



In deze bundel kan u de voor openbaarmaking vatbare dossierstukken bij de volgende
agendapunten vinden:

12 2022_GR_00004 - Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde - Fase II - Goedkeuring

2022_GR_00004 - Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde - Fase II - Goedkeuring

Openbare bijlage(n):

- Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde - Inventarisatienota fase I
- Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde - Nota verkeersmodel
- Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde - Motivatienota Fase II

Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde - Inventarisatiebundel

16 februari 2021 Inventarisatiebundel

Inhoud

1.	Inleiding	5
1.1	Afbakening projectgebied	5
1.2	Mobiliteitskenmerken inwoners projectgebied	6
1.3	Wijkmobiliteitsplan - Wijkstructuurschets	8
2.	FASE 1 - Verkenning en doelstellingen	9
2.1	Bestaande netwerken en ruimtelijke kaders	9
2.1.1	Voetgangersnetwerk	9
2.1.2	Fietsnetwerk	10
2.1.3	Netwerk Collectief vervoer	12
2.1.3.1	De Lijn	12
2.1.3.2	Autodeellocaties	13
2.1.3.3	Publieke laadinfrastructuur	13
2.1.4	Netwerk gemotoriseerd verkeer	15
2.1.4.1	Weghiërarchie	15
2.1.4.2	Verkeerslichten	16
2.1.4.3	Snelheidsbeleid	18
2.1.4.4	Vrachtroutenetwerk	22
2.1.4.5	Charter werftransport	23
2.1.4.6	Parkeerregimes, parkings, P+R	24
2.1.5	Aanwezige functies/Traffic Builders	26
2.1.5.1	Bedrijventerreinen en handelszaken	26
2.1.5.2	Scholen	27
2.1.5.3	Stedelijke infrastructuur	28
2.1.6	Ruimtelijke visies en studies	30
2.1.6.1	Ruimte voor Gent	30
2.1.6.2	Parkbos	31
2.1.6.3	Ruimtelijke Knooppunten	32
2.1.6.4	IPOD IV	34
2.2	Actueel gebruik en knelpunten van de netwerken	35
2.2.1	Bestaande meldingen	35
2.2.1.1	Meldingen Zwijnaarde	35

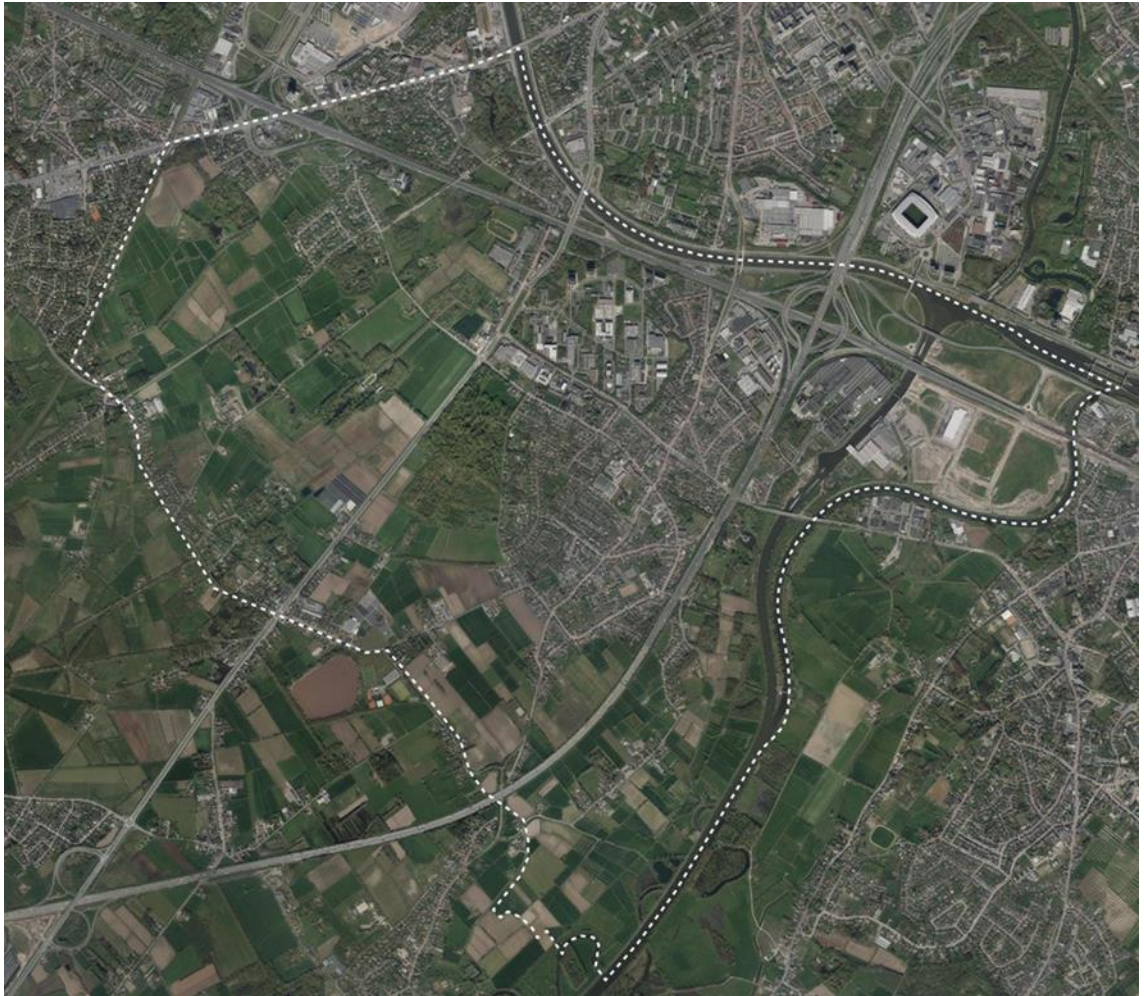
2.2.1.2	Meldingen via open vragen Mobiliteitsonderzoek 2018	36
2.2.2	Bestaande verkeerstellingen	37
2.2.2.1	Kruispunttellingen	37
2.2.2.2	Telraam	37
2.2.3	Meldingen uit participatieproces	38
2.2.3.1	Meldingen per straat	38
2.2.3.2	Meldingen per thema	39
2.2.4	Voetgangers	40
2.2.4.1	Overzicht signalen TE VOET	40
2.2.4.2	Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de buurt	41
2.2.5	Fietsers	42
2.2.5.1	Overzicht signalen FIETSEN	42
2.2.5.2	Fietsbezit	43
2.2.5.3	Veilig en aangenaam fietsen	43
2.2.5.4	Fietsongevallen	43
2.2.6	Openbaar vervoer	45
2.2.6.1	Overzicht signalen OPENBAAR VERVOER	45
2.2.6.2	Voldoende OV in de buurt	45
2.2.6.3	Aangegeven knelpunten door De Lijn	45
2.2.6.4	Commerciële snelheden van bussen De Lijn	46
2.2.6.5	Betrouwbaarheid	49
2.2.7	Gemotoriseerd verkeer	51
2.2.7.1	Overzicht signalen GEMOTORISEERD VERKEER	51
2.2.7.2	Verkeersveilige buurt	52
2.2.7.3	Ongevallen algemeen	52
2.2.7.4	Verkeerstellingen	54
2.2.7.5	Verkeersmodel	55
2.2.7.6	Congestieanalyses	57
2.2.8	Parkeren	61
2.2.8.1	Overzicht signalen PARKEREN	61
2.2.8.2	Autobezit	61
2.2.8.3	Autoparkeren	62
2.2.8.4	Voldoende parkeerplaatsen in de buurt	63
2.2.8.5	Parkeerbezetting	63
2.2.9	Knelpunten Hulp- en nutsdiensten	65
2.2.9.1	Ivago	65
2.2.9.2	Brandweer	65
2.2.10	Bestaande onderzoeken luchtkwaliteit	66

2.2.11	Geluidsbeslastig	67
2.2.12	Bestaande ideeën	68
2.2.12.1	Verkeersleefbaarheidsplannen	68
2.2.12.2	Overlegplatform Zwijnaarde	68
2.2.12.3	Gents Milieu Front	68
2.2.13	Reeds geplande acties een maatregelen	71
2.2.13.1	Onderhoud van trottoirs en rijweg	71
2.2.13.2	Geplande heraanleg van straten	71
2.2.13.3	Decreet basisbereikbaarheid	72
2.2.13.4	Masterproject Ardoyen	72
2.3	Output: overzicht knelpunten, kansen en doelstellingen	73
2.3.1	Twintig hoofdknelpunten	74
2.3.1.1	As PP Rubenslaan – Pieter van Reysschootlaan – Putstraat - Rijvissestraat	75
2.3.1.2	Kortrijksesteenweg	75
2.3.1.3	Maaltemeers	76
2.3.1.4	Ovonde/N60	76
2.3.1.5	Klossestraat	77
2.3.1.6	Krekelstraat	77
2.3.1.7	Eedstraat/Zandvoordestraat/Remi Schayckstraat	Vlerickstraat/Joachim 78
2.3.1.8	Hutsepotstraat	78
2.3.1.9	Campusstraat	79
2.3.1.10	Tramstraat / Adolphe della Faillelaan	79
2.3.1.11	Heerweg-Zuid	80
2.3.1.12	Dorpsstraat	80
2.3.1.13	Isabella van Oostenrijkstraat	81
2.3.1.14	Zwijnaarde II & III	81
2.3.1.15	Heerweg-Noord	82
2.3.1.16	Parkeerbeleid Technologiepark	82
2.3.1.17	Bereikbaarheid industrieterreinen	82
2.3.2	Andere knelpunten	83
2.3.3	Wijk-specifieke doelstellingen	84

1. Inleiding

1.1 Afbakening projectgebied

Het projectgebied van het wijkmobiliteitsplan beslaat het grootste deel van de wijk Zwijnaarde en een deel van wijk Sint-Denijs-Westrem, nl. het gebied ten zuiden van Kortrijksesteenweg en ten oosten van de spoorweg. De oppervlakte van dit gebied is 11km².

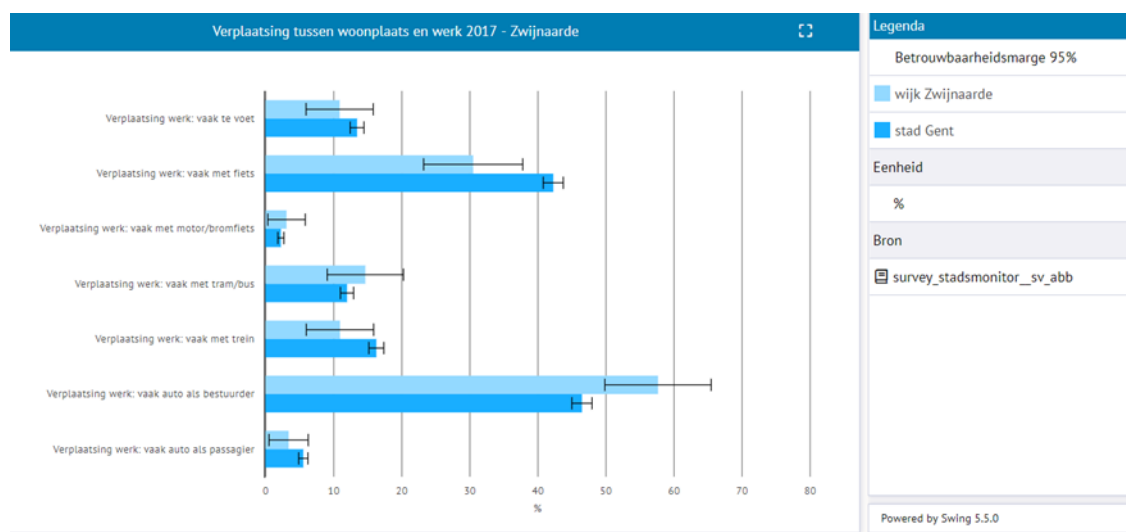


Figuur 1: Afbakening projectgebied

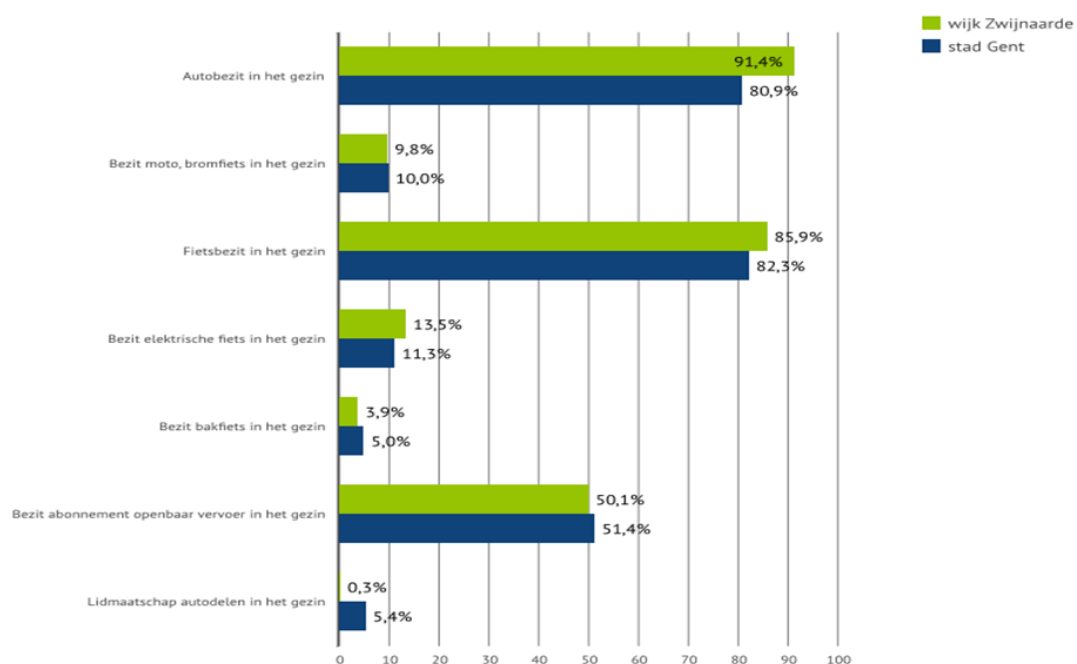
1.2 Mobiliteitskenmerken inwoners projectgebied

In projectgebied van het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde wonen ongeveer 7.575 inwoners, en de bevolkingsdichtheid is er relatief laag: 686 inw./km² (t.o.v. gemiddeld 1.655 inw./km² in heel Gent). 23% van de inwoners is 65 jaar of ouder, waardoor de gemiddelde leeftijd in dit gebied ook hoger is dan het stadsgemiddelde (17%). 59% van de inwoners behoort tot de potentiële beroepsbevolking (18-64 jaar), terwijl 18% jonger is dan 18 jaar.

Uit de cijfers van de stadsmonitor blijkt onderstaande modal split en het vervoersmiddelenbezit voor de wijk Zwijnaarde. Let wel op: de wijk Zwijnaarde komt niet helemaal overeen met het projectgebied.

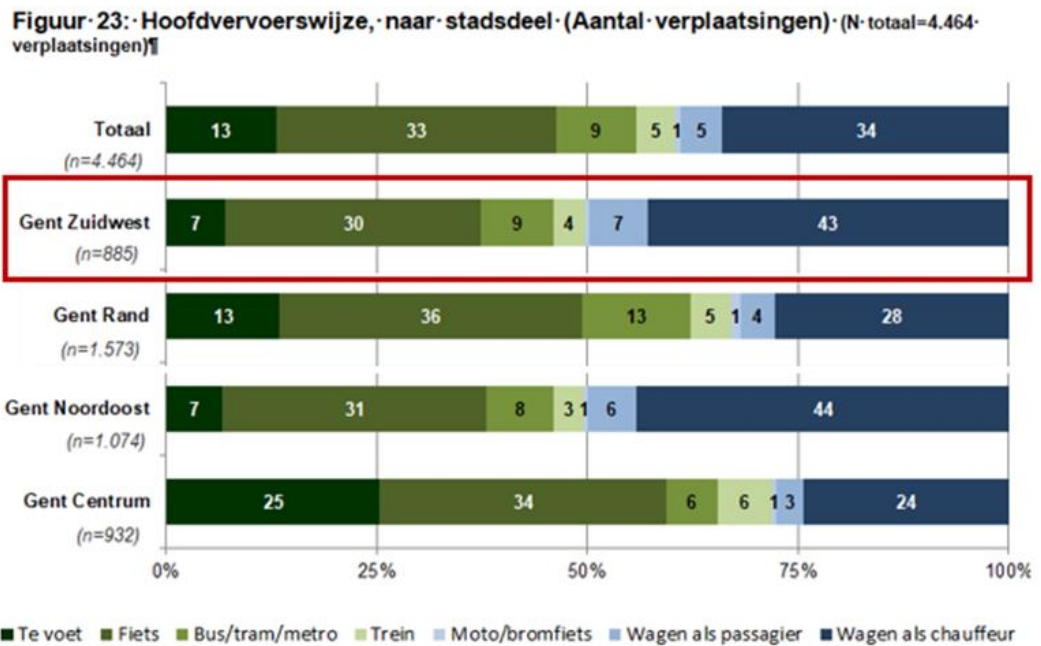


Figuur 2: Hoofdvervoermiddel bij verplaatsingen tussen woonplaats en werk wijk Zwijnaarde in vergelijking met stad Gent



Figuur 3: Vervoersmiddelenbezit in het gezin | wijk Zwijnaarde en stad Gent (stadsmonitor)

Het is ook relevant de modal split uit het mobiliteitsonderzoek mee te geven. Hier zijn enkel cijfers op stadsdeelniveau beschikbaar. Zwijnaarde valt binnen het stadsdeel Gent zuidwest.



Figuur 4: Hoofdvervoerswijze naar stadsdeel

43% van alle verplaatsingen in Gent Zuidwest gebeurt met de wagen (als chauffeur). Bijna 1 op 3 van alle verplaatsingen gebeurt met de fiets. 9% van de verplaatsingen gebeurt met bus/tram, 7% te voet.

1.3 Wijkmobiliteitsplan - Wijkstructuurschets

Gelijktijdig met het wijkmobiliteitsplan loopt ook het proces van de wijkstructuurschets.

Het wijkmobiliteitsplan bepaalt hoe iedereen zich veilig kan verplaatsen en richt zich voornamelijk op de kortere termijn. We gaan op zoek naar concrete maatregelen die snel uitvoerbaar zijn, maar bepalen ook een aantal langetermijnmaatregelen (zoals bijvoorbeeld een heraanleg).

De wijkstructuurschets brengt jouw ideale wijk in kaart op ruimtelijk vlak. Hoe willen we in de toekomst wonen, werken en winkelen? Hoe zorgen we voor aangename straten, spelen en ontmoetingsplekken en voldoende groen? De wijkstructuurschets brengt de uitdagingen voor Zwijnaarde, Pleispark en de Schilderswijk in kaart en bundelt de ideeën en wensen van alle betrokkenen.

Voor het wijkmobiliteitsplan is het Mobiliteitsbedrijf de verantwoordelijke dienst en voor de wijkstructuurschets Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning. Het proces loopt gelijktijdig en er worden raakpunten gezocht om beide plannen optimaal op elkaar af te stemmen.

Een keuze binnen het wijkmobiliteitsplan kan mogelijk voor extra verblijfsruimte of groen zorgen die bijvoorbeeld in de verdere toekomst ontwikkeld kan worden.

2. FASE 1 - Verkenning en doelstellingen

2.1 Bestaande netwerken en ruimtelijke kaders

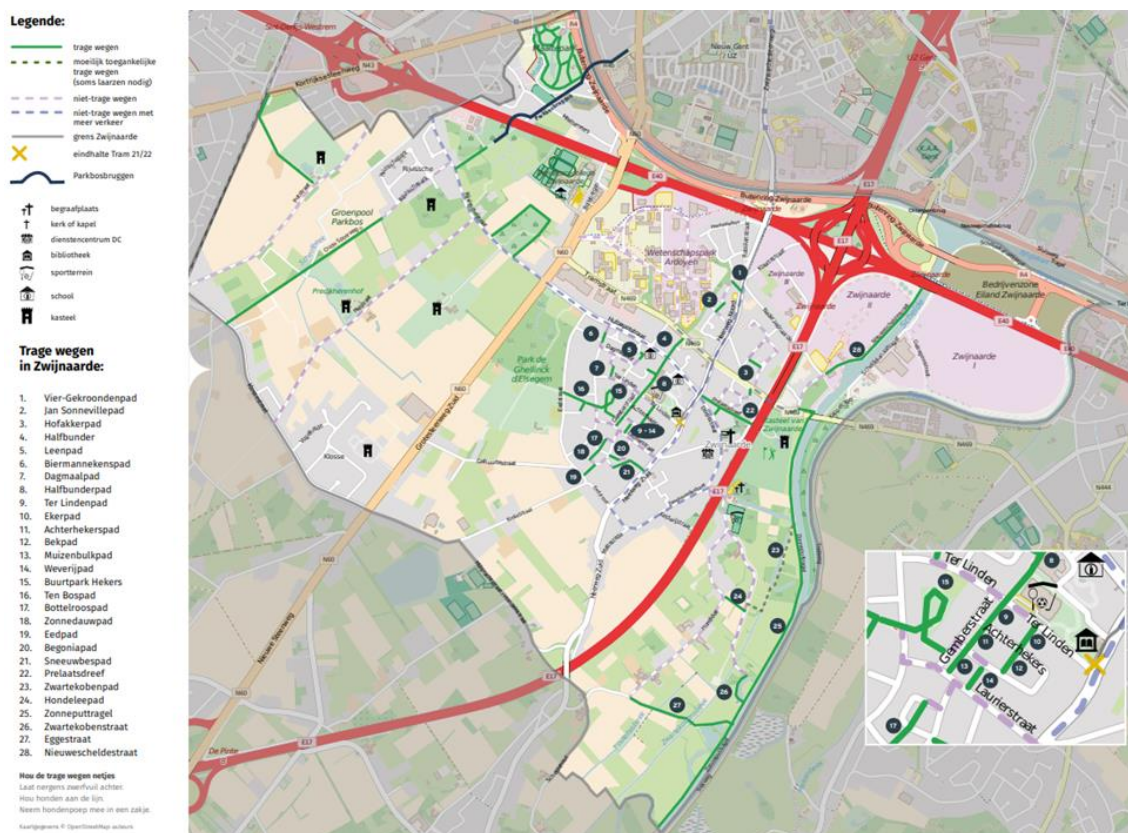
2.1.1 Voetgangersnetwerk

In Zwijnaarde is de totale oppervlakte van de voetpaden 104.712 m², de lengte bedraagt 52,3 km.

In de Tramstraat en Hutsepotstraat is er niet overal een voetpad aanwezig. Ook in de volgende straten ontbreken er voetpaden: Eedstraat, Krekelstraat, Heerweg-Zuid (buiten dorpskern), en enkele verkavelingswegen (vb. Ter Hulle).

Daarnaast willen Stad Gent en vzw Trage Wegen **trage wegen** over het volledige grondgebied van Gent. In Drongen, Zwijnaarde, Sint-Denijs-Westrem en Afsnee zijn er al erkende trage wegen.

Dit netwerk van trage wegen in Zwijnaarde is uitgewerkt in samenspraak met bewoners en verenigingen, Trage Wegen vzw, en de Provincie Oost-Vlaanderen. De realisatie gebeurt in samenwerking met de Vlaamse Landmaatschappij en vzw Natuurpunt.



Figuur 5: Bestaande trage wegen Zwijnaarde

2.1.2 Fietsnetwerk

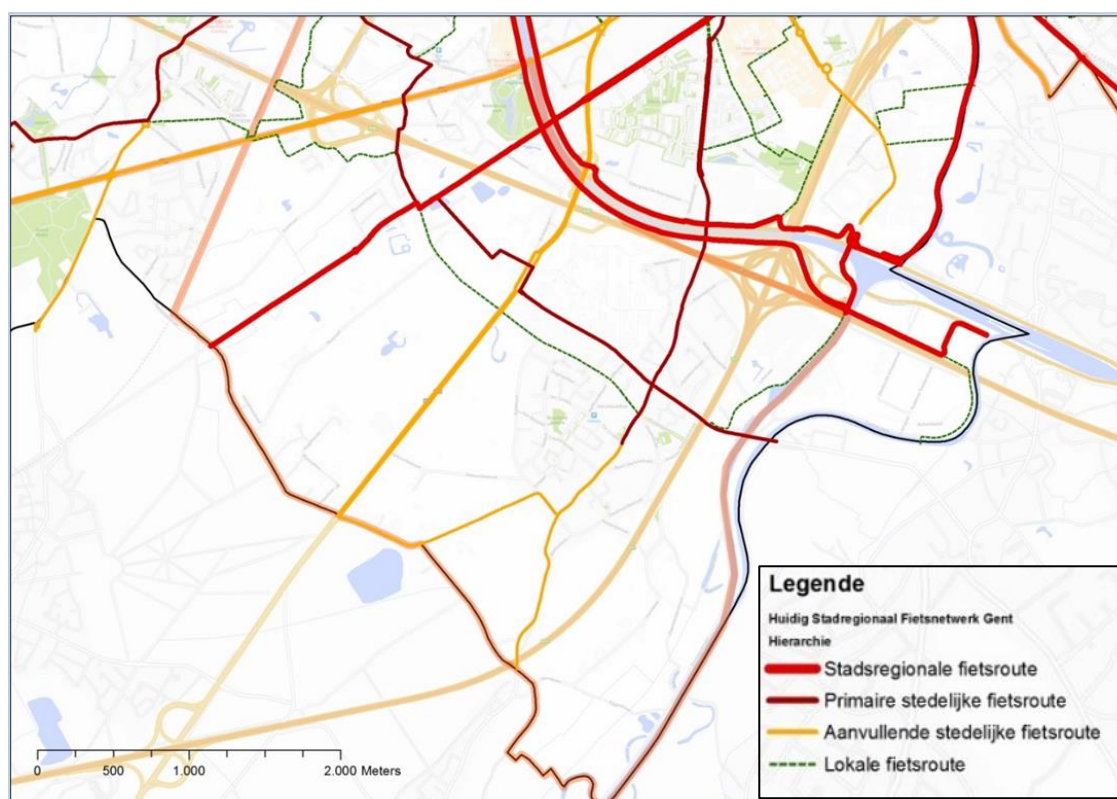
Het **stadsregionaal fietsnetwerk** voor de stad Gent werd vastgelegd in 2018. Dit netwerk bestaat uit 4 hiërarchisch geordende types routes: stadsregionale fietsverbindingen, primaire stedelijke fietsroutes, aanvullende stedelijke fietsroutes en lokale fietsroutes.

In deze wijk werd de **oude spoorwegbedding** doorheen het Parkbos, **Rijvissechepark** en **Leebeekstraat** vastgelegd als **stadsregionale fietsverbinding**. Ook de **fietspaden langsheen de R4** werden geselecteerd als stadsregionale fietsverbinding. De hoofdtak voor deze routes is verbinden, voornamelijk over afstanden die groter zijn dan 10km. De oude spoorwegbedding vormt de verbinding richting De Pinte en vanaf daar naar Deinze/Kortrijk of Gavere/Oudenaarde. In de andere richting maakt ze de verbinding via 2 fietsbruggen over E40 en Ringvaart richting het centrum van stad Gent.

