

Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde, Pleispark, Schilderswijk

Onderzoeksfase: knelpunten en doelstellingen

De eerste fase van het wijkmobiliteitsplan omvatte een uitgebreide inventarisatie van de mobiliteitssituatie, een eerste participatieronde om problemen en ideeën te bundelen en een analyse van alle verkregen input. Op basis daarvan werd een inventarisatiebundel opgemaakt met daarin de belangrijkste knelpunten en doelstellingen voor het wijkmobiliteitsplan van Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk.

Ontwerpfase: van oplossingsvoorstellen naar een concreet plan

In de tweede fase werden verschillende mogelijke oplossingen ('puzzelstukken') uitgewerkt om de knelpunten aan te pakken en de doelstellingen te kunnen realiseren. Die puzzelstukken werden in een tweede participatieronde via allerlei kanalen voorgesteld aan de verschillende stakeholders binnen de wijk. Op basis van de feedback op de voorstellen, en alternatieven uit de wijk, werd een evenwichtige mobiliteitspuzzel samengesteld die binnen de scope van het wijkmobiliteitsplan maximaal tegemoet komt aan de vooropgestelde doelstellingen.

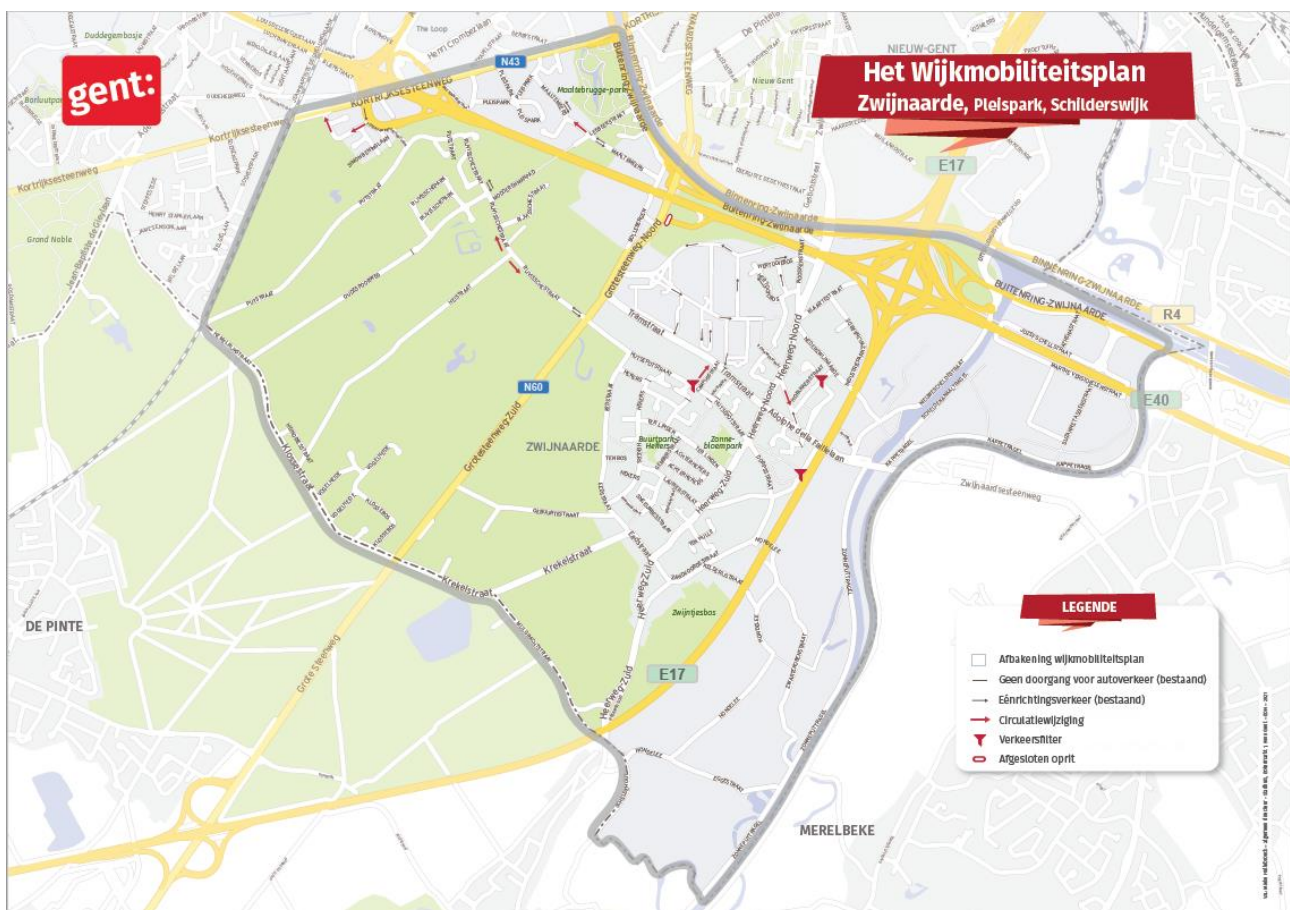
De basis van het uiteindelijke wijkmobiliteitsplan is een combinatie van circulatiemaatregelen die ervoor zullen zorgen dat het doorgaande gemotoriseerd verkeer afneemt, dat de verkeersveiligheid verhoogt en dat de leefkwaliteit verbetert in Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk. Die uiteindelijke puzzel werd ook doorgerekend met het Stedelijk verkeersmodel Gent om de effecten zo goed mogelijk te kunnen inschatten en zo een beredeneerde keuze te kunnen maken.

