velo-droom

Januari 2020

Een wijkmobiliteitsplan voor Sint-Amandsberg

Velodroom is een groep ouders en leerkrachten van enkele basisscholen in Sint-Amandsberg en Lourdes. We zijn samen op zoek naar een manier om onze wijk aangenamer en veiliger te maken. Veel kinderen uit onze buurt komen met de fiets of te voet naar school en we willen dit aantal graag nog zien toenemen.

Velodroom is al acht jaar bezig met in kaart brengen van de pijnpunten in de wijk, met overleg met de verschillende actoren, met creëren van een draagvlak bij de wijkbewoners, met een vinger aan de pols over wat er leeft rond mobiliteit. Vooral bij jonge ouders.

Wij werken op drie vlakken

- Veilige én aangename infrastructuur voor zachte weggebruikers (want zo overtuig je mensen om de switch te maken)
- Vermindering van het harde verkeer in de wijk (zo verlaag je het risico, maar ook gewoon zoveel druk op alles).
- Aanpakken van onaangepast rijgedrag (die enkele hardleersen verpesten het voor de rest).

We geven het mobiliteitsbedrijf van de Stad Gent graag enkele tips mee voor de wijkmobiliteitsplannen.

1. Zorg voor duidelijke doelstellingen

Over een jaar zal er een eerste wijkmobiliteitsplan op tafel liggen voor onze wijk. Maar wat willen we precies bereiken met dat plan? Wanneer zijn we tevreden met het plan? In de communicatie van de stad zelf zijn weinig concrete doelstellingen terug te vinden. Wij geven alvast enkele doelstellingen mee die belangrijk zijn voor gezinnen in de wijk. Gewoon om te vermijden dat 'autodoorstroming' de enige doelstelling wordt. Dit plan is namelijk meteen ook een kans om ook de leefkwaliteit in de wijk te verhogen. Maar dan moet dit duidelijk aan de ontwerpers kunnen worden meegegeven.

Voor Velodroom zijn volgende **doelstellingen** belangrijk:

- Doelstelling 1: elk kind kan veilig en aangenaam naar school, sportclub, bakker of vrienden. Vanaf tien jaar kunnen de meeste kinderen dit alleen met de fiets. Vanaf acht jaar al te voet of met de step.
- Doelstelling 2: ouders beschouwen de route naar school als voldoende veilig.
- Doelstelling 3: het plan stimuleert een modal shift in onze wijk (meer stappen en fietsen, meer ruimte voor ontmoeting, meer deelmobiliteit).
- Doelstelling 4: het plan vermindert de dominantie van autoverkeer in het straatbeeld (met bijhorende risico's, parkeerdruk, vrachtwagens, geluidsoverlast en vervuiling). Doorgaand verkeer wordt afgeleid naar meer geschikte routes.
- Doelstelling 5: het plan legt de basis voor een wijk waar jonge gezinnen graag wonen.

De eerste doelstelling is wat ons betreft leidend. Alle andere doelstellingen zullen vanzelf wel volgen, als we inzetten op de eerste doelstelling.

Om het plan na uitvoering te kunnen evalueren, horen daarbij ook enkele **meetbare indicatoren**, met een bijhorende streefwaardes. Bij voorkeur zijn deze ambitieus, maar haalbaar. Hieronder wat Velodroom minimaal verwezenlijkt wil zien:

- Indicator #1: stijging van het aantal kinderen in 4de, 5de en 6de leerjaar die zonder begeleiding naar school komen,
- Indicator #2: daling van het aantal ongevallen in de wijk met kinderen,
- Indicator #3: er doet zich geen enkel ongeval meer voor met dodelijke of zwaargewonden fietsers of voetgangers.

- Indicator #4: in minimaal de helft van de straten zien we regelmatig kinderen op straat spelen, rondlopen of op de stoep zitten (buiten de schooluren, dat spreekt vanzelf)

- Indicator #5: daling van het aantal gezinnen die de wijk verlaten vanwege het verkeer

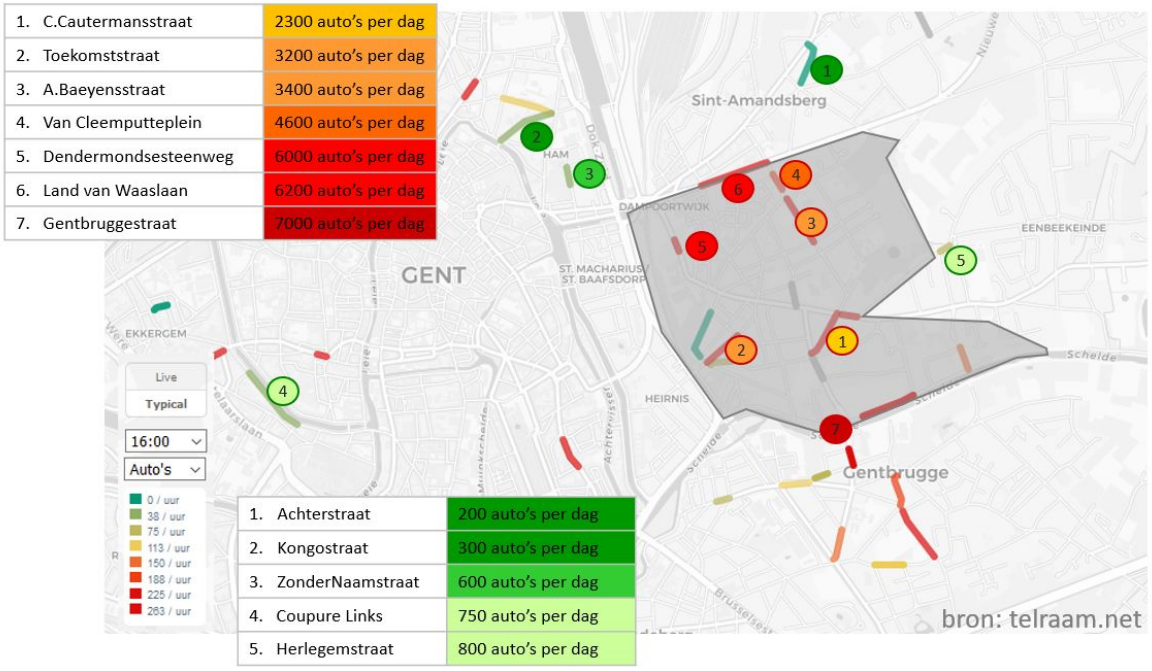
- Indicator #6: het autoverkeer vermindert in alle straten van de wijk (zowel in smalle straten, als op de steenwegen). In straten smaller dan zes meter passeren in de spits minder dan 200 auto's per uur.

- Indicator #7: De helft van alle straten slaagt voor de tien-auto-test: tel op een willekeurig moment de eerste tien auto's die een straat inrijden. Minstens één auto houdt halt of parkeert in de straat.

- Indicator #8: het aantal fietsers in de wijk neemt toe (te meten op enkele strategische locaties)

Velodroom gaat het plan hierop afwegen. Enkel een plan dat tegemoetkomt aan de opgesomde doelstellingen, is de moeite waard om uit te voeren. In het voorjaar 2020 doen we samen met onze partners een **nulmeting** van de indicatoren. In 2021 en 2022 volgen **opvolgingsmetingen**. Indien deze doelstellingen niet gehaald worden, zullen wij het plan buizen.

Voor de evaluatie gaan we zeker gebruik maken van project Telraam (http://telraam.org). Fietsberaad - het kenniscentrum voor fietsbeleid in Vlaanderen - legt de bovengrens voor veilig gemengd verkeer in zone 30 op 3500 auto's per dag (of 350 auto's per uur in de spits). Hoewel de Telraammetingen pas gestart zijn, is duidelijk dat de meeste straten die limiet bereikt hebben (zie kaartje).



Vanaf 3500 auto's per dag raadt Fietsberaad aan om een apart fietspad aan te leggen. Merk op dat de Gentbruggestraat (smal, geen fietspaden) nu meer verkeer te verwerken krijgt dan de Land Van Waaslaan (breed, wel fietspaden). Maar tegelijkertijd stelt Fietsberaad ook dat straten met aparte fietspaden, zebrapaden met lichten niet thuishoren in een dichtbevolkte wijk. Dat zijn goede maatregelen voor het buitengebied, maar binnen bebouwde kom moeten 'steenwegen' ook gewoon 'straten' zijn, en wordt eerder gestreefd naar **Fix-de-Mix-oplossingen**: gemengd verkeer, maar met hele lage snelheid en intensiteit.