De **primaire stedelijke fietsroutes** hebben naast een verbindende functie ook een ontsluitende functie. **Heerweg-Zuid** (vanaf Ter linden), **Heerweg-Noord** en **Zwijnaardsesteenweg** zijn geselecteerd als primaire stedelijke fietsroute. Behalve het verbinden van de kern van Zwijnaarde met het centrum van Gent ontsluit ze ook enkele belangrijke sites en wijken langsheen de route: Industrieparken Zwijnaarde, Sint-Jozefsite, Nieuw Gent, UZ, ... Adolphe della Faillelaan en **Tramstraat (N469)** werden samen met een nog te realiseren **fietspad tussen Rijvissechestraat en campus Don Bosco Zwijnaarde**, een deel **Rijvissechestraat** en **Drie Koningstraat** geselecteerd als primaire stedelijke fietsroute. Deze route verbindt Merelbeke met Zwijnaarde en 'The Loop' en ontsluit ook enkele belangrijke sites langsheen de route: Technologiepark, Don Bosco-college Zwijnaarde, ... Deze route is momenteel slechts beperkt befietbaar aangezien er nog een fietspad tussen ovonde en Zoë Borluutpad ontbreekt (concreet voorzien), net als een fietstunnel onder E40 tussen Rijvissechestraat en Driekoningenstraat (streefbeeld maar geen concrete plannen).

De **aanvullende stedelijke fietsroutes** werken ondersteunend voor de primaire stedelijke fietsroutes. Ze hebben de functie om de maaswijdte te verkleinen, een alternatief te vormen via een drukker verkeersweg en/of omliggende functies te ontsluiten. De **N60** is voornamelijk geselecteerd om een alternatief te vormen voor de verbinding op de oude spoorweg. **Heerweg-Zuid** en **Krekelstraat** werden geselecteerd om de mazen binnen het fietsnetwerk niet te groot te maken en voldoende tussenverbindingen te creëren. Heerweg-Zuid vormt de verbinding tussen de kern van Zwijnaarde en Zevergem. Krekelstraat vormt de verbinding tussen de kern van Zwijnaarde en De Pinte.

Lokale fietsroutes hebben voornamelijk een ontsluitende functie. **Hutsepotstraat**, **Rijvissechestraat**, **Pieter van Reysschootlaan** en **Pieter Pauwel Rubenslaan** werden in de wijk zo vastgelegd om enkele woonclusters en een school te ontsluiten. Ook het **jaagpad langsheen de Schelde** tussen E40 en **Adolph della Faillelaan** werd geselecteerd als lokale route ter ontsluiting van het bedrijventerrein.



Figuur 6: Stadsregionaal fietsnetwerk

2.1.3 Netwerk Collectief vervoer

2.1.3.1 De Lijn

De belangrijkste verbindingen voor het busverkeer gaan via de N60 over de ovonde en zo verder via de Tramstraat/Adolphe della Faillelaan richting Merelbeke of Heerweg-Zuid richting Klosse of Zevergem.

Via Tramstraat/Heerweg-Zuid:

- lijn 44 Gent-Zuid - Nazareth – Oudenaarde
- lijn 70 Gent-Zwijnaarde
- lijn 71 Oostakker – Gent - Nazareth

Via Adolphe della Faillelaan Gent – Merelbeke:

- lijn 45 GSP - Gavere – Zottegem
- lijn 47 GSP – Gavere – Oudenaarde
- lijn 49 GSP – Herzele – Geraardsbergen
- lijn 72 Oostakker – Gent – Merelbeke Molenhoek

Verder is er nog bus 70 die een lus rijdt langs Klossebos en via de Krekelstraat verder gaat naar Heerweg-Zuid. In het huidige ontwerp van het nieuwe vervoersplan van De Lijn is er beslist om niet meer langs de Krekelstraat en Klossebos te rijden.

Aan station **Gent-Sint-Pieters** komen verschillende buslijnen samen en dit is dan ook een belangrijke overstaphalte.

Tram 2 rijdt via de Zwijnaardsesteenweg – Heerweg-Noord en zijn eindhalte ligt aan de bibliotheek van Zwijnaarde ter hoogte van Ter Linden.



Figuur 7: Huidige netplan De Lijn

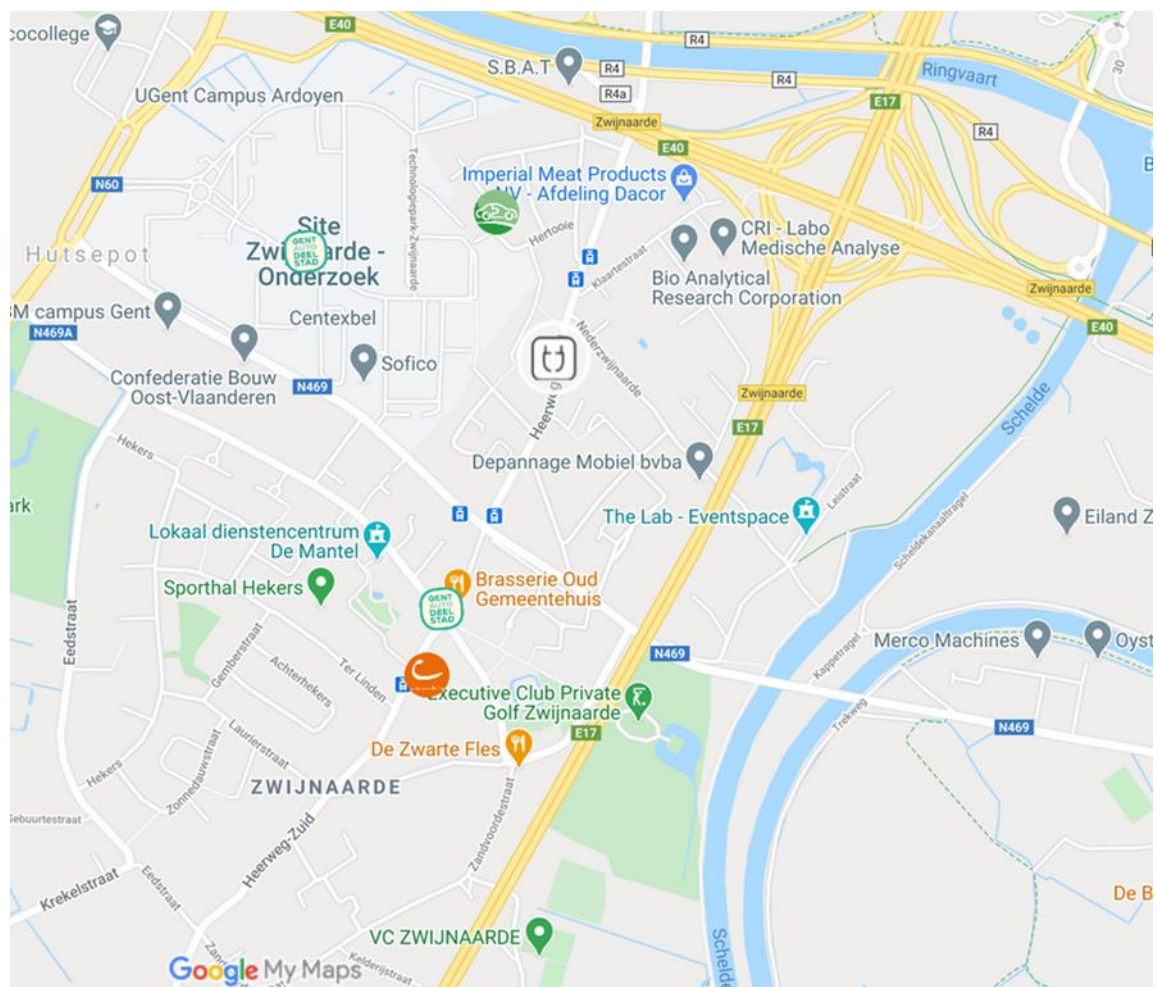
2.1.3.2 Autodeellocaties

Autodelen is maar beperkt aanwezig in Zwijnaarde.

Cambio, Dégage, Batt mobility en Partago zijn vertegenwoordigd in de omgeving van het dorpscentrum. Ook op het Technologiepark zijn er autodeelplaatsen aanwezig. Ongeveer de helft van de deelwagens zijn elektrisch.

Dégage werkt met particuliere voertuigen binnen lokale autodeelgroepen.

Er is dus nog potentieel om uit te breiden gezien het momenteel beperkt aanbod, maar autodeelorganisaties breiden enkel uit indien er voldoende vraag is. Er moeten dus m.a.w. al voldoende bewoners of werknemers zijn die nood hebben aan een autodeelsysteem in hun omgeving.



Figuur 8: Locaties autodeelplaatsen Zwijnaarde

2.1.3.3 Publieke laadinfrastructuur

Stad Gent zorgt i.s.m. Fluvijs tegen eind 2020 voor minstens 162 publieke laadpalen. Momenteel zijn er 2 publieke laadpalen, namelijk in de Heerweg-Noord en de Hutsepotstraat.

In 2020 komt er nog een publieke laadpaal in de Joachim Schayckstraat en op de P&R Hekers worden in 2022 publieke laadpalen voorzien.

2.1.4 Netwerk gemotoriseerd verkeer

2.1.4.1 Weghiërarchie

Het projectgebied wordt in het noorden begrensd door de R4, die als **primaire weg type II** gecategoriseerd staat. Deze weg heeft als hoofdfunctie het verkeer te verzamelen op Vlaams niveau. Als nevenfunctie moet deze ook het verkeer verbinden op Vlaams niveau.

In het noordwesten wordt het projectgebied begrensd door de N43 die als **secundaire weg type III** gecategoriseerd wordt. De hoofdfunctie van deze wegen is het verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De toegangsfunctie is echter dermate bepalend dat de verkeersfunctie van de weg niet kan gerealiseerd worden zonder de leefbaarheid in het gedrang te brengen. De weg zal als drager van belangrijke fiets- en openbaar-vervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal uitgebouwd worden.

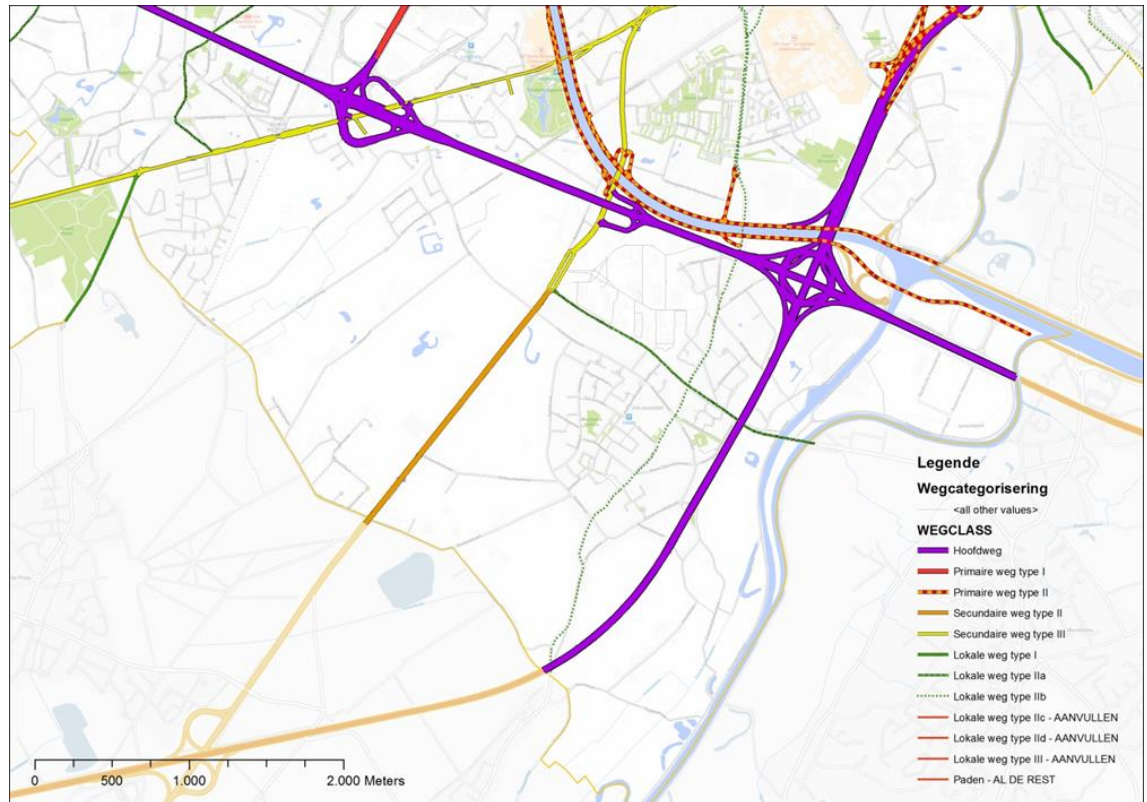
Middenin het projectgebied werd de N60 vanaf de Tramstraat naar het noorden ook als **secundaire weg type III** gecategoriseerd, terwijl deze ten zuiden van de Tramstraat als **secundaire weg type II** werd gecategoriseerd. De hoofdfunctie van secundaire wegen type II is het verzamelen op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie.

De as Tramstraat - Adolphe della Faillelaan werd gecategoriseerd als **lokale weg type IIa**. Een lokale weg II heeft als hoofdfunctie het verzamelen en/of ontsluiten op lokaal niveau. Slechts in tweede instantie is er de verbindende functie. Op niveau van de stad(sregio) Gent betekent dit dat een lokale weg IIa zorgt voor de ontsluiting van een bepaald stadsdeel (of van meerdere stadsdelen). Aanvullend heeft ze een verbindende functie tussen de verschillende stadsdelen. Door de omvang van de verschillende stadsdelen zorgen beide functies er voor dat lokale wegen IIa een duidelijk structurerende functie hebben op niveau van het stadsdeel en zelfs op stads (regionaal) niveau. De nadruk bij deze categorie ligt bij het structurerende belang ervan voor de netwerken van alle modi op stadsdeelniveau. Concreet betekent dit dat deze categorie niet exclusief bedoeld is voor gemotoriseerd verkeer, maar dat de geselecteerde wegsegmenten ook stamlijnen van openbaar vervoer kunnen opnemen, waarbij ook de ongehinderde doorstroming van het openbaar vervoer centraal staat en best uitgerust worden met volwaardige fietspaden.

De as Heerweg-Zuid – Heerweg-Noord – Zwijnaardsesteenweg werd gecategoriseerd als **lokale weg type IIb**. De hoofdfunctie is het verbinden en/of verzamelen van openbaar vervoer en fietsers op stadsregionaal niveau en als nevenfunctie het verzamelen van gemotoriseerd verkeer op wijkniveau.

Verdere verfijningen in de wegcategorisering dienen te gebeuren binnen deze studie. Mogelijke categorieën zijn:

- Lokale wegen type IIc. Deze wegen verzamelen het verkeer op het niveau van de wijk richting wegen met een hogere orde. Ze hebben een zekere verkeersfunctie.
- Lokale wegen type IId. Deze wegen sluiten sterk aan bij de woonstraten, maar zijn te belangrijk voor het verkeer om een volwaardige inrichting als woonstraat mogelijk te maken.
- Lokale wegen type III. Dit zijn woonstraten of erftoegangswegen die voornamelijk een verblijfsfunctie hebben.



Figuur 9: Wegcategorieën Zwijnaarde (Mobiliteitsplan 2015)

2.1.4.2 Verkeerslichten

Onderstaande verkeerslichten zijn gelegen binnen de perimeter:

- > Grote Steenweg Noord – N60 x Bollebergen x Technologiepark
 - Wederkerende klachten:
 - ✗ Geen
 - Eigen bevindingen:
 - ✗ Capaciteit van dit kruispunt wordt bepaald door de vormgeving van de ovonde, niet door de verkeerslichten. In de verkeerslichten zelf zijn geen optimalisaties mogelijk om meer verkeer te kunnen verwerken.
- > N60 x Hutsepotstraat x Rijvisschestraat x Tramstraat
 - Wederkerende klachten:
 - ✗ Te weinig groen voor zijtakken Hutsepotstraat -Rijvisschestraat
 - Eigen bevindingen:
 - ✗ Structurele files aanwezig, voornamelijk gelinkt aan de capaciteit van de ovonde, niet aan de verkeerslichten.
- > Tramstraat x Della Faillelaan x Heirweg-Noord
 - Wederkerende klachten:
 - ✗ Veel klachten na nieuwe invoering geweest, sinds wijzigingen door AWW in maart 2018 geen wederkerende klachten.

- Eigen bevindingen:
 - × /
- > Klaartestraat x Heerweg-Noord
 - Wederkerende klachten:
 - × Fileterugslag tot op R4 (vnl. ochtendspits), wordt bekeken met AWW.
 - Eigen bevindingen:
 - × Links afslaand verkeer van noord naar Klaartestraat kennen weinig hiaten, bovendien wordt dikwijls net verlengd voor de rijrichting van zuid naar noord i.s.m. tram (vermoedelijk regelmatig foutief door foute detectie tram).
 - × Capaciteit van dit kruispunt zou beter moeten kunnen.

Aan de rand van de perimeter zijn onderstaande verkeerslichten gelegen:

- > Kortrijksesteenweg x Derbystraat x op- en afrit R4
 - Wederkerende klachten:
 - × geen
 - Eigen bevindingen:
 - × /
- > Kortrijksesteenweg x Bovenhove
 - Wederkerende klachten:
 - × geen
 - Eigen bevindingen:
 - × /
- > N60 – Grote Steenweg x Krekelstraat – Klossestraat
 - Wederkerende klachten:
 - × geen
 - Eigen bevindingen:
 - × /



Figuur 10: Stedelijke verkeerslichten



Figuur 11: Gewestelijke verkeerslichten

2.1.4.3 Snelheidsbeleid

De huidige dorpskern van Zwijnaarde is **zone 30**, in de bebouwde kom is de maximaal toegelaten snelheid 50 km/u. In de toekomst wordt er zone 30 ingevoerd in de woonstraten ten noorden van de Tramstraat/A. della Faillelaan en in Heerweg-Noord en zone 50 in de woonstraten ten zuiden van de dorpskern. Het regime in Maaltemeers en de woonstraten nabij de Klossestraat zijn recent (augustus 2020) gewijzigd naar zone 30.

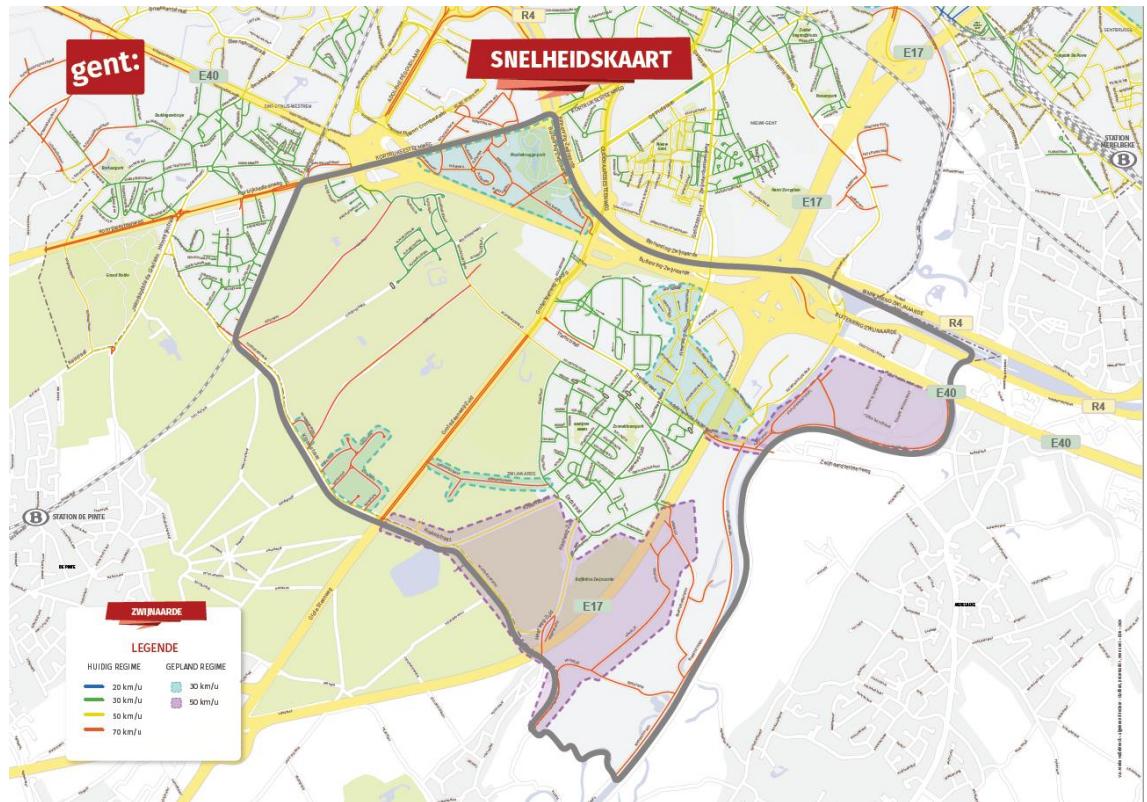
Op onderstaande kaarten wordt eerst het snelheidsbeeld weergegeven aan de hand van TomTom-data van 2019. De freeflow snelheid kan gemiddeld 5km/u afwijken t.o.v. de effectieve gereden snelheden. Op de kaarten daarna wordt de huidige versus de toekomstige zone 30 weergegeven.



Figuur 12: Snelheidsbeeld a.d.h.v. TomTom data



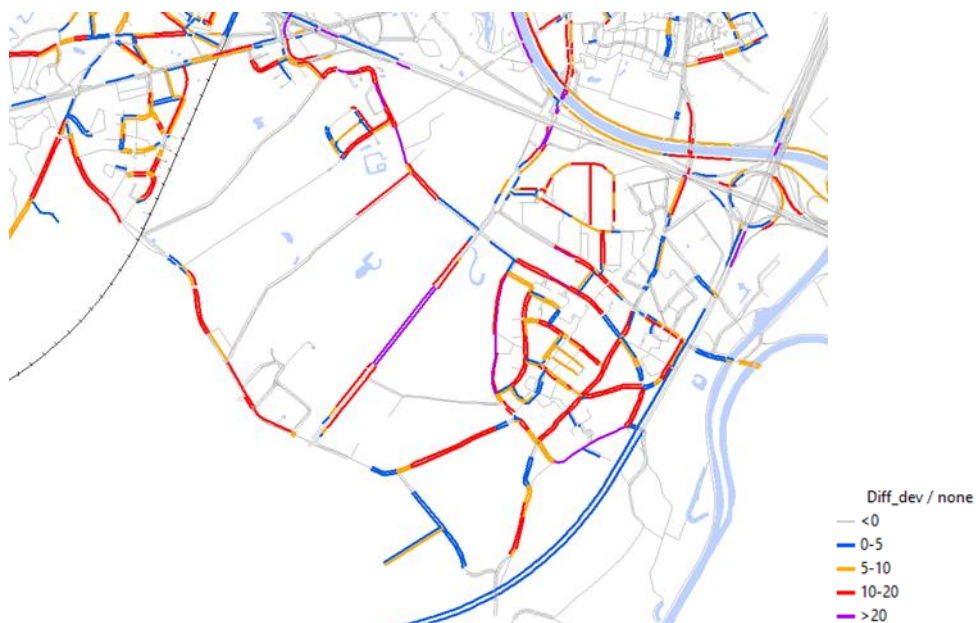
Figuur 13: Huidige snelheidsregimes (geel = 50km/u en groen = 30km/u)



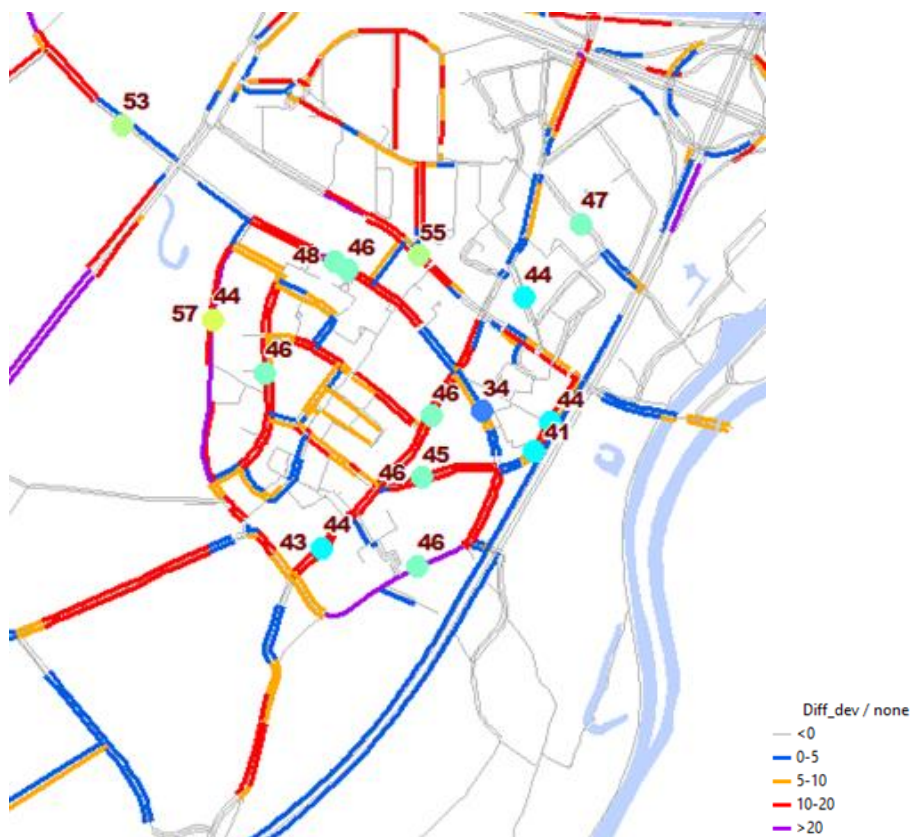
Figuur 14: Toekomstige snelheidsregimes (in voorbereiding)

Wanneer een vergelijking gemaakt wordt tussen de TomTom freeflow snelheden en het snelheidsregime, stellen we vast **dat er in veel straten in Zwijnaarde te snel gereden wordt** met onder andere:

- As P.-P. Rubenslaan/Rijvisschestraat
- As Tramstraat/A. della Faillelaan
- Hutsepotstraat
- Klossestraat
- Krekelstraat
- As Heerweg-Zuid/Heerweg-Noord
- Zandvoordestraat
- Remi Vlerickstraat
- Bepaalde delen van de wijk rondom Hekers



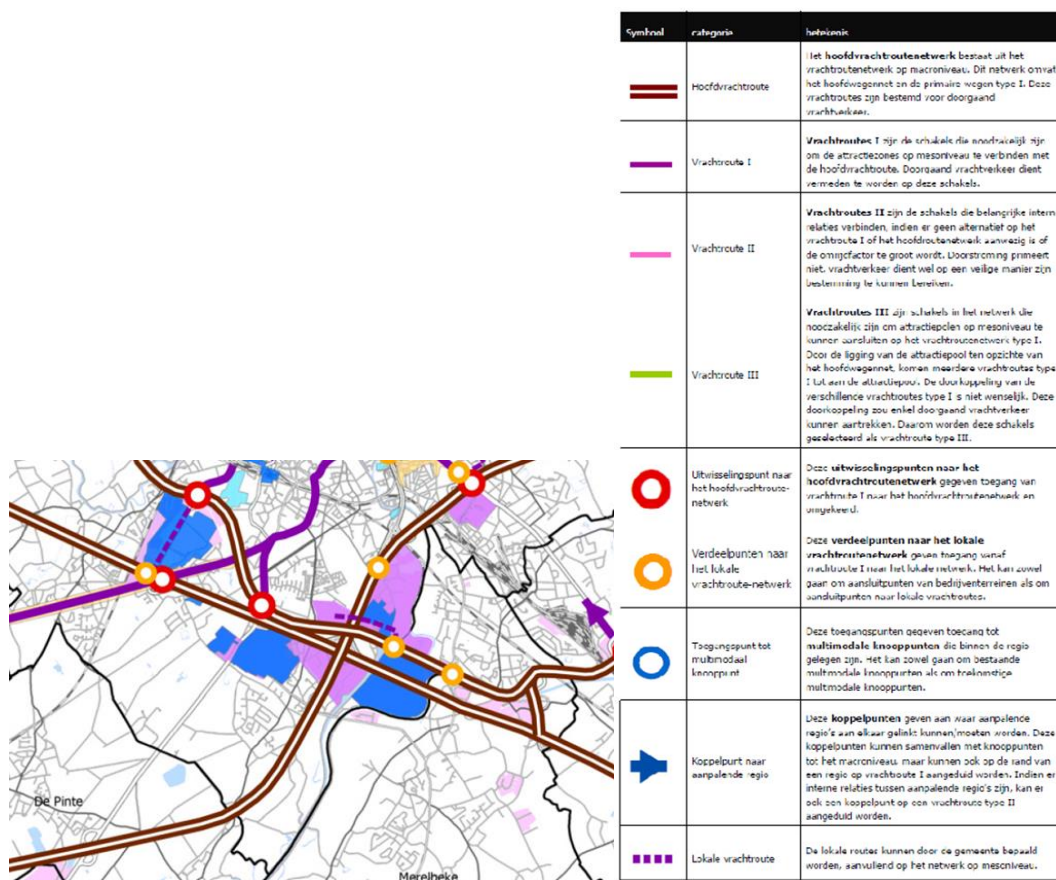
Figuur 15: Verschil TomTom freeflow snelheid - snelheidslimiet



Figuur 16: Verschil TomTom freeflow snelheid - snelheidslimiet, aangevuld met data van Snelheidsinformatieborden

2.1.4.4 Vrachtroutenetwerk

In het Mobiliteitsplan Gent 2015 werd het vrachtroutenetwerk voor de stad bepaald.



