

KRACHTLIJNENNOTA ONTWERPATELIER
PARTICIPATIETRAJECT GAVERGRACHTSTRAAT

ONTWERPATELIER

2287310341

WOENSDAG 12 OKTOBER 2022

LIVE IN BASISCHOOL SINT-PAULUS DRONGEN

Thematische samenvatting van de bespreking
in de verschillende live ontwerpateeliers met de
bevolking

2287310341

Verantwoording

Titel	Krachtlijnennota ontwerpatelier Gavergrachtstraat
Subtitel	Thematische samenvatting van de bespreking in de ontwerpateliers met de bewoners uit de omgeving
Projectnummer	
Referentienummer	2287310341
Revisie	A
Datum	17 oktober 2022
Auteur(s)	Femke Van Acker

2287310341

1	Inleiding	4
2	Knelpunten en kwaliteiten van het projectgebied	5
3	Krachtlijnen	14

1 Inleiding

Dit document bevat een samenvatting van de bespreking van de huidige knelpunten in de cluster Gavergrachtstraat en omgeving, zoals waargenomen door de aanwezige bevolking tijdens het digitaal ontwerpatelier.

Verloop van het ontwerpatelier

Het ontwerpatelier vond fysiek plaats in de refter van de basisschool Sint-Paulus Drogen in de Gavergrachtstraat. Het atelier werd gehouden op woensdag 12 oktober van 19u30 tot 22u00. Geïnteresseerde bewoners dienden zich in te schrijven om de organisatie via werkgroepen vlot te laten verlopen.

Tijdens het atelier werd gedurende 20 minuten aan de hand van een korte presentatie een plenaire inleiding gegeven. Tijdens deze presentatie werd de aanleiding van het project, het ruimer kader, de afbakening van het project en haar uitgangspunten door de Stad Gent gepresenteerd.

Veilig en doorlopend fietsnetwerk



Een zo groot mogelijke aanéengesloten verkeersluwe groenpool

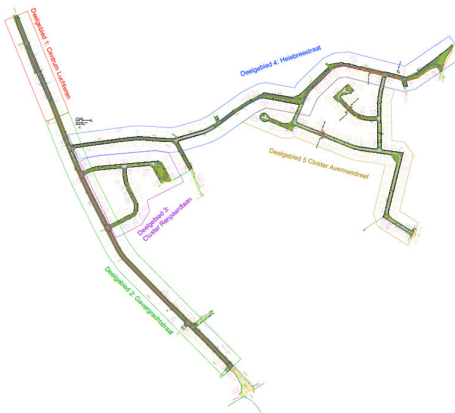
Gebruik van standaard materialen



Maximaal water laten infiltreren: grachten open houden



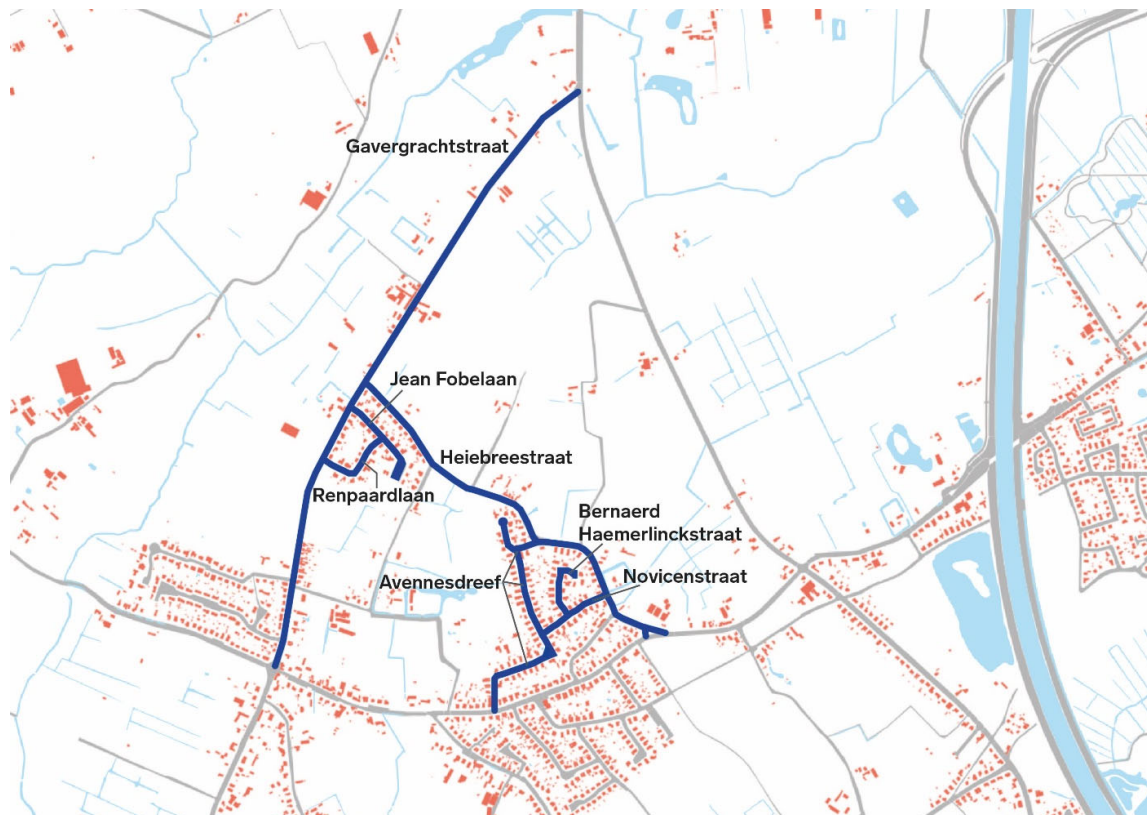
Enkel functioneel noodzakelijke verharding aanleggen



