



December 2020

Een wijkmobiliteitsplan voor Sint-Amandsberg

Eind november 2020 werden drie scenario's voorgesteld voor het wijkmobiliteitsplan. Velodroom geeft graag zijn opmerkingen (goede en minder goede) op de drie scenario's. We hopen dat onze opmerkingen kunnen leiden tot een sterk voorkeursscenario.



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 het 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).

In januari 2020 gaven we een heleboel tips mee voor de wijkmobiliteitsplannen. Die visietekst is terug te vinden op onze website.



1. Over de doelstellingen

Het wijkmobiliteitsplan focust op de vermindering van autodoorstroming. We zijn blij met deze eerste stap, maar dit moet samengaan met een bredere aanpak: handhaving, inzetten op modal shift, veilige fietsinfrastructuur, openbare ruimte omzetten in verblijfs- en ontmoetingsruimte. We vragen duidelijke engagementen, opdat dit niet vergeten wordt.

In onze visietekst formuleerden we vijf doelstellingen die nodig zijn om onze wijk aangenaam en veilig te maken. De vermindering van de dominantie van het autoverkeer in het straatbeeld was één van de vijf doelstellingen. Daarnaast vroegen we ook dat kinderen vanaf 10 jaar in de hele wijk kunnen rondfietsen, dat ouders de weg naar school als veilig ervaren, om in te zetten op de modal shift en om de basis te leggen voor een aangename woonwijk (groen, ontmoeting).

In de voorliggende scenario's ligt de focus duidelijk op het verminderen van autoverkeer. Of zoals het tijdens de online verkeersmarkt regelmatig werd aangehaald: "om het **vermijdbare doorgaand verkeer uit de wijk te houden**". Voor een aantal drukke en verzadigde assen gaan de scenario's een merkbare verbetering zijn (o.a. vijfhoek, A.Baeyensstraat, Toekomststraat). Wij staan dan ook volledig achter deze insteek.

We zijn ook blij dat de stadsdiensten "autodoorstroming van A naar B" niet als eerste prioriteit zien, maar het durven **afwegen tegenover de leefbaarheid** van de wijk. De keuze om Gentbruggebrug te knippen is wat dat betreft een duidelijk signaal dat er limieten zijn aan het doorgaand verkeer dat een wijk kan verwerken.

Maar de aanpak van onze wijk mag daar niet stoppen. Het doorgaand verkeer verminderen is enkel een eerste stap. Voor sommige straten is er minstens evenveel **druk van lokaal verkeer** en gaan de scenario's dus minder effect hebben. Voor kinderen op straat (en hun ouders) volstaat het niet dat het autoverkeer met 40 à 50% daalt. We moeten minstens de ambitie hebben dit verder te reduceren. Voor veel straten zou een 'woonerf'-drukte het ambitieniveau moeten zijn: grotendeels bewoners van de straat, beperkte passage naar omliggende straten. Pas dan worden de straten echte woonstraten, waar een kind veilig kan rondfietsen en waar ruimte is voor ontmoeting. Tijdens de lockdown van maart zag je her en der kinderen op straat spelen, en waren mensen oprecht verwonderd hoe aangenaam hun straat kon zijn.

We begrijpen dat het voorliggend mobiliteitsplan om goede redenen beperkt blijft in opzet. Het is een eerste stap. We zijn wel bezorgd dat het daarbij zou blijven. Is dit een éénmalige ingreep, en moet onze wijk vervolgens 10 jaar wachten alvorens we een stap verder kunnen gaan? Komen de volgende stappen pas zodra alle andere wijken aan bod gekomen zijn?



We zien in het finale mobiliteitsplan dan ook graag **nog een toekomstvisie** die al verder denkt dan de huidige ingrepen. Vragen die we daarbij graag beantwoord zien:

- Wanneer komt er een evaluatie en bijsturing?
- Kunnen we al rekening houden met de positieve effecten van grote werken in de omgeving (komst Vera Paz brug, ingrepen aan Dampoort)? Zodra die uitgevoerd zijn, kunnen we dan in onze wijk verder bijsturen?
- Aan veel scholen wordt onderzocht of de schoolomgeving veiliger ingericht kan worden. Vaak in directe overleg tussen de stadsdiensten en de directies. Dit vraagt maatwerk. Blijft er ruimte om in de omgeving van onze scholen het autoverkeer nog verder te verminderen?
- Wordt er ook nagedacht over een ambitieus fietsplan (fietsassen, fietsparkeerplaatsen)?
- Welke maatregelen/campagnes wil men nemen om de modal shift in onze wijk te bevorderen (openbaar vervoer, autodelen)?
- Hoe kunnen we dit plan versterken door op korte of middellange termijn bijhorende infrastructuur te voorzien (fietsbrug Schelde, ingrepen langs een fietsas, heraanleg van een plein als verblijfsruimte, herinrichting van bepaalde straten)? Zijn hiervoor al budgetten beschikbaar?

De filmpjes beloven vaak dat er 'meer plaats komt voor fietsers en voetgangers'. Dit voordeel wordt pas reëel als de vrijgekomen ruimte ook effectief wordt omgezet in bredere voetpaden of fietspaden. Daarvoor zijn budget en planning en meerdere jaren nodig.

Het inspiratieplan biedt wat dat betreft alvast **een veelbelovende doorkijk**, maar focust enkel op verkeersstromen. Het zou goed zijn mochten er in het finale mobiliteitsplan (of minstens de begeleidende teksten) ook engagementen staan over hoe de vragen zullen worden aangepakt.

Tenslotte willen we nog even wijzen op mogelijke **spraakverwarring rond 'wijkmobiliteitsplannen'**. Het plan omvat aanpassingen van rijrichtingen, en is bijna op één nacht uit te voeren met enkele borden, wijzigingen van verkeerslichten en wat bloembakken. Er zijn geen dure, trage werven nodig. En er kan waar nodig nog vlot worden bijgeschaafd. Voor de stadsdiensten is dat namelijk een 'wijkmobiliteitsplan'. Dit is echter niet hoe het leeft in de hoofden van de mensen. Zij begrijpen het wijkmobiliteitsplan als een **antwoord op alle verkeersgerelateerde problemen in hun wijk**. Zij verwachten dus eerder een geïntegreerde oplossing: niet alleen circulatie, maar ook veilige kruispunten, aanpak van straatracers, aangenamer fietsen, autodelen, groene verblijfsruimtes, goed openbaar vervoer. In de brochure en filmpjes worden doelstellingen genoemd als 'groener maken', 'meer leefkwaliteit', 'meer aandacht voor openbaar vervoer'. Ook dit schept andere



verwachtingen, dan wat stadsdiensten in gedachten hebben. Probeer te zorgen dat duidelijk gecommuniceerd wordt wat de wijk kan verwachten, en wat niet (of nog niet).

2. Over de oversteekplaatsen op de steenwegen

In de scenario's dreigen een aantal oversteekplaatsen met lichten te verdwijnen, ten voordele van autodoorstroming. Ze liggen allen nabij een basisschool. We vragen dat deze keuze ernstig herbekeken wordt: veiligheid van overstekende kinderen (-12jaar) moet hier primeren. Voor enkele oversteekplaatsen zonder lichten vragen we de plaatsing van een licht op aanvraag (zoals aan het oud gemeentehuis).

Op sociale media ontstond er de voorbije dagen heel wat deining, toen een kleuter van vijf jaar werd aangereden op het Heirnisplein (gelukkig was enkel zijn step verpletterd). Het kind stak met zijn zus over op het zebrapad, en had groen licht. Dit is het zoveelste incident aan het Heirnisplein, soms al met ernstige gewonden. Daags nadien werd een jonge vrouw ernstig gewond aan een andere oversteekplaats op de steenweg. Deze oversteekplaats had geen lichten, maar wel een middenberm.

Uit de vele commentaren op deze incidenten, blijkt nog maar eens het grote pijnpunt van onze wijk: **de vele steenwegen zijn onveilige barrières**. Ze zijn moeilijk over te steken, en er passeert veel autoverkeer.

- De meeste ongevallen gebeuren aan de steenwegen. Velodroom registreert al een tijdje zorgwekkende incidenten met fietsers en voetgangers. Van de 18 aanrijdingen in wijk Dampoort, gebeurden er 15 aan de steenweg (Dendermondse of Land van Waas). Twee aanrijdingen waren dodelijk.
- Voor veel kinderen ligt de school aan de andere kant van de steenweg (of zelfs van drie steenwegen). Voor Toverberg hebben we cijfers gekregen: van de 220 leerlingen moet 45% de Land van Waaslaan oversteken, 10% moet ook de Dendermondsesteenweg oversteken. Tweemaal per dag en jonger dan 12 jaar.
- Maar het zijn niet alleen de jongere kinderen die in de problemen komen op de oversteekplaatsen in onze wijk. Ook scholieren van het middelbaar laten ons weten dat ze bij druk verkeer soms moeilijk kunnen oversteken, en dat ondanks hun grotere assertiviteit en verkeerswijsheid. In de Velodroomgazet interviewden we scholieren aan de oversteekplaats van de Rozebroeken (nr. 1). Deze oversteekplaats zonder lichten (maar met vluchtheuvel) werd door velen als onveilig ervaren.
- Voor veel andere wijkbewoners zijn steenwegen mentale barrières die afbreuk doen aan de cohesie van de wijk.



- > Geachte burgemeester,
- > geachte schepen,
- >
- > dagelijks steek ik met mijn kinderen de Dendermondsesteenweg over op
- > weg van en naar school. Bijna elke keer worden we geconfronteerd met
- > roekeloze bestuurders, die aan een zebrapad niet willen stoppen of
- > zelfs nog even versnellen om vooral nog langs die voetgangers te
- > geraken.
- >
- > Vorige week woensdag, 19.11.2014, rond 8.10h, wss ik er getuige van
- > hoe een jongen die net voor ons het zebrapad overstak bijna overreden
- > werd (zebrapad aan de Nijverheidsstraat over de Dendermondsesteenweg).
- > De auto reed volgens mij aan te hoge snelheid. De jongen werd gered
- > door een ander kind dat hem aan zijn vest achteruit trok. De auto
- > scheurde op een kleine halve meter langs het kind. Ik kon de
- > nummerplaat owv de snelheid niet achterhalen.
- >
- > Er zijn uiteraard ook vriendelijke chauffeurs, maar het merendeel

Vind ik leuk · Beantwoorden · 15 u



Fauve Jacobs

Ook het kruispunt wat verder (kruising Dendermondsesteenweg/Adolf Baeyensstraat) is een ramp. Ook daar veel kinderen tijdens de spitsuren richting school De Wijze Boom en auto's met gierende banden die geen voorrang verlenen en vaak zelfs door het rood licht rijden.

Mijn zoontje van 3,5 werd de voorbije 2 weken 2 x nét niet van het zebrapad gemaaid. En hij is lang niet de enige.

Vind ik leuk · Beantwoorden · 12 u



Vind ik leuk · Beantwoorden · 8 u

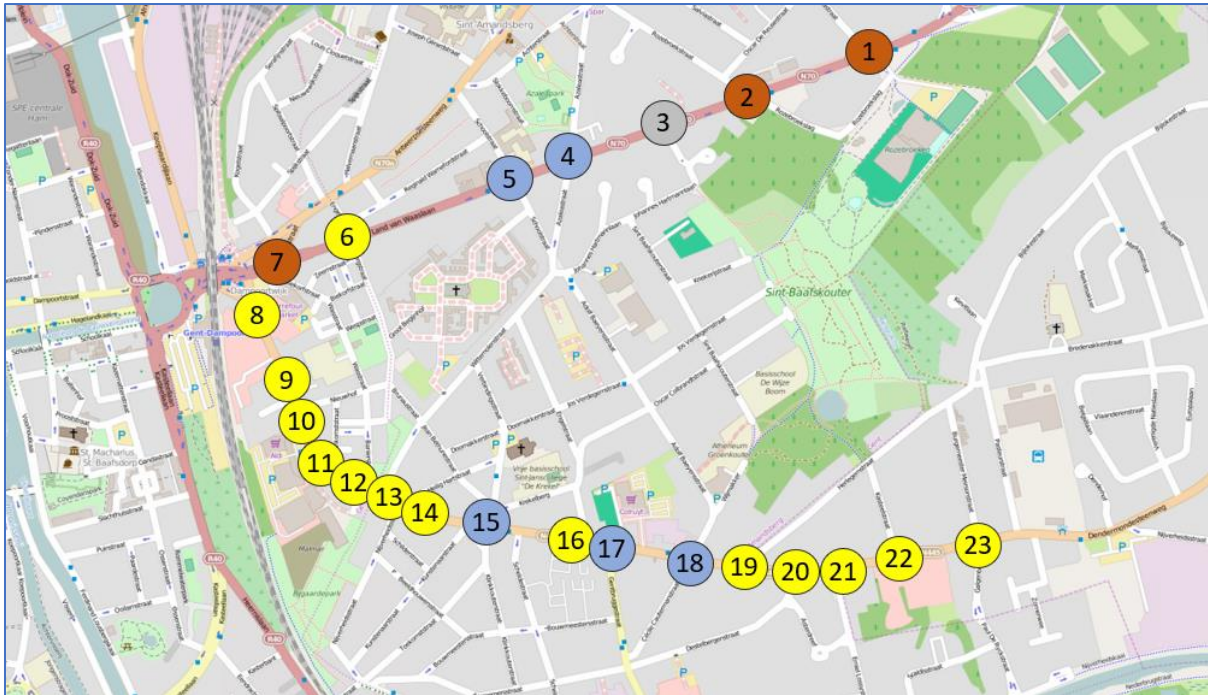


An Gordeldier

Hetzelfde geldt voor de zebrapaden op de Dendermondsesteenweg. Hoe lang je daar met je kind kan staan wachten tot er uiteindelijk eens een automobilist stopt om je te laten oversteken, ongelooflijk.