3500 auto's per dag is de bovengrens voor 'veilig' verkeer. Maar om een aangename leefomgeving te krijgen zijn veel lagere verkeersintensiteiten nodig. Een bovengrens van **één auto per minuut** (60 auto's per uur in de spits of 600 auto's per dag) is dan meer geschikt. Verderop in deze tekst gaan we dieper in op het nut van deze limiet.

2. Vertrek niet van de typische taakomschrijving van een mobiliteitsdienst om "mensen van A naar B brengen".

Maar biedt ook ruimte voor “mensen die gewoon op plaats A willen blijven rondhangen”.

Het huidige verkeersbeeld in de wijk is er één van doorgang. Iedereen rijdt door onze wijk en de straat is vooral parkeerplaats. Er is dan ook nauwelijks ‘verblijfsruimte’ zichtbaar. Maar dat is niet wat we willen, toch? De straat moet meer zijn dan een doorgang. Er moet ook plaats zijn voor ontmoeten, stilhouden, een praatje slaan, toertjes draaien met rolschaatsen.

Een verkeersplan is sturend in het karakter van een wijk. Leg drie steenwegen door een wijk en je krijgt veel verkeer. Leg drie **autovrije pleinen** aan in de wijk, en je krijgt leven op straat en ontmoeting. Zeker als die pleinen **groen en uitnodigend** worden aangekleed. Zo’n pleinen kunnen ook het hart vormen van een omgeving met **autoluwe straten**, omdat doorgaand verkeer ontmoedigd wordt. En ze zijn aantrekkelijk voor ondernemers om er een nieuwe buurtgerichte zaak te starten: een bakker, een restaurant, een café, een fietsenmaker. We hebben weet van één ondernemer die een restaurant wilde openen op het Heilig Hartplein, maar afhaakte toen hij hoorde dat de voorlopige EnRoute-plannen een rij parkeerplaatsen intekenden voor het pand in kwestie.

Hebben we al gezegd dat Sint-Amandsberg leeft? Waarschijnlijk nog niet genoeg, want de wijk bruist, daarover zijn de meeste inwoners het eens. Veel activiteiten en initiatieven. Dat **maakt dat mensen hier graag wonen**. Maar tegelijkertijd horen we ook de verhalen van jonge gezinnen die terug uit de wijk vertrekken. En spijtig genoeg is het verkeer één van de belangrijkste motivaties om te vertrekken.

Tijdens de wijkbeurs konden wijkbewoners hun suggesties, wensen en verzuchtingen op postkaartjes achterlaten. Meer dan driehonderd van die kaartjes zijn terug te vinden op de website *#alsjetmijvraagt*. Wie ze bekijkt, zal meteen opvallen dat er veel eensgezindheid uit blijkt. Onze wijkbewoners vragen vooral om de overlast van het verkeer aan te pakken. En vragen naar een andere wijk, met minder van die overlast. Vragen naar méér auto of meer doorgaand verkeer zijn op één hand te tellen.

Naast een aangenamere wijk zal minder verkeer ook de **verkeersveiligheid** ten goede komen. Niet alleen voor fietsers en voetgangers, maar ook voor chauffeurs zelf. Op ettelijke kruispunten in de wijk gebeuren wekelijks, en soms zelfs dagelijks botsingen tussen wagens. “Het is hier dagelijks koekebak” zoals de omwonenden dan zeggen. Het gaat dan niet om de steenwegen, maar om de gewone voorrang-van-rechts-kruispunten. Een sprekend voorbeeld is de J.Verdegemstraat waar de voorbije jaren één kind werd aangereden, twee gevels werden ingereden en één wagen op de kop lag 40 meter van het kruispunt. “we horen het tot in huis: eerst de piepende banden en dan de knal. Daarna zetten we een streepje”. Voor

veel chauffeurs zou het dus een verademing zijn als ook zij rustiger door de wijk kunnen rijden.

En tot slot: wees hierin gerust ambitieus: dus liever wat meer knippen, dan wat minder. Op termijn betaalt zich dit terug in een aangename wijk waar mensen graag wonen.

Lego-blokken voor een woonwijk met nadruk op wonen en ontmoeten:

- Schoolstraten aan elke school
- Leefkernen: autoluw, winkels, verblijfruimte, groen, zitten
- Veilige en aangename fietsassen:
- Combineren van zone 30 met een fietszone
- Doorsteekjes voor fietsers en voetgangers: bv. achteringang Colruyt
- Een plan voor fietsenstallingen, maar ook voor fietsparkeren
- Meer ruimte voor voetgangers: brede voetpaden

Liever dus minder verkeer. We geven alvast enkele mogelijke locaties voor autoluwe kernen:

- Uiteraard is er het **Heilig Hartplein**, waarvoor reeds het nodige studiewerk werd uitgevoerd. Dit plein heeft veel potentie, en zou zich kunnen spiegelen een plein zoals het Spaanskasteelplein (Gent) of de Dageraadplaats (Antwerpen).

- Het **Van Cleemputteplein**: leuke inrichting, maar ongelukkig doormidden geknipt door een drukke verkeersader)

- Het kruispunt aan de **Wolterslaan, de Aannemerstraat en de Toekomststraat** (t.h.v. Ma en Ik). En in uitbreiding de hele Wolterslaan en het stuk Forelstraat. Denk aan een wandel-esplanade onder de bomen, die de verbinding vormt tussen Wolterspark en Bijgaardepark. Met de Bijgaardecrèche, Boteca, Ma en Ik, Kunsthart, buurtcentrum, De Roos, …

- Ook de Waterkluiskaai langs **de Scheldeoevers** heeft waarschijnlijk meer in zijn mars dan enkel een brede rijbaan met parkeerplaatsen. Kijk hoe Kortrijk zijn waterkant heeft omgevormd tot Buda Beach.

- Wat als het parkeerterrein op het **Antwerpenplein** omgevormd werd in een plein met bomen. Misschien niet gemakkelijk, maar wel met veel symboolwaarde.

Van Cleemputteplein
Antwerpenplein
Heilig Hartplein
Wolters Esplanade
Schelde oevers

3. Betrek andere stadsdiensten bij de verkeersplannen.

Ook zij hebben waarschijnlijk een visie op de wijk. Een visie die soms ver staat van faciliteren doorgaand verkeer: **groen, stadsontwikkeling, jeugd en scholen, economie**,.... Die visie wordt best meteen meegenomen in een toekomstbeeld, zodat visies elkaar later niet tegenwerken.

Want zou het niet contraproductief zijn als de Waterkluiskaai nu als ontsluitingsweg wordt afgelijnd terwijl de Groendienst of Dienst Stedelijke ontwikkeling ervan droomt de Schelde-oevers om te vormen tot één waterpark voor Sint-Amandsberg en Gentbrugge. Wat als Dienst Buurtwerking het Heilig Hartplein eerder als een sociale cluster wil uitbouwen dan een parkeerterrein. Wat als dienst Economie al een zicht heeft op nieuwe kansen voor middenstanders langs de Dendermondsesteenweg. Of als de Jeugddienst de knip van de Wasstraat verder wil uitwerken. Vanuit de Groendienst is er bovendien een stevige inhaalactie nodig om de wijk te vergroenen, wat ook plaats vergt in het straatbeeld.

Ook de hulpdiensten en de Lijn horen mee na te denken over de verkeerscirculatie. Hun specifieke eisen rond bereikbaarheid, doorgang en brede bochtstralen, zijn vaak een open uitnodiging voor sluipverkeer en hardrijders. Maar zij brengen wellicht expertise mee aan tafel over hoe dit kan vermeden worden.

En nu we toch bezig zijn: ook organisaties als Velodroom mogen best als partners beschouwd worden voor dit project. Enerzijds hebben we onze terreinkennis en horen we wat er leeft, anderzijds kunnen we meehelpen om het draagvlak nog te vergroten. Daarom gaan wij graag mee aan tafel zitten om mee te denken over een geschikt scenario voor onze wijk.

Het lijkt ons zeker nuttig enkele relevante middenveldorganisaties bijeen te brengen in **een klankbordgroep**. Als ondersteuning voor het ontwerpteam, kan dit helpen een scenario in een vroeg stadium af te toetsen aan de kennis uit de wijk, en zo snel zwaktes of ontbrekende kansen aan te duiden. Ervaring uit het buurtatelier van EnRoute leert ons dat best vooraf duidelijke afspraken worden gemaakt over de verwachtingen, rolverdeling en communicatie, zodat er efficiënt gewerkt kan worden.