Na deze inleiding werden de aanwezigen onderverdeeld in 4 werkgroepen. De groepen kregen ongeveer 60 min de tijd om bedenkingen en visies voor te stellen onder begeleiding van een moderator van de stad Gent en een expert van Sweco. Op het einde van de digitale ateliers werden de resultaten van elke werkgroep samengelegd en werden de gelijkenissen en verschillen plenair besproken. De resultaten van deze ontwerpateliers worden in dit document samengevat.

2 Knelpunten en kwaliteiten van het projectgebied

Hierna geven we een overzicht van de geciteerde knelpunten, kwaliteiten en wensen van (de omgeving van) de Gavergrachtstraat die in de verschillende ontwerpateliers aan bod kwamen en waarmee het ontwerp voor de herinrichting van de Gavergrachtstraat en omgeving rekening zou moeten houden.



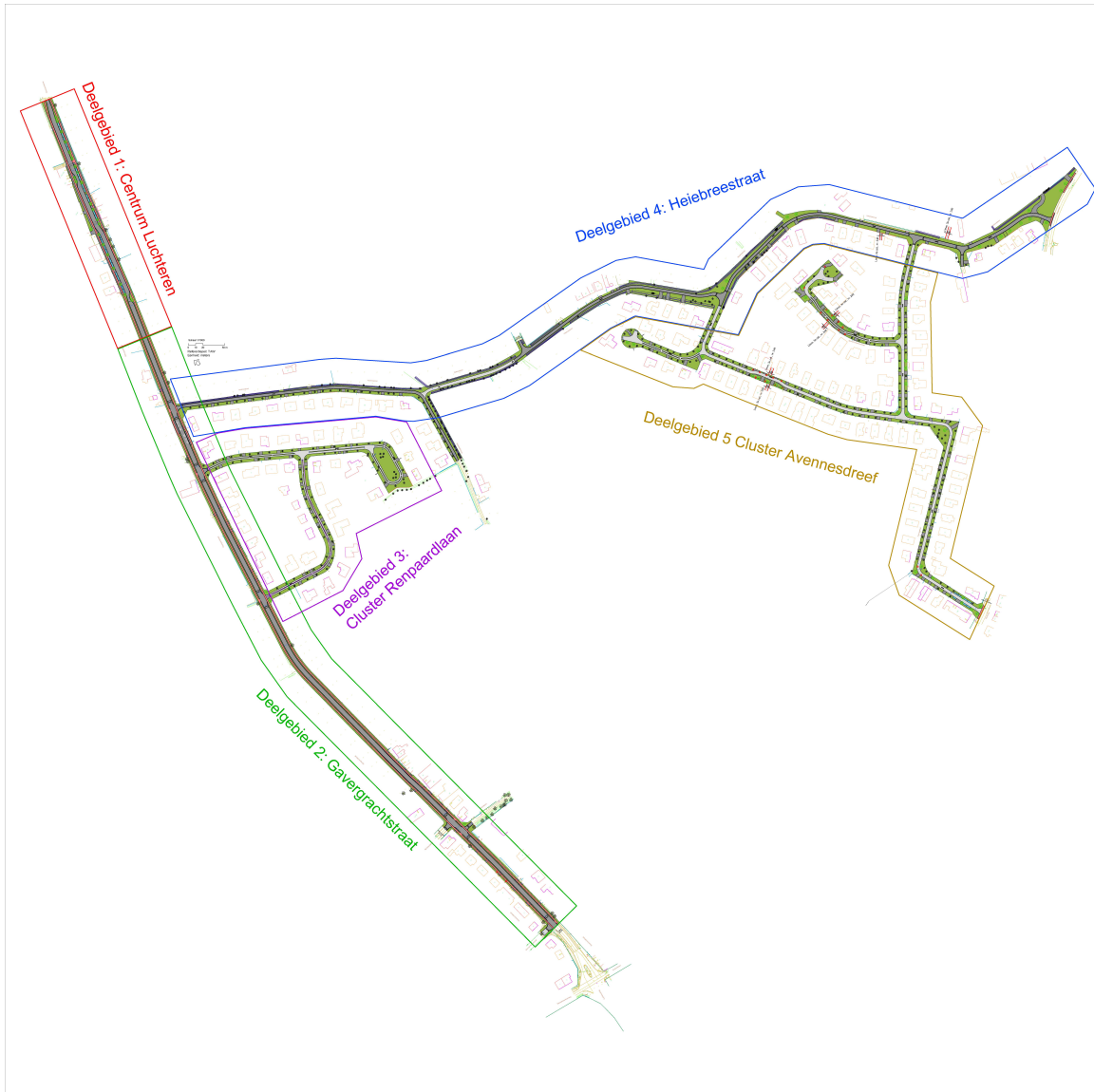
Situering van de straten binnen het projectgebied

