



Opschrift

Vergadering van 1 december 2020

Nummer: 2020_MV_00472

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Gert Robert: Wijkmobiliteitsplan Dampoort & Oud-Gentbrugge

Raadslid(-leden):

Gert Robert - N-VA

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

-

Vraag:

Recent werden drie scenario's publiek gemaakt voor een nieuw gemeenschappelijk wijkmobiliteitsplan voor de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge (zie <https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/mobiliteit/plannen-projecten-subsidies-cijfers-scholenwerking/wijkmobiliteitsplan/wijkmobiliteitsplan-oud-gentbrugge>). De gepresenteerde toelichtingsfilmpjes focussen op de voordelen van de verschillende scenario's (straten met minder druk verkeer, met grotere verkeersveiligheid voor zwakke weggebruikers, ...), maar eventuele nadelen komen niet aan bod.

De bekend gemaakte scenario's zorgen ondertussen al voor verdeeldheid bij de bewoners. Nogal wat mensen vinden de 3 scenario's allemaal behoorlijk tot zeer verregaand en vragen zich af waarom er niet ook een meer beperkt scenario op tafel geelgd wordt (vb. met bijsturingen in de zin van eenrichtingsstraten, 30km/u snelheidsbeperkingen, herinrichten van straten, maar met meer behoud van doorgaand verkeer). De deadline (6 december) om feedback te geven wordt ook beoordeeld als heel kort dag. Men vraagt zich af waarom die feedbackperiode niet een stuk kan verlengd worden.

Graag stel ik de schepen hierover volgende vragen:

1. Heeft het stadsbestuur zelf een voorkeur voor één van de drie scenario's? Of beschouwt het stadsbestuur de drie scenario's als gelijkwaardig op vlak van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid? Waarom is er niet ook een minder ingrijpend scenario voorzien om tussen te kiezen?

2. Kan de schepen ook de eventuele nadelen schetsen die aan de drie scenario's verbonden zijn: straten en locaties – eventueel gelegen buiten de wijken in kwestie – waar bijvoorbeeld drukker (auto)verkeer verwacht wordt? (bij een gelijk blijvende verkeersdensiteit en modal split)
3. Welke inspanningen zullen gedaan worden om de inwoners/handelaars/ondernemers in beide wijken te bereiken om feedback te geven op de ontwerpscenario's? Zal iedereen bijvoorbeeld aangeschreven worden of zal de brochure bij iedereen gebust worden? Is de schepen bereid om de feedbacktermijn voor te verlengen?
4. Via welke methodiek zal finaal gekozen worden voor één bepaald – al dan niet bijgesteld – scenario: is het bijvoorbeeld de bedoeling op een bepaald moment een stemming te organiseren? Ook: is het denkbaar dat nog een fundamenteel ander scenario geïntroduceerd wordt op basis van de bewonersfeedback?

Antwoord

Het spreekt voor zich dat het ene scenario een grotere impact heeft op de leefkwaliteit en de veiligheid dan het andere. Dat ze allemaal een positieve invloed zullen hebben daar is geen twijfel over. En dat is ook het doel van de wijkmobiliteitsplannen. Een scenario dat een beperkte of geen impact heeft op het doorgaand verkeer heeft geen enkele zin. Dat is gewoon geen optie. Bovendien dit is nog maar de basis van het gesprek. Je kan het gesprek veel moeilijker aangaan als er niets in plannen staat. Het is geen hobbyproject.

Deze scenario's zijn een antwoord op de vragen en de klachten van de bewoners van deze wijken. Het is niet omdat ik vond dat ik even een wijkmobiliteitsplan wou maken. We hebben een bevraging gedaan en hebben ruim 2700 opmerkingen verzameld alleen al tijdens de verschillende activiteiten van het eerste inspraakmoment (infomarkt, infoborden, email, doelgroepenmeetings...). 2700! Dat is zeer veel voor een wijk met 22.500 inwoners.

Uit deze data en signaal analyse bleek onder andere dat de hoeveelheid verkeer die in verschillende straten in de wijken passeert ver de draagkracht van deze straten overschrijdt. Dat uit zich o.a. concreet in een slechte waardering voor de verkeersveiligheid, het aantal ongevallen (waarvan sommige zelfs met dodelijke afloop), een slechte luchtkwaliteit, een hogere geluidsbelasting en een gebrekkige doorstroming van openbaar vervoer en autoverkeer.

Deze zeer aanwezige problemen vergen ook degelijke oplossingen. Het is echt noodzakelijk dat er ingegrepen wordt in de hoeveelheid verkeer die door de wijk rijdt. Dat bijvoorbeeld een uitbreiding van de zone 30 zeker niet voldoende zal zijn om een forse daling van deze hoeveelheid verkeer af te dwingen kan eigenlijk nu al afgeleid worden uit het gegeven dat quasi de volledige Dampoortwijk nu al een zone 30 is. Het herinrichten van straten kan zeker een kwaliteitsverbetering betekenen voor het straatbeeld, maar indien daarbij geen fundamentele aanpassingen aan de

verkeersorganisatie mee gepaard gaan, zal dit geen impact hebben op de hoeveelheid verkeer. Dit zal dan ook geen oplossing zijn voor de problemen die momenteel aan de oppervlakte komen. Unnen wel delen zijn van de oplossing, maar zullen niet de oplossing zijn. Bovendien heeft een heraanlegproces een lange doorlooptijd, waardoor er op korte termijn maar een paar straten zouden aangepakt kunnen worden. En dat terwijl de problemen die benoemd worden door bewoners, scholen en ondernemers zich in heel veel verschillende straten manifesteren en zeer acuut zijn.