Naast Velodroom zien we nog interessante organisaties voor een klankbordgroep: GMF bracht in aanloop naar de wijkmobiliteitsplannen al bewonersgroepen samen rond de tafel om mogelijke oplossingen te bespreken, de Gentse afdeling van de Fietsersbond is ook actief in de aanpalende wijken (Gentbrugge, Macharius) en gemeenten, en Autodelen.net als koepelorganisatie voor de vele autodeelorganisaties in Gent. Ook andere organisaties met misschien tegengestelde belangen kunnen deel uitmaken (bv. middenstand via dekenij). Maar dan is het wel belangrijk dat op voorhand de doelstellingen van de wijkmobiliteitsplannen niet meer ter discussie liggen, zodat de krijtlijnen waarbinnen gezocht en gediscussieerd wordt over technische oplossingen duidelijk zijn. Zoniet schiet zo'n klankbordgroep zijn doel voorbij.

Dus bel of mail ons om concreet af te spreken. De wijkregisseur heeft onze gegevens. Je mag ons natuurlijk ook oproepen als de nood het hoogste is, en als enig melodramatische inkleding toegelaten is.

Email: velodroomgent@gmail.com

Transitie is altijd een beetje moeilijk, omdat iedereen zijn gewoontes moet aanpassen. Dat is zoeken. Om de overgang gemakkelijker te maken kunnen de **bewoners van de wijk**, maar eventueel ook van omliggende wijken, daarin ondersteund worden.

- Een goed bereikbare mobiliteitsconsulent helpt ondernemingen en particulieren mee zoeken naar een mobiliteitsoplossing op maat. Deze mobiliteitsconsulent werkt altijd binnen de krijtlijnen van het gekozen scenario.
- Subsidies voor alternatieve mobiliteit worden in de wijk extra in de verf gezet tijdens de duurtijd van het project.
- Het project "Gent auto-deel-stad" voert op een goedgekozen moment campagne in de wijk.

Mobiliteit is niet altijd een dankbaar thema. Waar mogelijk kan de invoering van wijkmobiliteitsplannen gecombineerd worden andere thema's, door merkbare aandacht van andere stadsdiensten of middenveldorganisaties voor onze wijk. Zo zou de groendienst tijdens de uitrol een campagne kunnen doen om groenslingers te installeren, extra bomen te plaatsen of te ontharden. Of GMF ka bijkomende geveltuinen plaatsen. Een buurtgebonden milieu-project zoals Buurtzame Stroom, kan ook op het nodige enthousiasme rekenen. Dit hoeven geen grote projecten te zijn, maar wel met een goede zichtbaarheid.

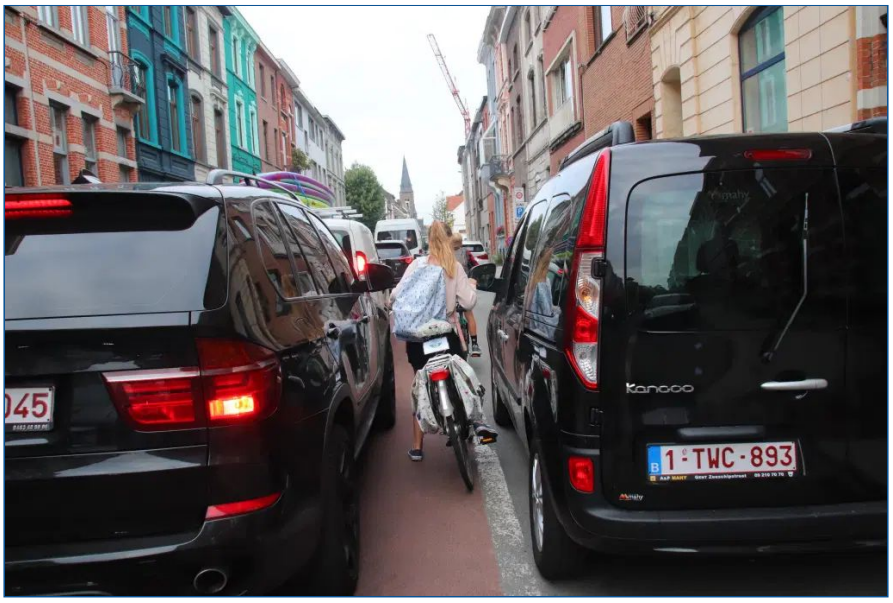
Zo wordt het hele project een bredere opwaardering van de buurt, en kunnen buurtbewoners oprecht trots zijn op wat er in hun wijk gebeurt. Indien zo'n gecombineerde aanpak leidt tot een zichtbaar positief effect op meerdere vlakken (minder verkeersoverlast, meer fietsers, meer zichtbaar groen, veiliger schoolomgevingen, een gelukkige middenstand, gedragenheid voor de invoering en weinig gemopper), dan zullen ook andere wijken de invoering van wijkverkeersplannen enthousiast tegemoet zien.

4. Het enige plan dat werkt, is een plan met minder verkeer in de wijk.

Velodroom heeft de voorbije jaren ook gezocht naar oplossingen voor de wijk. Sommige oplossingen lijken op het eerste zicht logisch, maar zorgen enkel voor een **verschuiving van het verkeer naar andere straten**. Die dan uiteraard niet content zijn, en het voorstel terug afbranden. Kijk naar de vijfhoek, waar zowel de Destelbergenstraat, de Lossystraat als de Gentbruggestraat in stelling komen om het verkeer niet door hun straat te krijgen. Kijk naar de Land van Waaslaan en de Antwerpsesteenweg die wantrouwig naar elkaar loeren wie er meer verkeer te slikken zal moeten krijgen.

Daarom een gouden tip: de enige oplossing die we verkocht gaan krijgen in onze wijk, is er één waarbij **het verkeer in ALLE straten vermindert**. Pas als we in elke straat minder verkeer kunnen realiseren, zal het plan enig kans op slagen hebben. Alle plannen die enkel zorgen voor een verschuiving van het verkeer, zijn gedoemd om te falen.

Om te slagen, moeten we dus **de bron aanpakken**. De oorzaak voor het vele verkeer in de wijkstraten is duidelijk: het is sluipverkeer tussen de vele grotere verkeersassen doorheen en rondom Sint-Amandsberg. Die grote assen zorgen voor een constante stroom van verkeer naar onze wijk.



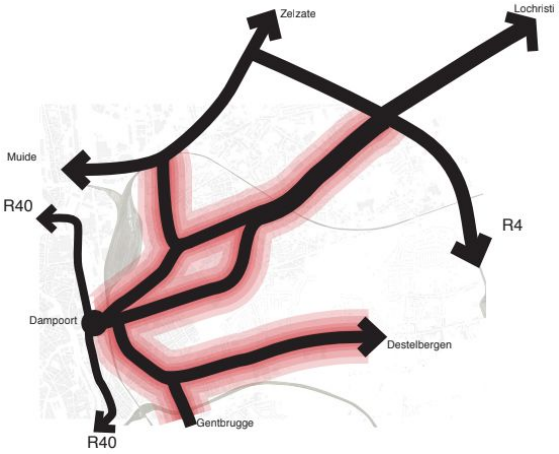
De test: zoek een gewone woonstraat op en tel de eerste tien wagens die passeren. Wedden dat geen enkele van die wagens in de straat zelf zijn bestemming heeft? Doe de test, ga naar de Heilig Hartstraat, kijk in de Halvemaanstraat, stop eens in de Wolterslaan of Scheldestraat. Allemaal typische woonstraten en toch slaagt geen enkele voor de **10-auto-test**. 90% van de wagens hoort dus niet in die straten te zijn. Het is autoverkeer dat een shortcut zoekt tussen de grotere assen.

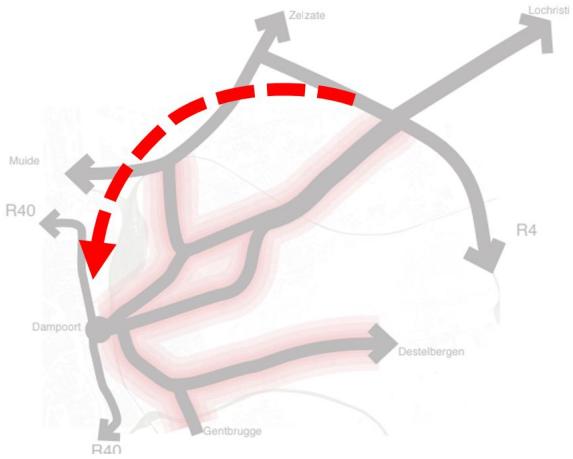
Twee duidelijke bronnen: het verkeer vanuit Lochristi (voor de straten langs Land Van Waaslaan) en de Gentbruggebrug (voor de zone rond de vijfhoek). Kleinere invalspunten zijn de Toekomststraat en de Waterkluiskaai.