Vind ik leuk · Beantwoorden · 7 u

Enkele getuigenissen over kruispunten zonder lichten.



Oversteekplaatsen langs V.Braeckmanlaan, Land van Waaslaan en Dendermondsestreenweg (blauw: met lichten, bruin: met vluchtheuvel, geel: enkel zebrapad, grijs: geen zebrapad).

We vragen dan ook de **oversteekbaarheid van de steenwegen een hoofdprioriteit** wordt van het wijkcirculatieplan. Regelmatig vraagt Velodroom om bijkomende lichten aan Rozebroekenslag en Jef Crickstraat. Voornamelijk om tieners te helpen. In de scenario's dreigen echter een aantal lichten te verdwijnen. Net aan kruispunten die belangrijk zijn voor een nabijgelegen basisschool.

- Kruispunt V.Braeckmanlaan-Azaleastraat (nr.4): hier passeren kinderen van de Toverberg (220 kinderen) en van de Academie voor Podiumkunsten (265 kinderen -12j, naschools). Momenteel ligt de ingang in de schoolstraat, maar door de onveilige situatie daar, overweegt men om de ingang van de campus naar het Azaleapark te verleggen. Alle kinderen zouden dan langs de Azaleastraat rijden.

Als enige toegangsweg vanuit zone H.Hart, passeren hier ook veel kinderen van andere scholen in de buurt (Sint-Janscollege, Krekel, Wijze Boom, Visitatie), en een belangrijke verbindingsweg tussen zone Dampoort en de rest van Sint-Amandsberg.

De lichten aan dit kruispunt zouden verdwijnen in alle scenario's, en vervangen worden door een middenberm.

- Heirnisplein (nr 15): hier passeren vooral kinderen van de Krekel, maar ook van Vlieger en Wijze Boom. Ook veel fietsers van en naar het centrum via de Toekomststraat.



De lichten aan dit kruispunt zouden verdwijnen in scenario 1. er is geen middenberm voorzien.

- Kruispunt C.Cautermansstraat - Dendermondsesteenweg (nr 18): hier passeren kinderen van de Wijze Boom. Via de Wijmakker is het ook een belangrijke toegang tot het Rozebroekenpark voor alle fietsers vanuit Zone Vijfhoek.

In scenario 3 verdwijnen deze lichten, er is geen middenberm voorzien.

Waarom vinden we het een slecht idee dat deze lichten verdwijnen?

- De steenwegen zijn nu redelijk druk (bv. Land van Waaslaan en Dendermondsesteenweg, 6200 auto's per dag, Telraam). In de wijkmobiliteitsplannen zijn geen maatregelen voorzien om deze verkeersstroom te minderen (behalve in scenario 1 op Dendermondsesteenweg).
- Kinderen uit de basisschool gaan vaak alleen naar school. Ze hebben nog niet voldoende verkeerswijsheid om de snelheid van auto's in te schatten. Ze zijn afhankelijk van het licht om hen te vertellen wanneer het veilig is om over te steken. Uit de praktijk weten we dat kinderen op die leeftijd daarom echt nog kijken naar het licht.
- Automobilisten moeten stoppen voor overstekende voetgangers. In praktijk gebeurt dit echter niet. Kinderen onder twaalf zijn niet assertief, en staan daarom lang te wachten, en zijn afhankelijk van de goodwill van chauffeurs. In het wijkmobiliteitsplan zijn geen maatregelen voorzien om dit gedrag aan te pakken (bv. handhaving, aanwezigheid agent). Zonder zo'n maatregelen verandert oversteken dus in een levensecht spelletje *Frogger*.

Zelfs bij attente chauffeurs en volwassen voetgangers kan het misgaan, zoals het ongeval deze week aantoont.

- Voor kinderen op de fiets wordt het nog erger. Zij hebben geen voorrang meer. Doordat ze nog langer moeten wachten, zullen zich in de spits groepjes kinderen ophopen, die dan samen willen oversteken zodra een gatje valt.
- De situatie met middenberm (met Z-route) kan dan wel veilig zijn voor voetgangers, maar niet geschikt voor fietsers. Een aparte doorgang voor fietsers moet breed genoeg zijn om fietsers uit beide richtingen doorgang te geven, en te laten wachten.
- Oversteekplaatsen die door ouders als onveilig aanvoeld worden, helpen niet om de broodnodige modal shift te maken. Uit onze enquêtes van 2013 en 2019 geven ouders die nabij wonen, toch hun kind met de auto brengen 'omdat de weg naar school te onveilig is'. Oversteekplaatsen met



verkeerslichten worden dan weer als zinvol en positief bekeken: bijvoorbeeld het “vraaglicht” aan het oud gemeentehuis wordt daarbij vaak vermeld. Het verhoogt de zichtbaarheid van overstekende kinderen, zeker tijdens de donkere wintermaanden.

- Chauffeurs die uit de zijstraten komen zonder verkeerslicht, moeten uitkijken naar links naar het verkeer op de hoofdbaan, en rijden naar rechts. Rechts steken er echter kinderen over.
- Op het Heirnisplein (nr. 15) en aan de C.Cautermansstraat (nr. 18) kunnen chauffeurs nog steeds linksaf. Zeker op het Heirnisplein (met enigszins verschoven rijas) is het verleidelijk de tegengesteld rijrichting de pas te willen afsnijden. Daarbij wordt vaak niet gekeken naar voetgangers op het zebrapad. Ook dit is een gedragsprobleem dat nu niet wordt aangepakt.

We vragen dan ook om geen verkeerslichten weg te halen op deze kruispunten. Meer nog, in het wijkmobiliteitsplan zou net aandacht moeten gegeven worden aan de overige oversteekplaatsen op Land van Waaslaan, V.Braeckmanlaan en Dendermondsesteenweg. Daar zijn maatregelen nodig om de voetgangers net extra te beschermen.

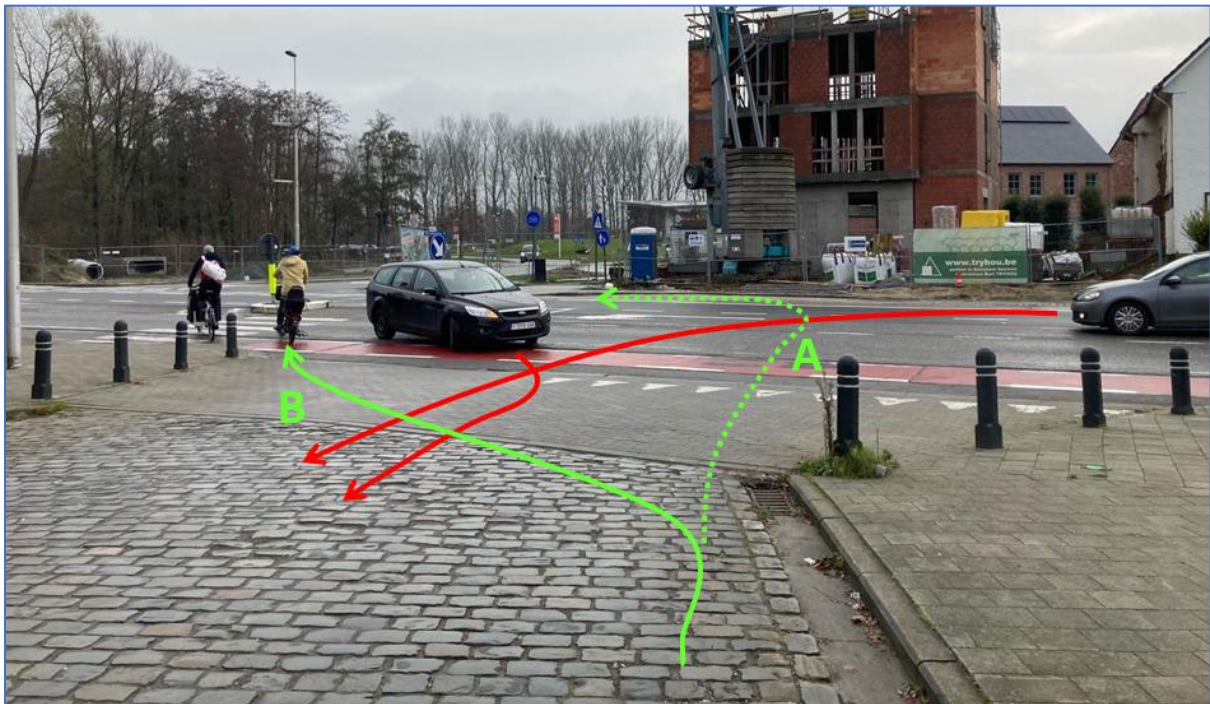
We vragen dat de veiligheid van overstekende kinderen verbeterd wordt, door volgende maatregelen op te nemen in het wijkmobiliteitsplan:

- Aan alle lichten met verkeerslichten: **voetgangers krijgen sneller groen** dan het overige verkeer. of er wordt **vierkant groen** ingesteld voor fietsers en voetgangers. Het incident van deze week bewijst hoe noodzakelijk dit wel is.
- Drukgebruikte oversteekplaatsen hebben nood aan **een verkeerslicht, minstens ‘op aanvraag’** (vergelijkbaar met verkeerslicht aan oud gemeentehuis): Uitgang Rozebroeken (1), Rozebroekenslag (2), E.VanVarenbergstraat (6), Heilig Hartstraat (14), minstens 1 oversteekplaats aan Nieuwhof (9 of 10). Ook de oversteekplaats aan de Paul de Ryckstraat (23)
- Oversteekplaatsen die minder gebruikt worden door kinderen, zouden profiteren van **een middenberm als rustpunt**. E. De Buckstraat (13), Banierstraat (12), alle oversteekplaatsen rondom koopjescentrum en Nieuwhof (9 tem 11), Kasteelstraat (22). We beseffen dat dit door de beschikbare ruimte geen evidentie is. Ook moet gezocht worden naar een oplossing die zowel voor voetgangers als voor fietsers bruikbaar, logisch en dus veilig is. Momenteel heeft het kruispunt met de Bromeliastraat een vluchtheuvel, maar door zijn plaatsing werkt het eerder verwarrend voor fietsers. Zie onderstaande foto's.
- Aan sommige zijstraten **ontbreekt** nu nog **een zebrapad**, bv. fietsdoorgang J.Hartmanstraat (3)



- Op de Dendermondsesteenweg worden chauffeurs die stoppen aan een oversteekplaats, vaak **links ingehaald**. Op onze lijst van incidenten staan twee zo'n gevallen. Dit gebeurt vooral op de Dendermondsesteenweg (8 tem 15), en zelfs in de bocht aan het koopjescentrum. Een vorm van verhoogde middenberm zou dit moeilijker maken. Met name aan volgende oversteekplaatsen: Nieuwhof (9), en aan koopjescentrum (oversteekplaats in de bocht, 12).
- Heirnisplein (15) verdient nog verdere aandacht. Het wijkmobiliteitsplan bevat geen oplossing voor de vele incidenten die de voorbije jaren gerapporteerd werden, en vaak te wijten zijn aan **onaangepast rijgedrag**. Indien hier vierkant groen wordt ingesteld, moet rekening gehouden worden met roodrijders.

Onderstaande foto's illustreren de **verwarrende rol van de vluchtheuvel** aan de Bromeliastraat. Kiezen fietsers hier voor A) de gevaarlijke route rechtdoor (met kans op aanrijding door auto's van rechts), of B) de veilige route met tussenstop op de vluchtheuvel. Bij druk verkeer kiezen de meeste fietsers voor route B. In omgekeerde richting is er de niet zo logische route voor de vluchtheuvel. Deze slechte leesbaarheid vertaalt zich ook in een onveiligheidsgevoel, zoals bleek toen we er fietsers en voetgangers gingen interviewen. Laten we dit soort situaties vermijden in het nieuwe wijkmobiliteitsplan.



Geen al te logische routes voor fietsers aan het oversteekplaats van de Rozebroeken (nr 1.).



Geen al te logische routes voor fietsers aan het oversteekplaats van de Rozebroeken (nr 1.).

