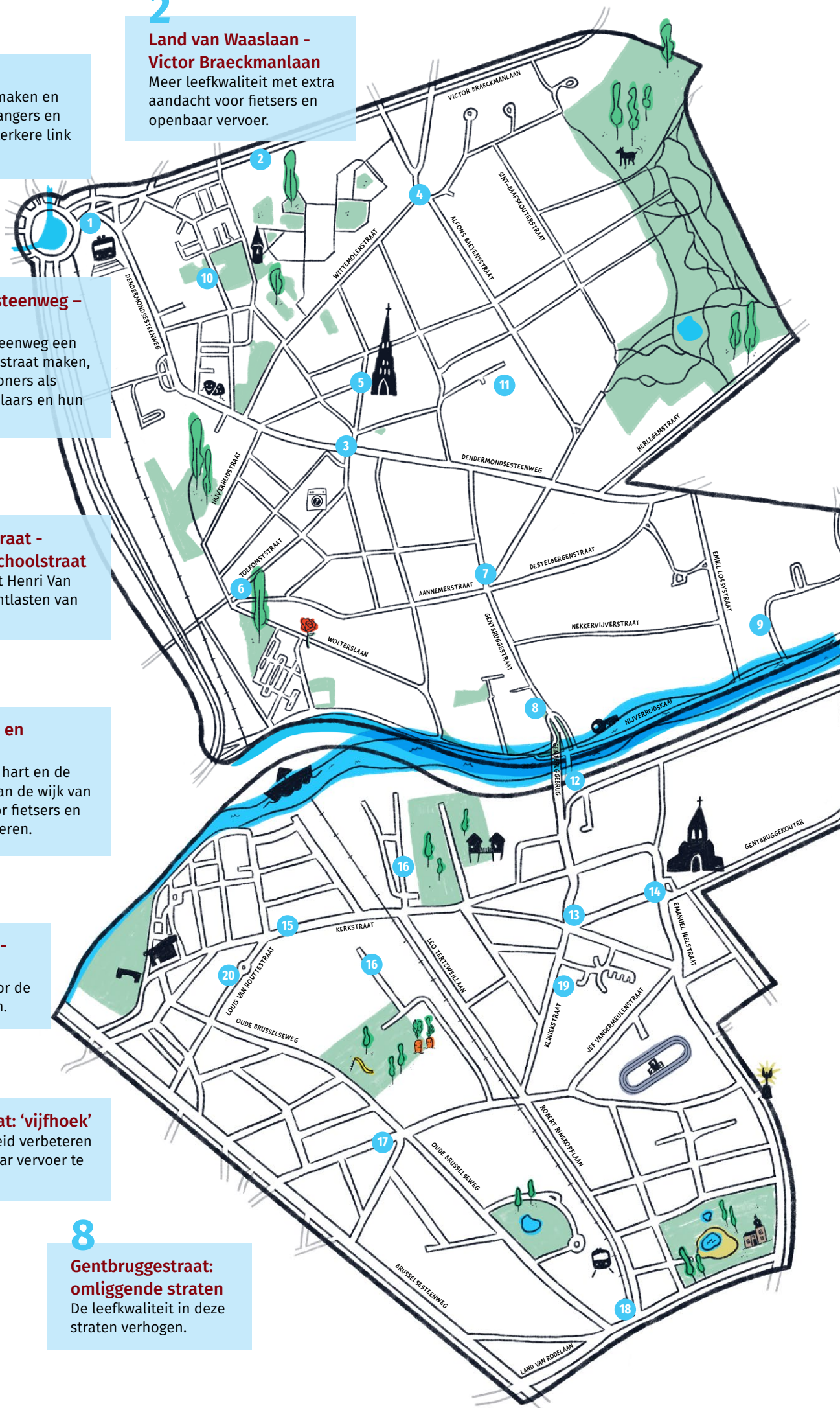
Gentbruggestraat: 'vijfhoek'

De verkeersveiligheid verbeteren zonder het openbaar vervoer te hinderen.

8

Gentbruggestraat: omliggende straten

De leefbaarheid in deze straten verhogen.



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 DE DAMPOORTWIJK

De Dampoortwijk maakt deel uit van de 19de-eeuwse gordel rond Gent. De meeste straten in die wijken 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 de Dampoortwijk te leven en toch alle plekken bereikbaar te 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 (Dendermondsesteenweg, Antwerpenplein en Heilig-Hartplein) willen we kortparkeren invoeren. Hoe dat er precies zal uitzien, welke straten voorbehouden zijn voor bewoners en welke voor bezoekers, wordt nog verder uitgewerkt.