Voor **het verkeer vanuit Lochristi** is er nochtans een eenvoudige oplossing: leid het verkeer van Lochristi naar Gent om via de R4 en de Kennedylaan. Dat is in afstand iets langer (6.5km ipv 5km), maar omdat het geen lichten heeft, een autostrade is waar geen kinderen oversteken, er andere snelheidslimieten gelden, is deze route vaak sneller dan door onze wijk. Het is een rechttoe-rechtaan quickwin, en vraagt geen extra investeringen. Ter hoogte van het tuinbouwbedrijf Van Eeckhaut en SleepyWorld een groot bord “Hier naar rechts voor de snelste weg naar het centrum”. Over twee jaar komt de VeraPazbrug er en dan wordt het nog simpeler.

Met minder inkomend doorgaand verkeer zullen Land Van Waaslaan en Antwerpsesteenweg een stuk rustiger worden, en als gevolg daarvan ook alle omliggende straten. Bijkomend voordeel: twee assen minder die op de Dampoort uitkomen; zou de verkeersknoop daar dan niet veel eenvoudiger worden? Land van Waaslaan en de oude Antwerpsesteenweg worden lokale assen, die enkel voor lokale ontsluiting zorgen. Want zeg nu zelf: in de hoofden van de meeste wijkbewoners heten die straten gewoon Land Van Waaslaan, en niet N9 zoals een autostrade.

Vreemd genoeg merken we nu net dat er nieuwe lichten geplaatst worden op de kruispunten van Schoolstraat en Azaleastraat. Maatregelen die vooral de doorstroming van het verkeer op de steenwegen bevorderen, maar die geen voordelen hebben voor de wijk. Zou het geen beter signaal geweest zijn, om nieuwe lichten te plaatsen aan de oversteekplaats van de Rozenbroekslag en de Van Aerenbergstraat. Kruispunten waar heel wat scholieren van Sint-Janscollege, de Vlieger, Visitatie en de andere scholen oversteken op weg naar school.





Huidige situatie	Alternatief via R4
Doorgaand verkeer dwars door de wijk	Doorgaand verkeer omgeleid via R4
lengte: 5km	lengte: 6,5 km
kruispunten met lichten: acht	kruispunten met lichten: 2 (waarvan 1 verdwijnt in 2022)
toegelaten snelheid: 70km/u + 50km/u	120km/u 90km/u 70km/u en 50km/u
overstekende kinderen op heel het traject	Afrikalaan
capaciteit: nu verzadigd bij 6000 auto's/dag	theoretisch grotendeels 4200 auto's per uur.
Dampoort: 6 grote assen	Dampoort: 4 grote assen

De tweede bron is **het verkeer over de Gentbruggebrug**. Daarover is al veel gezegd en geschreven, en mogelijke oplossingen voorgesteld

- Knip de brug volledig voor alle verkeer
- Knip de brug in één richting, en maak een grote lus via de Brusselsesteenweg, Brusselsepoort en Vlaamse Kaai
- Hou de brug open, maar ontmoedig het verkeer over langere afstand (bv. van de haven naar de oprit in Gentbrugge).
- Een belangrijke stroom om in het achterhoofd te houden, is van en naar de oprit van Gentbrugge. Eigenlijk is de oprit aan het Zuidpark in theorie dichter en meer geschikt, al is er ook de perceptie dat de R40 vast zit.

Voor kinderen en fietsers in de wijk is een volledige knip sowieso de voorkeur-optie. We gaan als Velodroom geen harde uitspraken over doen, waarschijnlijk kunnen deugdelijke tellingen en modelleringen hier een beter inzicht over geven.

Wel willen we ijveren voor bijkomende verbindingen over de Schelde. In Gentbrugge liggen een heleboel boeiende bestemmingen voor de kinderen van onze wijk: het Ooievaarsnest en het (school), FOS de Wouw (scouts), Driebeek (sporthal), Braemkasteel (muziekschool), de Gentbrugse Meersen (groenpool), RCGent (atletiekpiste en Pierkesloop), Play Beach (binnenspeeltuin), het Arbedpark (park met speeltuin). Maar voor veel ouders is de chaos aan de vijfhoek en de verkeerssituatie van de Gentbruggebrug letterlijk een brug te ver. Het gevolg is dat ze hun kinderen in de wagen gaan 'overzetten'. Zou het niet geweldig zijn als we alvast die mensen terug uit de auto krijgen, en hun kinderen zelfstandig de Schelde over kunnen. Bv. door een alternatief te bieden voor de Gentbruggestraat. Een fietsersbrug over de Schelde vormt een mogelijk overtuigend argument. Zelf in een scenario waarin geknipt wordt, zou zo'n brug nog nut hebben, gewoon om de twee wijken meer met elkaar te verbinden.

Naast doorgaand verkeer is er natuurlijk een flinke portie **lokaal verkeer**. Ook daar moeten de wijkmobiliteitsplannen een stap vooruit zetten. Dit gaat over verder stimuleren van deelwagens, het toepassen van het werfcharter, nadenken over bezoekers, klanten en chauffeurs die werken in de wijk, verkeer door aan-huis-leveringen.

5. Gebruik het stop-principe ook bij het ontwerpen.

Teken **eerst de pleinen en ontmoetingsplekken**, dan de fietsassen en openbaar vervoer, dan de automobiliteit en circulatielussen. En ja, elk huis moet en zal bereikbaar zijn, maar maak niet de fout om eerst de autocirculatie uit te tekenen. Achteraf wordt het namelijk moeilijk om nog goede fietsassen in te tekenen.

De truc is om de fietsassen zoveel mogelijk op de grens tussen twee circulatiezones te leggen. Zo is er geen autoverkeer die de fietsas kruist, en is er weinig autoverkeer dat de fietsas zelf volgt. Uiteraard lukt zo'n ontwerp best als je eerst de fietsassen intekent, en de circulatielussen voor het autoverkeer daarop aanpast.

Hoe ziet een **veilige en aangename fietsas** er dan uit?

- Veilig: zo weinig mogelijk of zelfs geen autoverkeer op zo'n as
- Veilig: kruisingen met steenwegen
- Aangenaam: geen kasseien of schuine drempels,
- Aangenaam: fietsers kunnen naast elkaar rijden
- Aangenaam: denk aan schaduw in de zomer
- Aangenaam: zo weinig mogelijk voet aan de grond, geen konijnensprongen van 90°

Om dit mogelijk te maken, moet van in het ontwerp rekening gehouden worden met de fietsas. Dat wil zeggen dat auto's zoveel mogelijk geweerd worden van die fietsas. Enkel lokaal bestemmingsverkeer (wie echt in de straat moet zijn), zal er kunnen terechtkomen. Er is geen verkeer dat de fietsas moet kruisen.

Mogen we even terugkomen op waarom we 60 auto's per uur een betere norm vinden voor onze woonstraten. Daarvoor verwijzen we graag naar de Wittemolenstraat, die recent werd heraangelegd. De stadsdiensten hebben er echt moeite in gestoken: een vlakke rijbaan ipv verzakte kasseien, meerdere bomen, fietsenstallingen, brede voetpaden (daarvoor werden dapper beslist om enkele parkeerplaatsen te laten vallen). Kortom een potentiële nieuwe fietsas voor onze buurt, en we zien deze straat inderdaad al meer gebruikt worden. Tegelijkertijd werd de straat enkelrichting, zodat ook de rijweg kon versmallen (ca. 4 meter). Dit is het soort heraanleg dat onze wijk nu nodig heeft.

Doordat de rijweg echter smaller is, wordt het kruisen van tegenliggers (auto's) riskanter. Tussen spiegel van geparkeerde auto's en tegenliggers is er niet veel plaats meer (<1meter). Fietsers worden dus gedwongen achter elkaar te rijden en enigszins stuurvast te zijn. Voor wie samen fietst sowieso niet aangenaam, maar u begrijpt dat dit voor ouders met jonge fietsertjes ook gewoon gevaarlijk is. Waar ze voorheen naast hun kind konden rijden, en het zo afschermen bij foute manoeuvres, moeten ze het kind nu voor laten rijden en in die meter ruimte mikken. Een kind heeft ongeveer 2,5 minuut nodig om de hele straat af te rijden. Zelfs aan onze minimale norm zijn dat 2,5 kruisingen met auto's, een aanzienlijk risico. En de realiteit: als volwassene fietser kruis je op dit moment gemakkelijk vijf of meer auto's op dit traject.

Er is dus niets mis het gekozen straatprofiel voor de straten van onze wijk. Maar het moet gepaard gaan met bijkomende maatregelen, die ook het verkeer in de straat verminderen. Voor straten waar dat niet mogelijk is (bv. ontsluitingsstraten) wordt beter gekozen voor een iets breder profiel zodat kruisen comfortabel kan gebeuren. Een belangrijk inzicht om mee te geven aan de ontwerpers.