3. Over de voorgestelde scenario's.

De scenario's focussen duidelijk op een oplossing van de Gentbruggebrug (en vijfhoek). Voor andere delen van Dampoort van de wijk zouden bijkomende scenario's meer voordelen kunnen opleveren, zoals bijkomende knips op sleutellocaties of een fijnmazig zoneplan voor de hele zone Dampoort.

We zijn blij met de **scenario's voor Gentbruggebrug**. Er is een duidelijk besef dat dit een probleem vormt, en de scenario's geven drie oplossingsrichtingen met variërende impact. Het volledig knippen is daarbij de meest vergaande oplossing. Er kan over de wenselijkheid gediscussieerd worden, maar voor de kinderen van Dampoort (en Gentbrugge) is dit zonder twijfel de beste keuze. Zeker voor kinderen die nu dagelijks voorbij de moeilijk te vermijden vijfhoek fietsen, of oversteken naar Gentbrugge.

Maar Gentbruggebrug knippen leidt niet noodzakelijk tot een oplossing elders in de wijk. Daar zijn ook andere stromen die meespelen, en blijft in alle scenario's redelijk wat (sluip)verkeer bestaan. We vinden het dan ook spijtig dat voor **andere sleutellocaties geen gelijkaardige oplossingen** wordt voorgesteld. Knips die een harde garantie zijn voor minder verkeer in omliggende straten. Ook die knips hadden we graag bespreekbaar gezien. Meer in het bijzonder denken we aan:

- het knippen aan Van Cleemputteplein in beide richtingen, om zo alle verkeer door zone H.Hart te onderbreken.
- Het knippen van de as J.Delvinlaan-Nijverheidskaai, om zo verkeer naar Destelbergen te onderbreken.

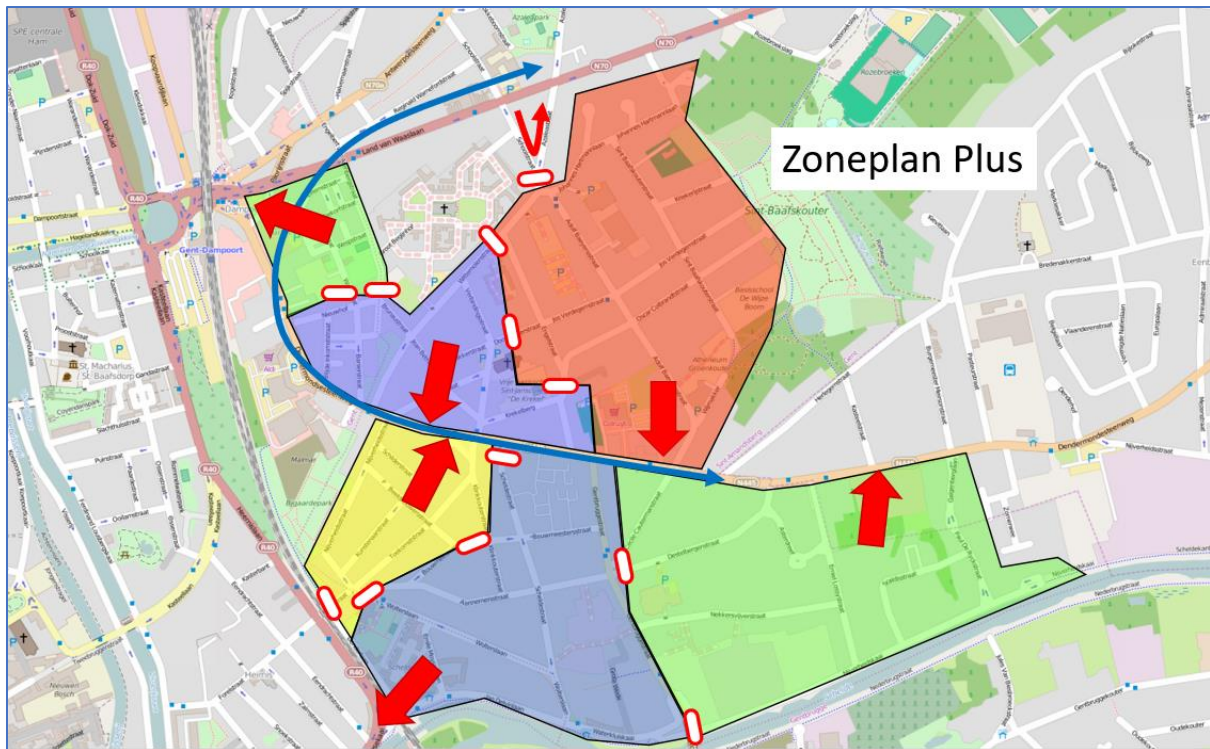


- Het **volledig knippen van de Toekomststraat**, dus ook de stroom uit E.Moysonlaan.
- Een **vlotte uitwisseling aan het Antwerpenplein** tussen Dendermondsesteenweg en Land van Waaslaan, en dat in beide richtingen.

In de jaren tachtig kende Gent het lussenplan, en sinds enkele jaren is er het mobiliteitsplan in het centrum. Beide plannen deelden de binnenstad op in sectoren, en in beide plannen bleek het een verbetering voor de verkeersleefbaarheid. Het is dan ook logisch dat een gelijkaardige aanpak werd voorgesteld in Scenario 1 (het zoneplan). In dat scenario wordt het projectgebied in drie sectoren opgesplitst, waarbij wijk Dampoort één zone is.

Voor wijk Dampoort werd de **zone-logica** echter **onvoldoende gevolgd**. In het centrum heeft elke zone een beperkt aantal ingangen, die bovendien telkens aan dezelfde kant gelegen zijn. Doorgaand verkeer heeft dus geen zin. Zone Dampoort daarentegen kent maar liefst vijf grotere toegangspoorten, en die liggen bovendien aan tegenovergelegen zijdes. En er loopt een steenweg dwars door de zone.

In een echt zoneplan wordt **binnen de wijk enkele deelzones afgebakend**. Elke deelzone heeft één duidelijke poort, en geen uitwisseling met andere zones (maar goed, die theorie zou gekend moeten zijn). Onderstaande kaart toont hoe dit er conceptueel zou kunnen uitzien, al zal onderzocht moeten worden op welke plekken knippen haalbaar zijn en bepaalde straten nog verder afgesplitst kunnen worden. Het echte voordeel zit diep achterin de zones. Daar passeert enkel nog lokaal verkeer, waardoor fietsers en voetgangers veel meer ruimte krijgen, en in praktijk autoluwe straten ontstaan.



Zoneplan Plus: wijk Dampoort opgedeeld in meerdere subzones.

De kaarten en filmpjes geven nu enkel de grote lijnen van elk scenario weer. In minder sturende straten worden nog geen maatregelen vermeld. Die kleinere straten lijken dubbelrichting te blijven zoals vandaag. Dit geeft ruimte om ook lokaal te optimaliseren, bv. door ontmoetingen van autoverkeer en zachte weggebruikers veiliger te laten verlopen. Nu al zijn de meeste straten zone 30, maar ze zijn geen fietsstraten.

- Een **enkele richting halveert het aantal kruisingen** met fietsers tov dubbele richting. En geeft fietsers in beide richtingen meer ademruimte. Voor overstekende kinderen is het eenvoudiger.
- Voor een aantal deelzones is de **invoering van een fietszone** interessant (net zoals een fietsstraat blijven automobilisten achter de fietsers in de hele zone). Dit werd ingevoerd in Kortrijk en Mechelen, maar schepen Watteeuw heeft al aangegeven een koele minnaar te zijn. Maar voor gebieden met smallere straten (bv. omgeving Wasstraat, omgeving Bouwmeesterstraat) is er vaak te weinig breedte om veilig in te halen.



4. Over de kansen voor schoolomgevingen

De schoolomgevingen worden nu niet expliciet vernoemd of besproken in de scenario's. We vragen in deze omgeving te kiezen voor oplossingen die rekening houden met de aanwezigheid van heel veel kinderen tijdens de spitsuren. Dit vraagt maatwerk dat nu nog ontbreekt in de meeste scenario's.

In de buurt van **basisschool de Wijze Boom** (350 leerlingen):

- In de scenario's blijven alle straten dubbelrichting. Aan het kruispunt van O.Colbrandtstraat en StBaafskouterstraat worden kinderen afgezet met de wagen. Wagens rijden in beide richtingen door deze smalle straten. Te onderzoeken of een enkele richtingslus (blokje rond) hier voordelen biedt, of net meer verkeer teweegbrengt.



De schoolstraat aan de Krekelberg: ouders halen opgelucht adem.

In de buurt van **basisschool de Krekel** (530 leerlingen):

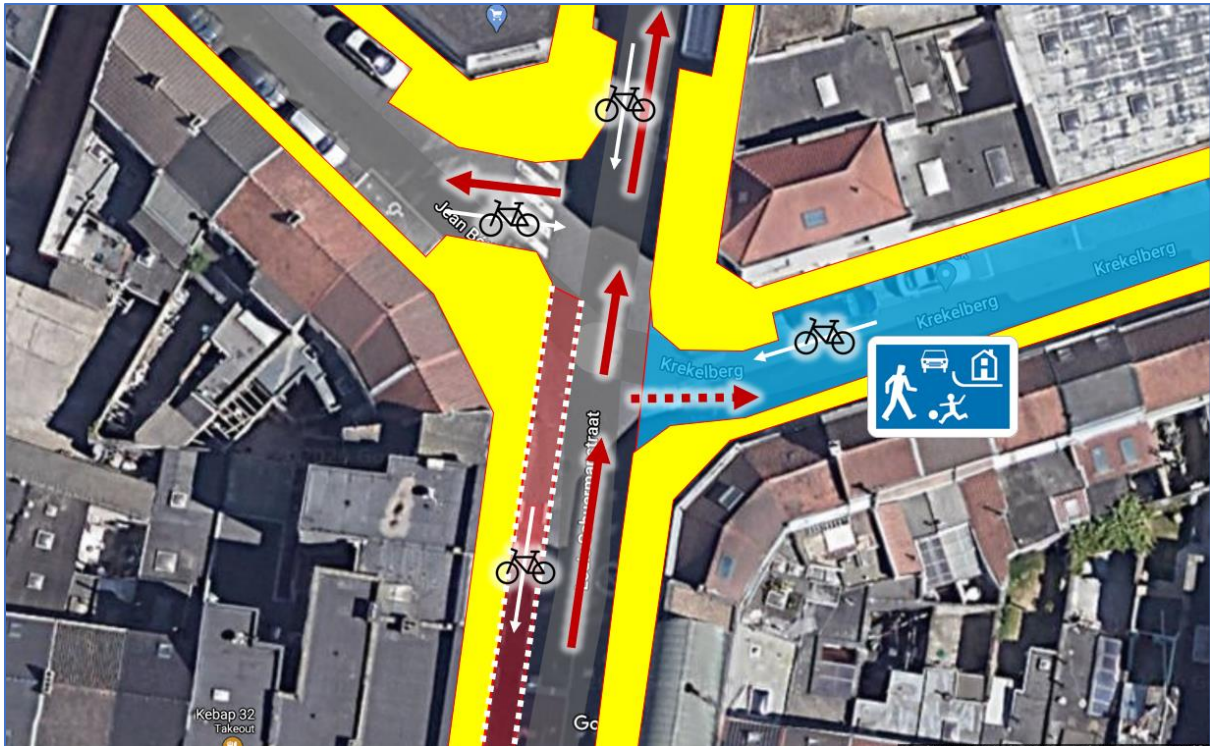
- De Krekelberg (aan basisschool de Krekel) is nu al een schoolstraat. En een succesverhaal. Sinds de invoering komen de meeste kinderen te voet of met de fiets, met hun ouders of alleen. In een wijkmobiliteitsplan zou het niet misstaan om deze autoluwe status te garanderen (door extra verkeer in deze



straat te vermijden), en op termijn zelfs te verankeren via een herinrichting (bv. als woonerf, als leefstraat, als fietsstraat). Dat vormt dan meteen een oplossing voor kinderen die buiten de schooluren naar huis vertrekken (veel kinderen blijven in de studie).

Bovendien is de schoolstraat twee keer per dag een super levendige publieke ruimte. Ook dat pleit voor een inrichting als verblijfsruimte, met bredere voetpaden waar ouders de plek hebben om te blijven praten, bankjes, straatbomen. Op die manier stimuleren we ontmoeten in de wijk. Op straat komt er best ook een pikkelruimte waar ouders hun fiets kwijt kunnen, want binnen op de Krekel is er nu al weinig plek voor de kinderfietsen.