Het is uiteraard evident dat er verschuivingen zullen zijn in de stromen van gemotoriseerd verkeer. Het invoeren van het circulatieplan in de binnenstad heeft trouwens bewezen dat dergelijke type ingrepen wel een significant effect hebben op de modal split. Een deel van het verkeer lost als het ware op. Op zich is de verschuiving van verkeersstromen ook niet ongewenst, aangezien er verschillen zijn in draagkracht voor verkeer per straat. Om wegen met een lagere draagkracht te ontzien kan er een verschuiving zijn naar wegen die een hogere draagkracht hebben (breedte van de straat, aanwezigheid van fietspaden, eenzijdige bebouwing, ...) . Bepaalde van deze wegen werden ook geselecteerd om een verkeersfunctie te vervullen. Dat is bijvoorbeeld de Land van Waaslaan, Vlaamse kaai, Brusselsesteenweg of E17. Op deze wegen wordt in meerdere scenario's ook wel meer verkeer verwacht. Verschuivingen naar straten die geen verkeersfunctie en/of hogere draagkracht voor een zekere hoeveelheid verkeer hebben zijn wel ongewenst. In het opmaakproces voor de scenario's werden daarom ook verschillende pistes overwogen en terug bijgestuurd. Voorlopig zijn er in de nu voorliggende scenario's daarom nog geen straten gevonden waar een significante stijging verwacht wordt. Dat kan uiteraard maar met zekerheid vastgesteld worden door de maatregelen effectief op het terrein te realiseren en de effecten daarvan in kaart brengen. Daarom zal er ook 6 maanden na de invoering van de maatregelen een grondige evaluatie gebeuren.

Het doel, en goed luisteren nu dit is belangrijk collega's, van de participatieronde die nu opgestart wordt bestaat er niet in dat er gekozen wordt tussen de drie scenario's. Het definitieve scenario kan evengoed uit een combinatie van elementen uit de verschillende scenario's bestaan. Alle drie de scenario's trachten een antwoord te bieden op deze doelstellingen op hun eigen manier. Er zijn zeker verschillen in de mate waarin een bepaald scenario aan een bepaalde doelstelling tegemoet komt. Het scenario Zoneplan zal bijvoorbeeld het meest tegemoet komen aan de doelstelling om de leefkwaliteit in de Frederik Burvenichstraat te verhogen, terwijl scenario Wisselplan dan weer het meest tegemoet komt aan het beperken van het doorgaand verkeer op de Nijverheidskaai. Op dit moment is er echter nog geen weging gebeurd in hoeverre het ene scenario in zijn totaliteit beter scoort dan een ander scenario. Voordat dit gebeurt willen we eerst de wijkspecialisten aan het woord laten: de bewoners, ondernemers en andere actoren uit de wijk. Ook wordt nog verder advies ingewonnen van andere stedelijke actoren zoals bijvoorbeeld Ivago en Brandweer. Pas dan kan een kwalitatieve weging gemaakt worden en zal het stadsbestuur zijn keuze voor een bepaald scenario maken.

We hebben bij de eerste fase in dec 2019 een intensief participatietraject doorlopen. Vandaar die 2700 signalen. Dat doen we nu opnieuw. In principe werden bij alle adressen

binnen de projectcontour de brochures bezorgd. Daarnaast is ook alle informatie op de website van stad Gent geplaatst.

In Oud Gentbrugge wordt een afzonderlijk overleg met de bedrijven van Bedrijventerreinen Gentbrugge II A & B en vertegenwoordigers van de handelaars uit de wijk (Unizo 9050, Dekenij Gentbrugge Noord, 2 vertegenwoordigers van Genbruggeplein) georganiseerd. Er werd ook gevraagd aan die vertegenwoordigers om hun collega-handelaars toe te leiden naar de wijkmobiliteitsmarkt en de andere reageer mogelijkheden. In de Dampoortwijk staat de wijkregisseur in contact met de deken van de Dendermondsesteenweg. De deken zal de signalen van de verschillende handelaars bundelen en deze via de wijkregisseur aan het Mobiliteitsbedrijf bezorgen.

De wijkregisseurs van beide wijken leiden sleutelfiguren van de doelgroepen uit fase 1 toe naar de wijkmobiliteitsmarkten en de andere manieren van reageren.

Er wordt zo veel mogelijk ingezet om iedereen (bewoners, handelaars, scholen, ...) naar deze kanalen toe te leiden omdat het belangrijk is dat de verschillende doelgroepen met mekaar in gesprek gaan en mekaars argumenten horen.

De mogelijkheid om feedback te geven zal lopen tot en met 13 december. Deze beslissing werd genomen pas nadat de brochures reeds gedrukt waren. Op de website en via de pers werd deze datum gecorrigeerd.

Ik hoop dat er zeer veel mensen zullen reageren, zo kan er een weloverwogen keuze gemaakt worden. Dat gebeurt pas na de participatie.