In het projectgebied van dit eerste wijkmobiliteitsplan liggen drie basisscholen: de Krekel, de Wijze Boom en de Vlieger. Deze scholen kregen de voorbije jaren allemaal een schoolstraat. Bij de Vlieger is dit zelfs een permanente leefstraat geworden die de school met het Waspark verbindt. De voordelen van de schoolstraat zijn intussen duidelijk bij alle scholen.

Bij het uitwerken van een nieuwe circulatieplan moet rekening gehouden worden met de **aanwezigheid van die schoolstraten** zodat het afsluiten tijdens de schoolstraat uren mogelijk blijft. Het circulatieplan zou de werking van de schoolstraten ook verder kunnen versterken. Nu zien we dat er aan het uiteinde van de schoolstraten waar kinderen afgezet worden, vaak nog relatieve chaos heerst (veel draaiende auto's, inrijdende fietsers, overstekende voetgangers). Er kan onderzocht worden of een lussysteem en duidelijke 'kiss and ride'-zones hier verbetering zouden kunnen brengen.

6. Zorg voor een plan dat kan meegroeien met de wijk.

Eind 2020 zal de gemeenteraad over een voorkeursscenario beslissen. Idealiter beperkt dit voorkeursscenario zich niet tot een eenmalig en statisch plan, klaar om uit te voeren. Een plan dat namelijk op één jaar kan worden uitgevoerd, lijkt ons verdacht. In onze wijk zijn er namelijk heel wat randvoorwaarden die meerdere jaren gaan nodig hebben om te wijzigen. Het voorkeursscenario neemt die realiteit best ook al mee in rekening. Het voorkeursscenario beschrijft dus hoe het plan in de volgende jaren zal worden bijgestuurd. Bijgestuurd om de werking te verbeteren, maar ook bijsturing aan veranderende randvoorwaarden.

Zo houdt het voorkeursscenario al rekening met verschillende tijdshorizonten:

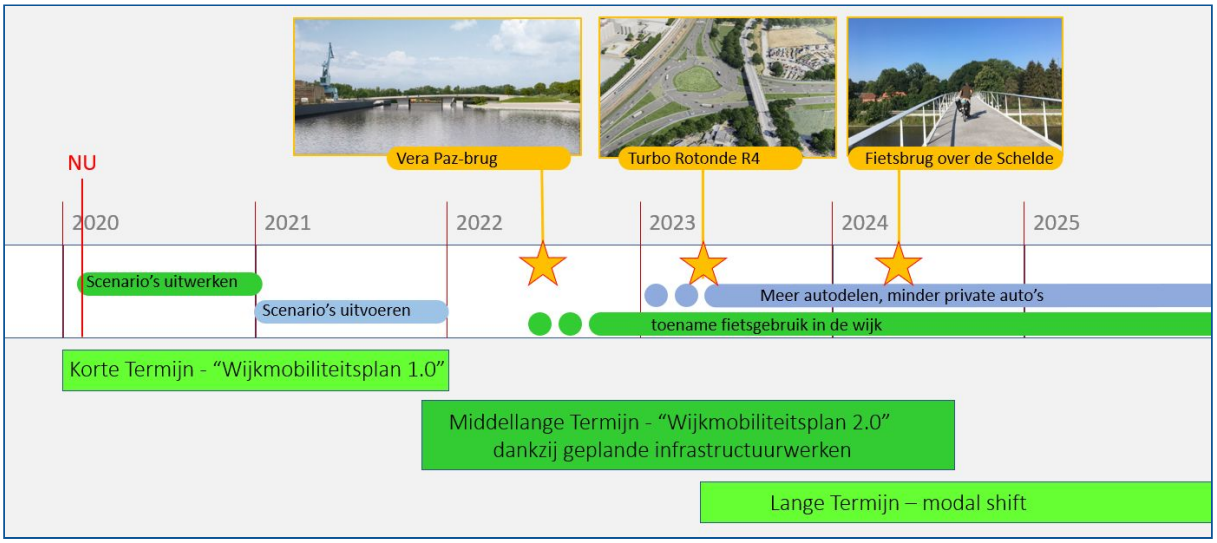
- **Korte termijn (wijkmobiliteit 1.0)**:
    - Goedkope en snelle ingrepen om verkeersdruk te verminderen: knippen, bloembakken, aanpassing van de rijrichting, betonblokken
    - Sensibiliseren om lokale problemen aan te pakken: bv. in samenwerking met Velodroom en de scholen.

- **Middellange termijn (wijkmobiliteit 2.0)**:
    - Rekening houden met kansen die eraan komen: nieuwe fietsbruggen over de Schelde, aanleg van de Vera Paz brug,
    - Rekening houden met veranderende mobiliteit (al dan niet te danken aan het wijkmobiliteitsplan 1.0:
        - over 5 jaar veel meer fietsers: zijn onze keuzes nu al op die groei voorzien
        - Over 5 jaar meer autodelen, over 10 jaar geen bedrijfswagens meer: kunnen we de heraanleg die we nu ontwerpen, op dat moment nog aanpassen (adaptief ontwerp): bv. 5 parkeerplaatsen die eenvoudig omgevormd kunnen worden tot groen (rekening houden in de fundering en rioolontwerp).

- **Lange termijn**: 10 à 20 jaar:
    - Op die termijn kunnen grote delen van de wijk opnieuw aangelegd worden. Door de modal shift zal dit vooral autovrij kunnen zijn, met veel meer ruimte voor groen en ontmoeting. Elke nieuwe ingreep werkt toe naar zo'n eindbeeld.

Wanneer sturen we bij? Daarvoor moeten **kantelpunten** worden voorzien. Hiervoor kunnen bepaalde voorwaarden worden gedefinieerd ("zodra de Vera Pazbrug wordt opengesteld, wordt de doorvoer van de wijk verder verminderd via bijkomende knips") of wordt continue monitoring gebruikt ("indien de verkeersdrukte in een bepaalde straat na één jaar uitvoering nog steeds te hoog blijkt, dan worden bijkomende maatregelen doorgevoerd om het verkeer te verminderen, of wordt er op korte termijn een fietspad aangelegd").

Vooral aan drukke kruispunten is aandacht nodig voor die verandering. Een kruispunt waar nu nog weinig fietsers passeren, kan door het wijkmobiliteitsplan over enkele jaren tijd een veelvoud fietsers zien passeren. Hoe willen we dan de oncomfortabele, of zelf onveilige situatie, die kan ontstaan, bijsturen? Is er ruimte beschikbaar ter plekke? En kunnen we nu al vastleggen welke principes daarbij de prioriteit krijgen (bv. “autodoorstroming handhaven” of eerder “lokaal fietsgebruik verder doen groeien”). Een voorbeeld is de Dendermondsesteenweg t.h.v. het koopjescentrum: nu steken er nog relatief weinig fietsers over, maar als enige route naar de nieuwe fietserstunnel gaat dit onvermijdelijk toenemen.



Het is moeilijk om op voorhand de doeltreffendheid van het plan in te schatten. Zo is de Gentbruggebrug een lastig geval: knippen of niet knippen? Zelf met goede verkeersmodellen zal dit niet eenvoudig te voorspellen zijn, omdat hier ook de menselijke factor een rol speelt. Zorg voor duidelijke doelstellingen, monitor, en ga dan **bijsturen**. Of misschien moeten we tijd nemen om waar mogelijk te **experimenteren**, en daarop bij te sturen. Wat zouden we leren als Gentbruggebrug een maand geknipt wordt?

7. Haal het sluipverkeer uit onze wijk.

Hier zijn een aantal trajecten die zeker aangepakt moeten worden.

- De **as Toekomststraat-Heilig Hartplein-Van Cleemputtenplein** voor wie de Dampoort niet wil nemen. Met de extra sluipweg via Wolterslaan-Emile Moysonlaan, voor wie het kruispunt Forelstraat wil vermijden. Het geeft een constante diffuse verkeersstroom door een groot gedeelte van de wijk. Aan de Azaleastraat komt alles terug samen in een smalle straat die ook voor fietsers een belangrijke verbinding is.

- De **as Jan Delvinlaan-Waterkluiskaai-Nijverheidskaai** voor wie de route via de Toekomststraat te traag vindt, of eerder naar Destelbergen wil.