- Veel kinderen passeren via het kruispunt van de Schuurmansstraat. Indien het wijkmobiliteitsplan het verkeer op dit kruispunt kan terugbrengen tot enkel bestemmingsverkeer (Krekelberg, Schuurmansstraat, HHartstraat en J.Bethunestraat), dan is het misschien mogelijk om de doorsteek tussen Heirnisplein en Schuurmansstraat te knippen voor autoverkeer, of minstens te beperken tot één richting. Door ook in de aansluitende straten te kiezen voor enkele richting, kan het kruispunt later worden ingericht met de zachte weggebruiker centraal (brede voetpaden). Het langste zebrapad is nu 18 meter lang.
Onderstaande schets toont de Schuurmansstraat met verbrede voetpaden, haakse bochten die vermijden dat chauffeurs te snel door de bocht scheren, kortere zebrapaden, en een woonerf-functie in de Krekelberg. Zo'n heraanleg is uiteraard enkel mogelijk indien er nu in het wijkmobiliteitsplan reeds de fundamentele voor worden gelegd.
- De chicane aan de Engelstraat wordt veiliger door een enkele richting (of zelfs een knip).
- En uiteraard het Heirnisplein, dat worstelt met roodrijders en onaangepast rijgedrag, en waar met de regelmaat van de klok aanrijdingen en bijna-aanrijdingen worden gemeld. Dit kruispunt vergt mogelijk een aanpak die verder gaat dan het wijkmobiliteitsplan en afstellingen van de lichten alleen.



Mogelijke heraanleg van kruispunt Schuurmansstraat-Krekelberg na de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

In de buurt van **basisschool de Vlieger** (284 leerlingen):

- De schoolingang zelf ligt in de Wasstraat, die sinds een tweetal jaar een leefstraat is. In de drie scenario's wordt de E.VanArenbergstraat geknipt wat de parkzone nog verder uitbreidt, en wat toelaat dat kinderen zonder te moeten oversteken het Begijnhof of de Wittemolenstraat bereiken.
- Er kwam de suggestie om ook het eerste stuk van de wasstraat autoluw te maken (parkeerverbod, inrijverbod, uitgezonderd plaatselijk verkeer). Nu staan er vaak auto's geparkeerd in de straat. En rijden dan achteruit de straat op. Dit geeft onveilige situaties op het kruispunt met Nieuwhof.
- Nieuwhof is de zuidelijke toegang tot de Wasstraat. Door te spelen met enkelrichting in Nieuwhof, kan het kruispunt Wasstraat-Nieuwhof verder worden ontlast van autoverkeer. Veel chauffeurs hebben nu geen aandacht voor kinderen die van rechts uit de Wasstraat komen.
- Aan het eind van Nieuwhof steken veel kinderen te voet of met de fiets de Dendermondsesteenweg over. Hier zou een veilige oversteekplaats moeten komen.



In de buurt van **basisschool de Toverberg** (193 leerlingen):

- We gaan hier niet in op de problemen rond de huidige ingang van de school in de Schoolstraat. We hopen dat het dubbelrichtingsverkeer in de straat in het wijkmobiliteitsplan van de wijk Sint-Amandsberg (voorzien 2024) eindelijk geschrapt wordt. Maar eerlijk gezegd, willen we zolang wachten? Zou het niet efficiënter zijn om die keuze al meteen mee te nemen in het huidige mobiliteitsplan. Iedereen (bewoners, burens, schooldirectie, en wijkbewoners van wijk Dampoort) zijn vragende partij, en precies die ene straat is sterk gekoppeld aan de keuze die in wijk Dampoort gemaakt wordt. Niet teveel aan twijfelen dus.
- Het belang van de oversteekplaatsen aan Schoolstraat en Azaleastraat hebben we al eerder uitvoerig besproken. Bij deze nogmaals de vraag om geen verkeerslichten te schrappen.
- Tenslotte is er de Azaleastraat. De straat is te smal en fietserijtjes moeten er de zijspiegels ontwijken van chauffeurs die nog snel het licht willen halen. Zelfs volwassen fietsers kiezen hier eieren voor hun geld, en rijden op het voetpad. Dit vertelt al iets over hoe veilig een fietser zich hier wel voelt.

5. Over uitvoering en communicatie

We zijn blij met de **snelle uitvoerbaarheid** van de scenario's. Het volstaat op één nacht enkele borden te veranderen, en knips te maken met betonblokken. Die aanpak werd ook in het centrum toegepast en bleek een succes: de aanpassingsperiode was beperkt, en het resultaat snel zichtbaar. Door te beperken tot rijrichtingen en borden kan er ook eenvoudig worden bijgestuurd in latere fases. Een timing voor een eerste evaluatie en bijsturing wordt best al meegegeven.

We zijn minder blij met de **huidige communicatie** rond het wijkmobiliteitsplan en **de focus op autoverkeer**. De meeste ouders die we aanspraken, vroegen hetzelfde: "wat doet dit plan nu eigenlijk voor fietsers en voetgangers?". En inderdaad, we hebben hard moeten zoeken naar expliciet vermelde voordelen voor de zachte weggebruiker of voor bewoners. Meestal blijft het vaag gedefinieerd als 'verkeersleefbaar en veiliger'. Anderzijds is het wel duidelijk dat we met de auto wat verder moeten rondrijden. "Meer rondrijden en weinig voordelen. Waarom doen we het dan eigenlijk?". Dit maakt het plan dan ook moeilijk verkoopbaar.

We zouden graag zien dat de **voordelen voor voetgangers, fietsers en ook bewoners wat meer in de verf** gezet worden. Heel veel mensen in de wijk zitten echt te wachten op dit plan, maar moeten tussen de lijnen lezen om te weten waarom dit plan beter is voor hun. Dit zou expliciet mogen worden:

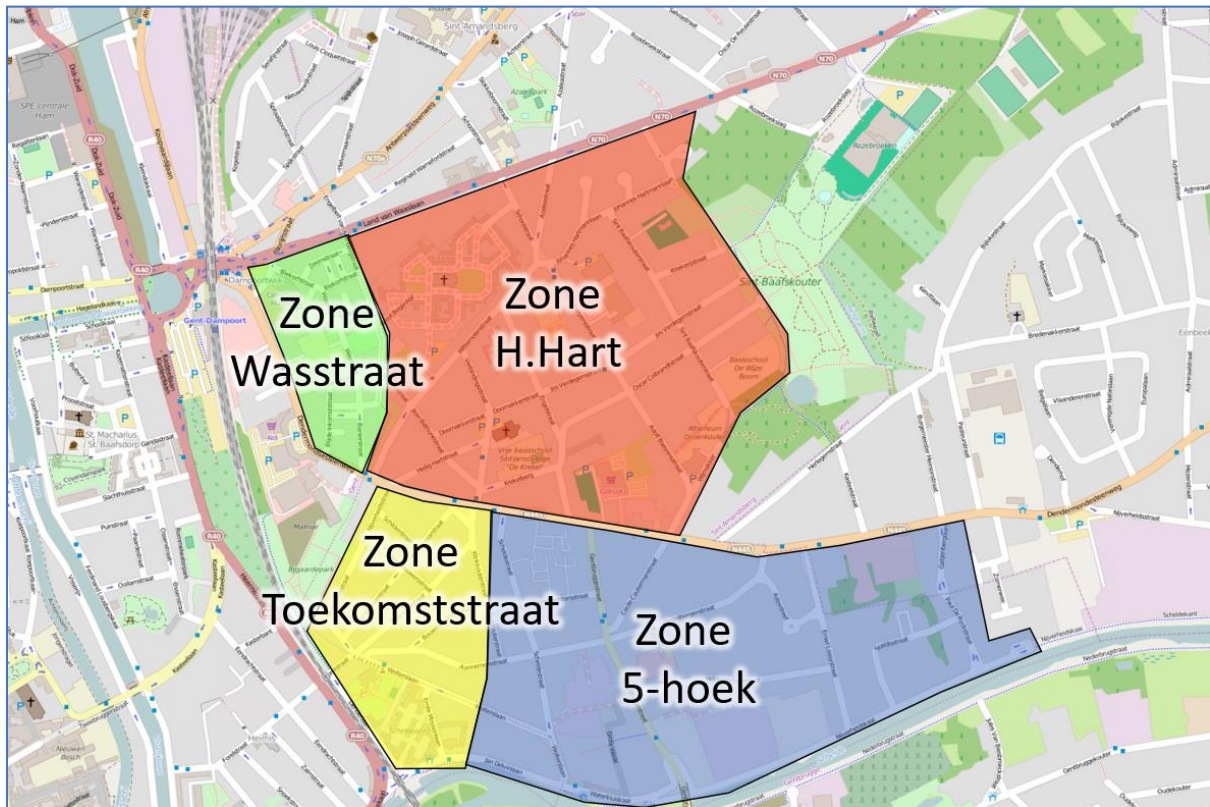


- Wijs op de **toegenomen verblijfsruimte**, waar plaats ontstaat voor winkels, horeca en ontmoeting. Maak dit visueel en tastbaar met schetsen (zoals wel in de filmpjes gebeurt, maar niet in de brochure).
- Wijs op **grote verkeersluwe fietszones** die het mogelijk maken naar het centrum, Gentbrugge, de Rozebroeken of de rest van Sint-Amandsberg te fietsen of wandelen. Stel ouders gerust dat hun kind daar kan geraken zonder gevaarlijke punten te moeten passeren. Toon hoe fietsers in de nieuwe situatie bijna overal naast elkaar kunnen fietsen. Aangenaam en veilig, zoals nu ook al in het centrum het geval is.
- Wijs op het effect van de nieuwe circulatie en lichtinstellingen op **gevaarlijk rijgedrag in de kleinere straten**.
- Demonstreer anderzijds ook uit dat bestemmingen zoals het centrum, het ziekenhuis van Gentbrugge, de baanwinkels van Oostakker of Lochristi en de R4 echt wel **goed bereikbaar blijven** vanuit de meeste woonstraten van wijk Dampoort. Voor wie verder moet met de wagen, iets groot te vervoeren heeft of slecht te been is. Met de wagen of door gebruik van het openbaar vervoer.
- Demonstreer hoe autodelen al geïntegreerd kan worden, met centrale **autodeelhubs** nabij elk adres, maar liefst strategisch geplaatst zodat de wagens snel op de ontsluitingswegen geraken, en dus de kleinere woonstraten ontlasten.



6. Analyse van sluipverkeer - Zone per zone

In dit hoofdstuk proberen we de drie scenario's naar best vermogen te evalueren. We bekijken dit voor vier zones: twee grotere zones (zone H.Hart en zone Vijfhoek), en twee kleinere zones (zone Toekomststraat en zone Wasstraat).



We baseren ons op de data die we over de jaren verzameld hebben: gekende pijnpunten uit onze enquêtes bij leerlingen en hun ouders, verkeerstellingen aan scholen en op drukke locaties, resultaten uit Telraam, gerapporteerde ongevallen met kinderen, lokale terreinkennis binnen Velodroom.

Maar zelfs met die data blijft het moeilijk de scenario's goed te lezen. Twee redenen:

- De **layout van het kaartmateriaal**: vooral de aanduiding van enkele richting of dubbele richting is niet altijd duidelijk, en soms in tegenspraak met de commentaar uit de filmpjes. Bv. worden de Tweekapellenstraat en de O.Colbrandtstraat nu enkele richting of dubbele richting in het nieuwe plan? Momenteel zijn ze beiden enkele richting. Zo'n details maken een wereld van verschil om scenario's te evalueren op nieuwe sluiproutes. Ook een aantal bestaande knips lijken te zijn verdwenen (bv. Denderlaan). We raden aan hier de nodige aandacht aan te geven bij de communicatie van het finale plan.
- Het **ontbreken van simulatieresultaten**: dit maakt het moeilijk de impact van de drie scenario's goed in te schatten. Voor een aantal hoofdassen is het effect duidelijk, maar voor veel straten blijft het moeilijk voorspelbaar. De Gentbruggestraat in scenario 1 gaat zonder twijfel een drastische daling van



autoverkeer kennen (80% minder?). Maar wat betekent dat voor de Azaleastraat? Gaan we daar ook 80% minder verkeer zien, waardoor de situatie er veiliger wordt, of blijven we hangen op 60% van huidig verkeer en dus nog altijd onvoldoende. En wat met alle kleinere straten en schoolomgevingen, hoe hard profiteren zij van minder doorgaand verkeer?

We hadden graag **simulatieresultaten gezien voor een aantal sleutellocaties** in de wijk. Niet om straten met elkaar te gaan vergelijken, maar om te weten of het sop de kool waard is. Evidente sleutellocaties zijn bv. de vijfhoek, het Van Cleemputteplein, de Toekomststraat, de as Delvinlaan-Waterkluiskaai.

6.1 Zone Vijfhoek

In Zone vijfhoek zijn er twee hoofdproblemen die moeten worden aangepakt: de vreselijke chaos op de vijfhoek en Gentbruggebrug door NZ-verkeer, en het sluipverkeer langs de as Delvinlaan-Nijverheidskaai.

De chaos aan de vijfhoek op een doordeweekse morgen kan je nog eens bekijken in dit [filmpje](#). Dit is terecht een situatie die we niet meer willen. Hier riskeren kinderen dagelijks hun leven (te voet en met de fiets). Ook in de Gentbruggestraat en op Gentbruggebrug is de situatie voor fietsers gevaarlijk door de vele inhaalmanoeuvres. Voor fietsers en voetgangers in alle richtingen is er bovendien weinig alternatief voor deze gevaarlijke punten.