Het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk

De ontwerpfase resulteert in een gebalanceerd plan met daarin de volgende circulatiemaatregelen:

1. Er komt eenrichtingsverkeer in de Pieter Pauwel Rubenslaan, met de rijrichting van de Pieter Van Reyschootlaan naar de Kortrijksesteenweg (N43).
2. In de Rijvisschestraat worden twee segmenten met tegengesteld eenrichtingsverkeer ingevoerd:
 - van de Heistraat naar de N60 tot aan de aaneengesloten woningen (vanaf daar blijft het dubbelrichtingsverkeer behouden)
 - van de Heistraat naar de N43 tot aan het kasteel Rijvissche (vanaf daar blijft het dubbelrichtingsverkeer behouden)

3. In Maaltemeers komt er een stukje eenrichtingsverkeer: vanaf de Leebeekstraat tot aan de eerste doodlopende zijstraat in de richting van de N43. De rest van de straat behoudt tweerichtingsverkeer.
4. In de Hofakkerstraat komt er een verkeersfilter om gemotoriseerd verkeer tegen te houden, tussen de Wintervijverstraat en de Cornelis De Schepperstraat.
5. In de Isabella Van Oostenrijkstraat wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd van de Heerweg-Noord naar de Hofakkerstraat. Op die manier ontstaat een tegengestelde circulatie met het andere deel van de straat.
6. In de Hutspotstraat komt er een verkeersfilter om gemotoriseerd verkeer tegen te houden, tussen de Bonte Mantelstraat en de Campusstraat.
7. In de Joachim Schayckstraat komt er een verkeersfilter om gemotoriseerd verkeer tegen te houden, tussen de Prelaatsdreef en de toegang tot de begraafplaats.
8. De Campusstraat wordt een eenrichtingsstraat. Gemotoriseerd verkeer zal enkel nog van de Hutspotstraat naar de Tramstraat kunnen rijden.



Actieplan: operationele voorbereiding en uitvoering

In de volgende fase zal het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk in de praktijk vertaald worden. De circulatiemaatregelen en verkeersfilters zullen concreet vorm krijgen, rekening houdend met alle praktische randvoorwaarden.

Bovenop de circulatiewijzigingen zal de Stad Gent ook aanvullende maatregelen uitwerken specifiek in functie van voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, snelheid, parkeren,...

Vanaf de invoering van het wijkmobiliteitsplan zal ook opgevolgd worden wat de effecten zijn. Na een grondige evaluatie kan dan worden bijgestuurd waar nodig.

De versterkte eindpuzzel na realisatie nieuwe infrastructuur

Niet alle doelstellingen van het wijkmobiliteitsplan zijn op korte termijn al binnen bereik, omdat ze gepaard gaan met nieuwe infrastructuur waar nog meer tijd en onderzoek voor nodig is. Daarom zijn er nog enkele belangrijke aanvullingen nodig die complementair zijn met de keuzes uit het wijkmobiliteitsplan.

Een aantal van die infrastructuurprojecten zijn cruciaal om de mobiliteitspuzzel in Zwijnaarde helemaal in mekaar te passen:

- Er komt een nieuwe ontsluitingsweg weg die de bedrijventerreinen Zwijnaarde II (Alinso-site) en Zwijnaarde III (Klaartestraat – Industriepark Zwijnaarde) rechtstreeks aansluit op de R4. Dat is nodig om het bestemmingsverkeer voor deze bedrijventerreinen los te koppelen van de aangrenzende woonbuurten. Zodra deze verbinding gerealiseerd is, zal die loskoppeling gebeuren door middel van verkeersfilters in de Klaartestraat, Nederzwijnaarde en de Nieuwescheldestraat.
- Het Agentschap Wegen en Verkeer bestudeert een nieuwe, veilige fietsverbinding tussen De Sterre en Ardoyen, met daarbij een nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over de Ringvaart, de R4 en de E40. Binnen dezelfde studie staat ook een heraanleg van de N60-ovonde op het programma, met daarbij onder meer een veilige ongelijkgrondse kruising voor de vele overstekende voetgangers en fietsers.
- De Vlaamse Landmaatschappij bereidt een nieuw voetgangers- en fietspad voor tussen de ovonde van de N60 en het Modderenmanpad, de fietssnelweg tussen de Parkbosbruggen en de Rijvisschestraat. Dat nieuwe pad zal Campus Ardoyen verbinden met de fietssnelweg.
- De Stad Gent plant een integrale heraanleg van de Schaarkenstraat en de Krekelstraat. Daarbij zal de Krekelstraat aparte fietspaden krijgen.

Deze lijst van geplande infrastructuur is niet volledig en zal ook verder opgevolgd worden bij de uitwerking van het actieplan van het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde.