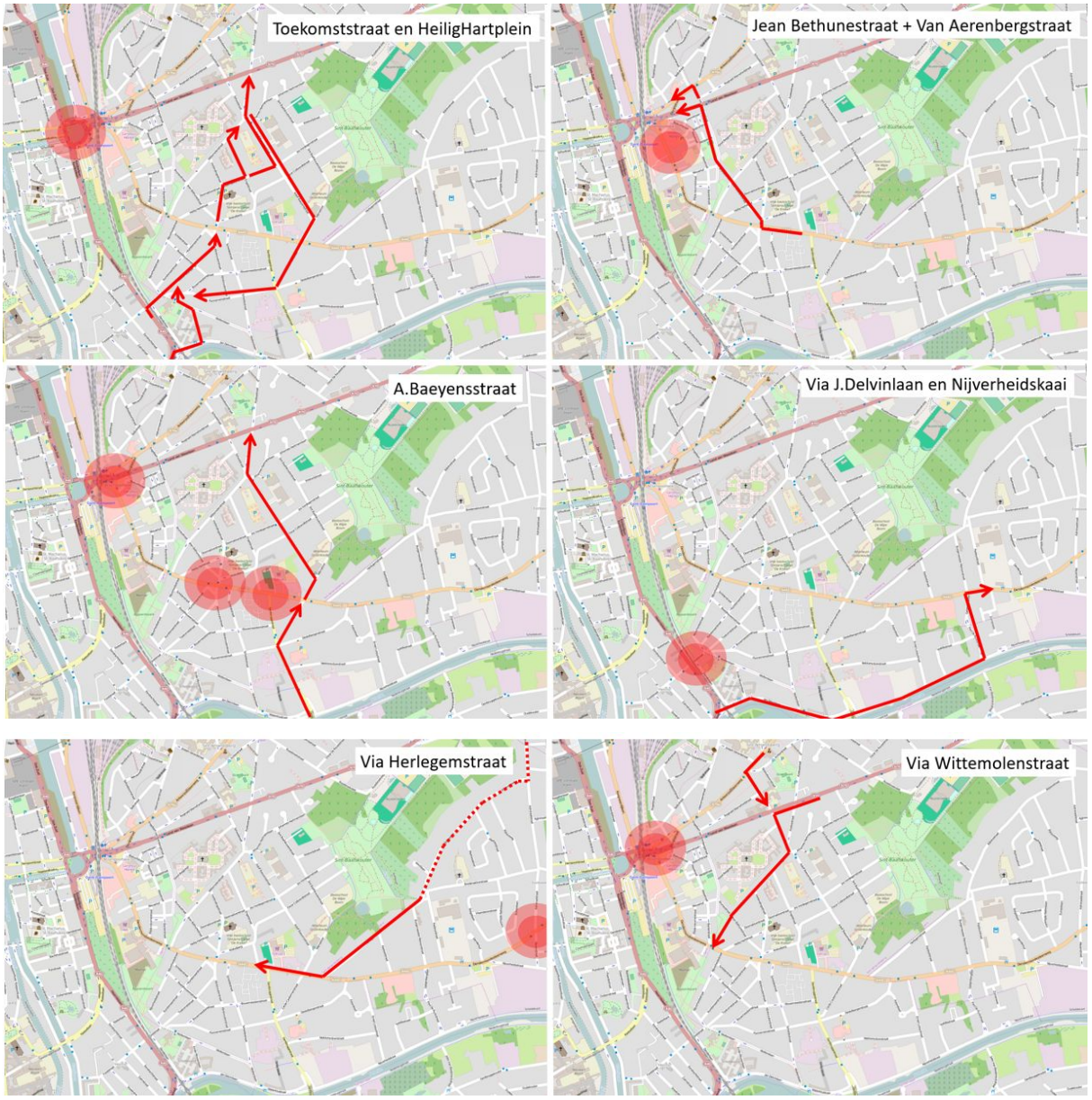
- De **as Bethunestraat-Brunaustraat-Van Aerenbergstraat** is een populaire Bizon Futé als de Dendermondsesteenweg niet snel genoeg vordert. Afslaan aan het Herrnisplein, en dan de hele as afrijden, tot aan de Land Van Waaslaan. Of nog verder doorsteken tot de Antwerpsesteenweg, om zo naar de Dampoort te rijden. Het ironische is dat veel fietsers in zo'n geval liever de Dendermondsesteenweg nemen, die sneller is en overzichtelijker voor fietsers. Te ontmoedigen door een verkeersfilter aan het kruispunt met de Wittemolenstraat of Nieuwhof.

- De **Herlegemstraat** is een fietsas rondom de Rozebroeken voor scholieren van o.a. de Wijze Boom en Pius X (Destelbergen). Maar het is ook een snelle route voor wie niet rondrijdt langs de Dendermondsesteenweg.

- Een nieuwkomer is de **Wittemolenstraat**. Voorheen de Hel van het Noorden voor elke fietser, nu een gladde asfalt met enkele speelse bochten. Op zich is dit een perfecte kandidaat om de fietstunnel te verbinden met het Rozebroekenpark. Jammer genoeg raakt de straat ook meer en meer gekend als de snelste verbinding tussen Land Van Waaslaan en Dendermondsesteenweg. En die 'snelste' is letterlijk te nemen, want vele bewoners hebben ons al laagvliegers gemeld. Op de kruispunten met de Engelstraat en met de Bethunestraat gebeuren al regelmatig aanrijdingen. Bovendien is de straat aan de smalle kant, waardoor ook fietsers zich onveilig voelen. De vraag stelt zich waarom het stuk tussen Engelstraat en Verkortingsstraat geen omgedraaide rijrichting heeft gekregen. Zo'n simpele ingreep zou het verkeer in de Wittemolenstraat reduceren met meer dan 90%.

Het zal niet eenvoudig zijn om sommige van deze sluiproutes terug af te leren in tijden dat Waze en Google ons gedienstig de allersnelste route willen tonen. Ook omleidingen bij wegenwerken hebben in het verleden vaak de weg doorheen de wijk getoond aan een grote groep chauffeurs. Die achteraf niet meer op de rechte weg geraken. In het wijkmobiliteitsplan mag daar zeker aandacht voor zijn. Zo kan

een omleiding misschien beter een heel ander traject volgen dan de gebruikelijke routes, om te vermijden dat achteraf een nieuwe sluiproute ontstaat.



En als we dan toch bezig zijn de aanpak van overlast, misschien ook nog een woordje over onaangepast rijgedrag. Ook dat blijft in onze wijk een werkpunt.

- Roodrijden, straatracen, agressief rijgedrag
- Dronken rijden,
- GSM achter het stuur. Facetime achter het stuur!
- Storend foutparkeren (vooral aan oversteekplaatsen).

Wat werkt niet:

- Asverleggingen (levensgevaarlijk voor fietsers).
- Drempels/schildpadden werken enkel statistisch gezien. Namelijk een groot deel van de chauffeurs gaat erdoor trager rijden (bv. schildpadden in Baeyensstraat), maar de laatste 10% trekt zich er niet van aan, en zorgt zo voor gevaarlijke situaties.
- Zone 30 zonder controle (niemand houdt zich eraan)
- Fietssuggestiestroken (enkel nuttig als flankerende maatregel, zijn per definitie geen oplossing, maar een "suggestie")
- Brede fietsstraten zonder ingrepen op infrastructuur en zonder controle (Halvemaanstraat/Visitatiestraat)

Conclusie:

Begin met **duidelijke doelstellingen** te formuleren. Laat de huidige verkeersstroom daarbij niet sturend zijn: deze verkeersstroom is sowieso onaangepast voor onze wijk. Het gaat er dus niet om dit verkeer te verplaatsen, maar om het te verminderen. Het einddoel mag gerust **ambitieus geformuleerd** worden: een wijk met pakweg 20% van het huidige verkeer.

Dit zal niet meteen lukken. Daarom belangrijk om het plan **gefaseerd te voorzien**. Zo zullen er tussenfases nodig zijn, waarbij voorlopig nog meer verkeer mogelijk is. Er wordt rekening gehouden met **kansen op middellange en langere termijn**, met duidelijk afgelijnde kantelpunten.

Zorg voor een **klankbordgroep** met het relevante middenveld om enerzijds informatie uit te wisselen, anderzijds samen te werken aan het verder vergroten van het draagvlak voor deze plannen.

Tot slot

De voorbije jaren heeft Velodroom veel data verzameld over **knelpunten** in de wijk: dit gebeurde via enquêtes bij ouders en scholieren over hun route naar school. In 2103 werd de enquête georganiseerd in zeven van de Velodroom-scholen (Toverberg, Wonderfluit, Edugo, Vogelzang, Krekel, Vlieger en Wijze Boom). Het omvatte ruim honderd verschillende punten die om aandacht vragen.