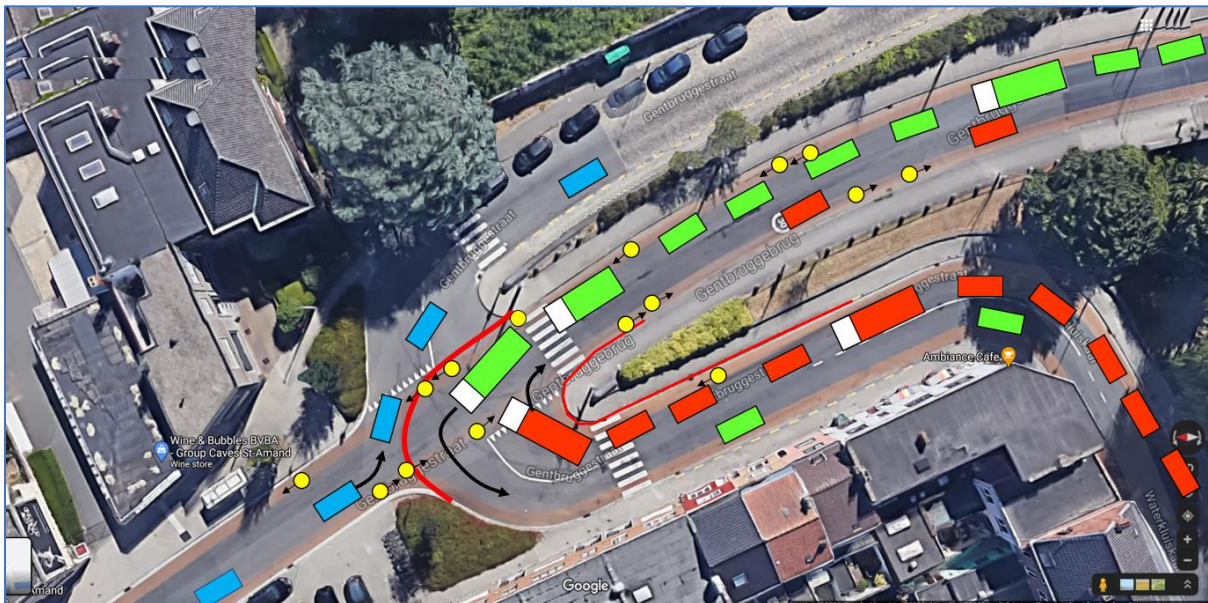
De recente uitgevoerde ingrepen hebben de situatie er weinig op verbeterd. Het blijft chaotisch en druk. De enige echte ingreep is het verkeer op dit punt sterk te reduceren. De verkeersstroom vanuit Gentbruggebrug is bepalend. Het is dan ook logisch dat ingrepen op Gentbruggebrug de situatie kunnen verbeteren, en zo ook in de meeste straten die aangesloten zijn op de vijfhoek (aannemersstraat, C.Cautermansstraat, Destelbergenstraat). Vanuit dit oogpunt, en omdat de fietsers momenteel geen alternatieve route hebben, is scenario 1 of 3 veruit te verkiezen. Scenario 2 biedt weliswaar ook de kans om een afgescheiden strook voor fietsers te maken over de brug en in de Gentbruggestraat, maar lost de drukte in de straat nog niet op. Enkel in scenario 1 wordt voldoende rustig, dat de hele woonwijk een veilige en aangename woonomgeving kan worden.

Maar aan Gentbruggeburg lijkt Scenario 3 ons ronduit gevaarlijk voor kinderen. Aan **de U-bocht aan de Gentbruggebrug** moeten auto's een lastig maneuver uitvoeren, waarbij zichtbaarheid een probleem gaat vormen. Tegelijkertijd moeten ze een grote draaibreedte nemen en dus verkeer van de ander kant hinderen. Vrachtwagens hebben een draaicirkel van ca 15 meter. Vrachtwagens die van Delvinlaan komen, zullen zowel voor als na de U-bocht beide rijstroken nodig hebben om de bocht te nemen. Ze hinderen het verkeer dat van de andere kant



komen, en rijden zelfs frontaal in op fietsers die de helling afrijden. Wanneer twee grote voertuigen elkaar treffen, kunnen ze niet passeren. Het gevolg laat zich raden, elke ochtendfile op de brug, maar ook in de Delvinlaan, op de Nijverheidskaai en zelfs in de Gentbruggestraat. Fietsers moeten zich langs de file wurmen en aan de knip moeten ze drie verkeersstromen dwarsen.

Kortom, de chaos van de vijfhoek wordt verschoven naar de brug, en wordt bovendien nog onveiliger.



Artistic impression van de dagelijkse chaos die we in scenario 3 kunnen verwachten. Gele bolletjes zijn fietsers die dwars op alle verkeersstromen moeten bewegen.

In scenario 3 is de **rol van de Scheldestraat onduidelijk**: in het filmpje is sprake van enkelrichting in de Scheldestraat, “zodat verkeer van zuid naar noord de Dampoortwijk kan inrijden”, als staat dit op de papieren kaarten anders aangeduid. Indien er echt doorgaand verkeer mogelijk wordt van J.Delvinkaai naar de Dendermondsesteenweg via Scheldestraat (maar ook via Moysonlaan), dan dreigen dit **nieuwe sluiproutes** te worden. In dat geval blijft het sluiptraject via Gentbruggebrug interessant om R40 en Dampoort te ontwijken. Bovendien is de Scheldestraat, met zijn beperkte breedte, allesbehalve geschikt voor enig extra verkeer.

Indien deze sluiproutes echter wel goed geknipt kunnen worden en indien de alternatieve route via Brusselsesteenweg en Vlaamse Kaai voldoende vlot loopt, is onze inschatting (maar dat is louter buikgevoel) dat in scenario 3 minder auto's over de brug gaan rijden dan nu. Maar aangezien die route via de steenweg zes verkeerslichten telt en de route Gentbruggebrug slechts één, gaat de laatste route voor de meeste chauffeurs waarschijnlijk vlotter aanvoelen.

Kortom, op basis van bovenstaande bedenkingen lijkt ons dat **scenario 1 de meest veilige situatie garandeert** rondom de vijfhoek en Gentbruggebrug



In scenario 1 blijft de sluiptweg Delvinlaan-Gentbruggestraat-A.Baeyensstraat bestaan als ontwijkingsroute voor de Dampoort . Omdat de vijfhoek zelf rustiger wordt, is de kans groot dat meer chauffeurs voor deze route gaan kiezen, waardoor de Delvinlaan drukker wordt, en ook de A.Baeyensstraat minder ontlast wordt dan gewenst. Dit kan eventueel opgelost worden met een toevoeging van tegengestelde eenrichtingssecties.

Voor de vele verkeer op de **as Delvinlaan-Nijverheidskaai-DeRyckstraat** biedt enkel scenario 3 een gedeeltelijke oplossing. In de andere scenario's blijft het autoverkeer zowel in de Jan Delvinlaan als de Nijverheidskaai druk en vaak ook snel. In de Nijverheidskaai en de Paul De Rycklaan hebben fietsers bovendien geen eigen afgescheiden plek, en weinig uitwijkruimte door de kaaimuur. De oversteekplaatsen op de Delvinlaan blijven hierdoor lastige punten voor fietsers die het fietspad langs de Schelde willen bereiken, vooral een probleem aan het drukke fietspad van de Denderlaan. In scenario 3 wordt deels enkelrichting ingevoerd onder de Gentbruggebrug. Dit zal het verkeer enigszins minderen, maar de lange rechte trajecten stadinwaarts blijven bestaan.

In scenario 3 wordt tegengestelde enkelrichting ingevoerd **in de Lossystraat**. Dit vermijdt doorrijdend verkeer en kruisingen van wagens, en lijkt ons ook in de andere scenario's een interessante ingreep.

6.2 Zone Heilig Hart

In de meeste straten van zone H.Hart zit er veel autoverkeer (zowel doorgaand als lokaal). Daardoor ontbreekt er momenteel een duidelijk fietsas, die toelaat veilig, aangenaam en zonder conflicten te fietsen. Dit verandert door de knip aan het H.Hartplein. Hierdoor zit er duidelijk minder verkeer op de as Doornakkerstraat - J.Verdegemstraat. In alle scenario's biedt dit mogelijkheden om midden in zone H.Hart **een duidelijke fietsas tussen H.Hartplein en Rozebroekenpark** uit te werken. Indien deze straten bovendien enkelrichting worden, zijn er ook minder moeilijke kruisingen, wat momenteel vooral een probleem vormt in de smalle Doornakkerstraat. Deze mogelijke fietsas wordt als een grote kans gezien, en een goede reden om de knip op het H.Hartplein te behouden.

Op het H.Hartplein worden twee inrichtingen voorgesteld voor routes over het plein. Bij de inrichting uit scenario 1 verliest het plein minder oppervlakte aan auto-circulatie, en dus meer oppervlakte echt "plein". Dit lijkt ons dan ook de meer toekomstgerichte keuze.

Er worden lichten weggehaald aan de steenwegen. Zoals eerder aangehaald vinden we dit geen goede beslissing. Voor jonge kinderen vinden we dit geen goede keuze.



- In scenario 3 verdwijnt het licht aan kruispunt A.Baeyensstraat/C.Cautermansstraat. Hier passeren veel kinderen van basisschool de Wijze Boom
- In alle scenario's verdwijnen de lichten aan kruispunt Land van Waaslaan/Azaleastraat. Hier passeren veel kinderen van de Toverberg (hun ingang verschuift naar het Azaleapark), maar ook voor de andere scholen is dit een veelgebruikt passagepunt.
- In scenario 1 verdwijnen de lichten aan het Heirnisplein. Hier passeren veel kinderen van basisschool de Krekel.
- In geen van de scenario's is er aandacht voor het kruispunt Land van Waaslaan / E.VanArenbergstraat. Hier passeren veel kinderen te voet van de Vlieger en ook van de Visitatie.

In onze visietekst beschreven we **vier typische sluiproutes voor zone H.Hart**. In de onderstaande figuren wordt de impact van elk scenario op deze vier sluiproutes bekeken.

Sluiproute via A.Baeyensstraat (vanaf Dendermondsesteenweg en vanaf Gentbruggebrug). Noord naar zuid.

- in scenario 1 en scenario 3 valt het verkeer van Gentbruggebrug grotendeels weg. Doorsteken van de Dendermondsesteenweg blijft wel mogelijk. Zonder exacte getallen is het moeilijk hier een uitspraak over te doen, maar we gaan ervan uit dat het verkeer aanzienlijk zal verminderen. Dit is dus eerder positief, al blijft de Azaleastraat blijft wel te druk om veilig te fietsen, en blijft de A.Baeyensstraat eerder druk om over te steken.
- In scenario 2 valt deze verkeersstroom volledig weg door de enkelrichting aan het Van Cleemputteplein. Dit is uiteraard een ideaal scenario, zowel voor de leefbaarheid van de A.Baeyensstraat, als voor de veiligheid van de Azaleastraat.

Het knippen van de verkeersstroom vanuit Gentbruggebrug wordt als een oplossing aangehaald voor de verkeersdruk in Zone H.Hart. Uit Telraamgegevens blijkt dat dit maar een deel van de stroom is. In de C.Cautermansstraat worden 2300 auto's per dag geteld, aan het Van Cleemputteplein, worden er 4600 geteld. Ook al zijn dit maar ruwe benaderingen, de toestroom vanuit zone Vijfhoek aanpakken, verhelpt dus maar de helft van het probleem.

Sluiproute via Toekomststraat en H.Hartplein. Noord naar zuid.

- In alle scenario's wordt deze stroom tegengehouden aan het H.Hartplein. Dit is eenvoudig te ontwijken via de Krekelberg en de O.Colbrantstraat, of via de Engelstraat. In de Krekelberg is de ingang van basisschool de Krekel. Dit



wordt daarom al negatief beoordeeld. Het toevoegen van enkelrichting in de Engelstraat t.h.v. het pleintje zou dit kunnen oplossen.