Het projectgebied werd onderverdeeld in 5 deelgebieden. Aan de hand van een vragenlijst werd aan de groepen deelnemers input gevraagd over het volledige projectgebied. Elke werkgroep gaf met andere woorden input over de vijf deelgebieden van het projectgebied.

De vragen waarop de werkgroepen antwoorden op proberen formuleren zijn de volgende:

- Wat zijn positieve punten aan de huidige aanleg van de straten binnen het projectgebied?
- Wat zijn zaken die voor verbetering vatbaar zijn?
- Wat zijn volgens jullie de onveiligste plaatsen binnen het projectgebied en hoe zou je deze zelf oplossen?
- Hoe zien jullie oplossingen om het hemelwater ter plaatse te houden in plaats van dit af te voeren?
- Hoe zien jullie de relatie tussen de mobiliteit in de wijk versus de Vinderhoutse bossen?
- Wat is het belangrijkste voor de Gavergrachtstraat? Afscheiden fietspaden of parkeerplaatsen?
- Houdt het plan voldoende rekening met kinderen en ouderen? Is het nu een veilige buurt om buiten te spelen en elkaar te ontmoeten?
- Zijn er aspecten die in de praatplannen ontbreken?

In elke werkgroep lag centraal het praatplan in posterformaat waarrond de buurtbewoners plaatsnamen. Het praatplan was een visuele hulp bij de antwoorden op bovenstaande vragen.



Het projectgebied wordt onderverdeeld in 5 deelgebieden

Wat zijn positieve punten aan de huidige aanleg van de straten binnen het projectgebied?

Binnen alle werkgroepen kwam naar voor dat het momenteel een **rustige en groene buurt** is waarbij er voornamelijk passage is van residentieel verkeer in de wijk. Het doorgaand verkeer afkomstig van en naar de R4 verplaatst zich via de Bosstraat.

Verskillende bewoners geven aan het positief te vinden dat er in de bestaande toestand **geen verharde voetpaden** aanwezig zijn.

Ook worden de **smalle wegen** aangehaald omdat dit een overgang naar eenrichtingsverkeer vergemakkelijkt.

Heel wat bewoners zijn het er over eens dat het project ter verbetering van de wegen een goede zaak is voor de buurt.

Wat zijn zaken die voor verbetering vatbaar zijn?

Het **verkeersveiliger** maken van de wijk wordt door elke werkgroep meermaals aangehaald. Momenteel is het niet altijd even veilig fietsen of wandelen in deze omgeving.