Figuur 17: Vrachtroutenetwerk (Mobiliteitsplan 2015)

De snelwegen zijn geselecteerd als **hoofdvrachtroutes**. Ter hoogte van Zwijnaarde manifesteert zicht dat op de snelwegen **E40, E17 en R4**.

N43 werd in zijn geheel (in de omgeving van de projectzone) geselecteerd als vrachtroute I. **N60** werd geselecteerd als **vrachtroute I** tussen R4 en N43 (de Sterre). Er zijn uitwisselingen tussen vrachtroutes I en hoofdvrachtroutes voorzien aan N60 met R4 en aan N43 met E40. Merk op dat N60 tussen R4 en E17 (knooppunt De Pinte) niet geselecteerd werd als vrachtroute.

De uitwisselingen tussen de hoofdvrachtroutes en de **lokale vrachtroutes** of bestemmingen (industrieparken) zijn er ter hoogte van N43/B402, Ottergemsesteenweg met R4 en Hundelgemsesteenweg met R4 (in Merelbeke). Merk op dat de afritten van R4 aan Zwijnaardsesteenweg niet opgenomen zijn als uitwisselpunt en dat de **Zwijnaardsesteenweg** ook **niet geselecteerd** is als (lokale) vrachtroute. Ontsluiting van de industrieparken in Zwijnaarde dient (op termijn) te gebeuren via het uitwisselpunt op Ottergemsesteenweg. Om dit naar de praktijk om te zetten dient nog bijkomende weginfrastructuur vanaf dit knooppunt naar de industrieparken gerealiseerd te worden.

2.1.4.5 Charter werftransport

De Stad Gent ondertekende in augustus 2018 samen met enkele belangrijke partners een **Charter Werftransport** (<https://stad.gent/mobiliteit-openbare-werken/charter-werftransport>). Met dit Charter streven ze samen naar veilige schoolroutes en een maximaal bereikbare, leefbare en veilige omgeving, ook wanneer er bouw- en wegenwerken zijn.

In schoolomgevingen én op belangrijke schoolfietsroutes worden werftransporten maximaal vermeden tijdens de begin- en einduren van de scholen. 's Ochtends is dit tussen 7.30 en 8.30 uur, in de namiddag tussen 15.30 en 16.30 uur (11.30 en 12.30 uur op woensdag).

Bij dat charter hoort zowel een **interpretatieve nota** als een **verduidelijkende kaart** van het volledige grondgebied van Gent.

Op de kaart zijn alle lagere en middelbare **scholen** aangeduid met een **gele ster**. Om de schoolomgeving af te bakenen is voor de opmaak van de kaart vertrokken van een vaste perimeter en is die per school verfijnd naar concrete straten en logische schoolroutes en belangrijke fietsassen. **De straten in de buurt van de school en de belangrijke fietsverbindingen staan in het rood op de kaart en zijn absoluut te vermijden tijdens het begin en einde van de schooldag.**

Het werftransport maakt zoveel mogelijk gebruik van het hoger wegennet en van transport over water. De wegcategorisering is gebruikt als vertrekpunt voor de kaart van het Charter Werftransport. De meest **aangewezen routes voor zwaar vervoer zijn in het groen aangeduid**. Om het netwerk nog verder te verfijnen zijn daar **(minder aangewezen) gele assen** aan toegevoegd. Die gele routes zijn minder geschikt dan groene assen, maar wel nuttig in het onderscheid met de 'witte' straten van een lagere categorie.

Witte routes hebben geen specifiek label gekregen. Zij bevinden zich enerzijds niet in een schoolomgeving of op een belangrijke fietsas, maar zijn anderzijds ook niet aangewezen voor zwaar vervoer dat er geen bestemming heeft.

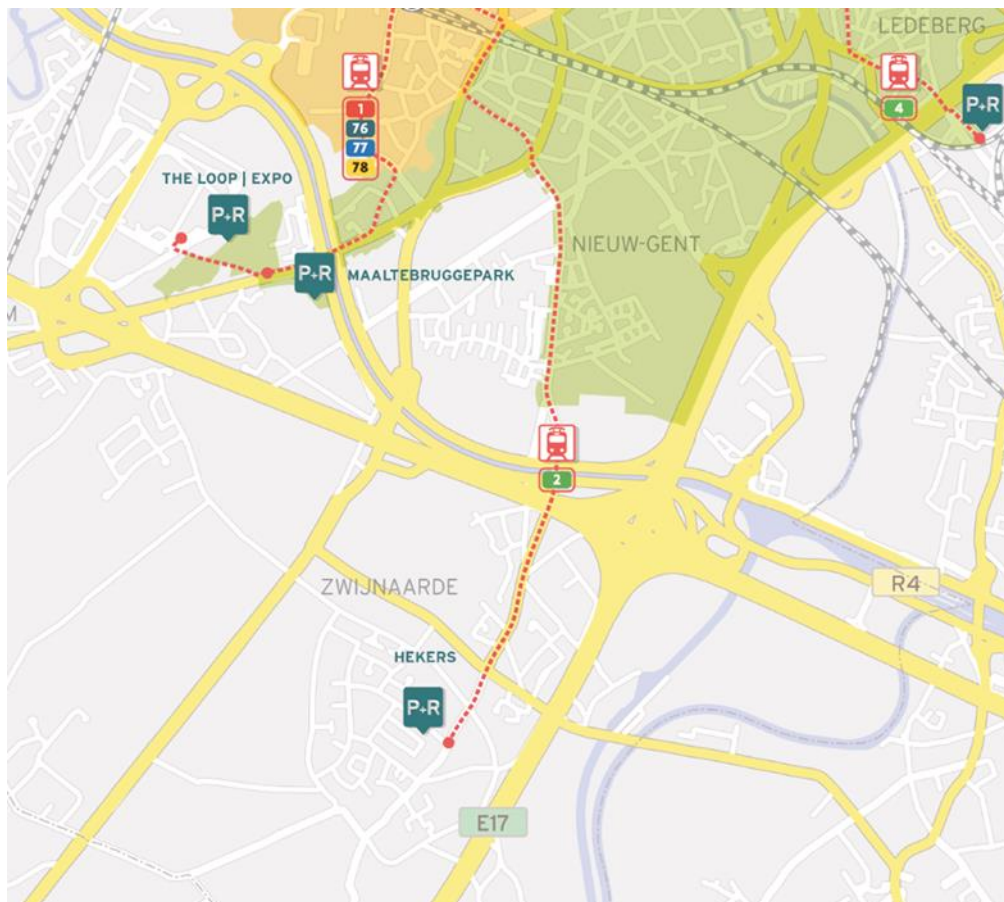
IPR is het aanspreekpunt van de Stad dat samen met de aannemers zoekt naar alternatieve routes voor werftransport, waarbij schoolomgevingen en voor zover mogelijk ook fietsstraten, schoolfietsroutes en routes met veel kwetsbare weggebruikers vermeden worden.



Figuur 18: Kaart Charter werftransport met aangewezen en minder aangewezen routes voor werftransport

2.1.4.6 Parkeerregimes, parkings, P+R

Er geldt geen parkeerregime in het grootste deel van Zwijnaarde. In de Dorpsstraat en A. della Faillelaan (ter hoogte van Heerweg-Zuid) zijn er wel kleine blauwe zone parkeerplaatsen voorzien. Mensen die op Bollebergen wonen, kunnen een bewonersvergunning aanvragen om op de voorbehouden bewonersplaatsen daar te parkeren. Aan de sporthal Hekers is er een P+R met een capaciteit van 64 parkeerplaatsen. Aan het Maaltebruggepark ligt een tweede P+R die plaats biedt aan 40 voertuigen.



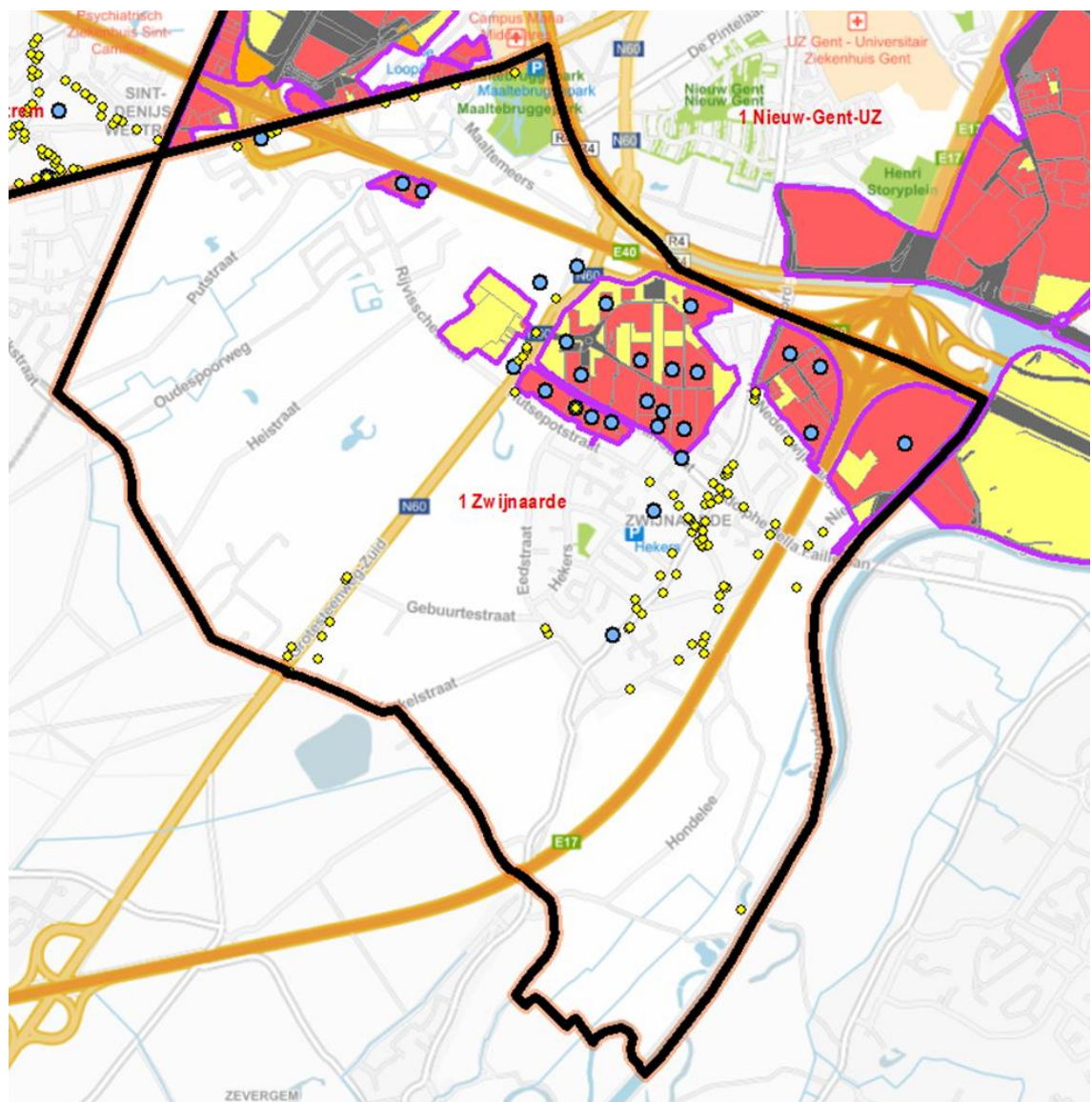
Figuur 19: Parkeerregimes, Parkeergebouwen en P+R terreinen

2.1.5 Aanwezige functies/Traffic Builders

2.1.5.1 Bedrijventerreinen en handelszaken

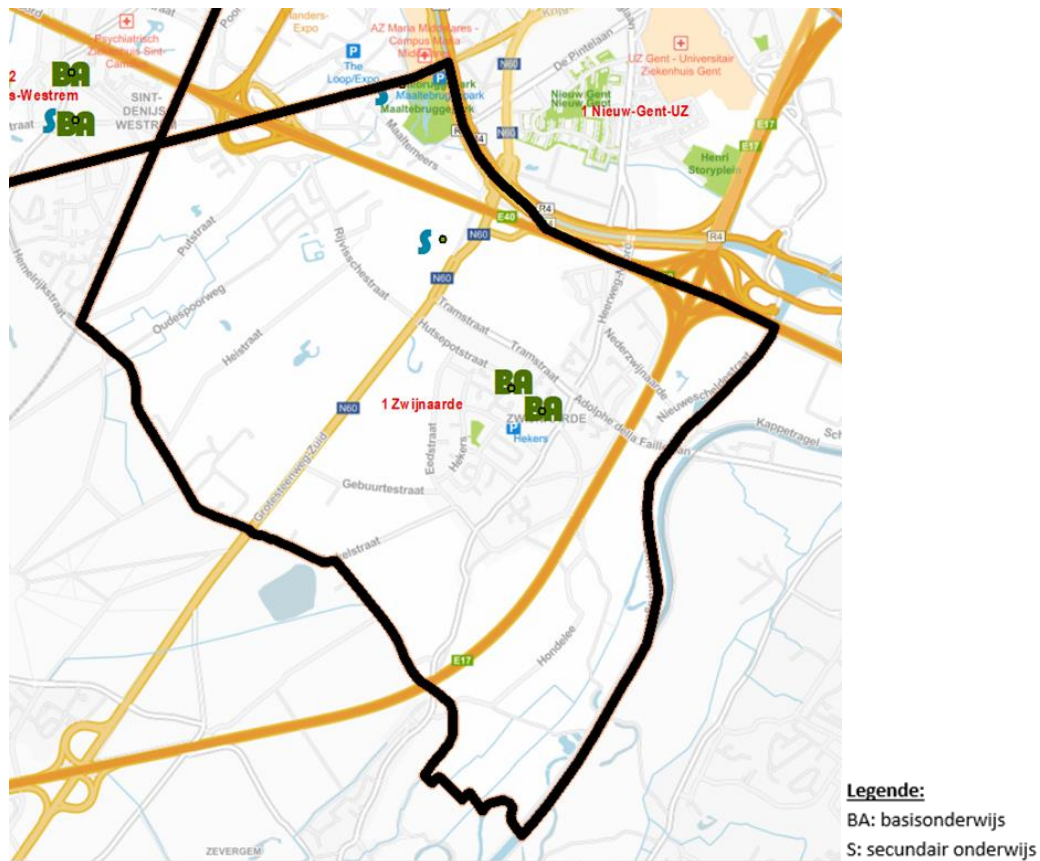
De handelszaken liggen voornamelijk geconcentreerd in de dorpskern; rond de eindhalte van tramlijn 2 en langs de N60 (ter hoogte van kruispunt Rijvisschestraat en Klossestraat).

In het wijkmobiliteitsplan zijn volgende industrieparken gelegen: Zwijnaarde V (Technologiepark Ardoyen), Zwijnaarde IV (Tramstraat), Zwijnaarde III (Klaartestraat), Zwijnaarde II (Alinso-site) en de IPES-site (bedrijvencluster in oksel E40 (ESKO, Alpro, Colmar...)). Zwijnaarde I (Eiland Zwijnaarde) zit ook in de zone maar is volop in ontwikkeling.



Figuur 20: Kaart met handelspanden (gele bollen), onderwijsinstellingen (blauwe bollen) en percelen met (voormalige) bedrijfsactiviteit (rode vlakken)

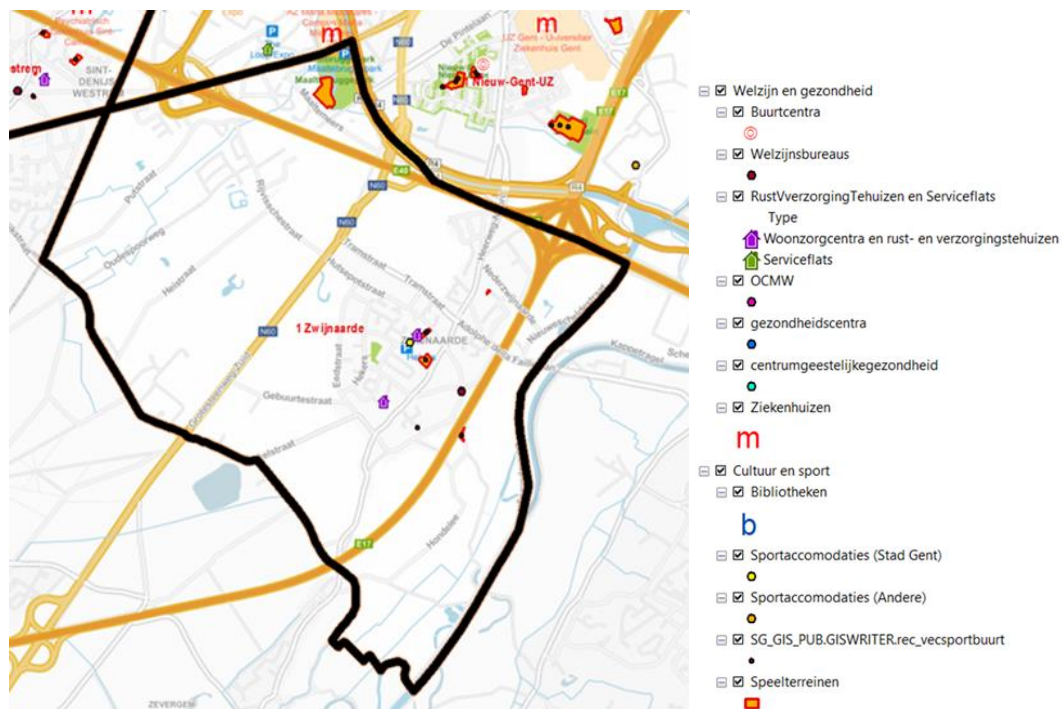
Het aantal werknemers in de projectzone zal echter nog fors uitbreiden de komende jaren. Op onderstaande kaart uit het mobiliteitsonderzoek van de zuidelijke mozaïek, uitgevoerd door Sweco, is het huidig en toekomstig aantal werknemers voorgesteld.



Figuur 22: Overzicht scholen

2.1.5.3 Stedelijke infrastructuur

De stedelijke infrastructuur, speel/sportterreinen en de woonzorgcentra zijn geconcentreerd rond Hekers. De bibliotheek ligt aan de eindhalte van tramlijn 2. Het dienstencentrum bevindt zich inmiddels in de gebouwen van het LDC aan de Hutsepotstraat. In de nabijheid van het wijkmobiliteitsplan (binnen de R4) ligt ziekenhuis UZ Gent en (aan de andere zijde van de Kortrijksesteenweg) AZ Maria Middelaers.



Figuur 23: Overzicht stedelijke infrastructuur

2.1.6 Ruimtelijke visies en studies

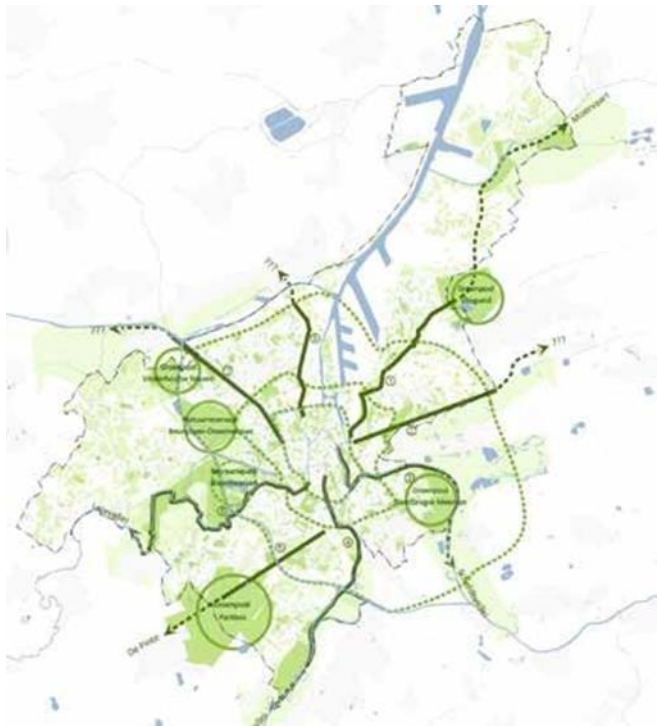
2.1.6.1 Ruimte voor Gent

Goedgekeurd door GR in 2018

De Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent is een document/product dat voor een bepaalde beleidsperiode en een bepaalde ruimte, de ruimtelijke visie beschrijft. Daarbij presenteert ze een conceptueel kader en de methodiek, concrete uitwerkingen, maatregelen en instrumenten om de gewenste ruimtelijke ontwikkeling te verwezenlijken. Enkele krachtlijnen of concepten die betrekking hebben op het doelgebied van dit wijkmobiliteitsplan worden hieronder opgesomd.

Complementair aan het fietsnetwerk bouwt het openbaarvervoernet zich ook op vanuit het hinterland naar de kern. In eerste instantie wordt dit openbaarvervoernetwerk gedragen door een groeistedelijk (tram) netwerk dat zich radiaal uitstrekt vertrekkend vanuit Oostakker, Destelbergen (knooppunt R4-E17), Melle, Zwijnaarde, De Pinte, Drongen, Mariakerke, Evergem en Meulestede naar het centrum van Gent. Deze radiale structuur verbindt een binnenstedelijke tangentiële lijn met knooppunten op de R4. Door de invoering van deze hoogwaardige assen verheft dit enkele steenwegen tot **dragers van openbaar vervoer**. Dit is zeker het geval voor o.a. **Kortrijksesteenweg**. Het prioritair inzetten op openbaar vervoer gaat simultaan met het ondergeschikt maken van deze assen voor ander gemotoriseerd verkeer. De snelheid waarmee reizigers in deze segmenten worden verplaatst, is een sleutelkwestie. Ze zullen hun auto pas aan de kant laten, als ze deze segmenten snel, accuraat en comfortabel kunnen gebruiken. De haltes, die hier op grotere afstand van elkaar liggen, bieden kansen voor hogere densiteit, meervoudig ruimtegebruik en een grote mate aan verwevenheid van functies. Deze openbaarvervoerasen zijn bijgevolg kralensnoeren van plaatsen met de ambitie van microcentraliteit.

Ook de ligging van groenklimaatassen in de wijk is relevant voor de opmaak van een wijkmobiliteitsplan. Behalve hun rol die ze moeten opnemen als een belangrijke schakel in het fietsnetwerk hebben ze ook de ambities naar klimaatrobustheid, landschappelijke beleving, ontmoetingsruimte, ... Realiseren van deze ambities vraagt vaak ruimte of stelt voorwaarden aan de rol binnen het verkeerssysteem. Hun ligging en ambities kunnen dan ook invloed hebben op de keuzes die dienen gemaakt te worden in het wijkmobiliteitsplan. De groenklimaatassen die in aanraking komen met de zone van dit wijkmobiliteitsplan zijn Groenklimaatas (GKA) 4 en GKA5, die respectievelijk langs de Schelde en langs de oude spoorwegbedding gelegen zijn.

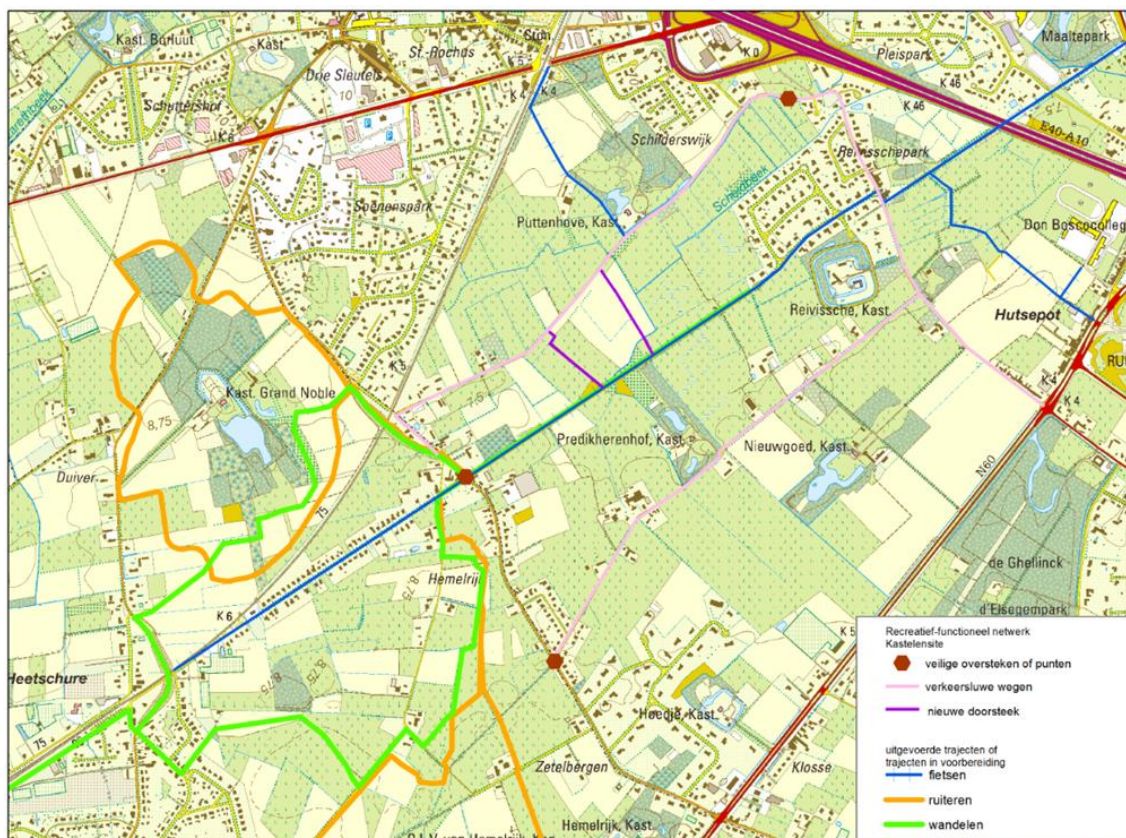


Figuur 24: Overzicht groenklimateassen

2.1.6.2 Parkbos

Een van de stedelijke groenpolen in ontwikkeling, het Parkbos, omvat ook een deel van het projectgebied van het Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde. Het Parkbos is volop in ontwikkeling en strekt zich verder uit buiten Gents grondgebied, tot in Sint-Martens-Latem en De Pinte. Daar zijn al wandelroutes gerealiseerd, en het is ook de ambitie om kwalitatieve wandelroutes uit te bouwen in de groene omgeving die zich tussen de Kortrijksesteenweg, de E40, de N60 en de Klossestraat bevindt. Om dat mogelijk te maken, dringen zich ook duidelijke keuzes op voor de belangrijkste verbindingswegen in dit deelgebied, de Putstraat, Heiveldstraat en Rijnvisschestraat.