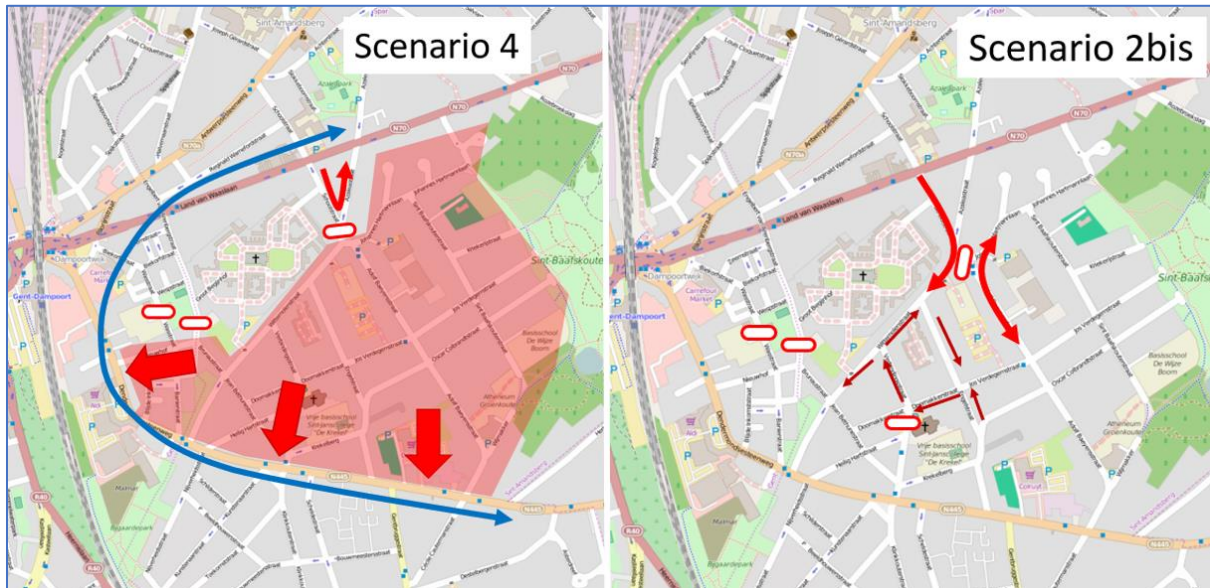
- In scenario 1 wordt de Forelstraat geknipt, maar via de Moysonlaan is dit eenvoudig te ontwijken (wat momenteel ook al gebeurt). De nieuwe enkelrichting op de Dendermondsesteenweg zorgt er bovendien voor dat ook het lokale verkeer enkel via de Azaleastraat naar het noorden kan. De verkeer langs deze route gaat dus eerder toenemen, wat met name in Krekelberg, de chicane van de Engelstraat en O.Colbrandtstraat voor onveilige situaties gaat zorgen. Dit scenario wordt daarom als bijzonder ongunstig geëvalueerd.
- In scenario 2 wordt deze stroom onmogelijk gemaakt door de halve knip aan het Van Cleemputteplein. Een ideale situatie, waarin ook het lokaal verkeer uit andere zones wegvalt. Bovendien wordt de doorsteek door de Toekomststraat en Moysonlaan onaantrekkelijk voor sluipverkeer rond de Dampoort. Dit scenario is daarom zeer gunstig.
- In scenario 3 verandert er niets aan deze verkeersstroom. Dit scenario is dus ongunstig.

Sluiproute via Wittemolenstraat. Zuid naar Noord.

- In scenario 1 wordt het veel eenvoudiger om aan het Antwerpenplein van de Land van Waaslaan naar links de Dendermondsesteenweg in te rijden. De doorsteek door zone H.Hart wordt minder interessant voor doorrijdend verkeer. De doorsteek via A.Baeyensstraat blijft een kortere weg. Veel hangt af van de perceptie wat sneller is. Dit kan ook afhangen van lichtinstellingen aan het kruispunt met de Schoolstraat. Dit scenario heeft veel potentie om het noordzuidverkeer door de hele zone H.Hart te beperken.
- In scenario 2 en scenario 3 wordt de rechte lijn langs de Wittemolenstraat onderbroken. Een blokje rondrijden is wel nog mogelijk voor volhouders. Voor de straten rond het banierpark betekent dit een hele verbetering. De A.Baeyensstraat blijft evenveel verkeer houden als nu.
- Het is spijtig dat voor het Van Cleemputteplein geen scenario's werden voorgesteld, die verder durfden gaan (analoog aan het knippen van Gentbruggebrug). Hieronder twee alternatieve inrichtingen. Scenario 4 knipt het plein volledig. De hele zone H.Hart zal in die situatie ontsluiten via de Dendermondsesteenweg. Om dit scenario werkbaar te maken is een goede verbinding nodig aan het Antwerpenplein, en dit in beide richtingen. In scenario 1 werd reeds een betere afslag vanuit Land van Waaslaan voorzien. In scenario 2bis is een mogelijke aanpassing aan scenario 2 en 3, waarbij de verbinding tussen A.Baeyensstraat en het Van Cleemputteplein geknipt. De rechtstreekse noord-zuidverbinding via de brede A.Baeyensstraat wordt



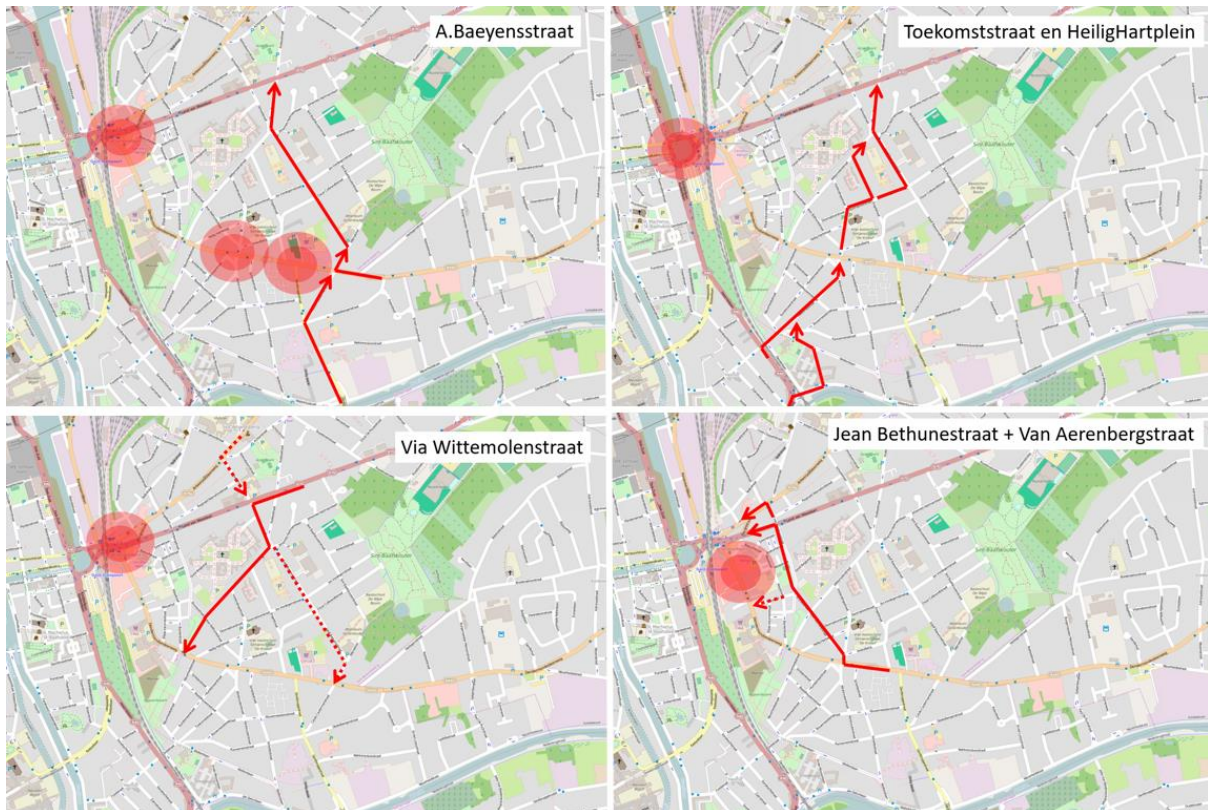
onderbroken en de route wordt minder aantrekkelijk. Een blokje rondrijden via Engelstraat blijft wel mogelijk. In dit scenario verliest de A.Baeyensstraat zijn doorgaand karakter, waardoor de hele zone veiliger verbonden wordt met het Rozebroekenpark.



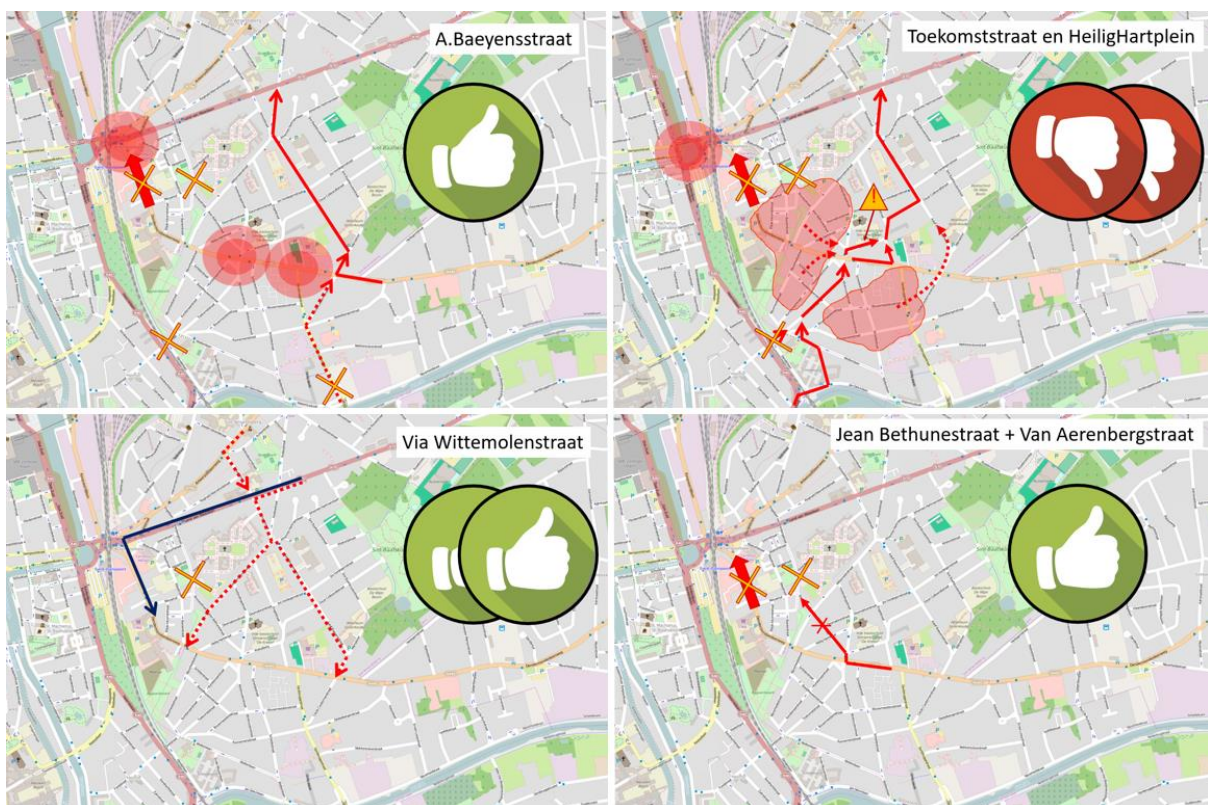
Twee alternatieve scenario's/configuraties voor het Van Cleemputteplein.

Sluiproute via J.Bethunestraat en E. Van Arenbergstraat:

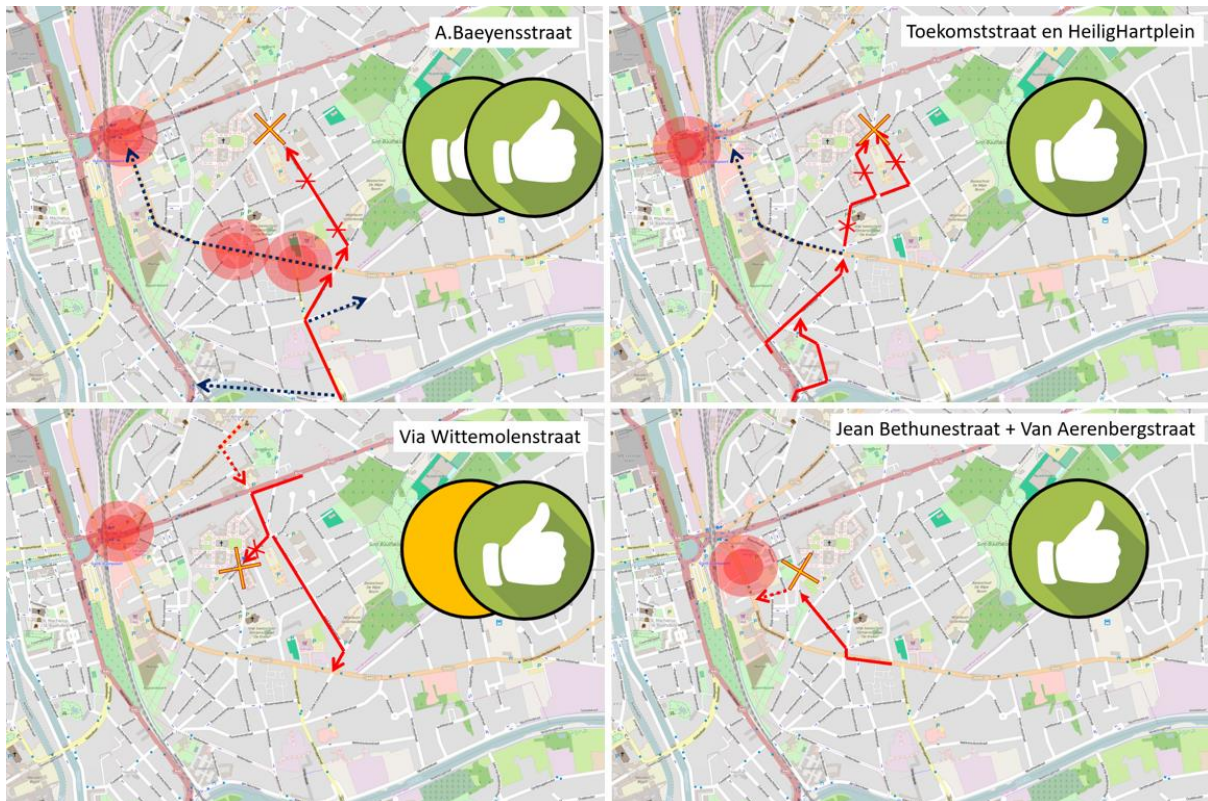
- In alle scenario's wordt deze route onmogelijk gemaakt door de knip aan het Waspark. Hierdoor ontstaat een grotere autoluwe zone aan basisschool de Vlieger. Dit wordt dus in alle scenario's als zeer positief geëvalueerd. In scenario 1 wordt bovendien de Dendermondsesteenweg een stuk veiliger om over te steken, en wordt ook Nieuwhof bijna autoluw.
- In alle scenario's kan de situatie in Nieuwhof nog verder verbeterd worden door een deel enkelrichting in te stellen. Zo wordt het kruispunt met de Wasstraat rustiger, een belangrijke toegang naar de schoolomgeving van de Vlieger.