Zone 30

We ontvingen ook heel wat signalen over te hoge snelheid. Hier werkt de Stad nu al aan. Alle straten in de Dampoortwijk 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.





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 de Dampoortwijk 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.

Enkele straten in de Dampoortwijk krijgen vandaag veel meer auto's te verwerken dan ze eigenlijk aankunnen. Denk maar aan Gentbruggebrug, de Toekomststraat, de Paul De Ryckstraat of de Engelbert van Aerenbergstraat. 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 kunnen 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** voor de bewoners, ook van de omliggende straten, gaat op die manier omhoog.

In feite ontstaan zo **drie afzonderlijke zones**: de Dampoortwijk en de twee delen van Oud Gentbrugge die verdeeld 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 **op tijd** hun bestemming bereiken. In de omliggende straten zoals de Gentbruggestraat, de Cécile Cauterman- en Destelbergenstraat, zal dus veel minder verkeer rijden. Zo worden ze aangenamer om in te wonen en veiliger om te wandelen en te fietsen. Ook in de straten die wat verder liggen, zoals de Adolf Baeyensstraat, verwachten we hierdoor minder doorgaand verkeer. Door de onderbreking van de Gentbruggebrug verwachten we veel minder verkeer in de Gentbruggestraat. Omdat we ook nog eens de **rijrichtingen** aanpassen in de Cécile Cautermanstraat en de Gentbruggestraat, tussen de Dendermondsesteenweg en de Aannemerstraat, verwachten we dat het kruispunt vijfhoek veiliger wordt.

Door een stukje straat in de Engelbert Van Aerenbergstraat te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, kan tussen de school in de Wasstraat en het Begijnhof misschien een extra stuk groen komen. De omliggende straten profiteren mee, want we verwachten hier minder verkeer.

Door het wijzigen van de rijrichting in de Biekorfstraat en de doorgang tussen het Antwerpenplein en de Biekorfstraat te sluiten, ontstaat er een betere route voor het lokaal verkeer. Vrachtwagens die hier toch nog moeten zijn, zullen zich zo minder snel vast rijden in de kleine straten.

Ook de omgeving van Dampoortstation pakken we aan. Van op het Antwerpenplein kan je de Dendermondsesteenweg nog inslaan, maar niet omgekeerd. Van de Dendermondsesteenweg naar de Land van Waaslaan kan je enkel nog te voet, met de fiets of met de bus.

Met het Agentschap Wegen en Verkeer bekijken we of we voor het verkeer, dat van de Land van Waaslaan komt, een extra verkeerslicht en een aparte afslagstrook kunnen voorzien. Zo moet het verkeer uit de Land van Waaslaan niet meer de volledige rotonde rondrijden. Ook de bussen kunnen zo gemakkelijker vanuit de Dendermondsesteenweg naar het plein rijden. Bovendien kunnen voetgangers en fietsers hierdoor veiliger oversteken naar de Antwerpsesteenweg.

Op de Dendermondsesteenweg verwachten we **minder doorgaand verkeer**. Met als gevolg: veiliger oversteken, vlotter fietsen, aangenamer winkelen. Bovendien zullen ook hier de bussen, die wel in de twee richtingen blijven rijden, vlotter door kunnen.





Enkel voetgangers en fietsers kunnen vanuit de Forelstraat nog onder het spoor naar de stadsring en omgekeerd. Daardoor verwachten we minder verkeer in de Toekomststraat. Het wordt er dus aangenamer wonen en veiliger fietsen. Ook de fietsers op de fietsroute langs de Denderlaan en het Bijgaardepark profiteren hiervan. Het zorgt ook voor minder verkeer aan het kruispunt van het Heernisplein met de Dendermondsesteenweg.

De heraanleg van de Land van Waaslaan en de Victor Braeckmanlaan moeten we nog verder onderzoeken. We doen alvast een eerste voorstel. Doordat we minder verkeer verwachten vanuit de Azaleastraat, zouden we het verkeerslicht hier kunnen weghalen en in het midden van de straat een rustpunt voor voetgangers en fietsers voorzien. Zo kan het openbaar vervoer vlotter doorrijden en is het veiliger voor voetgangers en fietsers.

In een paar straten rond het Heilig-Hartplein verandert de rijrichting. Het doel is ook hier om de omgeving autolouwer te maken en meer ruimte te geven aan het plein voor een andere inrichting.

Samengevat

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

In detail

www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan

Het idee hier is hetzelfde als bij het Zoneplan: autobestuurders die niet in de wijk moeten zijn, kunnen de woonstraten niet meer gebruiken als snelle doorgang. 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 Gentbrugge en omgekeerd. Ook de Toekomststraat, de straten rond de Heilig Hartkerk en de Jos Verdegemstraat krijgen andere of beperktere rijrichtingen. Hierdoor verwachten we in deze straten minder verkeer.