In 2017 gebeurde binnen het kader van het Parkbos, en getrokken door VLM, al een oefening met verschillende belanghebbenden over trage wegen in Rijnvissche. Het resultaat was de consensuskaart hieronder (*workshop 20 april 2017*). Het is daarbij een belangrijke vraag om de Putstraat, Heistraat en Rijnvisschestraat verkeersluw te maken, zodat ze volwaardig deel kunnen zijn van een wandellus.



Figuur 25: Consensuskaart recreatief-functioneel netwerk Kastelensite

2.1.6.3 Ruimtelijke Knooppunten

Dit zijn de plekken van interactie en uitwisseling tussen de verschillende ruimtelijke netwerken. Het zijn interessante plekken in de stad met talrijke, vaak onderbenutte potenties, zowel ruimtelijk als functioneel:

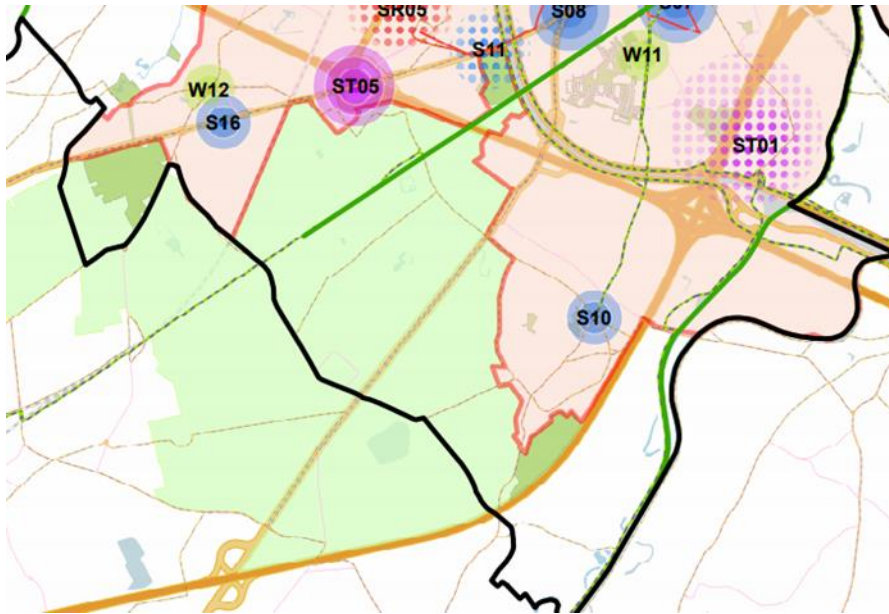
- het zijn ontmoetingsplekken die bijdragen tot sociale cohesie en menselijk contact;
- het zijn herkenningspunten die de leesbaarheid van de stad verhogen;
- het zijn plekken waar mensen een aantal (economische, culturele, recreatieve, sociale, zorg gerelateerde, onderwijs-, ...) functies en voorzieningen geclusterd vinden die bijdragen tot het principe van nabijheid en tot de levensloopbestendigheid van de plek;
- het zijn goed bereikbare plekken die (de overslag naar) een duurzaam verplaatsingsgedrag ondersteunen.

Binnen en rondom het projectgebied zijn volgende ruimtelijke knooppunten aangeduid:

- **SE05: Stedelijke transferia E40-B402-N4.** Stedelijke transferia zijn stedelijke knooppunten met een (toekomstige) P+R waar de **overslag kan gemaakt worden van de hoofdwegen E40 / E17 en primaire weg R4 naar een duurzamer vervoer** (fiets en openbaar vervoer). Deze knooppunten worden opgeladen met economische functies (handel, kantoren, bedrijvigheid). Wonen is in deze knooppunten minder gewenst, gelet op de ligging nabij grote infrastructuurnetwerken. In de visie op de ontwikkeling van de Kortrijksesteenweg is dit knooppunt aangeduid

als ruimtelijk baken waar we kunnen verdichten. Het komt in het bijzonder in aanmerking voor niet-woonfuncties (kantoren, diensten en ondersteunende voorzieningen), op maat van de steenweg. Bovendien is dit knooppunt interessant voor de distributie van goederen en mensen door de ligging ten opzichte van het fiets-, auto- en openbaarvervoernetwerk.

- **SE10: stedelijke knooppunt Zwijnaarde.** Een stedelijk knooppunt is een plek met een sterk ontwikkeld mobiliteitsnetwerk (fietsroutes of meerdere tram- en buslijnen met hoogfrequente verbinding naar het centrum of concentrisch) en/of bovenlokale stedelijke voorzieningen (scholen, winkels, kantoren) aangevuld met wonen. Deze stedelijke knooppunten bedienen stadsdelen, eerder dan wijken. Gentenaars maken gebruik van deze plek, maar ook niet-Gentenaars komen er vanwege de functies die er zijn, of vanwege het aanwezige mobiliteitsnetwerk. Dit knooppunt heeft net als de andere knooppunten in de groeistad de potentie om microcentraliteit te creëren in de twintigste-eeuwse gordel. Uiteraard moeten, om voldoende voorzieningen toe te laten, er ook voldoende netwerken aanwezig zijn: de tram en meerdere buslijnen zijn daarbij belangrijk, alsook een vlotte fietsroute naar het centrum en naar de groeistad. Momenteel voelen vooral Mariakerke en Zwijnaarde nog aan als wijkcentrum, maar deze hebben de potentie om te verdichten en meerdere functies op te nemen die eerder stedelijk van karakter zijn dan op wijkniveau, zoals een middelbare school, een grote sporthal, een woonzorgcentrum, een grote supermarkt, kantoren, ...
- **SE11: stedelijke knooppunt Maria Middelaars.** De plek aan de Kortrijksesteenweg ter hoogte van Maria Middelaars wordt aangeduid als **toekomstig knooppunt**. De netwerken zijn aanwezig (tram- en busverbindingen en hoofdfietsroutes langs de R4). Extra voorzieningen zijn mogelijk, enerzijds op de site van Maria Middelaars (waarin de keuzes binnen het masterplan gemaakt zijn), en anderzijds in de omgeving van het Maaltebruggecenter en aan de overzijde bij de Don Boscoschool en in het Maaltebruggepark (eventuele hotelfunctie) in het portaal van de groenpool.



Ruimte voor Gent - Knooppunten en Deelruimten

stadsregionaal, bestaand	stedelijk, bestaand op te laden	Binnenstad
stadsregionaal, bestaand op te laden	stedelijk, in opbouw	Kernstad
stadsregionaal, in opbouw	stedelijk, toekomst	Groeistad
stadsregionaal, toekomst	wijk, bestaand	
transferium, bestaand op te laden	wijk, bestaand op te laden	
transferium, toekomst	wijk, in opbouw	
stedelijk, bestaand	wijk, toekomst	

Figuur 26: Knooppunten Ruimte voor Gent

2.1.6.4 IPOD IV

Momenteel werkt de stad Gent aan IPOD IV: Integraal Plan Openbaar Domein deel 4. In dit document wordt gezocht naar een visie en concrete inrichtingsvoorwaarden voor kwalitatief groen en straatprofielen met een balans tussen verkeersfunctie, verblijfsfunctie, groenelementen, ...

Wanneer deze studie afgerond is, kan dit document de concrete acties mee sturen en vorm geven.

2.2 Actueel gebruik en knelpunten van de netwerken

2.2.1 Bestaande meldingen

Het Mobiliteitsbedrijf ontvangt op regelmatige basis klachten en suggesties over de verkeerssituatie in de wijken. Hieronder een overzicht van de straten die het meest voorgekomen zijn en hun belangrijkste relevantste thema's.

2.2.1.1 Meldingen Zwijnaarde

Zone 30 algemeen: Sinds het invoeren van zone 30 in Zwijnaarde heeft het Mobiliteitsbedrijf hier al veel meldingen over ontvangen. Een deel van de meldingen gaat over de gunstige invloed van de zone 30 maar de vraag of de handhaving ook kan volgen. Er zijn al controles geweest op de zone 30 maar de politie kan niet overal even intensief controleren. Binnen het Mobiliteitsbedrijf is er een werkoefening bezig om de poorten van de zone 30 overal in Gent herkenbaar te maken en op een gelijke manier uit te voeren. Binnen diezelfde oefening wordt ook bekeken welke snelheidsremmende maatregelen voorzien kunnen worden afhankelijk van het soort weg. Daar zullen de komende jaren stappen in gezet worden. Andere meldingen gaan dan eerder over het in vraag stellen van een zone 30.

Adolphe della Faillelaan: Kort nadat het kortparkeren is ingevoerd op de hoek van de Heerweg-Noord met de Adolphe della Faillelaan zijn daar een aantal burgervragen over geweest. Er is een aanpassing geweest aan de duur van het kortparkeren.

Bollebergen: Een tijd terug is Bollebergen heraangelegd met minder ruimte voor parkeren. Het aantal bewonersplaatsen is wel hetzelfde gebleven. De voorbije jaren zijn regelmatig meldingen geweest over de parkeervraag maar we blijven de situatie opvolgen. Naar aanleiding van de parkeertoren bekijken we het parkeerregime over heel Zwijnaarde.

Campusstraat: Het grootste deel van de meldingen gaat over het sluipverkeer dat via deze smalle woonstraat rijdt om dan via de Tramstraat naar de Technologiesite te gaan en de onveilige situaties die hiermee gepaard gaan.

Eedstraat: Meldingen over het niet respecteren van de zone 30 in de straat.

Grotesteenweg-Noord: Meldingen over de verkeerssituatie op de ovonde en de onveilige situaties voor fietsers.

Heerweg-Noord: De voorbije jaren zijn van de Heerweg-Noord heel veel meldingen binnengekomen. Die gaan voornamelijk over de verkeersveiligheid op de Heerweg-Noord, het sluipverkeer via de Isabella van Oostenrijkstraat en het onveilig kruisen van fietspaden met R4 en Coca-Cola.

Heerweg-Zuid: Ook de Heerweg-Zuid is een straat met veel meldingen de laatste jaren. Een problematiek die de voorbije jaren speelde, was die van het conflict fietsen en parkeren op het segment tussen de Zandvoordestraat en Zevergem. N.a.v. deze problematiek zijn er een aantal maatregelen genomen en wordt nog altijd actief gezocht naar tijdelijke oplossingen voor de staat van het wegdek/fietspad in afwachting van de definitieve heraanleg.

Hutsepotstraat: Meldingen over het ontbreken van fietsinfrastructuur en over de snelheid.

Industrieparken Zwijnaarde II & III: Meldingen over de grote intensiteiten op vlak van vrachtverkeer en de onveilige situaties die hiermee gepaard gaan zoals het conflict met

voetgangers en fietsers. Ook de snelheid in deze omliggende straten zijn ons al eerder doorgegeven. Voornamelijk klachten uit Nederzwijnaarde en de Nieuwescheldestraat hierover.

Isabella van Oostenrijkstraat: Heeft voor een stuk ook te maken met de problematiek van de industrieparken II & III maar omdat hier de hoek van de straat kan afgesneden worden, komen er hier nog meer meldingen van.

Klossestraat: Na het beveiligen van de 2 oversteken op de Klossestraat (Heistraat en Oudespoorweg) zijn veel klachten gekomen over de verkeerskussens. Regelmatig komen ook klachten over de overdreven snelheid in de Klossestraat.

Krekelstraat: Hier gaat het over de snelheid in de Krekelstraat en de onveilige gevoel dat hiermee gepaard gaat voor de fietsers. Ook de intensiteit van het verkeer wordt aangeklaagd.

Maaltemeers: Meldingen over de zone 30.

Pieter Pauwel Rubenslaan: Meldingen over het sluipverkeer, de snelheid in de straat en het parkeren.

Rijvisschestraat: De nummer 1 als het gaat over meldingen over verkeerssituaties in Zwijnaarde. Heel veel over het sluipverkeer dat op deze as zit maar daarmee gepaard ook de snelheid. Ook al langer een gemeld probleem is het parkeren ter hoogte van de N60.

Ter Linden: Het parkeren tussen de P+R en de Heerweg-Zuid heeft al tot veel vragen geleid. Daar is op een bepaald moment een aanpassing in geweest, maar nog altijd kunnen gebruikers van de tram tot vlak aan de halte parkeren.

2.2.1.2 Meldingen via open vragen Mobiliteitsonderzoek 2018

In oktober 2018 vond het laatste mobiliteitsonderzoek plaats. Naast het invullen van het verplaatsingsdagboek werd er ook gepolst naar meningen van Gentenaars. De respondenten kregen ook de mogelijkheid om hun meningen neer te schrijven in open vragen betreffende de mobiliteit in Gent.

Voor de wijk Zwijnaarde zijn hieronder de volgende bemerkingen meegegeven:

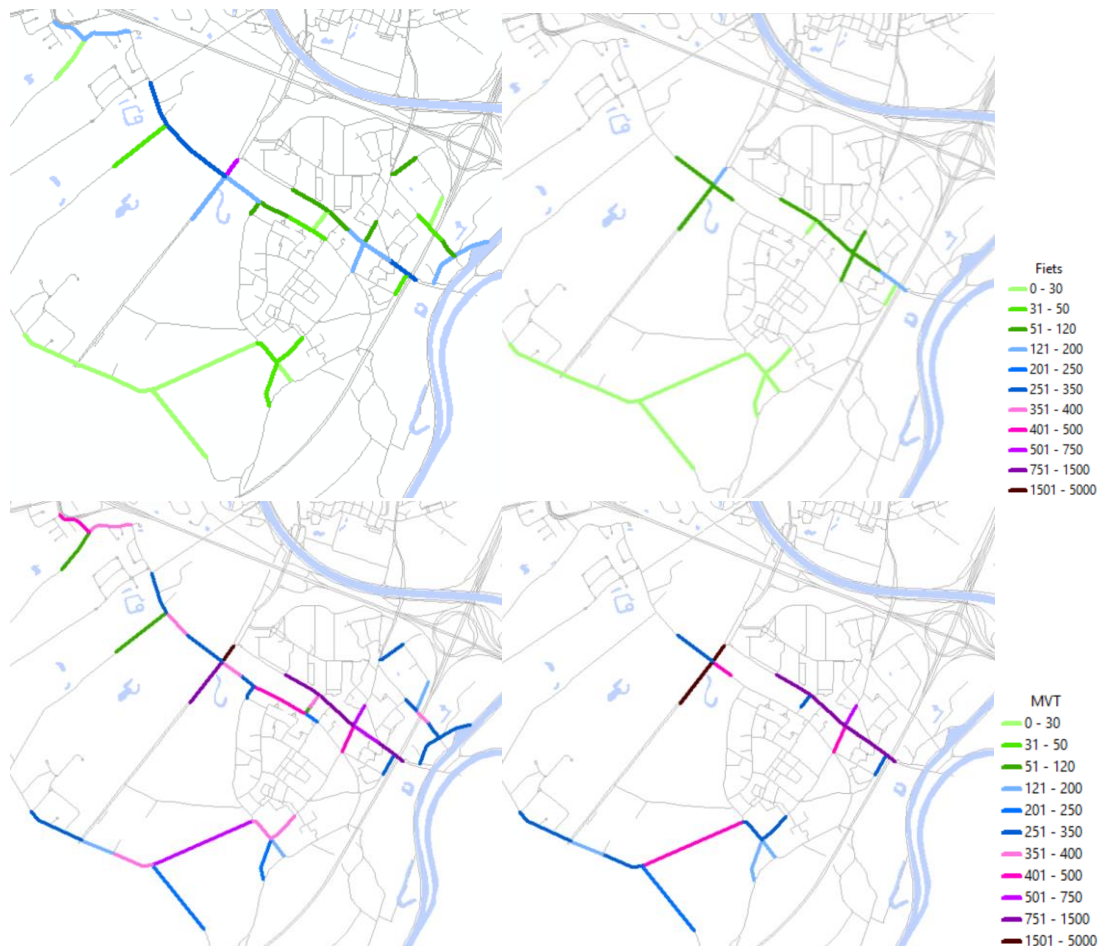
- Afwezigheid voetpaden, voetpaden in slechte staat
- Onveilige fietsinfrastructuur, onveilige fietsoversteken (aan op- en afritten R4 en N60), gebrek aan fietspaden
- Bussen/trams rijden niet voldoende laat en zijn te traag in vergelijking met alternatieven
- (Snel) sluipverkeer doorheen Zwijnaarde
- Aanpak ovonde nodig
- Veel zwaar verkeer in en rond Zwijnaarde met hinder, verbinding met R4 nodig
- Congestie op hogere wegennet (R4, N60...)

2.2.2 Bestaande verkeerstellingen

2.2.2.1 Kruispunttellingen

In het najaar van 2019 vonden op heel wat locaties in het projectgebied verkeerstellingen plaats. Er zijn daarnaast ook tellingen beschikbaar die in 2016 en/of 2017 plaatsvonden.

De tellingen kunnen gebruikt worden om hoeveelheden gemotoriseerd verkeer, vrachtverkeer en fietsers in te schatten op getelde kruispunten en straten. Concrete conclusies worden opgemaakt in het hoofdstuk 'output'.



Figuur 29: Overzicht verkeersintensiteiten op basis van kruispunttellingen periode 2016 t.e.m. 2019 (Fietsintensiteiten ochtendspits – linksboven; fietsintensiteiten avondspits – rechtsboven; gemotoriseerd verkeer ochtendspits – linksonder; gemotoriseerd verkeer avondspits – rechtsonder)

2.2.2.2 Telraam

Er is een proefproject met 'Telramen' opgezet in de wijken Dampoort en Oud-Gentbrugge. Daar kregen 20 bewoners een Telraam om achter hun raam te bevestigen, waarmee automatische verkeerstellingen werden gegenereerd. Het Mobiliteitsbedrijf is nog bezig met de opmaak van een evaluatie om te bekijken hoe betrouwbaar en bruikbaar deze data zijn.

In Zwijnaarde zijn er ook bewoners die op eigen initiatief een Telraam geïnstalleerd hebben. De data van deze telramen zijn te vinden via de website van Telraam: telraam.net.

2.2.3 Meldingen uit participatieproces

Voorzichtigheid is geboden bij de interpretatie van de gegevens uit het gevoerde participatietraject. Zo is er niet getoetst of de signalen voldoende representatief zijn voor de wijk. De kwantitatieve analyse kan dan ook enkel maar indicatief gelezen worden.

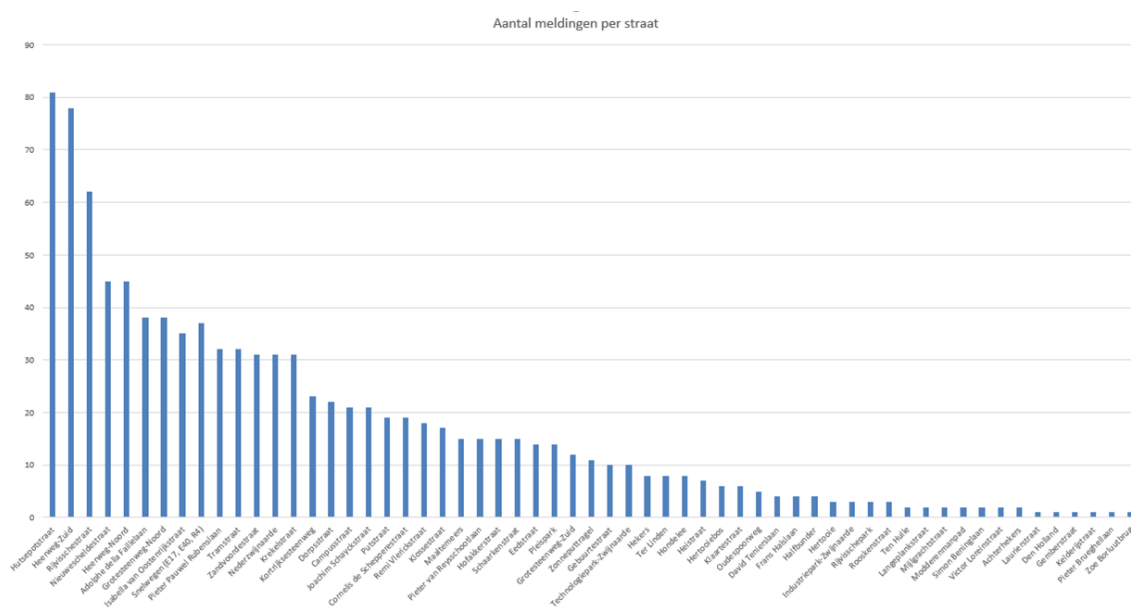
Naar aanleiding van de opmaak van het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde gebeurde een bevraging in de wijk. Deze bevraging gebeurde samen met dienst Beleidsparticipatie. Een wijkmarkt stond gepland zodat iedere bewoner ons kon bezoeken en zijn vragen mondeling kon stellen, maar deze is door de corona-maatregelen niet kunnen doorgaan.

Een alternatief traject is opgemaakt met een aantal themagerichte chatsessies en het publiceren van grote infokaarten in de bibliotheek waarbij ook schriftelijk vragen of meldingen konden doorgestuurd worden.

Men kon ook klachten en suggesties aanreiken via een digitaal participatieplatform, e-mail, telefoon of via aanplakborden in de wijken. Naar aanleiding van de corona-maatregelen werd de termijn daarvoor verlengd.

De resultaten van de bevraging zijn samengebracht in een afzonderlijk document. Vanuit dit document weten we beter welke problemen door de inwoners, ondernemers of gebruikers van de wijk ervaren worden en welke mogelijke verbeteringen zij zelf zien. Het is ook mogelijk om een kwantitatieve analyse van deze signalen op te maken.

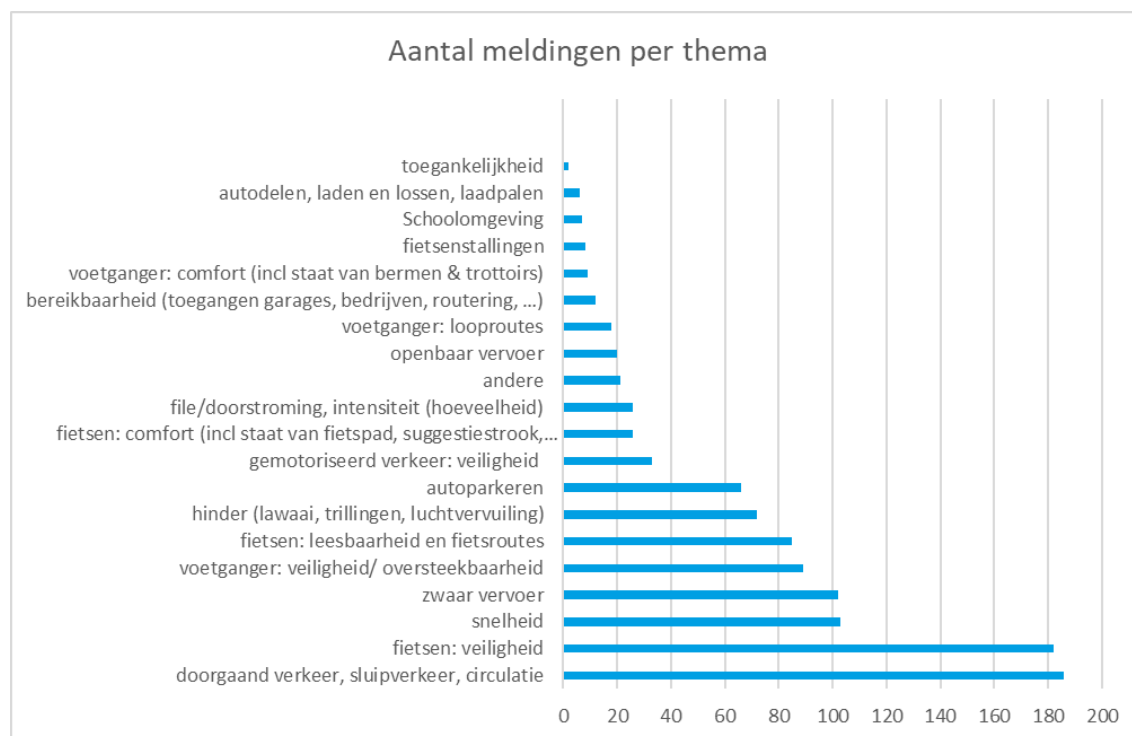
2.2.3.1 Meldingen per straat



2.2.3.2 Meldingen per thema

Veel mensen maken melding van onveilig en druk verkeer in hun (woon)straat. De aanwezigheid van de op- en afritten naar de R4 en de E40, industrieparken en twee grote secundaire scholen zorgt voor druk verkeer tijdens de ochtend- en avondspits en voor gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers.

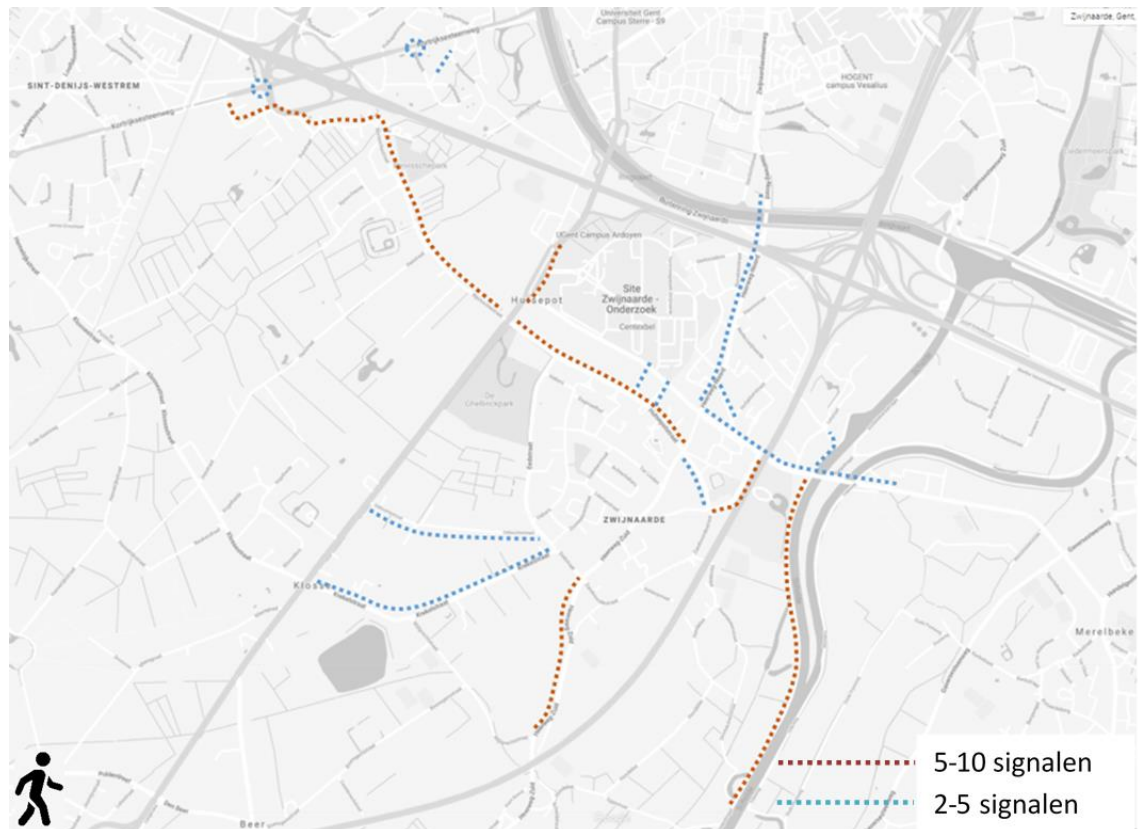
Sluipverkeer, onveilige situaties voor fietsers en onaangepaste snelheid vormen de 3 meest genoemde signalen. Deze signalen zijn vaak aan elkaar gelinkt: waar veel (snel) doorgaand verkeer is, ontstaan gevaarlijke situaties voor fietsers.