De bestaande **fietspaden in de Gavergrachtstraat** zijn niet afgescheiden van het gemotoriseerd verkeer dat aan hoge snelheid voorbijrijdt, wat tot gevolg heeft dat fietsen in deze straat als onveilig wordt ervaren. Verder wordt er regelmatig geparkeerd op de fietspaden hetgeen fietsers hindert. De fietspaden worden vaak ook gebruikt door tractors om uit te wijken, wat zorgt voor vuil op het fietspad. Ook de staat van de bestaande fietspaden moeten beter.

De **Gavergrachtstraat** is momenteel een relatief rechte weg en is zo ingericht dat ze het gemotoriseerd verkeer uitnodigt om met een **hoge snelheid** te rijden. De bestaande verkeersremmers, namelijk drempels zijn te laag en werken niet. Het beperken van de snelheid is in deze straat heel belangrijk. Dit wordt meermaals als urgente opdracht naar voren geschoven. Te meer om zo de schoolomgeving veiliger te maken.

Voor voetgangers en fietsers zijn de **smalle bermen in de Heiebreestraat** gevaarlijk. De bermen zijn smal en hebben een steile helling wat voor gevaarlijke situaties zorgt bij het kruisen van tegenliggers, zoals gemotoriseerd verkeer en landbouwvoertuigen.

Enkele inwoners geven aan dat het gemotoriseerd verkeer vaak over de grasbermen rijdt, waaronder ook de postbode. Het heraanleggen van de bermen, eventueel in wadivorm, kan dit voorkomen. Aansluitend hierop wordt in elke werkgroep aangegeven dat het **onderhoud** van de **bermen en de grachten** moet verbeterd worden.

De bestaande inrichting van de wegen in de woonwijken is relatief veel verhard. Het toevoegen van **meer groen** in de het nieuwe straatontwerp wordt positief onthaald. Een buurtbewoner stelt zich de vraag of eenrichtingsverkeer in de Avenuesdreef en Novicenstraat noodzakelijk is. Er is op dit ogenblik al heel veel groen en het verkeer verloopt op dit ogenblik vlot tot de tevredenheid van de bewoners. Er moet ook afgewogen worden dat dit meer verkeer zal meebrengen aangezien de bewoners en bezoek moeten omrijden om een huis te bereiken en te verlaten en dus ook een grotere CO₂ uitstoot.

De huidige slechte staat van de riolering, met name in de Gavergrachtstraat, zorgt voor **verzakkingen van het wegdek**.

Wat zijn volgens jullie de onveiligste plaatsen binnen het projectgebied en hoe zou je deze zelf oplossen?

Er is consensus bij de buurtbewoners dat de twee meest onveilige straten in het projectgebied de Gavergrachtstraat en de Heiebreestraat zijn. De woonwijken in deelgebieden 3 en 5 kwamen minder aan bod.

1. Gavergrachtstraat (deelgebieden 1 en 2)

De **snelheid** van het verkeer in de Gavergrachtstraat en de **oversteekbaarheid** van de straat ter hoogte van de basisschool wordt door elke werkgroep naar voor geschoven als een belangrijk pijnpunt in de wijk.

De elementen uit het ontwerp die door alle werkgroepen positief onthaald werden zijn het inrichten van **verkeersremmers** in deze straat. Het plaatsen van plantvakken die dienstdoen als as-verschuivers worden unaniem verkozen boven de plaatsing van rijbaankussens.

Om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te doen verlagen werden ook alternatieve ideeën voorgesteld. Zo werd gesuggereerd om bijvoorbeeld een **rond punt** aan te leggen in de Gavergrachtstraat op plaatsen waar er geen zijstraten zijn, naar het voorbeeld het centrum van Nevele en hetgeen ook in Nederland wordt toegepast. Zo is het gemotoriseerd verkeer verplicht om af te remmen en wordt de snelheid verlaagt.

Een ander idee is om **parkeerplaatsenvakken** in de Gavergrachtstraat in te richten om ook snelheidsremmend te werken. Dit kan een oplossing bieden aan het probleem dat zich momenteel in deze straat voordoet, want nu wordt er langs de kant van de straat en op de fietspaden geparkeerd.