Vorig jaar werd de enquête ook afgenomen in Basisschool Visitatie Sint-Janscollege. Er reageerden in totaal 151 gezinnen wat overeenkomt met meer dan 200 schoolgaande kinderen. Wat opviel is dat bijna 60% van de bevraagden op minder dan 1 kilometer woont van de school. Alhoewel de meerderheid met fiets of te voet naar school komt, zijn er binnen een straal van 500-1000 m toch kinderen die per auto naar school worden gebracht. Een deel daarvan is terug te brengen is op het feit dat het op weg naar het werk ligt, maar het blijkt soms ook de gemakkelijkheidsoplossing te zijn, of per fiets is te onveilig. De wijk doorrijden per auto is dus gewoon te simpel, of de fiets nemen is te gevaarlijk.

We hebben ervoor gekozen de punten uit de afgenomen enquêtes hier niet opnieuw te bespreken. Maar de rapporten zijn in bijlage te vinden, en kunnen dienen als basismateriaal voor de opmaak van de nieuwe plannen. Alle punten op onderstaande kaartjes, worden daarin besproken. Indien nodig, komen we dit graag toelichten.

Wel geven we nog graag een **top 10 quickwins** mee als uitsmijter. Te beschouwen als suggesties

- De rijrichting omdraaien in het middelste stuk van de Wittemolenstraat, om zo laagvliegers te ontmoedigen,
- Het kruispunt van de Wittemolenstraat en de Brunaustraat is sturend in het sluipverkeer parallel aan de Dendermondsesteenweg. Een slimme verkeersfilter op die plaats kan dit ontmoedigen (zie bv. de Batkinstraat in Berchem, of Meirstraat in Turnhout).
- Ook het kruispunt van Wolterslaan en Toekomststraat leent goed voor een verkeersfilter.
- De Azaleastraat is voor fietsers in tegengestelde richting onverantwoord smal, maar er is weinig alternatief voor die route. Een fietspad lijkt minimaal nodig. Een beperkte lus van Schoolstraat en Azaleastraat zou nog beter zijn.
- Op de Dendermondsestreenweg is er nood aan een echt fietspad om veilig de verbinding te kunnen maken tussen het koopjescentrum en de Wittemolenstraat (ofwel via Banierstraat, ofwel via Nieuwhof). De afslag voor

wie van het Banierpark komt ligt nu in een onoverzichtelijke bocht en zou herbekeken moeten worden.

- Heraanleg van H.Hartplein duurt nog even, maar laten we het gewoon al knippen. Parkeren blijft dan (voorlopig nog) mogelijk, maar doorgaand verkeer wordt alvast ontmoedigt.
- De chicane in de Engelstraat (t.h.v. de kruising met de Krekelberg) is elke morgen even spannend voor kinderen op de fiets. Hier kan een stuk enkelrichting of een verkeersfilter een onveilige situatie oplossen.
- Invoeren van meer enkelrichtingsstraten in het stuk tussen Dendermondsesteenweg en Land van Waaslaan. Aan gevaarlijke kruispunten kunnen chauffeurs daarmee verplicht worden af te slagen, zodat een kruispunt overvliegen zonder kijken onmogelijk wordt.
- Het kruispunt Klinkouterstraat en Toekomststraat heeft een slechte zichtbaarheid naar rechts, terwijl het in een bocht naar links ligt. Een fietsstalling op de rechterhoek kan ervoor zorgen dat auto's uit de Klinkouterstraat beter zichtbaar zijn.

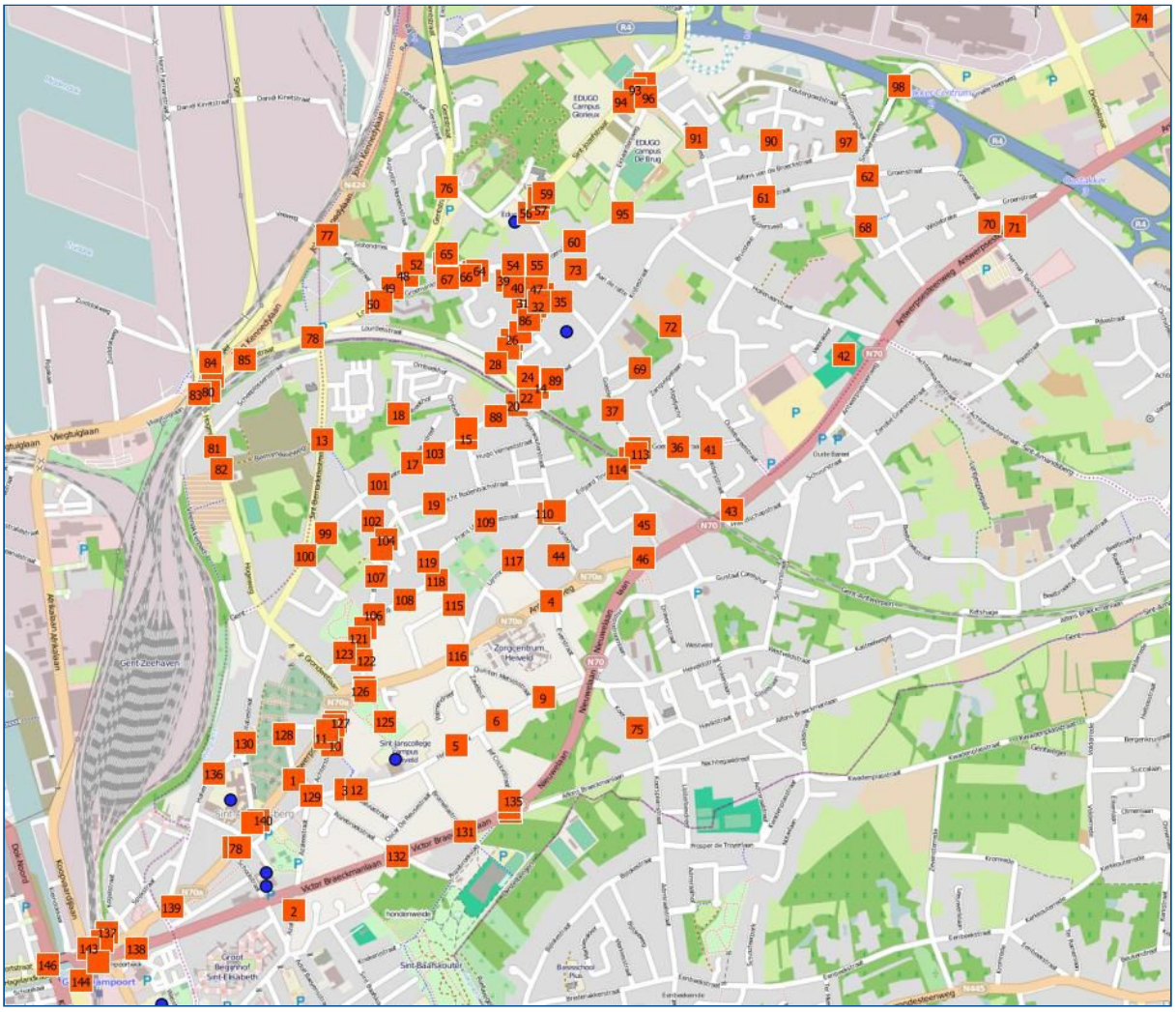
Voor de grotere omgeving rondom de Vijfhoek hebben we bewust geen quickwins opgenomen. Zoals eerder gezegd is deze omgeving pas gebaat bij een geïntegreerde aanpak voor alle straten samen.

En tot slot geven we graag nog even mee dat **de rest van Sint-Amandsberg** intussen niet vergeten mag worden. We geven hier nog enkele van de hete hangijzers mee waarmee onze scholieren elders in de wijk dagelijks geconfronteerd worden. Misschien kan in de komende twee jaar ook daar verder op worden gewerkt:

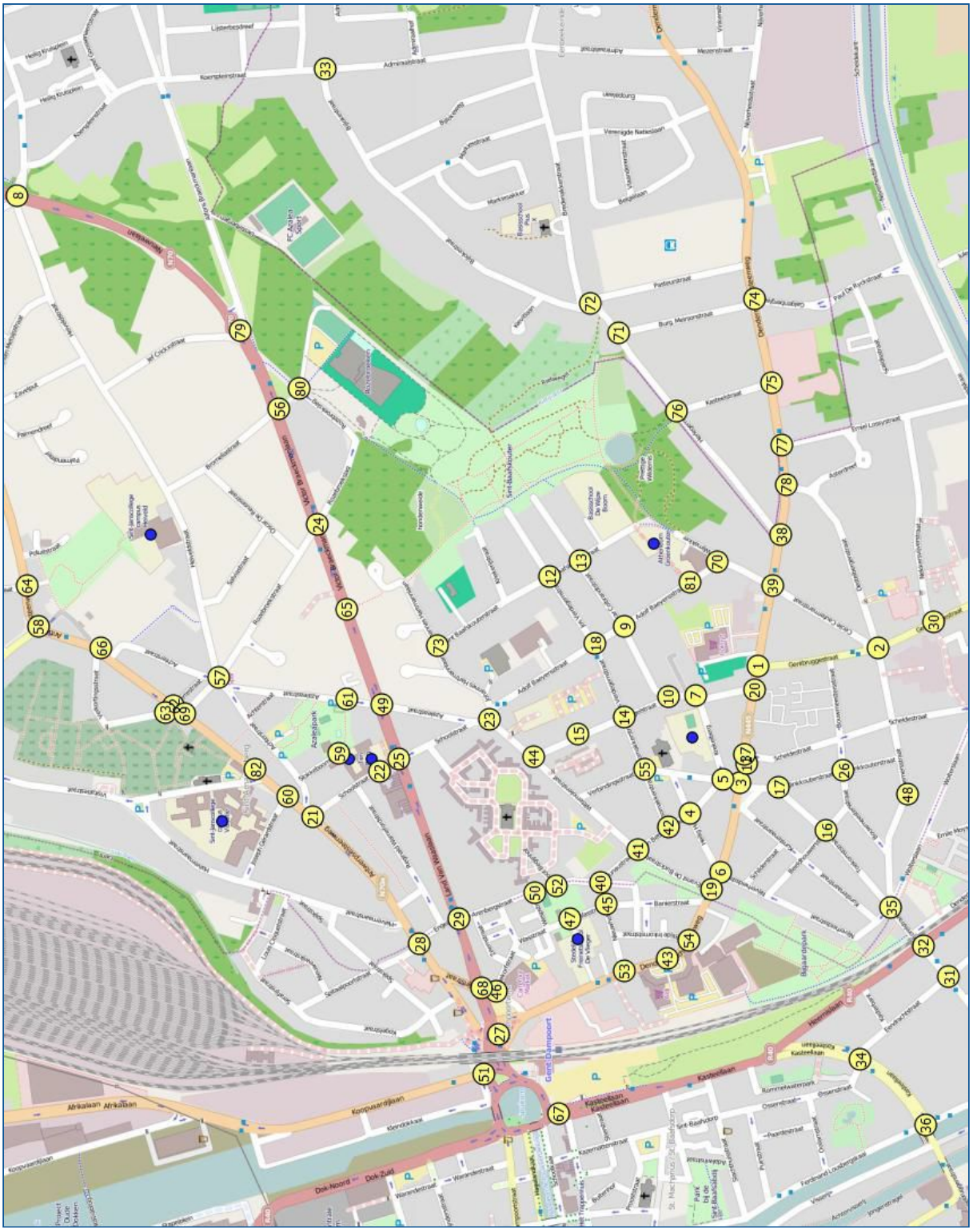
- Nood aan een dubbelrichtingfietspad langs de Antwerpsesteenweg om de Achterstraat en het Potuitpark met de Heiveldstraat en het parkje achter het Heiveldcollege te verbinden. Nu moeten tieners voor een luttele 20 meter de Antwerpsesteenweg twee keer oversteken,
- Ook onder de spoorwegtunnel aan de Hoge Weg is er nood aan een dubbelrichtingfietspad aan de linkerzijde. Zo kunnen fietsers vanuit de Noordveenakkerstraat veilig doorsteken naar de Weba, Decathlon en de Muide. Nu moeten de fietsers hier op een zeer gevaarlijke plek twee keer oversteken, en is ook hun plaats op de weg allesbehalve duidelijk,
- Aan het fietspad langs de Rozenbroekzwembad horen fietsers voorrang te krijgen op auto's die de parking op- en afrijden. Het gaat hier om een veelgebruikt fietspad in onze wijk,.

- De Kiss-en-Ride zone vlak voor het Dampoortstation, waarbij chauffeurs in een bocht één van de drukste fietspaden van Gent oversteken, heeft onlangs nog maar eens een slachtoffer gemaakt,
- De drukke schoolspits aan de Heiveldschool (600 fietsers op 30 minuten tijd) vraagt gewoon om een schoolstraat of een fietsstraat,
- Doe maar een fietsstraat in de Waterstraat, zodat de as echt veilig wordt voor scholieren naar de Vogelzang, Edugo, Visitatie Basisschool, en de fietsas Halvemaanstraat / Visitatiestraat een logisch gevolg krijgt voor de fietsers uit Oostakker.

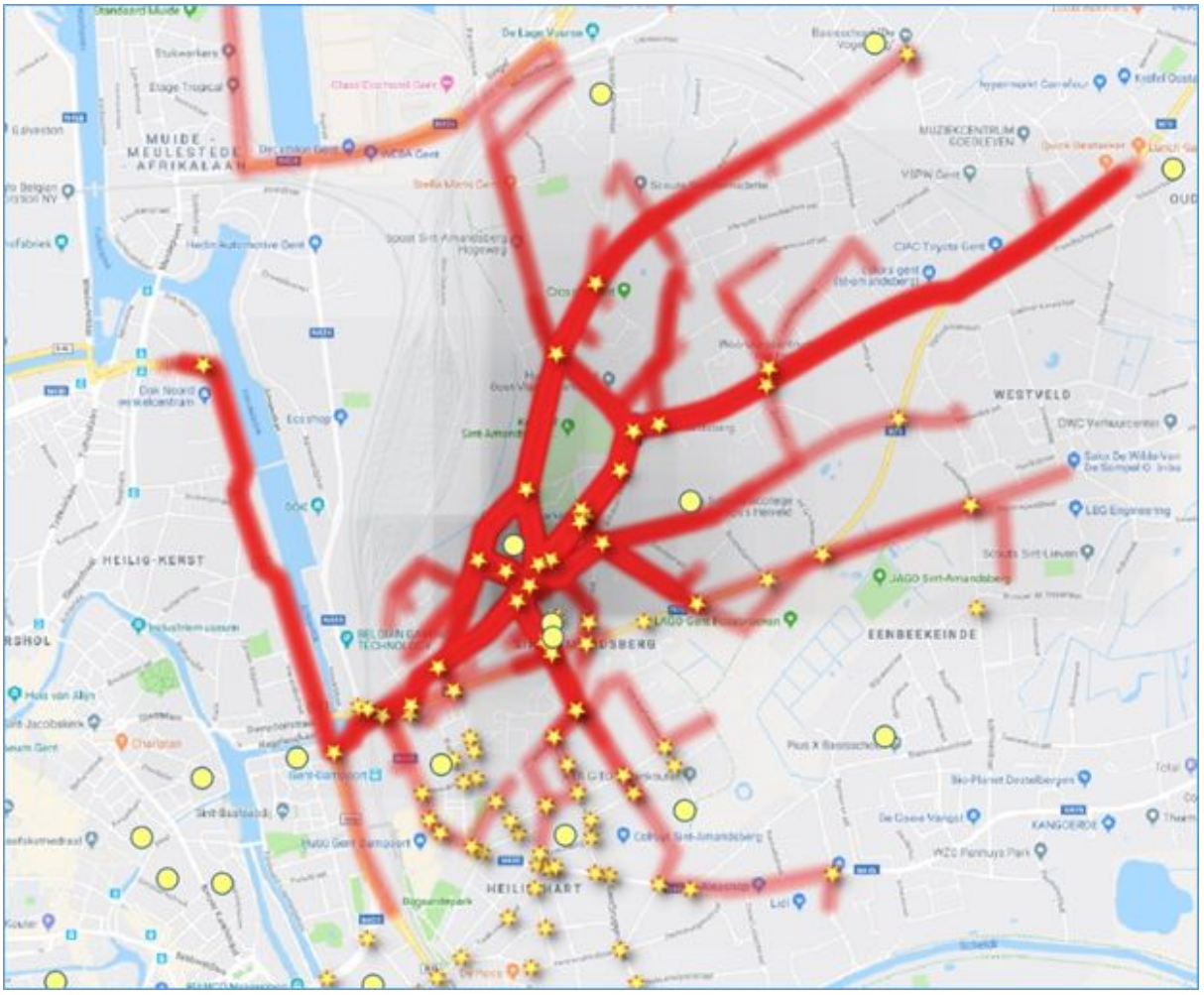
Jawel, we weten dat de Stad voor veel van die punten niet de wegbeheerder is, maar dat maakt die punten niet minder gevaarlijk.



Velodroom-enquête #1: geïnventariseerde punten voor basisscholen de Vogelzang en Edugo (in voorjaar 2013)



Velodroom-enquête #2: geïnventariseerde punten voor basisscholen de Krekel, de Wonderfluit, de Toverberg, de Vlieger en de Wijze Boom (in najaar 2013)



Velodroom-enquête #3: geïnventariseerde punten voor basisschool de Visitatie (in voorjaar 2019)