Figuur 28: Aantal meldingen per thema

2.2.4 Voetgangers

2.2.4.1 Overzicht signalen TE VOET



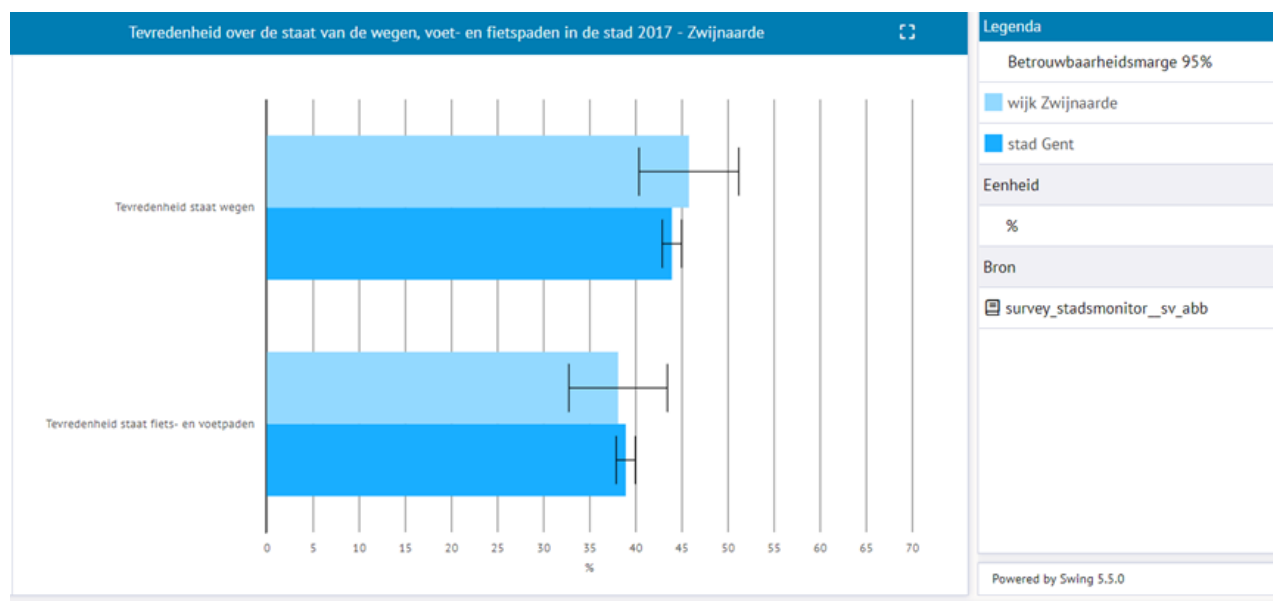
Figuur 29: signalen te voet

- > Totaal aantal signalen: 116 (waarvan 6 zonder straat) met nadruk op de thema's veiligheid, oversteekbaarheid, looproutes, comfort.
- > Top 3: Heerweg-Zuid, Hutsepotstraat, Joachim Schayckstraat (as Pieter Pauwel Rubenslaan, Pieter van Reysschootlaan, Putstraat, Rijvisschestraat haalt samen 18 signalen en hebben te maken met 1 problematiek)

In deze top 3 (inclusief de extra straten op de as Rijvisschestraat) is het grootste probleem het ontbreken van degelijke voetpaden gecombineerd met het (soms drukke) verkeer om zich veilig te voet te verplaatsen.

Op de kaart zijn niet de straten opgenomen waarover er maar 1 melding kwam.

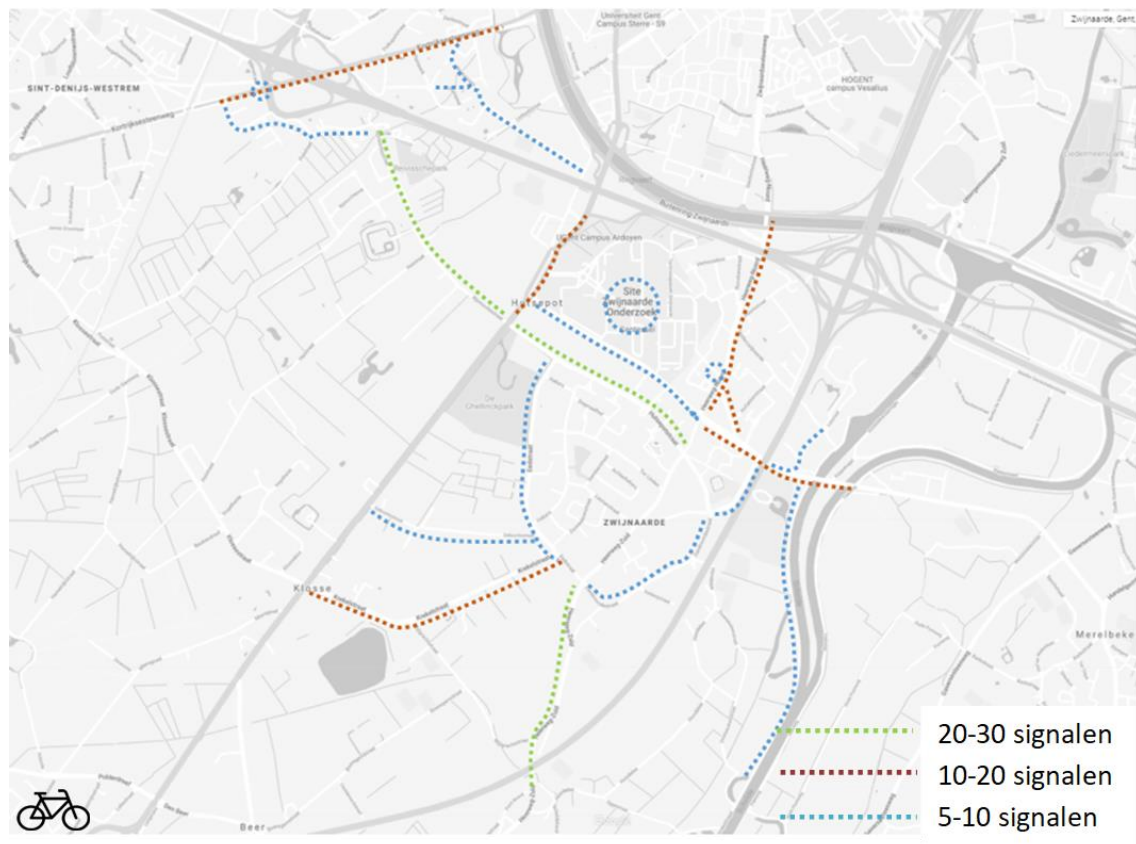
2.2.4.2 Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de buurt



Figuur 30 : Tevredenheid staat wegen, voet- en fietspaden (Stadsmonitor en wijkrapport Zwijnaarde)

2.2.5 Fietzers

2.2.5.1 Overzicht signalen FIETSEN



Figuur 31: Signalen fiets

- > Totaal aantal signalen: 293 (waarvan 7 zonder straat) met nadruk op de thema's veiligheid, comfort, fietsroutes, leesbaarheid.
- > Top 3: Hutsepotstraat, Heerweg-Zuid, Rijvisschestraat (top 3 met meer dan 20 signalen per straat)

In de Rijvisschestraat en Hutsepotstraat gaat dit voornamelijk over het ontbreken van een degelijke fietsinfrastructuur gecombineerd met het vele schoolverkeer. In de Heerweg-Zuid gaat het over de veiligheid van de fietsers door een slechte infrastructuur, maar ook over druk en snel verkeer.

2.2.5.2 Fietsbezit

Tabel 55: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Fiets

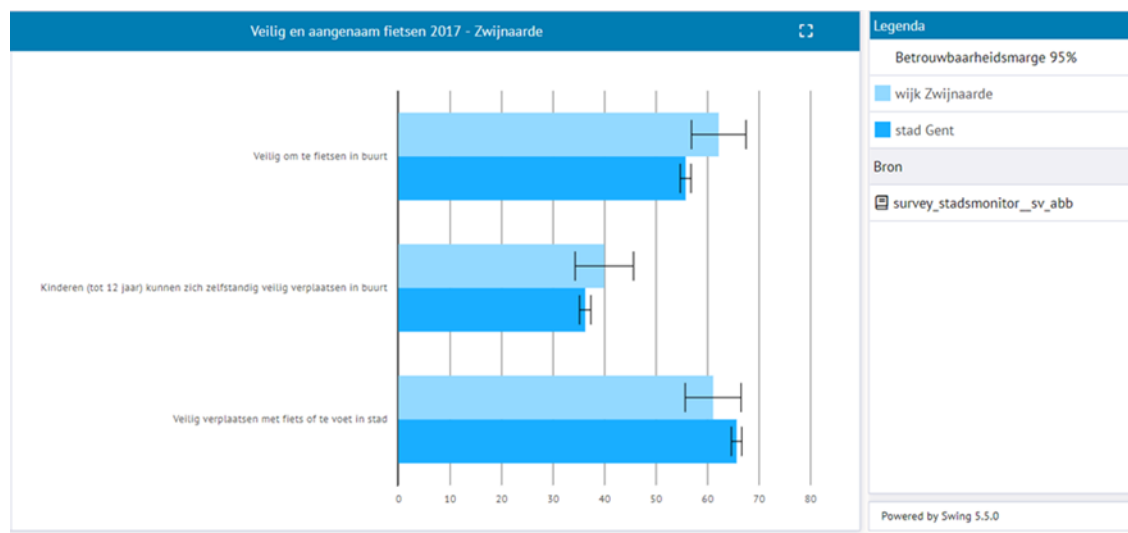
# fietsen	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	70	18,0	62	11,9	153	20,3	39	10,0	324	15,8
1	118	30,3	89	17,2	206	27,3	77	19,5	489	23,8
2	98	25,2	139	27,0	165	21,8	109	27,7	511	24,9
3	36	9,2	75	14,6	94	12,5	56	14,2	261	12,7
4	31	8,1	83	16,1	61	8,1	45	11,3	220	10,7
5 of meer	36	9,2	68	13,2	76	10,0	68	17,3	248	12,1
Totaal	388	100,0	516	100,0	754	100,0	394	100,0	2.052	100,0
Geen antwoord	2	0,5	1	0,2	13	1,6	0	0,0	16	0,8
Gemiddelde	2,0		2,6		2,0		2,7		2,3	

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 16 'geen antwoord')

Figuur 32: Fietsbezit (Mobiliteitsonderzoek 2018)

In Gent Zuidwest beschikt 2/3 van de gezinnen over 2 of meer fietsen. 1 op 10 respondenten wonend in Gent Zuidwest beschikt NIET over een fiets.

2.2.5.3 Veilig en aangenaam fietsen



Figuur 33: Veilig en aangenaam fietsen (Stadsmonitor)

2.2.5.4 Fietsongevallen

Bijzondere aandachtspunten binnen de projectzone zijn:

- Ovonde/N60
- Heerweg-Zuid/Heerweg-Noord
- Adolphe della Faillelaan tussen Heerweg-Noord en Nieuwescheldestraat

— Kortrijksesteenweg



Figuur 34: Overzicht fietsongevallen 2016-2018 (Data MOW)

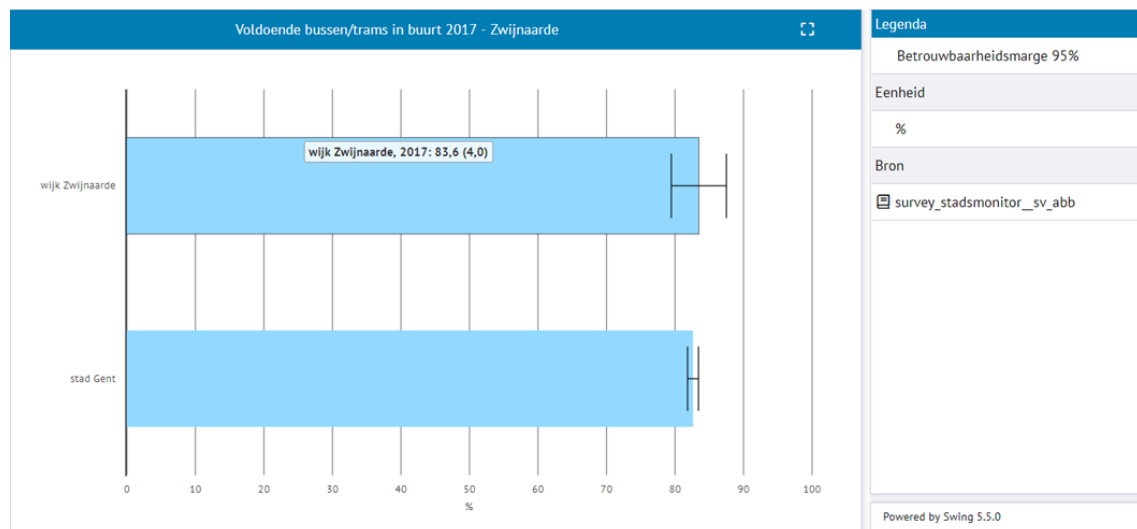
2.2.6 Openbaar vervoer

2.2.6.1 Overzicht signalen OPENBAAR VERVOER

- > Totaal aantal signalen: 20 (5 zonder vermelding straat)

Het aantal signalen m.b.t. het openbaar vervoer is eerder beperkt en zeer divers. Er zijn signalen over de trillingen van de bus, het gratis maken van openbaar vervoer, het uitbreiden naar minder bereikbare gebieden, de doorstroming van de bus, beter afgeschermd bushaltes, de snelheid van de bus,...

2.2.6.2 Voldoende OV in de buurt



Figuur 35: Voldoende OV in de buurt

2.2.6.3 Aangegeven knelpunten door De Lijn

De belangrijkste knelpunten in het huidige netwerk van De Lijn zit volgens De Lijn zelf op deze punten:

- > **Tram:** De verkeerslichtenregeling aan Zwijnaarde Molen zorgt voor een verminderde doorstroming. In de richting van Zwijnaarde uit dit zich zowel in ochtend- als avondspits en zowel in lage commerciële snelheid als lage efficiëntie en betrouwbaarheid. Het feit dat de halte hier net voor het kruispunt ligt, speelt hierin natuurlijk een belangrijke rol. In de andere richting is de verkeersdrukte richting Gent in de ochtendspits de oorzaak van een verminderde doorstroming voor de tram.
- > **Bus:**
 - De as N60 – N469 tussen E40 en Zwijnaarde Molen is zowel in ochtend- als avondspits en voornamelijk in efficiëntie en betrouwbaarheid problematisch. In de andere richting is dit tussen Zwijnaarde Brug E17 en Bollebergen. Vooral het aanschuiven naar de ovonde Bollebergen loopt zeer moeizaam.
 - Heerweg Zuid is ook reeds lang een probleem door het straatparkeren. Hierdoor staan bussen regelmatig geblokkeerd door tegenliggers. Dit uit zich voornamelijk in een lage efficiëntie en betrouwbaarheid op dit traject.

- Tenslotte verliezen de bussen ook tijd aan de oversteek van de N60 in de Klosse.

2.2.6.4 Commerciële snelheden van bussen De Lijn

De commerciële snelheid is de gemiddelde snelheid over een bepaald traject inclusief halteringstijden. Het wordt uitgedrukt als de tijd die een voertuig nodig heeft om van het begin- tot het eindpunt van een bepaald traject te rijden, gedeeld door de afstand van het traject. De commerciële snelheid wordt beïnvloed door het aantal keer dat gehalteerd wordt, de duur van halteren, lokale vertragingen door punctuele obstructies en segmentale vertragingen door congestie. Er kan dus niet sluitend geconcludeerd worden dat congestie de oorzaak is, maar het vormt wel een indicatie.

Onderstaande figuren geven de commerciële snelheid weer in ochtend – en avondspits van noord naar zuid en omgekeerd.

Ochtendspits:



Figuur 36: Commerciële snelheid bussen De Lijn in de ochtendspits



Figuur 37: Commerciële snelheid bussen De Lijn in de avondspits

De efficiëntie is de verhouding van de rijtijd in de snelste dalperiode en de rijtijd in de ochtend/avondspits. Dit getal zegt dus iets over de impact van de spits op de rijtijd van de bus.

Efficiëntie kan zeker beïnvloed worden door de congestie tijdens spitsmomenten, maar kan ook beïnvloed worden door een langere en/of frequentere halteringstijd (door het opstappen van meer reizigers). Er kan dus niet sluitend geconcludeerd worden dat congestie de oorzaak is, maar het vormt wel een indicatie.

Onderstaande figuren geven de efficiëntie weer in ochtend – en avondspits van noord naar zuid en omgekeerd.



Figuur 38: Efficiëntie bussen De Lijn in de ochtendspits



Figuur 39: Efficiëntie bussen De Lijn in de avondspits

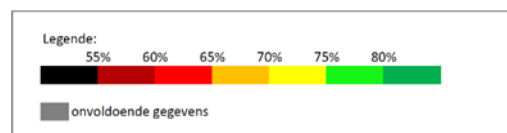
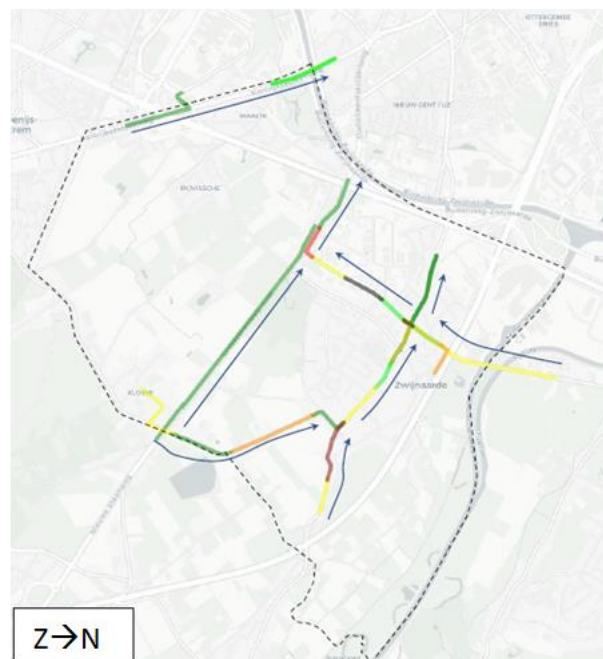
2.2.6.5 Betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid is de verhouding van de gemiddelde rijtijd en het 90%-percentiel van de rijtijd in de ochtend/avondspits. Dit getal zegt dus iets over de variatie in rijtijd over een bepaald traject in de ochtend/avondspits.

Onderstaande figuren geven de betrouwbaarheid weer in ochtend – en avondspits van noord naar zuid en omgekeerd.



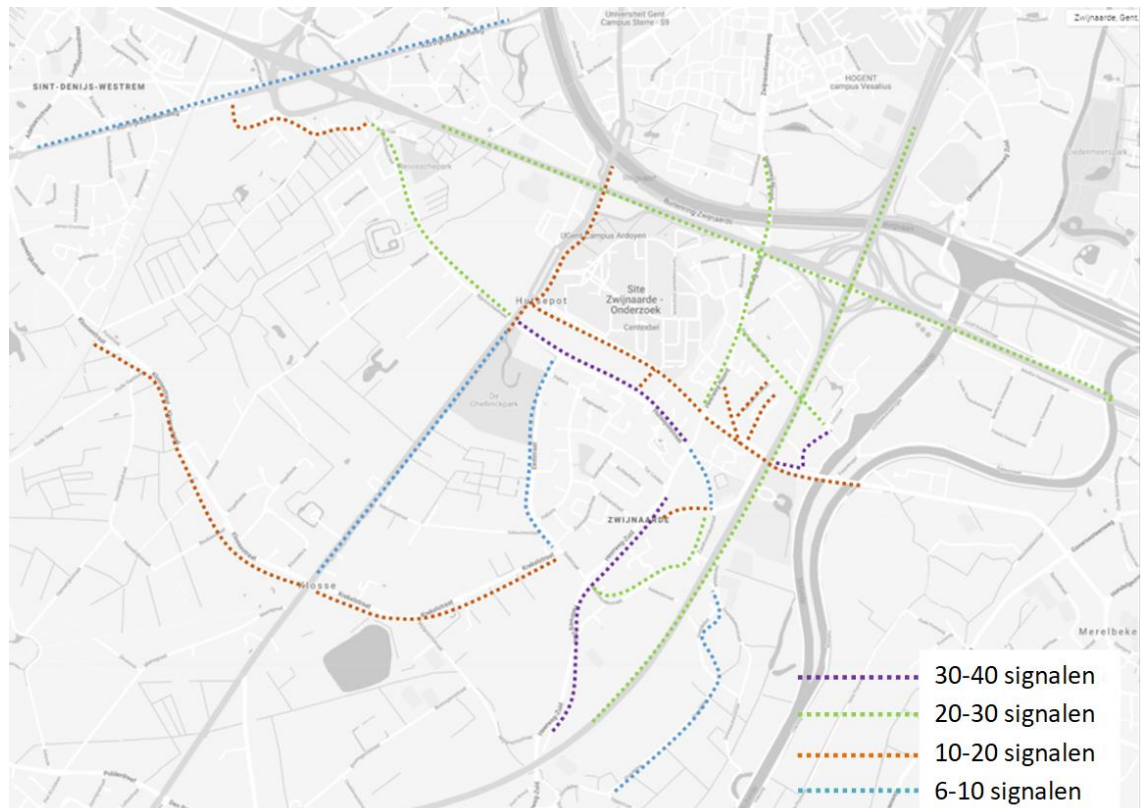
Figuur 40: Efficiëntie bussen De Lijn in de ochtendspits



Figuur 41: Efficiëntie bussen De Lijn in de avondspits

2.2.7 Gemotoriseerd verkeer

2.2.7.1 Overzicht signalen GEMOTORISEERD VERKEER



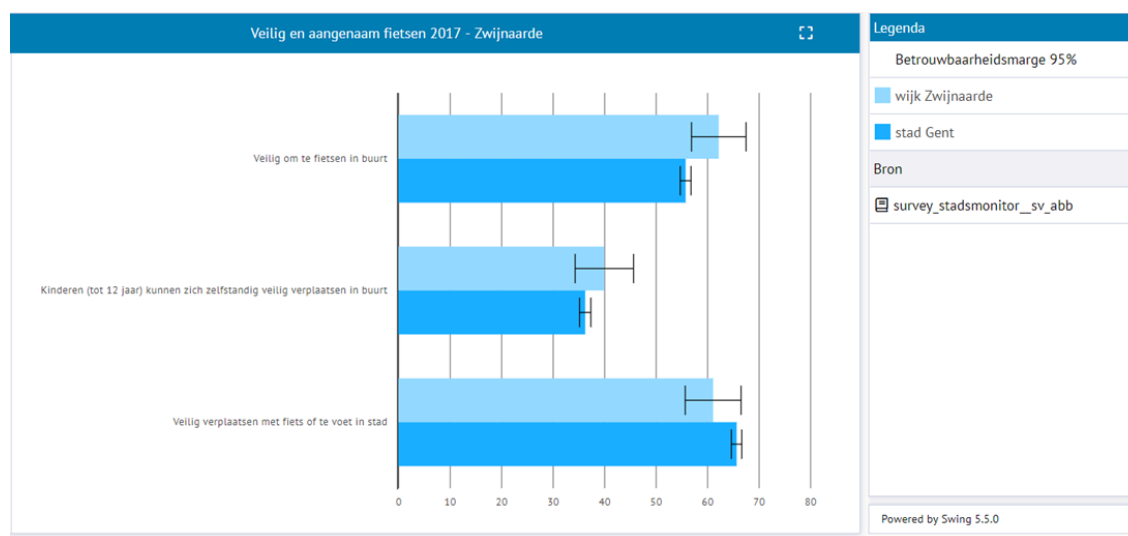
Figuur 42: Overzicht meldingen gemotoriseerd verkeer

- > Totaal aantal signalen: 529 (32 zonder straat) met nadruk op de thema's file, schoolomgeving, zwaar vervoer, intensiteit, snelheid, doorgaand verkeer, hinder, veiligheid
- > Top 10: Hutsepotstraat, Nieuwescheldestraat, Heerweg-Zuid, snelwegen (E17, E40, R4), Nederzwijnaarde, Heerweg-Noord, Rijvisschestraat, Zandvoordestraat, A. della Faillelaan, Campusstraat

Enkele thema's uitgelicht:

- > **Zwaar vervoer** – 102 signalen - top 3: Nieuwescheldestraat, Nederzwijnaarde, Heerweg-Zuid
- > **Snelheid** – 103 signalen - top 3: algemeen in Zwijnaarde, Hutsepotstraat, A. della Faillelaan
- > **Hinder** (lawaai, luchtvervuiling, trilling) – 72 signalen – top 3: snelwegen (E17, E40, R4), Heerweg-Zuid, Nieuwescheldestraat

2.2.7.2 Verkeersveilige buurt



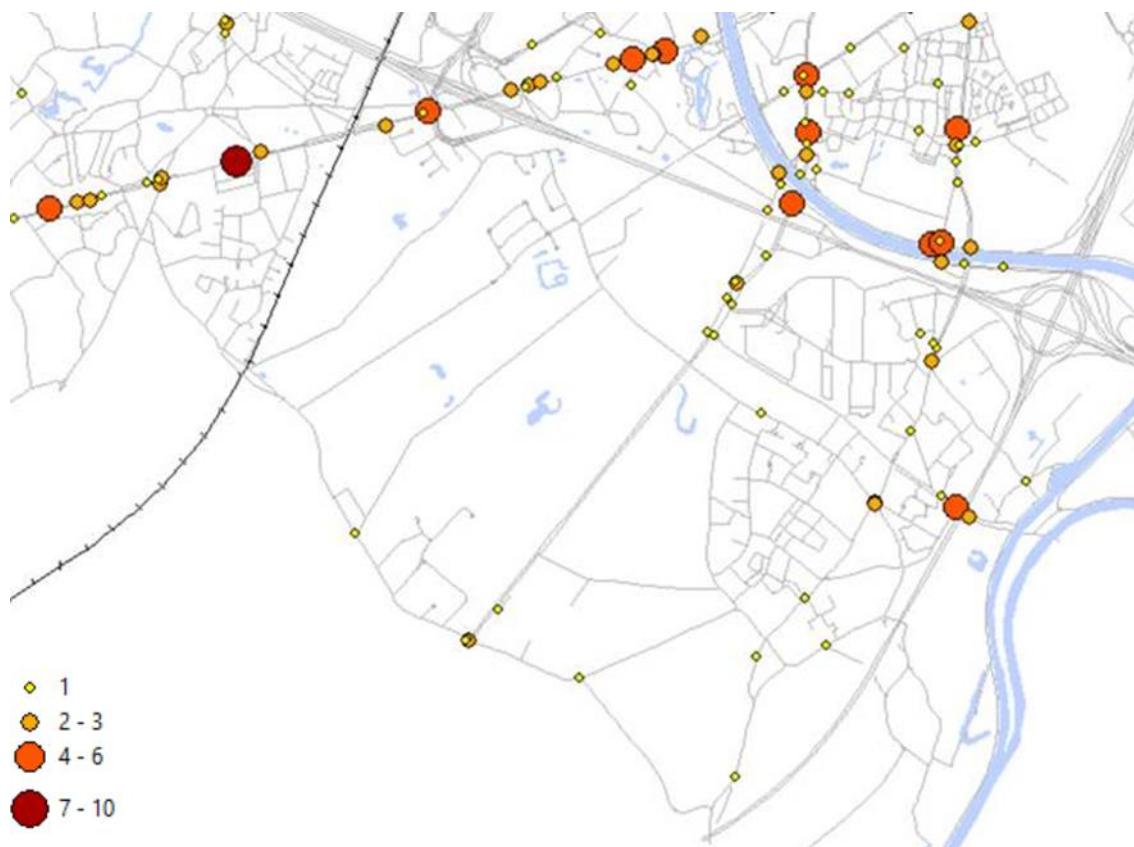
Figuur 43: Verkeersveilige buurt (Stadsmonitor)

2.2.7.3 Ongevallen algemeen

In deze ongevallen zitten ook de ongevallen met fietsers vervat. We zien gelijkaardige probleemlocaties naar boven komen.