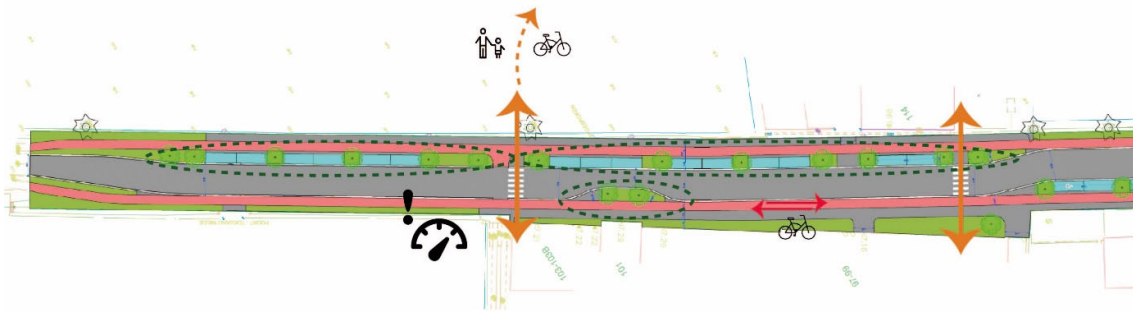
Ook het veiliger inrichten van deze straat voor fietsers is een must. De **afgescheiden fietspaden** die in het ontwerp worden voorzien moeten voldoende afgescheiden worden van het verkeer op de rijbaan door middel van **groenbuffers**. Ook moeten ze voldoende onderhouden worden en moeten ze breder dan in de bestaande toestand voorzien worden. Aan de schoolomgeving zijn de voorgestelde fietspaden niet afgescheiden. Buurtbewoners zijn bezorgd dat het probleem van wagens die op fietspaden parkeren zich hierdoor zal blijven voordoen.

Uit een werkgroep klinkt het idee om **verkeerslichten** te installeren aan de **oversteek** naar de school en deze enkel te laten werken tijdens de schooluren. In een andere werkgroep wordt voorgesteld om een **volle witte lijn** ter hoogte van de school te voorzien zodat wagens er niet kunnen draaien. Een duidelijke **Kiss&Ride** zone zou de situatie ook mee kunnen verhelpen. In een ideaal scenario zou de schoolomgeving volledig vrijgemaakt worden van gemotoriseerd verkeer.

Een buurtbewoner stelt voor om tussen de Heiebreestraat en de school een **nieuw fietspad** aan te leggen dat buigt naar de school. Er komt een nieuw fietspad vanuit de Campagne, dat de Heiebreestraat zal kruisen en verder naar de Bosstraat zal lopen. Een aftakking op dit fietspad

dat op de Gavergrachtstraat zou uitkomen ongeveer ter hoogte van de basisschool, kan een oplossing zijn voor fietsende kinderen om afgescheiden van het verkeer in de Heiebreestraat de school te kunnen bereiken. Dit idee kan op heel wat steun uit de werkgroep rekenen.

Een andere werkgroep vindt het een goed idee om in de Gavergrachtstraat een dubbelrichting fietspad te voorzien en een voetpad. Aan de overzijde van de straat kunnen dan parkeerplaatsen worden ingericht. Mochten er toch parkeerplaatsen langsheen het fietspad voorzien worden, wordt er meegegeven dat er duidelijke scheiding tussen beide moet zijn.



Belangrijkste knelpunten in de Gavergrachtstraat (deelgebieden 1 en 2)

2. Heiebreestraat (deelgebied 4)

De Heiebreestraat heeft momenteel een relatief **smal wegprofiel**. Dit creëert **onveilige situaties** voor fietsers en voetgangers. De voorgestelde filter in de Heiebreestraat zorgt voor uiteenlopende reacties bij buurtbewoners.

Een bewoner uit de Heiebreestraat (deel tussen de Noordgijzelstraat en de Gavergrachtstraat) stelt dat de filter voor **bijkomende verkeersbelasting** zal zorgen voor dit gedeelte van de Heiebreestraat. De schoolbus zal bijvoorbeeld moeten omrijden. Er is reeds een toename van het verkeer door de Campagne en de scouts die op dat terrein gevestigd is, wat ook de parkeerdruk verhoogt. Deze bewoner wenst daarom dat er zowel aan de linker- als de rechterzijde geen parkeerplaatsen worden voorzien.

Andere buurtbewoners vragen zich af of het nodig is dat er zoveel **bijkomende kilometers** moeten worden gereden door de knip.

De bewoners die hier positief tegenover staan geven aan dat deze knip in een ruimer geheel moet gezien worden. Wanneer de Bosstraat voorzien zou worden van een **knip**, zal er geen sluipverkeer in de straten van de wijk terecht kunnen. Volgens sommigen mag de knip zelfs strenger dan momenteel in het voorstel voorzien is, en mag deze ook gelden voor de **landbouwvoertuigen**.