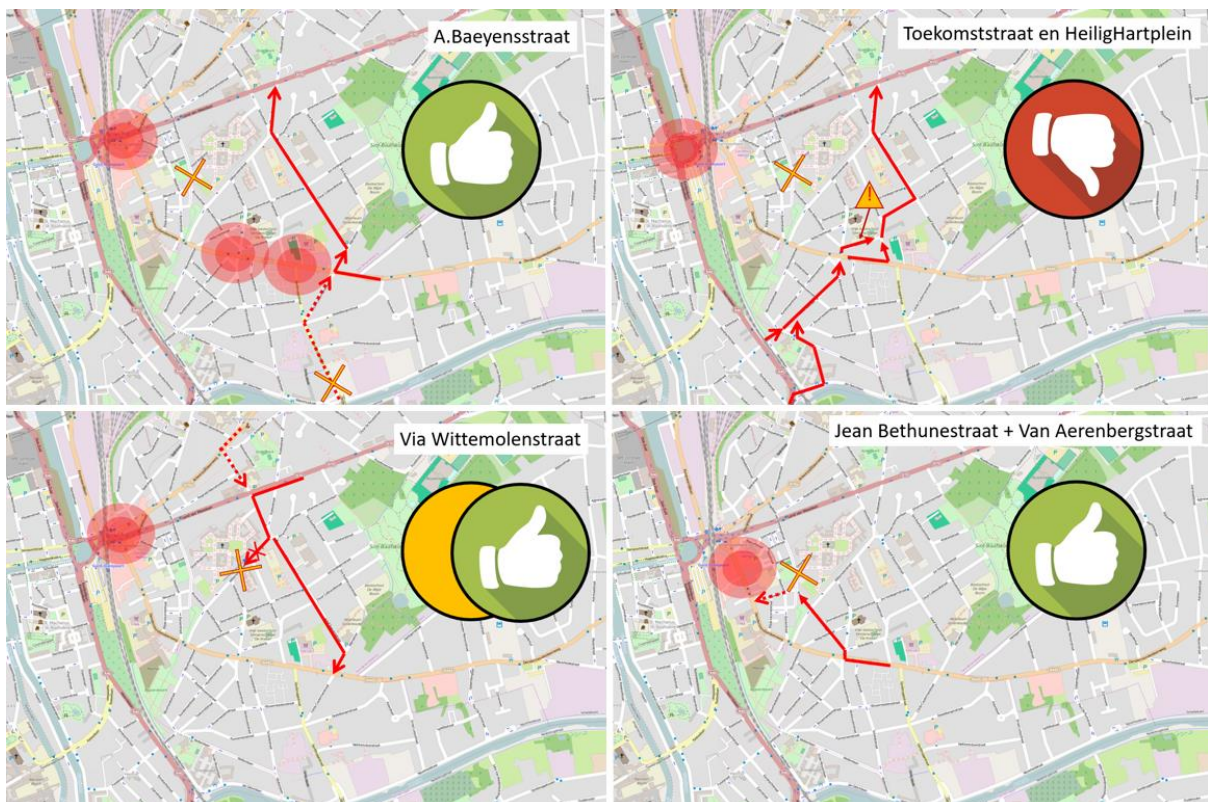
Belangrijke sluiproutes in zone H.Hart in de huidige situatie.



Impact op sluiproutes in zone H.Hart - in scenario 1



Impact op sluiproutes in zone H.Hart - in scenario 2



Impact op sluiproutes in zone H.Hart - in scenario 3



Huidige sluiproute	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
A. Baeyensstraat vanuit Gentbruggestraat			
Via Toekomststraat en Heilig Hartplein			
Via Wittemolenstraat			
Via J. Bethunestraat en E. Van Arenbergstraat			

Bovenstaande tabel vat het voorgaande samen. Hieruit blijkt duidelijk dat Scenario 2 de meeste kansen biedt. Dit is grotendeels het gevolg van de enkelrichting aan van het Van Cleemputteplein.

Conclusie voor zone H.Hart: scenario 2 is de meest geschikte oplossing van de drie voorgestelde scenario's. De hele zone wordt er rustiger van. Enkel A.Baeyensstraat blijft nog redelijk druk. Nog een betere oplossing zou **het volledig knippen van het Van Cleemputteplein** zijn, met ontsluiting van de hele zone naar Dendermondsesteenweg.

Kleine ingrepen die verdere verbeteringen kunnen geven in alle scenario's:

- De ontwijking via Krekelberg of via de Engelstraat, kan eenvoudig vermeden worden door de Engelstraat thv het pleintje enkelrichting te maken (N naar Z). In alle scenario's is dit sowieso een goede ingreep, om deze onveilige chicane wat rustiger te maken. Dit zou de toegang tot basisschool de Krekel veiliger maken.
- De straat Nieuwhof nog meer ontlasten door het stuk tussen Banierstraat en E.Van Arenbergstraat enkelrichting te maken. Dit zou de toegang tot basisschool de Vlieger veiliger maken.

6.3 Zone Toekomststraat

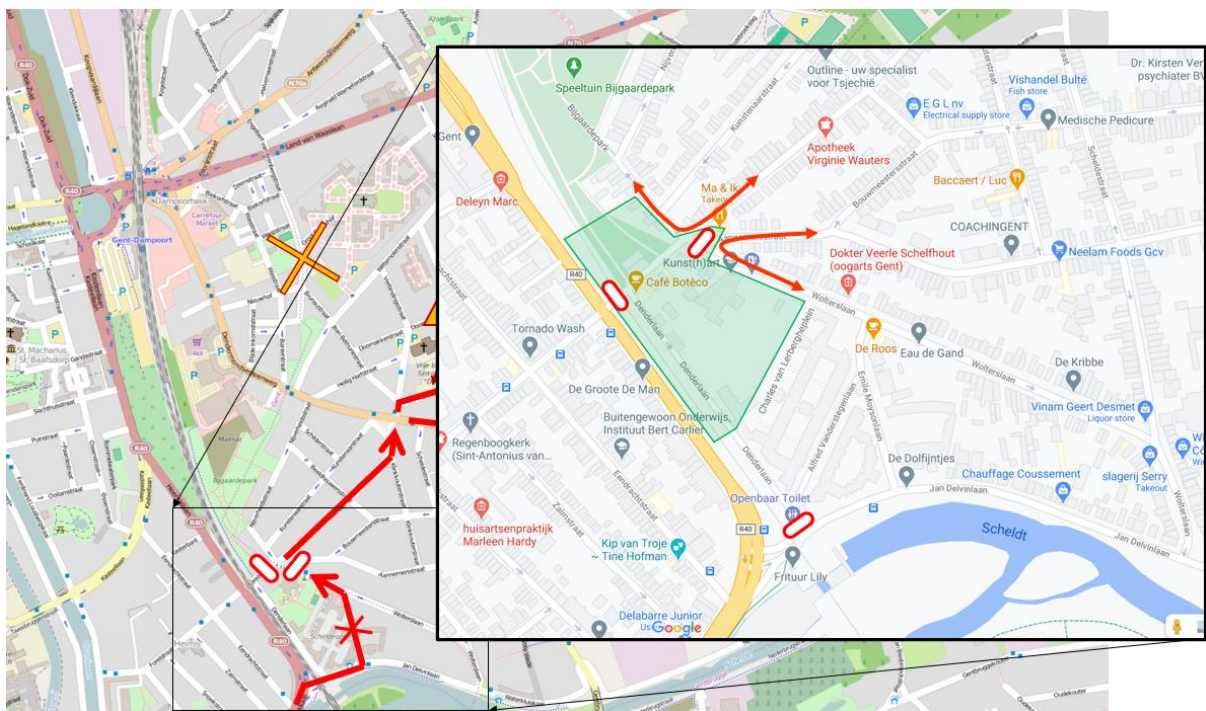
De impact op deze zone werd al aangehaald in het hoofdstuk van zone H.Hart. Voor wie de Dampoort wil vermijden, is er in scenario 2 (knip Van Cleemputteplein) geen snelheidswinst te halen, en is er mogelijk een verbetering in zone Toekomststraat. In scenario 1 en 3 blijft het mogelijk de Dampoort te vermijden via de Toekomststraat, al loopt het doorgaand verkeer in scenario 1 voornamelijk via de Moysonlaan-Wolterslaan. Die as is smaller, en lijkt dus minder aantrekkelijk, maar



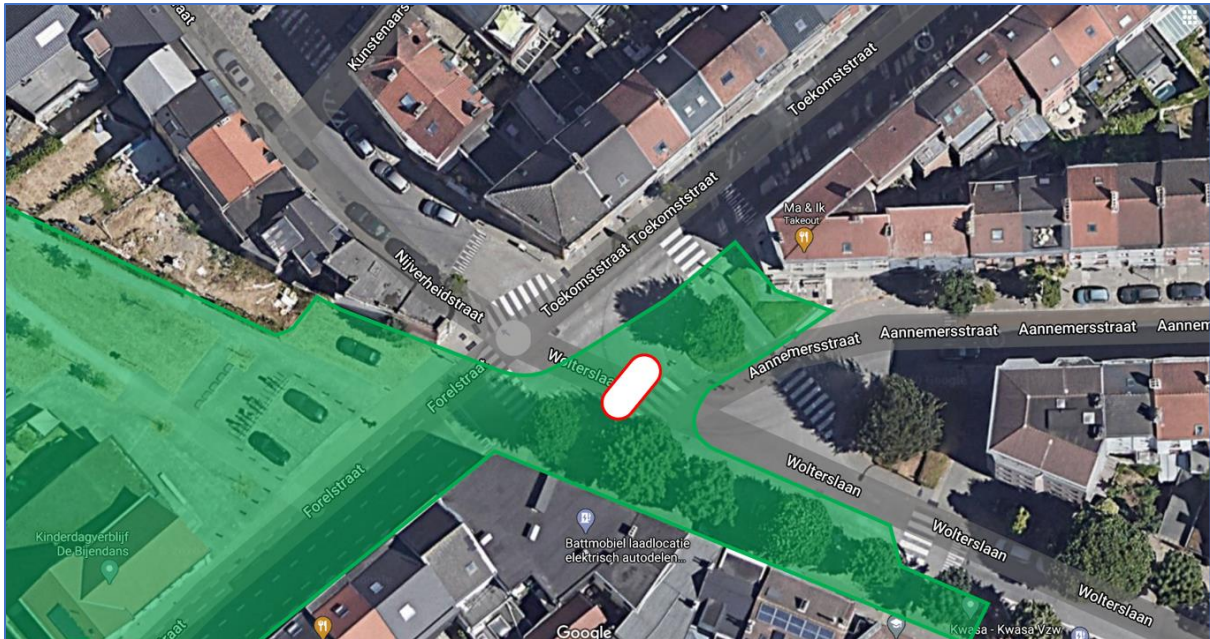
wie al eens een pintje drinkt aan *de Roos*, weet dat die ook nu al goed gebruikt wordt. Zeker in de Wolterslaan is dit nu al onveilig voor fietsers (te smal). **Scenario 2 lijkt dus meest geschikt**, al blijft dit moeilijk in te schatten op een kaart.