Bijzondere aandachtspunten binnen de projectzone zijn/blijven:

- Ovonde/N60
- Heerweg-Zuid/Heerweg-Noord
- Adolphe della Faillelaan tussen Heerweg-Noord en Nieuwescheldestraat
- Kortrijksesteenweg

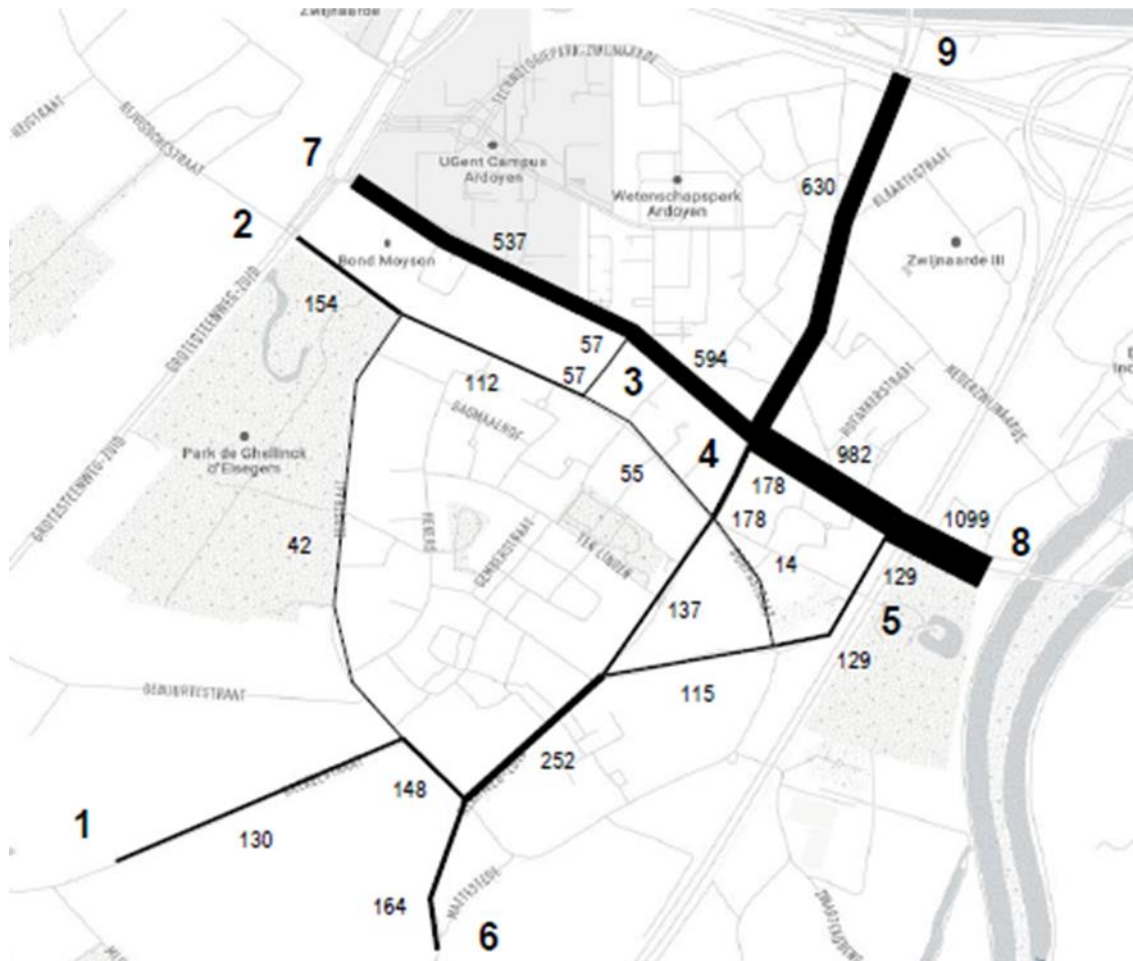


Figuur 44: Ongevallen algemeen 2016-2018 (Data MOW)

In Zwijnaarde werden de afgelopen jaren verschillende verkeersonderzoeken uitgevoerd, om verkeersvolumes en -routes in kaart te brengen. Zo werd er onder meer in oktober 2019 een herkomst-bestemmingsonderzoek uitgevoerd. Een belangrijke kanttekening is wel dat tijdens het onderzoek werken bezig waren op de op- en afrit De Pinte (E17), met daardoor minder verkeer in onder andere de Krekelstraat, Campusstraat en Hutsepotstraat en meer verkeer in de Tramstraat (in vergelijking met iets oudere verkeerstellingen)

- er heel wat gemotoriseerd verkeer via de Krekelstraat richting Merelbeke rijdt (en terug) – 103/85 (ochtendspits/avondspits) voertuigen, grotendeels via de J. Schayckstraat (92/76 voertuigen)
- de Hutsepotstraat doorgaand verkeer kent, zowel komende van/gaande naar Merelbeke (100/80 voertuigen) als vanuit de Heerweg-Zuid (53/30 voertuigen)
- een groot aandeel van het verkeer op de Tramstraat van/naar Merelbeke gaat (472/471 voertuigen)
- er een aanzienlijke verkeersstroom is tussen Heerweg-Noord en de A. della Faillelaan (330/422 voertuigen)





Figuur 46: Herkomst-bestemmingsonderzoek avondspits

2.2.7.5 Verkeersmodel

Verkeersstromen in Zwijnaarde werden gevisualiseerd a.d.h.v. *selected link analyses* (SLA's) tijdens de ochtendspits (beide richtingen) uit het statische stedelijk verkeersmodel basisjaar 2017. Bij een 'selected link'-analyse wordt een link uit het netwerk aangeduid waarvoor wordt gekeken welk verkeer er over passeert, van waar het verkeer komt en waar het naartoe gaat

Deze selected link analyses laten zien dat een deel van het gemotoriseerd verkeer dat aan deze punten passeert een herkomst en/of bestemming heeft die veraf gelegen is van deze punten. In het geval dat zowel herkomst als bestemming veraf gelegen is kunnen we dit verkeer als doorgaand verkeer beschouwen. Het verplaatst zich namelijk over lokale wegen tussen (of zelfs over) wegen van een hogere wegcategorie. Dergelijke modelresultaten bewijzen niet dat het verkeer die aan dit geselecteerde punt passeert sowieso doorgaand van aard is, maar zijn hiervoor wel een belangrijke indicatie. Rekening houdende met het gegeven dat dit locaties zijn waar hoge volumes geregistreerd werden (via kruispunttellingen), waar dat niet verwacht wordt (door het beperkt aantal adressen in de omgeving bijvoorbeeld), kunnen we stellen dat het zeer plausibel is dat een zeker deel van dit verkeer doorgaand verkeer betreft.

Het is echter wel zo dat ook een deel van het verkeer niet per se als doorgaand moet beschouwd worden, omdat de weg ook nog een ontsluitende functie voor de omgeving zou kunnen vervullen.

SLA's geven een inzicht in de oorsprong en bestemming van het verkeer dat op een bepaalde locatie passeert. De voertuigintensiteiten zijn op verschillende locaties wel een duidelijke onderschatting van de werkelijk getelde verkeersvolumes.

Concreet zien we hier dat de **Rijvisschestraat** wordt gebruikt door verkeer dat komende van de N43 (zuidwesten) de doorsteek maakt naar de ovonde. In de **Hutsepotstraat** passeert er bovenlokaal verkeer, zoals verkeer dat komende van Merelbeke naar de N60 rijdt en verkeer uit Zwijnaarde dorp dat richting E40 en de Sterre rijdt.



Figuur 47: SLA Hutsepotstraat



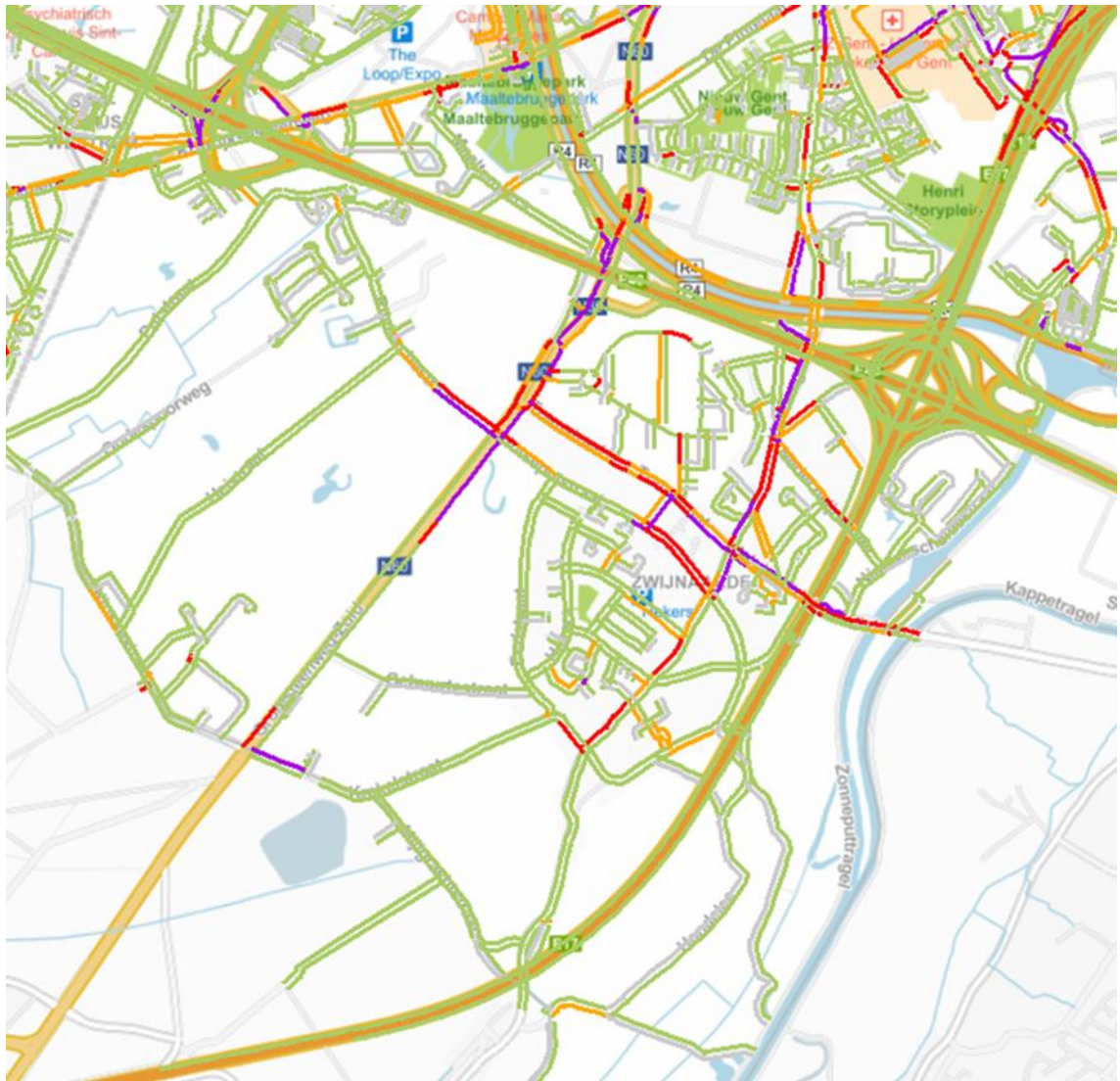
Figuur 48: SLA Rijnvisschestraat

2.2.7.6 Congestieanalyses

Hieronder zijn congesties weergegeven gebaseerd op TomTom datasets van 2019.

Tijdens de ochtendspits is de congestie het hoogst (rode en paarse segmenten) op volgende assen:

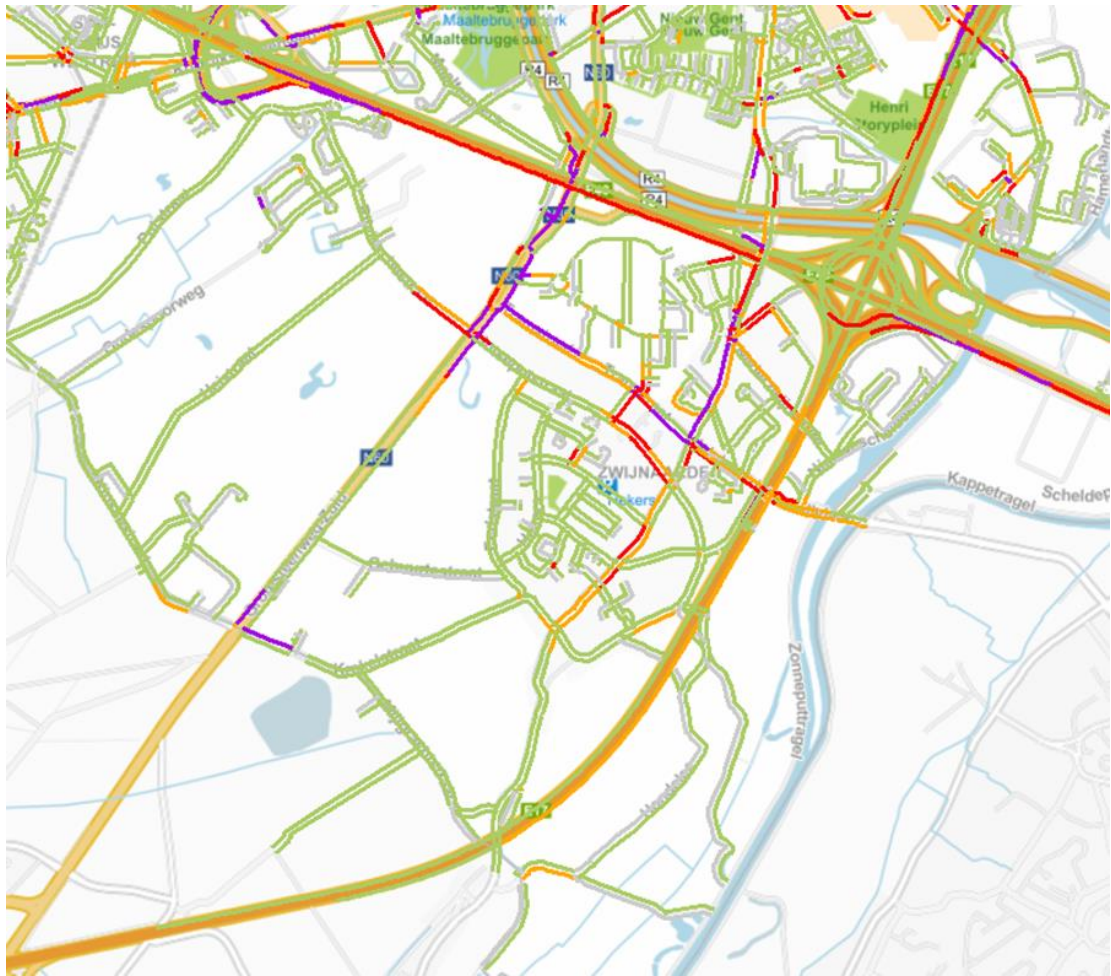
- Rijnvisschestraat t.h.v. de N60
- N60 richting de ovonde en op de ovonde
- Tramstraat
- A. della Faillelaan t.h.v. kruispunt Heerweg-Noord
- Hutsepotstraat tussen Campusstraat en Heerweg-Noord
- Heerweg-Zuid
- Heerweg-Noord
- Campusstraat



Figuur 49: Congestie 2019 ochtendspits

Tijdens de avondspits is de congestie het hoogst (rode en paarse segmenten) op volgende assen:

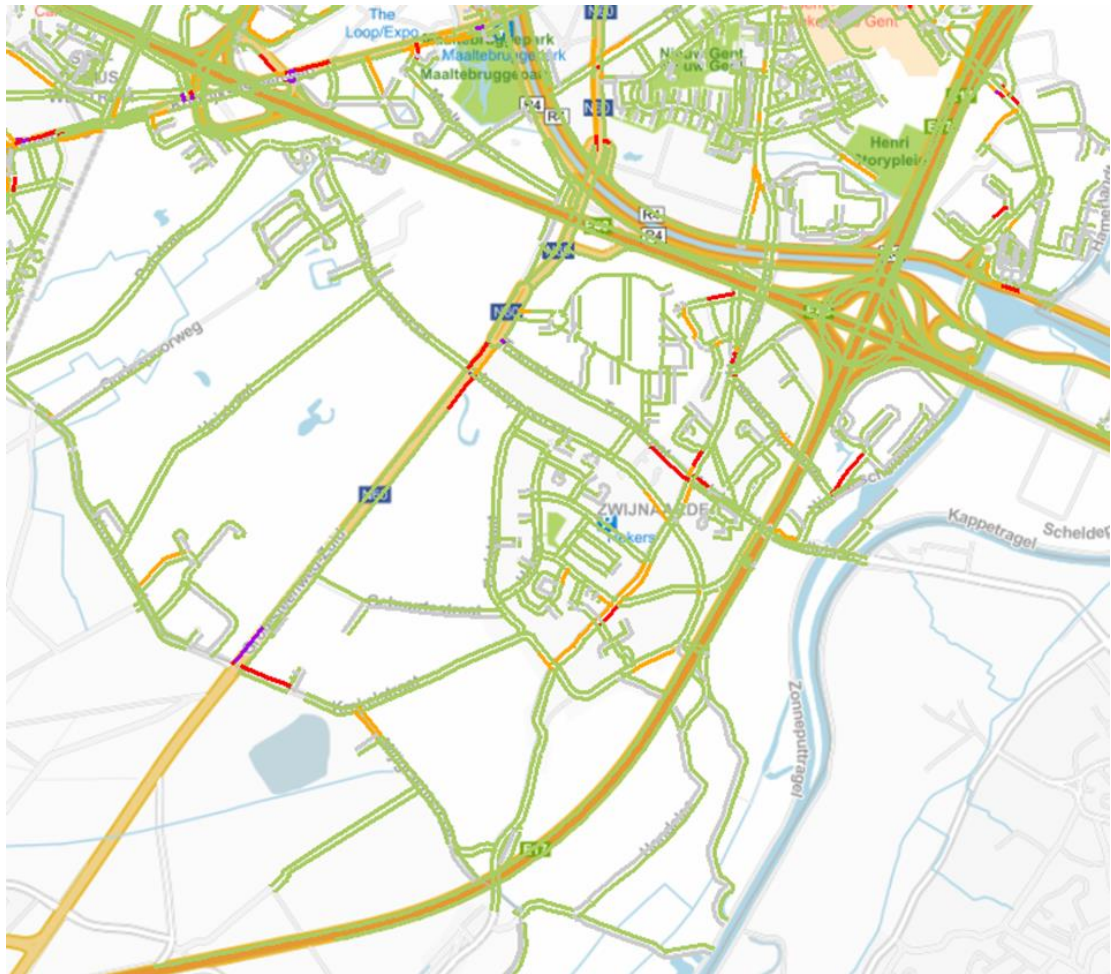
- Rijvisschestraat t.h.v. de N60
- N60 richting de ovonde en op de ovonde
- Tramstraat
- A. della Faillelaan t.h.v. kruispunt Heerweg-Noord
- Hutsepotstraat tussen Campusstraat en Heerweg-Noord
- Heerweg-Zuid
- Heerweg-Noord
- Campusstraat



Figuur 50: Congestie 2019 avondspits

Op zaterdagmiddagen is de congestie het hoogst op volgende assen:

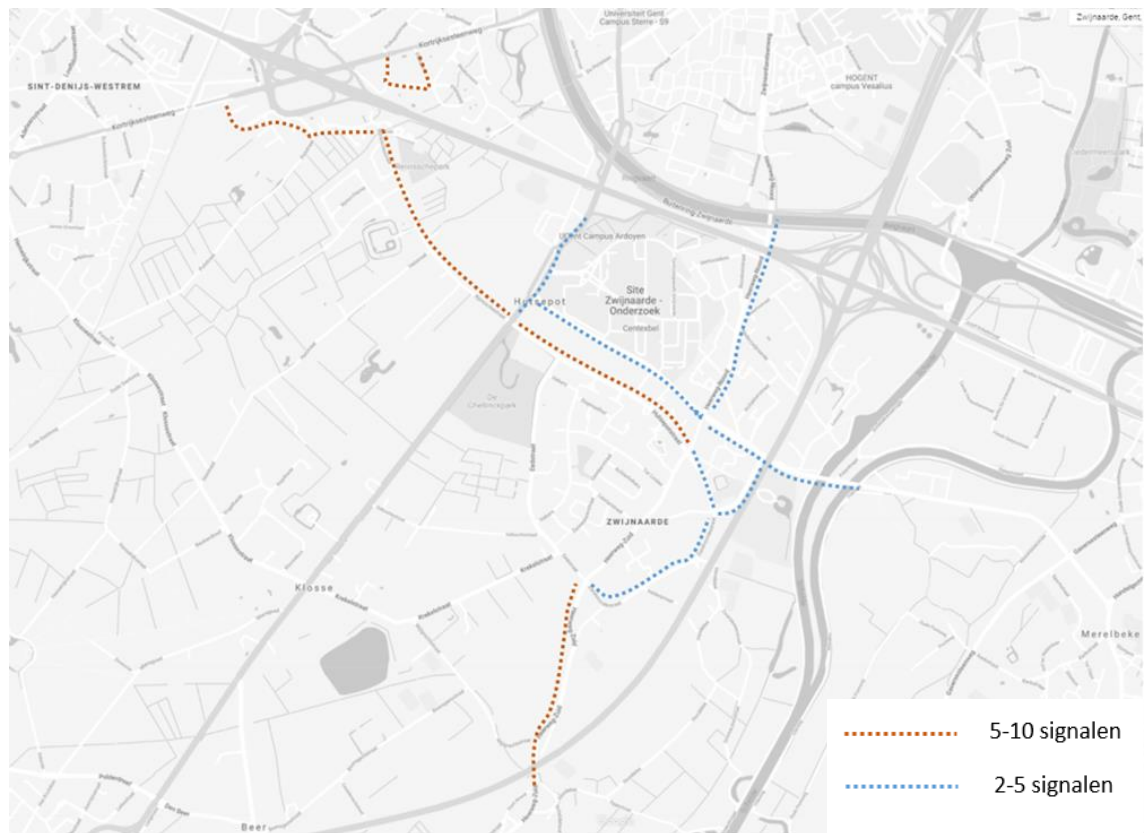
- N60 ter hoogte van Hutsepotstraat
- A. della Faillelaan x Heerweg-Noord
- Krekelstraat x N60



Figuur 51: Congestie 2019 zaterdagmiddag

2.2.8 Parkeren

2.2.8.1 Overzicht signalen PARKEREN



Figuur 52: signalen parkeren

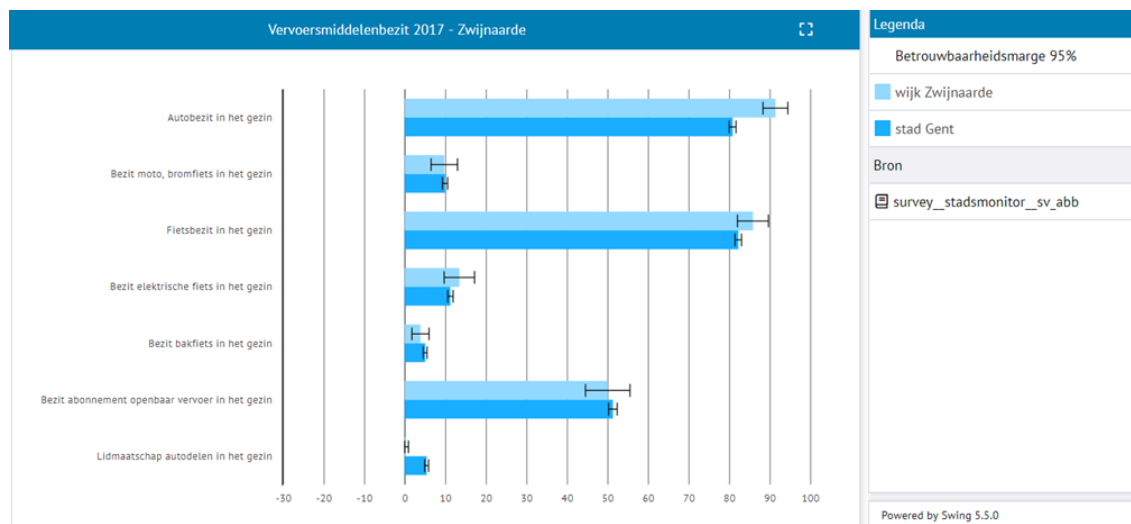
- > Totaal aantal signalen (enkel autoparkeren): 66 (4 zonder vermelding straatnaam)
- > Top 3: Hutsepotstraat, Rijvisschestraat, gedeelde 3^{de} plaats voor Heerweg-Zuid en PP Rubenslaan

Verder nog enkele aparte vragen naar een extra autodeelplaats in het dorp (t.h.v. tramhalte maar die is ondertussen al gepland), op LDC De Mantel en een algemene vraag naar meer autodeelplaatsen.

Ook een aantal vragen (8) met betrekking tot fietsenstallingen. Enkele vragen voor gemeenschappelijke overdekte fietsenstalling voor bakfietsen met uitleendienst en extra fietsenstalling aan tramhalte.

2.2.8.2 Autobezit

Het autobezit in Zwijnaarde is significant hoger dan gemiddeld in Gent (algemeen). Er zijn geen significante verschillen voor het fietsbezit in vergelijking met de stad Gent.