Een bewoner wijst erop dat, indien de filter toch landbouwvoertuigen door zou laten, er maatregelen moeten genomen worden in functie van de veiligheid van fietsers, zoals afgescheiden fietspaden.

Andere bewoners stellen dan weer in vraag of, in plaats van de filter, het maken van een **éénrichtingsstraat** geen betere oplossing is om sluipverkeer te weren. Het alternatieve voorstel van de éénrichtingsstraat kwam in alle werkgroepen naar voren. Ter aanvulling hierop wordt gesuggereerd om van de Heiebreestraat een **fietsstraat** te maken. Dit aangezien er door het smalle wegprofiel in de bestaande situatie vaak weinig afstand wordt gehouden van fietsers.

Verder wordt aangegeven dat de **bocht** in de Heiebreestraat het moeilijk maakt om tegenliggers te zien. Het **verhogen van de zichtbaarheid** op deze locatie wordt door verschillende buurtbewoners aangewezen.



Belangrijkste knelpunten in de Heiebreestraat (deelgebied 4)

3. Overige onveilige plekken

De oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers ter hoogte van zijstraten kan in deze omgeving ook verkeersveilig.

Het driehoekig groen pleintje tussen de Beekstraat en de Heiebreestraat zorgt voor een verwarrende situatie. Komende van de Beekstraat rijden er soms wagens de Heiebreestraat in het gedeelte waar er geen gemotoriseerd verkeer is toegelaten. Er wordt gevraagd om hier een minder verwarrende situatie te voorzien in het ontwerp.

Hoe zien jullie oplossingen om het regenwater ter plaatse te houden ipv af te voeren?

Een buurtbewoner wijst op het feit dat het water in deze omgeving zich dicht bij het oppervlak bevindt. Er moet rekening gehouden worden met de problemen van **waterstagnatie**. Er wordt zelfs de suggestie gedaan om het advies van een deskundige (hydrogeologie) in te winnen, vooral in verband met het aanleggen van wadis en de kruisingen met de Lieve.

In een andere werkgroep wordt voorgesteld om waar mogelijk op het openbaar domein **wadi's** te voorzien.

Een **aaneengesloten watersysteem** moet ertoe leiden dat watersysteem gezonder wordt. De vraag wordt gesteld of het water naar de vijver van de Campagne kan worden geleid.

Hoe zien jullie de relatie tussen de mobiliteit in de wijk versus de Vinderhoutse bossen?

Bij heel wat buurtbewoners is er de vrees voor een toename van het verkeer. Ingrepen in de Bosstraat mogen geen bijkomend verkeer genereren in de projectzone. Wanneer de doorgang in de Bosstraat zal worden geknipt, zal het doorgaand verkeer zich via de Gavergrachtstraat verplaatsen.

Het feit dat de Avennesdreef het statuut van woonerf krijgt is positief onthaald bij heel wat bewoners. Het aanleggen van de tweesporenweg zorgt voor meer vergroening en helpt zo ook het wildparkeren tegengaan. Wel wordt er op gewezen dat parkeerplaatsen voor bezoekers ontbreken in het voorliggende voorstel. Er wordt gesuggereerd om **geclusterde parkeerplaatsen voor bezoekers** van de bewoners van de wijk te voorzien.

Enkele buurtbewoners suggereren om de wandelpaden en fietspaden verder uit te bouwen. Een **veilige voetgangersoversteek** in de Heiebreestraat richting het natuurgebied ontbreekt momenteel.

Een andere werkgroep geeft aan dat er doordacht moet nagedacht worden over wandelverbindingen. Deze zouden meer aangesloten moeten zijn binnen de groene omgeving van de Vinderhoutse bossen om zo de druk van wandelaars op de straten in het projectgebied te verlagen.

Wat is het belangrijkste voor de Gavergrachtstraat? Afgescheiden fietspaden of parkeerplaatsen?

Ter hoogte van de school moeten er in de Gavergrachtstraat voldoende parkeerplaatsen voorzien worden zodat wagens niet meer wildparkeren op de fietspaden.

Ter hoogte van de woningen zonder oprit worden moeten er ook parkeerplaatsen voorzien worden, in combinatie met wegversmallingen met plantvakken.