De knip van de Forelstraat is sowieso een interessante ingreep, om een groot autoluw gebied te creëren van de fietserstunnel aan het koopcentrum tot aan de J.Delvinlaan. Met daarin het fietspad langs de speeltuin in het Bijgaardepark, de crèche Bijgaarde en de speeltuin Wolterspark.

Het sluipverkeer via de Wolterslaan is eenvoudig te voorkomen met een **extra knip op het kruispunt Wolterslaan-Toekomststraat** (t.h.v. *Mijn ma en ik*). De situatie leent zich er goed toe. Met deze kleine toevoeging wordt sluipverkeer via de Moysonlaan-Wolterslaan-Toekomststraat afgesneden in alle scenario's.. Bovendien vergroot de autoluwe zone uit scenario 1. Kinderen vanuit de Bouwmeesterstraat en Toekomststraat kunnen naar het Bijgaardepark, zonder een straat te moeten oversteken. Dit aangepaste scenario 1 lijkt ons voor zone Toekomststraat dan ook het meest geschikt.



Aangepast scenario 1, met extra knips aan Wolterslaan en Denderlaan.



Vergroting van de doorlopende autoluwe wandelzone, in aangepast scenario 1.

Op de kaarten staat de Denderlaan als enkelrichting aangegeven, en is de knip op het einde van de Denderlaan verdwenen. We hopen dat dit fout werd aangeduid op de kaart. Zonder de knip zou de fietsas in de Denderstraat een stuk drukker worden.

6.4 zone Wasstraat

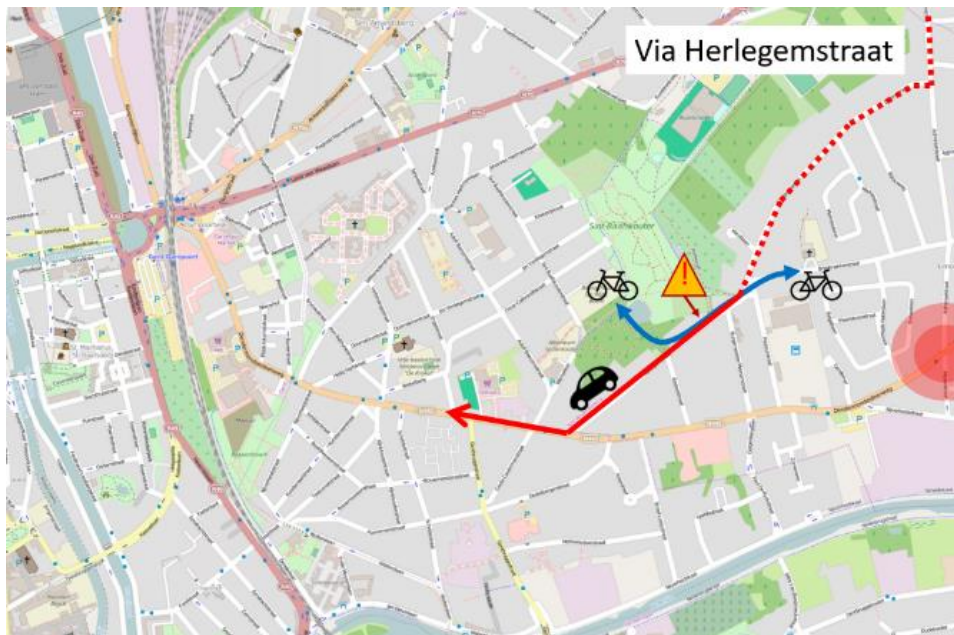
In alle scenario's is de zone van de Wasstraat ten noorden van het Waspark afgesloten van zone H.Hart. Ontsluiting gebeurt via de Land van Waaslaan. Voor de bereikbaarheid van deze zone is het dan ook belangrijk dat de Land van Waaslaan niet gestremd is. Enkel op die manier wordt een zoneplan aanvaardbaar. Omdat dit een belangrijke succesfactor is voor het mobiliteitsplan, willen we hier nog eens een lans breken om de Land van Waaslaan zoveel mogelijk te ontlasten van doorgaand verkeer. We verwijzen dan ook graag nog eens naar ons voorstel om verkeer tussen Lochristi en het centrum om te leiden via de R4 in Oostakker. Op die manier kan de Land van Waaslaan ten volle zijn rol opnemen als ontsluiting van zone Wasstraat, en op termijn zelfs als groene boulevard ten voordele van de hele wijk.

Tenslotte is er de suggestie om ook het eerste stuk van de wasstraat autoluw te maken (parkeerverbod, inrijverbod, 'enkel plaatselijk verkeer'). Nu staan er vaak auto's geparkeerd in de straat. En rijden dan achteruit de straat op. Dit geeft onveilige situaties op het kruispunt met Nieuwhof.



6.5 En verder nog...

De Herlegemstraat komt niet aan bod in het plan. Nochtans is dit de enige oost-west fietsroute ten zuiden van de Rozebroeken, en ook de verderzetting van het fietspad door de Rozebroeken. Het vormt dus een belangrijke route voor fietsende schoolkinderen van en naar Destelbergen. Momenteel wordt de Herlegemstraat door veel chauffeurs gebruikt als doorsteek vanuit de Bijlokestraat en Bredeakkerstraat (Destelbergen). Het conflict met fietsers zit vooral tussen Kasteelstraat (uitgang park) en het rondpunt. De Herlegemstraat is er smal, en er wordt snel gereden. Door te veranderen van rijrichting halverwege de straat, wordt vermijdbaar autoverkeer weggehouden uit deze fietsroute 'trechter'.



De Herlegemstraat zonder extra ingrepen (huidige situatie)



De Herlegemstraat met voorgestelde ingrepen



Naast een trechterlocatie voor fietsers vanuit Destelbergen, passeren hier ook fietsers die van de Scheldedijk komen (via Burg. Meirsonstraat en Paul De Ryckstraat). Over enkele jaren wordt die tweede stroom belangrijker, met de geplande aanleg van een fietsbrug in de Paul De Ryckstraat. De Herlegemstraat vormt dan een deel van een nieuwe noord-zuid fietsverbinding.

6.6 Combineren voor een optimaal scenario

Uit de analyse zone per zone blijkt dat geen enkel scenario optimaal is voor iedere zone. Het finale scenario zal dus best een combinatie worden van de drie scenario's. Bovendien zouden best nog enkele openstaande pijnpunten/sluiproutes verder onderzocht worden. Uit de analyse zouden we alvast aanraden volgende keuzes te maken:

- Voor zone Vijfhoek wordt Gentbruggebrug geknipt (scenario 1). Er wordt verder gezocht naar een oplossing om de doorsteek J.Delvinlaan-Destelbergen onmogelijk te maken (zowel via Gentbruggestraat als via Nijverheidskaai.
- Voor zone H.Hart wordt het VanCleemputteplein best helemaal geknipt (nieuw scenario 4) of minstens enkelrichting (scenario 2). In het laatste geval wordt de verbinding Land van Waaslaan naar Dendermondsesteenweg (zoals voorgesteld in scenario 1) gerealiseerd, zoniet blijft het interessanter om een doorsteek via kronkelroutes te zoeken
- Voor zone Toekomststraat lijkt scenario 1 het meest geschikt, zeker indien er ook een knip komt tussen Wolterslaan en Toekomststraat.
- Voor zone Wasstraat zijn de drie scenario's allemaal even geschikt.
- Bijkomend zou ook de Herlegemstraat een aangepaste rijrichting moeten krijgen.

7. Over het inspiratieplan

In onze visietekst wees Velodroom op die tweede grote verkeersstroom door onze wijk, namelijk het **doorgaand verkeer van Lochristi naar het centrum**. We deden daarbij suggesties om dit verkeer om te leiden via de R4, de Kennedylaan en de Weba en de Vera Paz brug. In afstand en tijd is dit nauwelijks langer dan dwars door Sint-Amandsberg en het ontlast bovendien de Dampoort. Bovendien zijn er volop werken bezig of ingepland om deze as nog vlotter te maken (de superrotonde, heraanleg aan de Weba, en Vera Paz is vergund. We zijn blij dat deze suggestie overgenomen werd in het inspiratieplan.



Het inspiratieplan toont terecht aan dat het wel degelijk mogelijk kan zijn om de **steenwegen om te toveren in lokale boulevards**. Niet langer een barrière voor de wijk, maar eerder een structureel en verbindend element, met veel groen, en aangenaam om te wonen. Een hotspot ook voor nieuwe bedrijven en horeca.

Het plan gaat verder dan wat we voorstelden. In ons eigen plan behield de wijk een toegang via de Dampoort naar de R40 en via HogeWeg. Dit bv. om autoverkeer richting centrum en Kortrijk efficiënt te houden of om Destelbergen te ontzien. In het inspiratieplan worden de verbindingen onder de spoorweg helemaal afgesloten. Het inspiratieplan vertrekt daarmee van **zwaardere aannames rond afname van autoverkeer en modal shift** in de wijk. Realistisch gezien gaat het langer duren voor dit plan ooit kan uitgevoerd worden (20 à 30 jaar?). Ons eigen voorstel situeert zich daar tussen en kan waarschijnlijk sneller uitgevoerd worden. Het zou goed zijn te bekijken via welke tussentijdse stappen we ooit tot het inspiratieplan zullen komen.

Er is ook sprake van meer onderzoek en zware investeringen alvorens we zover zijn. Mogelijk is dat waar, maar voor **één simpele ingreep** hoeven we echt niet te wachten. Namelijk een groot bord in Oostakker “de kortste weg naar Gent loopt via de R4”. In de eerste plaats een echt bord, eentje dat opvalt langs de baan en chauffeurs de goede weg toont. Maar daarnaast ook een ‘virtueel’ bord, in alle communicatie van de stad voor grote evenementen, in routeplanners en in verkeersinfo. Niet alleen als voorbereiding op het inspiratieplan, maar ook gewoon praktisch tijdens de geplande werken aan de Dampoort.

8. Conclusies

Het wijkmobiliteitsplan focust op de vermindering van autodoorstroming. We zijn blij met deze eerste stap, maar dit moet samengaan met een bredere aanpak: handhaving, inzetten op modal shift, veilige fietsinfrastructuur, openbare ruimte omzetten in verblijfs- en ontmoetingsruimte. We vragen duidelijke engagementen, opdat dit niet vergeten wordt.

In de scenario's dreigen een aantal oversteekplaatsen met lichten te verdwijnen, ten voordele van autodoorstroming. Ze liggen allen nabij een basisschool. We vragen dat deze keuze ernstig herbekeken wordt: veiligheid van overstekende kinderen (-12jaar) moet hier primeren. Voor enkele oversteekplaatsen zonder lichten vragen we de plaatsing van een licht op aanvraag (zoals aan het oud gemeentehuis).

De scenario's focussen duidelijk van een oplossing van de Gentbruggebrug (en vijfhoek). Voor andere delen van Dampoort van de wijk zouden bijkomende scenario's meer voordelen kunnen opleveren, zoals bijkomende knips op sleutellocaties of een fijnmazig zoneplan voor de hele zone Dampoort.



De schoolomgevingen worden nu niet expliciet vernoemd of besproken in de scenario's. We vragen in deze omgeving te kiezen voor oplossingen die rekening houden met de aanwezigheid van heel veel kinderen tijdens de spitsuren. Dit vraagt maatwerk dat nu nog ontbreekt in de meeste scenario's.

We appreciëren de snelle uitvoerbaarheid van het plan, maar stellen ons vragen bij de huidige communicatie errond. Bij de communicatie rond het finaal gekozen plan, wordt best ook meer gefocust op voordelen voor fietsers, voetgangers en bewoners. Zo wordt het plan beter verkoopbaar.

Uit analyse van de verschillende scenario's blijkt dat de voor elke zone waarschijnlijk een andere scenario te verkiezen is. Het finale scenario wordt zonder twijfel een combinatie van de sterkste elementen uit de drie scenario's. Bovendien zouden best nog enkele openstaande pijnpunten/sluiproutes verder onderzocht worden. Uit de analyse zouden we alvast aanraden volgende keuzes te maken:

- Voor zone Vijfhoek wordt Gentbruggebrug geknipt (scenario 1). Er wordt verder gezocht naar een oplossing om de doorsteek J.Delvinlaan-Destelbergen onmogelijk te maken (zowel via Gentbruggestraat als via Nijverheidskaai.
- Voor zone H.Hart wordt het VanCleemputteplein best helemaal geknipt (nieuw scenario 4) of minstens enkelrichting (scenario 2). In het laatste geval wordt de verbinding Land van Waaslaan naar Dendermondsesteenweg (zoals voorgesteld in scenario 1) gerealiseerd, zoniet blijft het interessanter om een doorsteek via kronkelroutes te zoeken
- Voor zone Toekomststraat lijkt scenario 1 het meest geschikt, zeker indien er ook een knip komt tussen Wolterslaan en Toekomststraat.
- Voor zone Wasstraat zijn de drie scenario's allemaal even geschikt.
- Bijkomend zou ook de Herlegemstraat een aangepaste rijrichting moeten krijgen.