Figuur 53: Autobezit (Stadsmonitor)

2.2.8.3 Autoparkeren

Tabel 66: Stelplaats van alle wagens thuis (maximum drie wagens per respondent), naar stadsdeel – Totaal aantal wagens

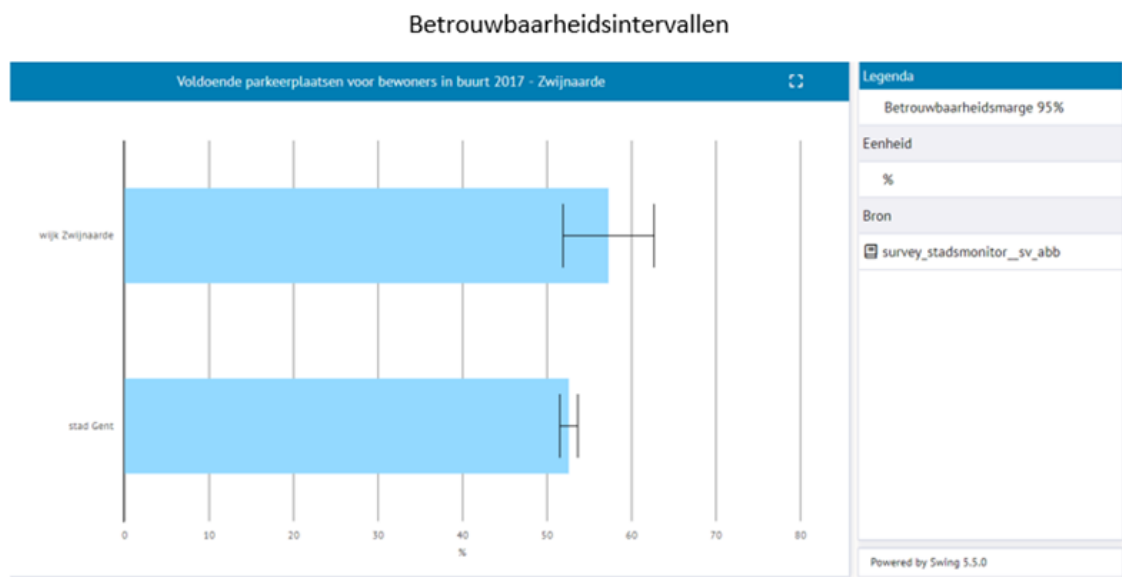
Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	186	57,4	238	37,1	444	64,2	140	26,7	1.008	46,2
In een privé garage of op privaat terrein	127	39,3	395	61,4	221	32,0	375	71,6	1.118	51,3
In een publieke parkeergarage	11	3,3	7	1,0	15	2,2	7	1,4	40	1,8
Op een parkeerplaats voor personen met een beperking	0	0,0	3	0,4	11	1,6	2	0,3	16	0,7
Totaal	324	100,0	642	100,0	691	100,0	524	100,0	2.182	100,0
Geen antwoord	1	0,2	6	0,9	2	0,2	4	0,7	12	0,6

Basis = totaal aantal wagens (n=2.194 wagens; 12 'geen antwoord')

Figuur 54: Autoparkeren (Mobiliteitsonderzoek 2018)

In Gent Zuidwest wordt de meerderheid van de wagens in een privé garage of op privaat terrein geplaatst (71%).

2.2.8.4 Voldoende parkeerplaatsen in de buurt



Figuur 55: Voldoende parkeerplaatsen (Stadsmonitor)

2.2.8.5 Parkeerbezetting

In Zwijnaarde zijn er tot op heden geen parkeerregimes zoals in de binnenstad van Gent en de zones die direct daarop aansluiten.

Wel zijn er enkele speciale voorbehouden zones:

- bewonerszone t.h.v. Bollebergen (hoge druk door aanwezigheid van kantoren Portalis)
- blauwe zone in de Dorpsstraat en sinds kort ook in de ventweg van de A. della Faillelaan

In 2017 heeft de verkeersonderzoeksceel van het Mobiliteitsbedrijf een parkeerbezettingsonderzoek in Zwijnaarde uitgevoerd. De parkeerdruk bleek het hoogst te zijn in straten gelegen aan het Technologiepark, Isabella Van Oostenrijkstraat en rond de horecagelegenheden (bv. Joachim Schayckstraat aan het plein).

Een gelijkaardig onderzoek werd overgedaan in 2019. Tijdens dit onderzoek was parkeren in de J. Schayckstraat niet mogelijk. Straten met een hoge parkeerdruk waren Hertooiebos ('s avonds) en Bollebergen (overdag).

Straten met eerdere meldingen:

- er is een zekere druk ter hoogte van de tramhalte aan Ter Linden
- in de Rijvisschestraat t.h.v. de N60 is er een moeilijkheid van het parkeren gecombineerd met verkeer en fietsers en een (te) smal voetpad
- in de Heerweg-Zuid (bermparkeren t.o.v. fietsers)
- met name in het Pleispark maar zeker ook de andere zijstraten van de Kortrijksesteenweg komen werknemers uit de omgeving parkeren in de woonstraten
- het parkeren in de Heerweg-Zuid tussen de Zandvoordestraat en Ter Linden
- ter hoogte van de tramhalte in de Rooskensstraat

In 2021 is de parkeertoren op Ardoyen voorzien om open te gaan. Hiervoor wordt een traject opgestart om de druk die in de woonstraten van Zwijnaarde voorspeld wordt, op te vangen.

2.2.9 Knelpunten Hulp- en nutsdiensten

2.2.9.1 Ivago

Ivago gaf een overzicht van wat voor hen de voornaamste relevante knelpunten of aandachtspunten zijn in de wijk Zwijnaarde.

Bij probleemstraten (parkeren en/of afdraaien) is de oorzaak van problemen doorgaans het foutparkeren.

Een wijziging van rijrichting kan in de landelijk gelegen straten een grote impact hebben op de bereikbaarheid van vaak verafgelegen woningen voor IVAGO-voertuigen (bv. grote omrijfactor via aanpalende gemeenten).

2.2.9.2 Brandweer

Brandweerzone Gent gaf een overzicht van wat voor hen de voor hen voornaamste aanrijroutes zijn in de wijk Zwijnaarde:

- E17
- N60 – Grotesteenweg-Noord – Grotesteenweg-Zuid
- Heerweg-Noord – Heerweg-Zuid
- Tramstraat – Adolphe della Faillelaan
- Hutsepotstraat – Rijvisschestraat – Putstraat – Pieter van Reysschootlaan
- Klossestraat – Krekelstraat
- Zandvoordestraat – Hondelee

Daarnaast gaven ze ook hun belangrijkste risicolocaties op. Dit zijn voornamelijk industrieparken, woonzorgcentra en scholen.

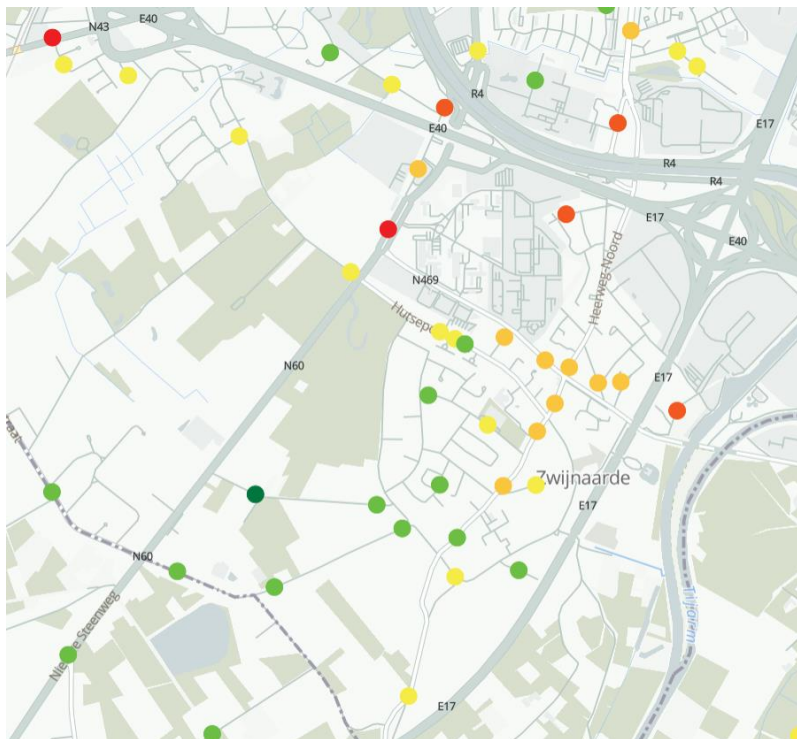
Inzake bereikbaarheid gaat het voornamelijk over bochten die moeilijk of niet kunnen genomen worden door de brandweervoertuigen.

2.2.10 Bestaande onderzoeken luchtkwaliteit

Willen we de invloed van het verkeer op de Gentse luchtkwaliteit in kaart brengen, dan meten we dikwijls over een langere periode de concentratie stikstofdioxide (NO₂) in de lucht. Waarom stikstofdioxide (NO₂)?

Volgens studies van de Vlaamse Milieumaatschappij is 61% van de NO₂-uitstoot in Vlaanderen afkomstig van het verkeer: 35% van het wegverkeer, 16% van de scheepvaart, 9% van de luchtvaart en 1% van de spoorwegen. Nemen we Gent onder de loep, dan blijkt dat wegverkeer in Gent-centrum en de agglomeratie Gent verantwoordelijk is voor 75% van de NO₂-uitstoot. In de Gentse Kanaalzone ligt dat anders: daar is industrie de belangrijkste bijdrager van stikstofemissies.

Resultaten van een groot burgeronderzoek dat plaatsvond in mei 2018 (Curieuzeneuzen) vind je hieronder terug.



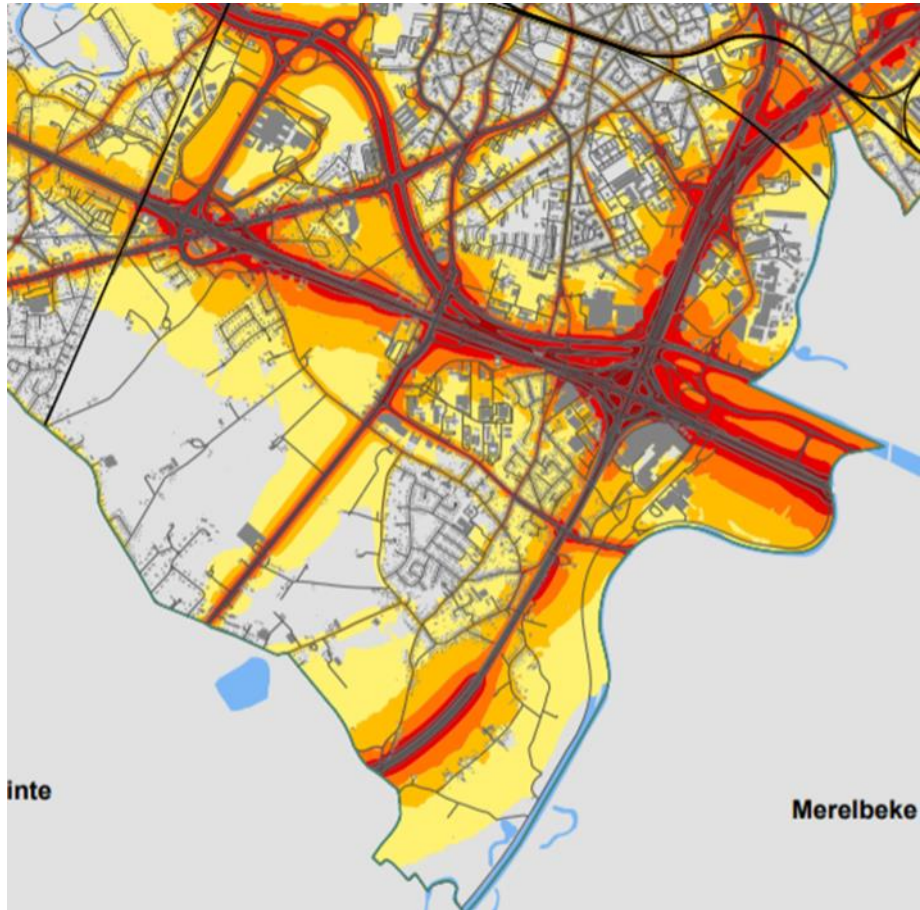
Figuur 56: Uitsnede kaart onderzoek Curieuzeneuzen

Uit dit onderzoek blijkt dat de concentratie van NO₂ te hoog is in minimaal deze straten:

- N60/ovonde
- Nieuwescheldestraat
- Hertooiebos (?)
- N43

2.2.11 Geluidsbeslating

Geluidsbelastingskaarten worden vijfjaarlijks opgemaakt en tonen het berekende geluidsniveau. Zowel op Vlaams als Gents niveau wordt een geluidsknelpunt gedefinieerd als een plaats waar het daggemiddelde geluidsniveau L_{den} hoger ligt dan 70 decibel.



Figuur 57: Geluidsbelastingskaart wegverkeer referentiejaar 2016

2.2.12 Bestaande ideeën

2.2.12.1 Verkeersleefbaarheidsplannen

In 1999 werd een verkeersleefbaarheidsplan voor de omgeving Zwijnaarde opgemaakt. Dit plan inventariseerde de voornaamste problematieken aangaande o.a. verkeersintensiteiten en verkeersonveiligheid en trachtte hierop een antwoord te geven door concrete voorstellen te formuleren.

Hieronder een greep uit de voorstellen die betrekking hebben op het doelgebied van dit wijkmobiliteitsplan:

- afkoppelen N60 van de Hutsepotstraat
- fietspaden voor de Rijvisschestraat (tot aan de Oudespoorweg)
- verhoogde fietspaden in de Krekelstraat
- **herstellen van de Oudespoorweg als fietsverbinding**
- **snelheidsremmende maatregelen in de Maaltemeers**
- **gescheiden fietspaden in de Klossestraat**
- aparte ontsluitingsstructuur voor Industriepark Zwijnaarde
- voetpad J. Schayckstraat
- **invoeren zone 30 in verschillende woonstraten in Zwijnaarde**
- **plateau's, zone 30 en gemengd verkeer in Hutsepotstraat**
- verkeer van en naar Gent vooral via N60
- **asverschuivingen Heerweg-Noord en Zuid om het doorgaand verkeer af te raden**
- **bestaande kruispunten op Adolphe della Faillelaan compacter maken voor oversteek actieve weggebruikers**
- **heraanleg N60 - ovonde**

Bepaalde van deze ideeën werden effectief(deels) tot uitvoer gebracht (**vet**), verschillende bleven ook echter louter als idee bestaan.

2.2.12.2 Overlegplatform Zwijnaarde

Op het Overlegplatform Zwijnaarde gaan bewoners met elkaar, de Stad en andere instanties in overleg rond thema's die Zwijnaarde aanbelangen.

Het Overlegplatform is een initiatief van bewoners van Zwijnaarde, ondersteund door de Dienst Beleidsparticipatie van de Stad Gent.

Verslagen van de overlegmomenten zijn hier te vinden:
<https://stad.gent/nl/zwijnaarde/inspraak-en-participatie/overlegplatform-zwijnaarde>

2.2.12.3 Gents Milieu Front

Naar aanleiding van de opmaak van het wijkmobiliteitsplan maakte GMF i.s.m. het Overlegplatform Zwijnaarde zelf voorstellen voor de wijk op. Het centrale idee achter het plan was een soort binnenring van Zwijnaarde met een sterke nadruk op eenrichtingsverkeer

om straten zo maximaal op een andere manier in te richten door de vrijgekomen ruimte. Hun voorstel en enkele reacties en alternatieve voorstellen van bewoners daarop zijn op volgende link beschikbaar:

<https://www.gentsmilieufront.be/actueel/mobiliteit/item/913-de-toekomst-van-zwijnaarde-eenrichtingsstraten-en-veel-ruimte-voor-ontmoeting-en-sstraatgroen>

WIJK (circulatie) **OP STRAAT**

Zwijnaarde

Gents
Milieu
Front



Figuur 58: Voorstellen wijkcirculatie en herinrichting straten

2.2.13 Reeds geplande acties een maatregelen

Op vele vlakken werd en wordt er door verschillende diensten hard gewerkt aan mobiliteit buiten de binnenstad. Door die elementen in een overzicht te gieten kan de samenhang tussen verschillende plannen en realisaties worden gegarandeerd.

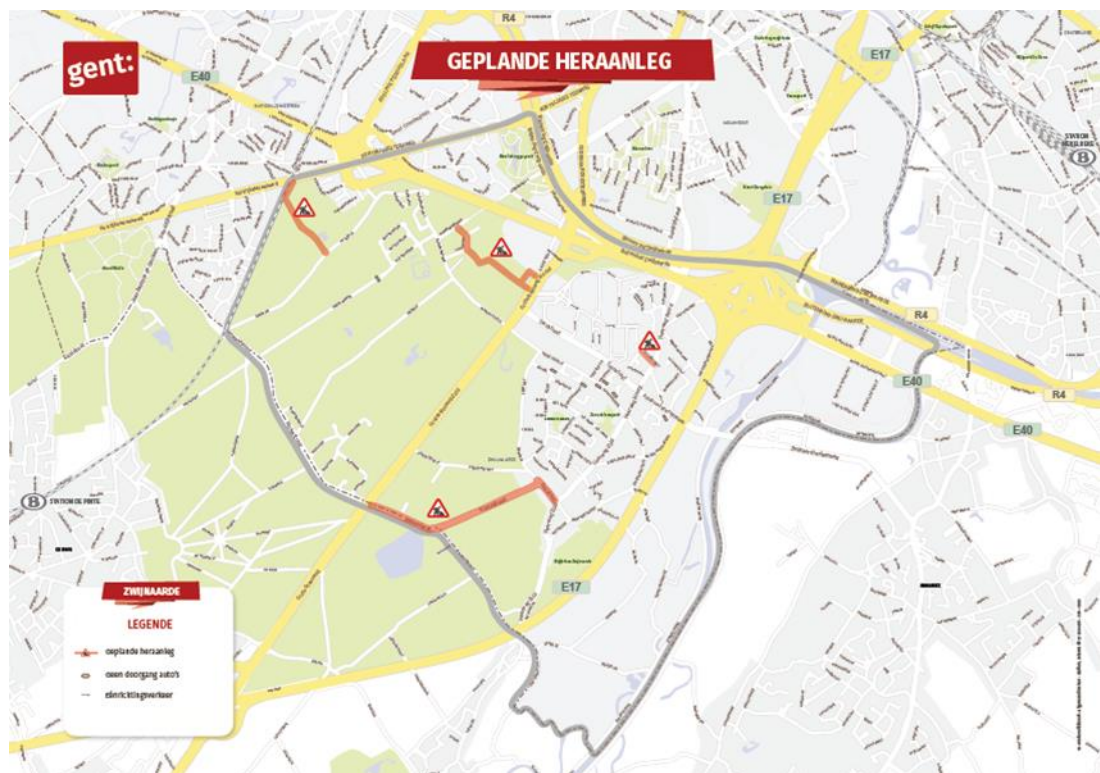
2.2.13.1 Onderhoud van trottoirs en rijweg

Dienst wegen bruggen en waterlopen van stad Gent staat in voor het onderhoud van de stadswegen. Voor de vernieuwing van trottoirs is er het Trottoir Actie Plan (TAP). De vernieuwing van de rijwegen in asfalt gebeurt door het affrezen en terug aanbrengen van de topklaag van het asfalt (TOP). Dienst wegen bruggen en waterlopen hanteert hiervoor dynamische lijsten die o.a. gebaseerd zijn op de staat van respectievelijke trottoirs en wegenis. Deze staat wordt continu gemonitord en aangepast aan de staat bij de laatste controle.

Andere factoren dan de staat van de materialen kunnen in overweging genomen worden. Zo is het mogelijk dat keuzes die zullen gemaakt worden binnen het wijkmobiliteitsplan, aanleiding zullen geven tot een verdere verfijning of aanpassing van de TAP en TOP lijst.

2.2.13.2 Geplande heraanleg van straten

Voor de Schaarkenstraat is het heraanlegontwerp in voorbereiding. Voor de Krekelstraat kan de voorbereiding starten zodra de keuzes voor het wijkmobiliteitsplan van Zwijnaarde duidelijk zijn. De fietsverbindingen tussen Don Bosco en Oudespoorweg en de Putstraat en N43 staan gepland.



Figuur 59: Geplande heraanlegdossiers Zwijnaarde

2.2.13.3 Decreet basisbereikbaarheid

Momenteel werkt de Lijn aan een nieuw netwerk conform het decreet basisbereikbaarheid. Dit nieuwe netwerk gaat uit van budgetneutraliteit, en geen nieuwe aanleg van traminfrastructuur.

Concreet betekent dit voor het Gentse stedelijke gebied dat er gekozen wordt voor sterke kernnet-assen en een minder ontsluitende functie voor het busnetwerk, maar meer met focus op leesbaarheid en snelheid. Zo zouden de drie bestaande tramlijnen, 1, 2 en 4, andere routes krijgen. Het worden er vier: twee korte en twee lange.

Voor de verbinding Zwijnaarde zal een stuk van de huidige tram 4 overgenomen worden en rijden tussen Moscou, de Zuid, het Sint-Pietersstation en Zwijnaarde.

In Zwijnaarde verliest de wijk rond Klosse de ene bus per uur die er nu nog stopt. De haltes Hondelestraat, Klossebos, Vogelheide, Krekelstraat, Zandvoordestraat, Remi Vlerickstraat, Mattestede en Heerweg-Zuid worden niet meer bediend.

Eventuele nieuwe positioneringen van haltes zijn nog niet gekend. Vanuit de opmaak van het wijkmobiliteitsplan kan een advies hiervoor geformuleerd worden.

2.2.13.4 Masterproject Ardoyen

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft een studie in aanbesteding voor de heraanleg van de ovonde N60 (met fietstunnel), voor de realisatie van een fietsverbinding (met brug) De Sterre – Ardoyen en voor een openbaar vervoer-corridor op de N60 (vrije busbaan).

Het RUP voorziet in enkele fiets- en voetgangersverbindingen naar de campus Ardoyen vanuit de dorpskern (aan de oostzijde van de campus) om doorwaardbaarheid te bekomen en de campus meer te verbinden met het centrum van Zwijnaarde.

Bij de realisatie van het parkeergebouw op Ardoyen zullen de inritten aan de Tramstraat worden afgesloten. De uitrit kan eventueel nog tijdelijk behouden blijven tot na de heraanleg van de ovonde.

Bovendien zijn er verschillende aanpassingen aan de op- en afritten R4-E40-N60 in uitvoering.

2.3 Output: overzicht knelpunten, kansen en doelstellingen

Uit de inventarisatie worden 20 knelpunten gedestilleerd die een belangrijke impact hebben op de wijk. Het zijn deze 20 die weerhouden zijn omdat ze ofwel door de grootteorde van probleem, ofwel door de hoeveelheid aan signalen van bewoners/gebruikers ofwel door de impact op verschillende aspecten het meest relevant zijn. Er zijn ook enkele kansen die zich voordoen. Uit deze knelpunten en kansen komen we tot wijk-specifieke doelstellingen voor het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde.

2.3.1.1 As PP Rubenslaan – Pieter van Reysschootlaan – Putstraat - Rijvisschestraat

Vanuit de wijk zijn hier veel verschillende signalen binnengekomen over de volledige as Pieter Pauwel Rubenslaan – Rijvisschestraat.

Deze as wordt gekruist door de fietssnelweg F4 tussen De Pinte en Gent die ook gedefinieerd staat als een van de toekomstige groenklimateassen. Bij tellingen van oktober 2018 zien we dat hier dagelijks een gemiddelde van 1000 fietsers langskomen. Het kruispunt van de Rijvisschestraat met het Rijvisschepark is dan ook een belangrijke schakel in deze verbinding.

Tellingen die we hier uitgevoerd hebben voor gemotoriseerd verkeer tonen een hoge intensiteit aan voor dit type lokale straat die geen verbindende functie zou mogen hebben (zowel Rijvisschestraat als eerdere tellingen in de Pieter van Reysschootlaan geven intensiteiten aan van +300 wagens in de ochtend – en avondspits). Centraal op deze as ligt een toegang naar het bedrijvencomplex 3square bestaande uit ongeveer 430 medewerkers (uit de mobiliteitsstudie Zuidelijke Mozaïek door Sweco). We verwachten hier dus wel een bepaalde hoeveelheid verkeer maar dit verklaart nog niet de grotere hoeveelheden wagens op deze as.

Zeker het doorgaand vrachtverkeer past niet binnen dit type weg. Bij de tellingen van 2019 waren er geen signalen van sterk doorgaand vrachtverkeer (2 in ochtendspits en 1 in avondspits) maar tellingen uit 2017 aan de kant van de Pieter van Reysschootlaan geven een ander beeld (13 vrachtwagens in de ochtendspits).

Het grootste deel van de Rijvisschestraat valt binnen een zone 30 snelheidsregime maar de V85 die hier door metingen in 2019 werden geregistreerd ligt rond de 46 km/u.

Ook de parkeerproblematiek aan weerskanten van deze as is ons al meermaals gemeld. Aan de kant van de N60 gaat dat over enerzijds het nauwe straatprofiel en trottoir gecombineerd met het drukke fiets – en autoverkeer. Parkeren gebeurt daar door ouders die leerlingen van Don Bosco komen ophalen en door werknemers van bedrijven rond de ovonde. Aan de kant van de Kortrijksesteenweg over het langparkeren van werknemers die werken langs de Kortrijksesteenweg.

2.3.1.2 Kortrijksesteenweg

Fietsers ervaren het fietspad als onvoldoende veilig. Dit type van fietsinfrastructuur voldoet dan ook niet aan de richtlijnen van het vademecum fietsvoorzieningen binnen het huidige snelheidsregime en de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer (per rijrichting +/- 1400 wagens en 100 vrachtwagens in de ochtendspits en aan een snelheidsregime van 70 km/u).

De Kortrijksesteenweg staat gedefinieerd als aanvullende stedelijke route in het stadsregionaal fietsnetwerk en staat ook aangeduid als vrachtroutenetwerk in het Mobiliteitsplan van 2015.

Er zijn geen voetpaden aanwezig en maar een beperkt aantal mogelijkheden om veilig over te steken. Vooral de oversteek naar de Pieter van Reysschootlaan wordt als gevaarlijk omschreven. Er zijn bushaltes aan weerskanten maar om veilig over te steken moet je een heel eind gaan. Dit is gevaarlijk voor iedereen die deze bushaltes gebruikt maar concrete meldingen komen (al langere tijd) van de Moester.

Er is veel bedrijvigheid op deze as en er zijn nog een aantal aanzienlijke uitbreidingen voorzien. De bewoners van de zijstraten zuidelijk van de Kortrijksesteenweg ervaren deze bedrijvigheid als hinderlijk m.b.t. het parkeren. Ten noorden van de Kortrijksesteenweg is destijds een parkeerregime uitgewerkt voor onder andere de connectie met The Loop maar door verdere ontwikkelingen wordt er nu geparkeerd in deze zuidelijke straten (Pieter Pauwel Rubenslaan, Driekoningenstraat, Pleispark, Maaltemeers). Dat genereert uiteraard ook extra verkeer in deze woonstraten dat er normaal niet zou moeten zijn.

2.3.1.3 Maaltemeers

De woonfunctie van de straat komt niet overeen met de verkeersfunctie die de straat nu heeft. De Maaltemeers vormt een verbinding tussen de Kortrijksesteenweg en de N60. Men meldt er (te) veel doorgaand verkeer dat vaak snel rijdt.

In de Maaltemeers is geen trottoir, waardoor voetgangers zich er onveilig voelen.

Don Bosco Sint-Denijs gebruikt de sporthal Hekers in Zwijnaarde voor alle lessen lichamelijke opvoeding. Sinds dit schooljaar gaan leerlingen naar de sporthal met de fiets in plaats van met de bus. Dit betekent dat wekelijks 900 leerlingen die tocht ondernemen.

Ook de vele (vaak fout) geparkeerde auto's in het deel van de Maaltemeers tegen de Kortrijksesteenweg zorgen voor hinderlijke situaties voor alle weggebruikers.

De Maaltemeers wordt gekruist door de fietssnelweg De Pinte – Gent die ook gedefinieerd staat als groenklimaatas. Hier passeren tot 1000 fietsers per dag.