Er was ook een vraag van een bewoner of hij zijn inrit op privaat terrein breder mag maken, in waterdoorlatende materialen, om zo toch ook op eigen terrein wagens te plaatsen wanneer er bezoek is.

Houdt het plan rekening met kinderen en ouderen? Is het een veilige buurt om buiten te spelen?

De aanleg van de wegen in de verkavelingen met twee sporen wordt door buurtbewoners in vraag gesteld wanneer het gaat om toegankelijkheid voor andersvaliden en ouderen.

Het voorzien van een zone 30 met gemengd verkeer is hier geen goed idee. Het zorgen voor rustig verkeer en meer groen in het straatbeeld is wel een goed idee.

Zijn er aspecten die in de praatplannen ontbreken?

Een buurtbewoner wijst op het feit dat er geen **banken** worden voorzien. Er is vraag naar om deze op strategische plekken te voorzien.

Ook stelt een buurtbewoner de vraag of er ook rekening wordt gehouden met **energievoorzieningen** zoals laadpalen.

Uit de plannen blijkt ook niet duidelijk of er voldoende ruimte is voor **draaibewegingen** door vrachtwagens.

In de Gavergrachtstraat zijn er geen **voetpaden** aanwezig in het bestaande en nieuwe wegprofiel. Dit wordt door enkele buurtbewoners meegegeven als een gemis.

Gekoppeld aan de het vergoenen van de wegenis binnen de projectzone wordt door de buurtbewoners gesteld dat het onderhoud van het groen moet worden opgevolgd. Het **groenbeheer** gebeurt op vandaag niet automatisch en wordt pas uitgevoerd vanaf dat bewoners deze vraag stellen.

3 Krachtlijnen

In het ontwerp worden geen verharde voetpaden voorzien, hetgeen de wijk karakteriseert. Bij eventuele aanpassingen aan de opbouw van het wegprofiel, moet dit als uitgangspunt meegenomen worden. Echter, in de Gavergrachtgraat geven enkele buurtbewoners aan dat voetpaden een meerwaarde zouden zijn.

In de Gavergrachtstraat en de Heiebreestraat zijn er relatief smalle wegprofielen, waardoor niet aan elke vervoersmodi een afgescheiden ruimte kan voorzien worden. Zoals hierboven aangehaald is het niet wenselijk om afgescheiden voetpaden te voorzien. Wel is het belangrijk dat, bij smalle wegen waar er door verschillende type weggebruikers competitie heerst om samen de weg delen, er voldoende aandacht is voor verkeersveiligheid. De grootste bekommernis is dat de heraanleg verkeersonveilige situaties zou creëren.

In de Gavergrachtstraat is er nood aan aparte fietspaden die met een voldoende ruime buffer gescheiden zijn van de rijbaan. Interferentie tussen het gemotoriseerd verkeer moet in deze straat absoluut vermeden worden, gezien de hoge snelheid waaraan het gemotoriseerd op vandaag soms in de straat raast. Het plaatsen van verkeersremmers op strategische locaties is dan ook belangrijk bij de heraanleg.

In de Heiebreestraat is er een smal wegprofiel met steile bermen waardoor de angst voor de veiligheid van fietsers en voetgangers bij tegenliggers (gemotoriseerde (land)bouwvoertuigen) groot is. De aangereikte voorstellen vanuit het werkatelier zoals een knip, al dan niet inclusief voor landbouwvoertuigen, een eenrichtingsstraat, een fietsstraat, ... moeten verder onderzocht worden om een verkeersveilige optie te kunnen aanbieden in functie van gemengd verkeer. Bij een gemengd gebruik van de smalle rijweg is ook het verhogen van de zichtbaarheid heel belangrijk.

Hiermee gepaard gaat dat een heraanleg van de bermen op zo'n manier moet gebeuren dat ze minder steil zijn, zoals bijvoorbeeld als een wadi, en onderhoudsvriendelijk.