Dat heeft ook altijd een invloed op de omliggende straten. We verwachten bijvoorbeeld minder verkeer in de Azaleastraat, de Adolf Baeyensstraat, de Gentbruggestraat, de Cécile Cautermanstraat

en de Destelbergenstraat. Zo is het aangenamer wonen in die straten, veiliger om te fietsen en gemakkelijker om als voetganger over te steken.

In een paar straten in de omgeving van het Heilig-Hartplein verandert de **rijrichting** ook in dit scenario. Daardoor worden die straten autoluwer en is er meer ruimte om het plein anders in te richten. Alleen doen we dat een klein beetje anders dan in het eerste scenario. Bekijk de detailtekening voor een betere blik op de omgeving van het plein.

De verkeerslichten op de Dendermondsesteenweg en de Land van Waaslaan moeten anders worden afgesteld voor een vlottere doorstroming, ook van het openbaar vervoer. Omdat er meer eenrichtingsstraten zijn, komt er soms plaats vrij voor aparte **busbanen** en **extra ruimte** voor de fiets.





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



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 verdeeld zijn door de spoorweg. En ook hier passen we **rijrichtingen** aan om de woonbuurten te sparen van de drukke autostroom, zoals rond het Heilig-Hartplein.

Een belangrijk verschil met de vorige scenario's is dat **Gentbruggebrug toegankelijk** blijft voor gemotoriseerd verkeer. Daardoor is er een rechtstreekse verbinding tussen Gentbrugge en de kleine stadsring (R40) via de Jan Delvinlaan. Let wel: met de auto zal je niet door kunnen rijden van de brug naar de Gentbruggestraat. Die route dient dus enkel om de ring bereikbaar te houden. Van de ring naar de Gentbruggestraat rijden is niet meer mogelijk, maar omgekeerd wel. De verbinding van de ring naar de Dampoortwijk maak je met de auto via de Toekomststraat, de Emiel Moysonlaan of via de Scheldestraat. Deze straten krijgen eenrichtingsverkeer van zuid naar noord.

Onder Gentbruggebrug komt eenrichtingsverkeer, zodat gemotoriseerd verkeer niet meer van de Jan Delvinlaan naar de Nijverheidskaai kan rijden. Dat verhoogt de **leefkwaliteit** in de buurt en de bedrijven blijven bereikbaar vanuit de Gentbruggestraat.

Net als bij de vorige scenario's zullen in dit plan een paar **verkeerslichten** verdwijnen. Andere worden beter afgesteld om de doorstroming te verbeteren, zowel voor auto's als openbaar vervoer. Zie detailplan!





Samengevat

Een **mengvorm** tussen het Zoneplan en het Rijrichtingsplan waarbij **Gentbruggebrug in beide richtingen open blijft** en doorgaand verkeer geweerd wordt.

In detail

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-Amandsberg. 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.

Waar komt het op neer? 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-Amandsberg.

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

De Land van Waaslaan krijgt eenrichtingsverkeer richting Dampoort. Het eerste deel van de Antwerpsesteenweg en de Dendermondsesteenweg krijgen eenrichtingsverkeer staduitwaarts. Zo krijgen die drukke steenwegen extra ruimte om er echte **boulevards voor wandelaars en fietsers** van te maken. Het Antwerpenplein krijgt een volledig nieuwe inrichting waar het aangenaam vertoeven is, met meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

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.

De volledige wijk Dampoort wordt zo autoluw, al zullen de grotere wegen naar de R4 en de R40 dan natuurlijk veel meer verkeer te verwerken krijgen.





Samengevat

Een gedurfd plan dat de mobiliteit tot buiten de wijk aanpakt: absoluut **geen doorgaand autoverkeer** in de Dampoortwijk en de steenwegen worden **rustige boulevards**.

In detail

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
- **Kom naar de tweede wijkmobiliteitsmarkt op zondag 6 december 2020 in het buurtcentrum Dampoort** en ga in kleine groepen in gesprek. Vanwege corona werken we met vaste tijdslots tussen 9u en 17u. Schrijf je in via Gentino (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 mondmasker 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**

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.

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 **zondag 6 december 9u - 17u** (Doornakkerstraat 52, Sint-Amandsberg) via **go.stad.gent/wijkmobiliteitsplannen**
- geef **feedback** op **www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan**
- of stuur **een mail naar wijkmobiliteitsplan@stad.gent**

Meer info www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan
09 210 10 10 (Gentinfo) | wijkmobiliteitsplan@stad.gent