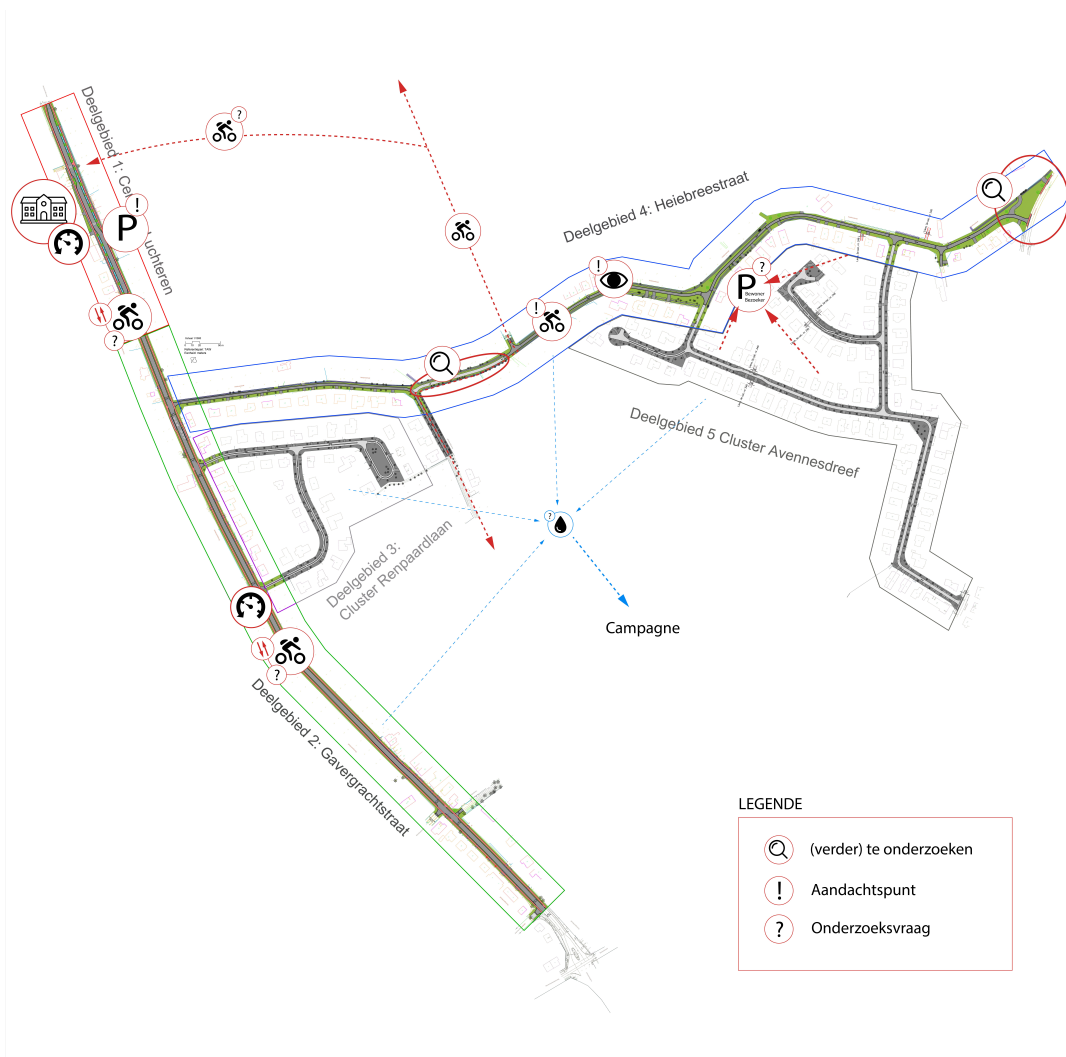
Er is consensus over het feit dat het ontwerp niet meer verkeer mag aantrekken in wijk, en met name de straten in de projectzone. De inrichting van de wegen in het ontwerp moet dit garanderen.

Er wordt ook geconcludeerd dat inrichting de schoolomgeving rondom de schoolomgeving extra aandacht verdient. Het afremmen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en het voorzien van veilige oversteken voor de kinderen zijn een must.

Hiervoor werden verschillende maatregelen voorgesteld door de buurtbewoners waarnaar verder onderzoek nodig is.

Het onderzoeken van een afgescheiden fietspad in het groen, dat de verbinding maakt met de Heiebreestraat is een piste die verder kan bekeken worden.

In het ontwerp moeten ook parkeerplaatsen hun plaats krijgen. Deze kunnen in de Gavergrachtstraat bijvoorbeeld dienen als buffer tussen de rijbaan en fietspaden en kunnen in de verkeersluwe straten als geclusterd voorzien worden. Verder is het zinvol deze te voorzien ter hoogte van woningen zonder een oprit.



Schematische overzichtsfiguur van de aandachtspunten, te onderzoeken maatregelen en openstaande onderzoeksvragen