In augustus 2020 is de zone 30 in de Maaltemeers ingevoerd en in september hebben we snelheidsindicatieborden geplaatst om een zicht te krijgen op de naleving. Daaruit blijkt dat de zone 30 niet nageleefd wordt. Er is een V85 van rond de 40 km/u en maximumsnelheden tot 89 km/u.

2.3.1.4 Ovonde/N60

De N60 vanaf de Tramstraat richting Gent staat gecategoriseerd als secundaire weg type III. De hoofdfunctie van deze wegen is het verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De toegangsfunctie is echter dermate bepalend dat de verkeersfunctie van de weg niet kan gerealiseerd worden zonder de leefbaarheid in het gedrang te brengen.

De ovonde verwerkt zeer veel verkeer (telling van 24/09/2019 in de ochtendspits +/- 1500 wagens en 600 fietsers) en door de structuur van de ovonde is er ook dagelijks congestie waarbij ook het openbaar vervoer een lage commerciële snelheid haalt.

De minder goede werking van de ovonde leidt ook tot sluipverkeer door het dorp van Zwijnaarde.

Verschillende kruispunten tussen de Rijvisschestraat en de R4 scoren slecht in de ongevallenlijst.

Door het vele verkeer en de onveilige situaties voor fietsers en voetgangers vormt de N60 een belangrijke barrière tussen het dorpscentrum van Zwijnaarde enerzijds, en het Parkbos en het Don Boscollege anderzijds.

De verbinding vanuit Merelbeke via de Adolphe della Faillelaan over de ovonde naar de Rijvisschestraat (via de toekomstige verbinding naar de Oudespoorweg) staat gecategoriseerd als primaire stedelijke fietsroute.

Er is op dit moment een globale studie lopende van AWW die de herinrichting van de ovonde moet bekijken, en de bouw van een fiets- en voetgangersbrug naar het Technologiepark. Die laatste zal ook de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer verbeteren door de conflicten tussen auto's en fietsers thv de op- en afritten van de R4 sterk te verminderen. Voor de realisatie van de werken wordt als richttermijn 2024/2025 vooropgesteld.

2.3.1.5 Klossestraat

De Klossestraat vormt een verbinding tussen de Kortrijksesteenweg (Jean-Baptiste de Giey laan in De Pinte) en de N60. Men haalt er problemen aan over (te) veel doorgaand (vracht)verkeer.

We zien bij tellingen intensiteiten van 317 wagens en 19 vrachtwagens in de ochtendspits. De woningen staan hier dicht tegen de rijbaan waardoor de draagkracht van de straat eerder beperkt is.

De straat wordt gekruist door de fietssnelweg De Pinte – Gent met tot 1000 fietsers die hier dagelijks de oversteek maken.

De fietsinfrastructuur op de volledige Klossestraat is niet optimaal en fietsers klagen over de slechte staat.

2.3.1.6 Krekelstraat

Ook voor de Krekelstraat strookt de verwachting niet met de reële situatie. Alhoewel deze straat als lokale weg zou moeten fungeren met een belangrijke woonfunctie blijkt deze in de praktijk vooral een verkeersfunctie te hebben.

Bij metingen in 2017 werden in de ochtendspits 507 voertuigen, 27 vrachtwagens en 15 fietsers geteld tussen Mijlgrachtstraat en Eedstraat.

In 2019 is er een herkomst-bestemmingsonderzoek uitgevoerd waaruit bleek dat 25% van het verkeer dat hier passeert uiteindelijk via de Campusstraat rijdt en daarna niet meer passeert via een uitgangspunt. Dit doet dus vermoeden dat deze als bestemming het Technologiepark hebben.

Een andere 15% reed verder via de Joachim Schayckstraat zo door richting Merelbeke. Er is dus hier dus heel wat verkeer dat geen bestemming heeft in Zwijnaarde dorp, maar er wel door rijdt.

De snelheidsdata tonen aan dat er een probleem is voornamelijk tussen de Mijlgrachtstraat en de Eedstraat.

De Krekelstraat is onderdeel van het fietsnetwerk als een aanvullende stedelijke route. Het ontbreken van enige fietsinfrastructuur gecombineerd met het vele en snelle verkeer maken dit een onveilige route voor fietsers.

Er waren al concrete plannen voor de heraanleg van de Krekelstraat maar de scenario opbouw van het wijkmobiliteitsplan moet uitmaken wat de toekomst is van deze straat.

2.3.1.7 Eedstraat/Zandvoordestraat/Remi Vlerickstraat/Joachim Schayckstraat

Naast de Krekelstraat, de Hutsepotstraat en Campusstraat passen deze 4 straten ook in het rijtje van de problematiek van het sluipverkeer door Zwijnaarde (4 knelpunten dus).

We behandelen deze straten als een geheel waar naast het sluipverkeer ook volgende thema's terugkomen namelijk leefbaarheid, comfort/veiligheid voor voetgangers en fietsers, het onaangepaste wegbeeld en snelheid.

Komende van de Krekelstraat kan je via de Eedstraat verder naar de Hutsepotstraat of via de Eedstraat naar Zandvoordestraat, in mindere mate via Remi Vlerickstraat, en zo naar de Joachim Schayckstraat.

Als het gaat over het doorgaand (vracht)verkeer door Zwijnaarde kan je deze straten niet negeren.

Op vlak van snelheid zien we V85 waarden van 57 in de Eedstraat, 46 in de Zandvoordestraat, 45 in de Remi Vlerickstraat en 44 in de Joachim Schayckstraat.

Als we kijken naar het herkomst-bestemmingsonderzoek zien we tot meer dan 100 voertuigen in ochtendspits (van 7—9 uur) die hier louter doorgaand zijn. Het zijn niet de grote aantallen maar gecombineerd met beperkte voetgangers- en/of fietsinfrastructuur, verhoogde snelheden in de zone 30 en soms het zeer brede profiel van rijbaan (zoals Eedstraat en Joachim Schayckstraat) zijn deze relevant om te vermelden.

2.3.1.8 Hutsepotstraat

In de participatieronde zijn over de Hutsepotstraat veel meldingen binnengekomen net zoals we hier de voorbije jaren ook al vaak klachten over ontvangen hebben.

Hier bevinden zich 2 basisscholen (1 ter hoogte van Hekers en 1 aan het kruispunt met de Campusstraat), een woonzorgcentrum, assistentiewoningen,.... Vanuit de lucht vormen deze entiteiten een aaneengesloten geheel gecombineerd met de sporthal uit de Hekers en de bibliotheek. Het is een zone met een belangrijke verblijfswaarde maar vandaag is die beperkt aanwezig door de verkeersfunctie van de straat.

Veiligheid voor fietsers en voetgangers vindt men er dan ook zeer belangrijk en men vindt dat die er te wensen overlaten. De grote hoeveelheid doorgaand verkeer dat vaak (te) snel rijdt en geparkeerde wagens liggen aan de oorzaak van onveilige situaties voor fietsers.

Met een V85 van 46 km/u in de zone 30 is er duidelijk een snelheidsprobleem. De straat heeft echter een onduidelijk straatbeeld zonder fietsinfrastructuur.

Het sluipverkeer via de Hutsepotstraat en de Campusstraat zorgt ook voor extra frustraties bij het segment tussen de Hutsepotstraat en de Campusstraat.

In de ochtendspits passeren er in de Hutsepotstraat een 6-tal vrachtwagens hoewel het werfcharter bepaald heeft dat deze route maximaal moet vermeden worden tijdens de vensteruren.

2.3.1.9 Campusstraat

De Campusstraat is een zeer kleine woonstraat tussen de Hutsepotstraat en de Tramstraat. Hier verwacht je geen overvloed aan doorgaand verkeer maar dat is echter wel het geval.

Bij het kentekenonderzoek dat is uitgevoerd in 2019 zien we in de ochtendspits (van 7 tot 9 uur) hier 61 voertuigen passeren die doorgaand zijn en dus geen bestemming hebben in wijken. Op een gewone ochtendspits passeren hier 388 wagens waarvan er velen vermoedelijk een bestemming hebben in het Technologiepark.

Er wordt aan een zijde van de straat geparkeerd waardoor er verder weinig plaats overblijft voor fietsers om hier te kruisen en er bijgevolg een groot onveiligheidsgevoel is bij de fietsers door de confrontatie tussen het verkeer en de fietsers die niet over afzonderlijke infrastructuur beschikken (12 fietsers geteld bij een ochtendspitstelling). Hoewel het aantal fietsers weliswaar beperkt is stelt het fietsvademecum dat niet de intensiteit van het fietsverkeer wordt beschouwd als een factor die de noodzakelijkheid van een fietspad beïnvloedt. Deze redenering geldt trouwens voor alle wegen waar er onveilige situaties zijn voor fietsers maar de intensiteiten beperkt zijn.

2.3.1.10 Tramstraat / Adolphe della Faillelaan

De as Tramstraat - Adolphe della Faillelaan werd gecategoriseerd als lokale weg type IIa. Een lokale weg II heeft als hoofdfunctie het verzamelen en/of ontsluiten op lokaal niveau. Slechts in tweede instantie is er de verbindende functie. Op niveau van de stad(sregio) Gent betekent dit dat een lokale weg IIa zorgt voor de ontsluiting van een bepaald stadsdeel (of van meerdere stadsdelen). Aanvullend heeft ze een verbindende functie tussen de verschillende stadsdelen. Deze categorie is niet exclusief bedoeld voor gemotoriseerd verkeer, maar de geselecteerde wegsegmenten kunnen ook stamlijnen van openbaar vervoer opnemen, waarbij ook de ongehinderde doorstroming van het openbaar vervoer centraal staat en best uitgerust worden met volwaardige fietspaden.

Op de as is er een bovenlokale verbindingfunctie tussen Merelbeke en Gent. Hier passeren in de ochtendspits meer dan 800 wagens, 37 vrachtwagens en 140 fietsers.

De verkeersfunctie van deze straten brengt de leefbaarheid voor de bewoners sterk in het gedrang. Er zijn veel meldingen van te snel verkeer en dat wordt bevestigd door onze data.

De Tramstraat/Adolphe della Faillelaan wordt vaak gekruist door voetgangers en fietsers maar deze ervaren die oversteek als onveilig. De as staat gedefinieerd als primaire stedelijke fietsroute en zal bij heraanleg van de ovonde doorlopen op een veilige route naar de Oudespoorweg. De fietspaden zijn op deze as niet overal op dezelfde manier toegepast. Ter hoogte van het kruispunt met de Heerweg-Noord zijn die verhoogd, richting Merelbeke voor

een deel afgescheiden met een grote veiligheidsmarge maar de overige fietspaden zijn niet verhoogd met een minimale schrikafstand. Gecombineerd met intensief en snel verkeer is hier geen gevoel van veiligheid.

Ter hoogte van de ovonde ontstaat er vaak congestie waardoor ook De Lijn hier vertraging oploopt.

Op de AVOC-kaart (2016-2018) met ongevallen staan de kruispunten met de Heerweg-Noord en de Joachim Schayckstraat gedefinieerd als gevaarlijke kruispunten.

2.3.1.11 Heerweg-Zuid

De Heerweg-Zuid staat in de top 3 van signalen door de burgers maar bestaat uit 2 delen met een verschillend wegbeeld. Van grondgebied Zevergem tot aan de Eedstraat en vanaf de Eedstraat tot aan de Hutsepotstraat.

De as Heerweg-Zuid – Heerweg-Noord werd gecategoriseerd als lokale weg type IIb. De hoofdfunctie is het verbinden en/of verzamelen van openbaar vervoer en fietsers op stadsregionaal niveau en als nevenfunctie het verzamelen van gemotoriseerd verkeer op wijkniveau.

De meeste klachten die we ontvangen gaat over het onveilig fietsen op het deel richting Zevergem. De weg en het fietspad is er in slechte staat, zeker in de richting van Zevergem. Er zijn ook veel klachten van geluid en trillingen die vermoedelijk ook sterk te maken hebben met die slechte staat.

Ook de snelheid wordt als een probleem benoemd door de bewoners. Uit Sib-metingen in 2018 blijkt dat de V85 hier inderdaad op 46 km/u ligt in de zone 30.

De meldingen op het andere segment gaan dan eerder over het parkeren. De parkeerstrook is voorzien in een asverschuiving onder andere om ook de snelheid te remmen. De rijbaan die overblijft is te smal om te kruisen en gecombineerd met het busverkeer leidt dat vaak tot onduidelijke situaties zeker gecombineerd met hogere intensiteiten verkeer (ochtendpitstelling komt uit op 356 wagens). De Lijn zelf heeft hier in het verleden al vaak vragen over gehad.

2.3.1.12 Dorpsstraat

Met de Dorpsstraat zitten we nu echt in het centrum met de kerk, het dorpsplein en de nieuwe Melac. Er is hier dus ook een grote verblijfswaarde.

We hebben geen recente cijfers, maar de gemeenschappelijke factor van het sluipverkeer en vrachtverkeer komt ook hier terug, echter wel beperkter t.o.v. van andere straten.

Het profiel komt overeen met het profiel van de Hutsepotstraat en er zijn geen voorzieningen voor fietsers.

2.3.1.13 Isabella van Oostenrijkstraat

De Isabella van Oostenrijkstraat is een woonstraat met brede trottoirs maar geen fietsinfrastructuur. Er wordt geparkeerd aan een kant van de straat waardoor het kruisen sowieso al moeilijk gaat.

De straat wordt gebruikt om de verkeerslichten op de hoek van de Tramstraat x Heerweg-Noord te vermijden richting Gent. Dat gebeurt ook door het vrachtverkeer en dat zorgt voor gevaarlijke situaties waarbij fietsers op het trottoir rijden of vrachtwagens bij het kruisen op het trottoir uitwijken. Er zijn hier dan ook klachten over trillingen en geluid.

Er wordt melding gemaakt van snel verkeer maar volgens metingen uit 2019 was de V85 44 km/u en hield 97% zich aan de snelheidslimiet. De snelheidslimiet ligt hier wel nog op 50 km/u.

Het aantal fietsers dat we bij oudere tellingen hier geregistreerd hebben lag tegen de 150 voor de ochtendspits. Er is een verbinding komende van Merelbeke via de Isabella van Oostenrijkstraat over de Heerweg-Noord naar de Schaarkenstraat en zo naar het Technologiepark, Don Bosco of Gent-Sint-Pieters. Die oversteek komt ook terug in de signalen maar staat ook vermeld bij de Heerweg-Noord.

2.3.1.14 Zwijnaarde II & III

Hier zijn de straten niet afzonderlijk benoemd omdat de problematiek van deze cluster een algemene problematiek vormt namelijk het vrachtverkeer/bestemmingsverkeer van en naar de industrieparken Zwijnaarde II en III. Er is al langer een voorstel dat deze bedrijventerreinen afgekoppeld zullen worden van het woonweefsel en rechtstreeks verbonden worden met de R4 maar de onderhandelingen lopen nog altijd en er is nog geen duidelijkheid.

Het huidig aantal medewerkers voor Zwijnaarde II en III opgeteld, bedraagt momenteel 1210 maar voor Zwijnaarde II is er voor de toekomst nog een aantrekking voorzien van meer dan 2000 medewerkers (uit de mobiliteitsstudie Zuidelijke Mozaïek uitgevoerd door Sweco).

Verder worden deze straten ook gebruikt als sluipteg om het kruispunt met de Heerweg-Noord te vermijden. Zo kan je via Nederzwijnaarde, Cornelis de Schepperestraat en de Nieuwescheldestraat van Heerweg-Noord naar Isabella van Oostenrijkstraat rijden en omgekeerd. Ook zouden er bestuurders het C1-verbod op het einde van de Isabella van Oostenrijkstraat negeren om toch zo snel naar de Adolphe della Faillelaan te rijden.

De bewoners geven al langer aan dat de leefbaarheid en de veiligheid voor hen hierdoor in het gedrang komt.

De indeling van al deze woonstraten is nagenoeg hetzelfde. Op bepaalde plaatsen relatief brede trottoirs, een rijbaan in dubbele richting met parkeren aan een kant maar geen fietsinfrastructuur.

2.3.1.15 Heerweg-Noord

De Heerweg-Noord staat gecategoriseerd als een lokale weg type IIb. De hoofdfunctie is het verbinden en/of verzamelen van openbaar vervoer en fietsers op stadsregionaal niveau en als nevenfunctie het verzamelen van gemotoriseerd niveau.

Bij tellingen in 2019 zijn er in de ochtendspits 589 voertuigen (40 vracht) waargenomen en in de avondspits 644 (34 vracht). Deze intensiteiten geven aan dat ook de verbindende functie voor gemotoriseerd verkeer sterk aanwezig is.

Bewoners geven aan dat door deze grote intensiteiten de leefkwaliteit verstoord is. Bovendien wordt ook de staat van het wegdek als sterk hinderlijk ervaren. Het geluid dat ontstaat door de combinatie van het wegdek en de hoge intensiteiten is vooral storend. Ook de snelheid wordt als een probleem benoemd door de bewoners.

Op de ongevallenkaart zien we hier ook veel ongevallen. Een bevraging van UGent i.v.m. ongevallen tijdens woon-werkverkeer van fietsende werknemers, toonde aan dat op het kruispunt met de R4 geregeld ongevallen tussen auto's en fietsers plaatsvinden.

De oversteekbaarheid van de Heerweg-Noord kent een probleem op de verbinding Isabella van Oostenrijkstraat – Schaarkenstraat. Deze maakt de verbinding van Merelbeke naar het Technologiepark of zo verder richting Don Bosco maar is nu niet uitgerust om de fietsers op een veilige manier de straat over te loodsen.

2.3.1.16 Parkeerbeleid Technologiepark

Naast de problematiek die Zwijnaarde V (Technologiepark Ardoyen) teweeg brengt in de omliggende straten van Zwijnaarde (waarbij deze knelpunten opgenomen zijn in de desbetreffende straten) is er ook nog de komst van de parkeertoren. Gevreesd wordt dat het parkeerbeleid op Zwijnaarde V een invloed zal hebben op de directe omgeving. Er wordt dus gevraagd naar een proactieve afstemming van het parkeerbeleid op straat t.o.v. het toekomstige beleid op de site.

2.3.1.17 Bereikbaarheid industrieterreinen

Het bestemmingsverkeer voor de industrieparken en kenniszones in de Zuidelijke mozaïek heeft niet alleen een impact op de verkeerssituatie in de omliggende woonstraten. Personeelsleden en leveranciers hebben zelf ook behoefte aan een verkeersveilige en vlotte bereikbaarheid. Gemotoriseerd vervoer en zeker zwaar vervoer verkiest goed ontsloten bedrijfsterreinen via de hogere wegencategorieën, maar de bestaande netwerkstructuur komt hier nog onvoldoende aan tegemoet. Tegelijk moeten ook de duurzame alternatieven nog veiliger en kwalitatiever uitgebouwd worden om personeel en bezoekers sneller te doen kiezen om hun verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar te doen.

Een duurzame modal shift zal ook nodig zijn om de geplande groei van de Zuidelijke mozaïek op een goede manier mogelijk te maken.

2.3.2 Andere knelpunten

Naast de bovenstaande knelpunten zijn er uiteraard nog andere knelpunten in de wijken.

Andere knelpunten lijken iets minder impactrijk te zijn op de wijk. Bij de detailuitwerking van het wijkmobiliteitsplan kunnen ze ook mee in rekening gebracht worden, maar als aanleiding voor specifieke scenario's is hun gewicht te klein.

2.3.3 Wijk-specifieke doelstellingen

Uit bovenstaande hoofdknelpunten bepalen we 16 wijk-specifieke doelstellingen. Dit zijn de doelstellingen waar in deze wijken moeten aan gewerkt worden. Scenario's die opgemaakt worden moet maximaal proberen een antwoord te bieden op deze doelstellingen. De afweging van de scenario's t.o.v. elkaar gebeurt dan ook op basis van deze doelstellingen.

1. Doorgaand verkeer door het dorpscentrum van Zwijnaarde (ten zuiden van de as Tramstraat – Adolphe della Faillelaan) weren om leefkwaliteit en veiligheid te verbeteren.
2. Verblijfsfunctie van de Hutsepotstraat verhogen met extra aandacht voor de actieve weggebruiker.
3. De leefkwaliteit in de Heerweg-Noord in evenwicht brengen met de verkeersfunctie met extra aandacht voor veiligheid van de actieve weggebruiker.
4. Veiligheid voor de fietsers in de Krekelstraat verbeteren.
5. Fietskwaliteit in de Zandvoordestraat verbeteren.
6. Leefkwaliteit en veiligheid verbeteren op de as Pieter Pauwel Rubenslaan - Rijvisschestraat en fietssnelweg beter integreren.
7. De barrière effecten van de N60/ovonde verminderen en extra aandacht geven aan actieve weggebruikers en openbaar vervoer.
8. De leefkwaliteit en veiligheid op de Tramstraat/Adolphe della Faillelaan verhogen met extra aandacht voor de oversteekbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer.
9. Vrachtverkeer en bestemmingsverkeer sturen voor de bedrijvenzone Zwijnaarde II & III om de leefbaarheid van de woonstraten in deze omgeving te verbeteren.
10. De veiligheid voor actieve weggebruikers en de doorstroming van de bus in Heerweg-Zuid verbeteren.
11. De verblijfskwaliteit van de Dorpsstraat verhogen.
12. Doorgaand gemotoriseerd verkeer beperken in de Maaltemeers om de leefkwaliteit en veiligheid te verbeteren.
13. De leefkwaliteit en veiligheid in de Klossestraat verhogen.
14. Veiligheid van de fietsers verhogen op de Kortrijksesteenweg en sturend parkeerbeleid ten zuiden van de Kortrijksesteenweg om de leefkwaliteit te verhogen.
15. Sturend parkeerbeleid uitwerken voor de omgeving van het Technologiepark.
16. Verkeersveilige en vlotte selectieve bereikbaarheid realiseren voor de bedrijven en kenniszones.



fietskwaliteit en -veiligheid	
verblijfskwaliteit verhogen	
leefkwaliteit verhogen	
doorgaand verkeer weren	
sturend parkeerbeleid	
gerichte ontsluiting bedrijventerreinen	
doorstroming OV verbeteren	
oversteekbaarheid	
barrière N60/ovonde verminderen	

Beeld: MAAT ontwerpers

Figuur 61: Wijk-specifieke doelstellingen Zwijnaarde

	Voetgangers	Fietsers	School	Kern	OV	Intensiteit	Speelheid	Vracht	Parkeren
P.P. Rubenslaan	x	x				x	x	x	x
Rijvissechestraat	x	x				x	x	x	x
Pieter Van Reyschootlaan	x	x				x	x	x	
Putstraat	x	x				x	x	x	
Grote Steenweg-Noord/ovonde	x	x	x		x			x	
Maaltemeers	x	x	x			x	x		x
Kortrijksesteenweg	x	x	x						x
Pleispark									x
Klossestraat		x				x	x	x	
Krekelstraat	x	x				x	x	x	
Eedstraat		x				x	x	x	
Hutsepotstraat	x	x	x	x		x	x	x	x
Tramstraat	x	x			x		x	x	
Adolphe della Faillelaan	x	x			x		x	x	x
Campusstraat		x				x	x		
Heerweg-Noord		x					x	x	
Nieuwescheldestraat		x				x	x	x	
Nederzwijnaarde	x	x				x	x	x	
Cornelis de Schepperestraat		x						x	
Hofakkerstraat		x				x		x	
Isabella van Oostenrijkstraat	x	x				x	x	x	
Joachim Schayckstraat	x	x				x	x	x	
Dorpsstraat	x	x		x		x		x	x
Zandvoordestraat		x				x	x	x	x
Remi Vlerickstraat		x				x		x	
Heerweg-Zuid	x	x			x		x	x	x
Technologiepark									x

Figuur 62: Doelstellingen per thema - Zwijnaarde



Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde

Evaluaties stedelijk verkeersmodel Gent

Rapport opgemaakt door:

MINT NV, Hendrik Consciencestraat 1 B, 2800 MECHELEN

Colofon

Opdracht	Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde - Evaluaties stedelijk verkeersmodel Gent			
Opdrachtgever	Mobiliteitsbedrijf Departement Stedelijke Ontwikkeling Stad Gent			
	Botermarkt 1			
	9000 Gent			
Opdrachtnemer	MINT nv			
	Hendrik Consciencestraat 1 B – 2800 MECHELEN			
Projectmedewerkers				
	Bruno Villé		Afdelingshoofd verkeersmodellen	
	Ann Vanclooster		Projectleider verkeersmodellen	
	Peter Vieren		Projectmedewerker verkeersmodellen	
Versiebeheer				
	2021-12-22	v.1.0	1 ^e versie	Peter Vieren / Bruno Villé
	2022-01-11	v.1.1	Kleine aanpassingen	Peter Vieren

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding en leeswijzer	4
2. Stedelijk verkeersmodel Gent.....	5
2.1. <i>Inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde.....</i>	<i>5</i>
2.2. <i>Modelopbouw met de verschillende deelmodellen</i>	<i>8</i>
2.3. <i>Modelsoftware.....</i>	<i>8</i>
3. Inhoud varianten	9
3.1. <i>Referentiescenario 2017.....</i>	<i>9</i>
3.2. <i>Scenario wijkmobiliteitsplan</i>	<i>10</i>
4. Resultaten	11
4.1. <i>Referentiescenario 2017.....</i>	<i>12</i>
4.2. <i>Scenario wijkmobiliteitsplan</i>	<i>12</i>
5. Bijlage: figuren modeldoorrekeningen	13



1. INLEIDING EN LEESWIJZER

Ter ondersteuning van het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde werd op vraag van het mobiliteitsbedrijf Gent het stedelijk verkeersmodel ingeschakeld. Met het verkeersmodel wordt het mogelijk effecten van circulatiemaatregelen op de verkeersvolumes in kaart te brengen en onderlinge verschillen te visualiseren. Op basis van die effecten kan het beleid bepaalde keuzes verder uitwerken, aanpassen of schrappen.

In het volgende hoofdstuk wordt eerst het gehanteerde modelinstrumentarium (het stedelijk verkeersmodel Gent) kort toegelicht en wordt ingegaan op de opmaak en werkwijze hiervan. Vervolgens wordt het scenario en de resultaten ervan beschreven. In de resultaten wordt verwezen naar verschillende figuren die in bijlage bij dit rapport worden toegevoegd.



2. STEDELIJK VERKEERSMODEL GENT

De doorrekeningen zijn uitgevoerd met behulp van stedelijk verkeersmodel Gent. Dit verkeersmodel beschrijft de mobiliteit van het personenverkeer aan de hand van de spreiding in tijd en ruimte van socio-economische activiteiten, het volledige multimodale vervoersaanbod, de aantrekkelijkheid van de verschillende vervoerwijzen en de invloed hiervan op de modale keuze en trajectkeuze voor alle verplaatsingen.

Het gebruikte verkeersmodel focust vooral op een zo correct mogelijke modellering van het personenverkeer, maar er wordt uiteraard ook rekening gehouden met het vrachtverkeer over de weg.

Het stedelijk verkeersmodel bestaat uit 3 bouwstenen:

1. inputgegevens aan vraag- en aanbodzijde (socio-demografische gegevens, netwerken, zonering, OV-dienstregelingen en verkeerstellingen)
2. modelopbouw met de verschillende deelmodellen (afgeleid uit resultaten van relevante studies 'Onderzoek Verplaatsingsgedrag')
3. modelsoftware (Cube)

In de volgende paragrafen wordt verder ingegaan op deze drie bouwstenen.

2.1. INPUTGEGEVENS AAN VRAAG- EN AANBODZIJDE

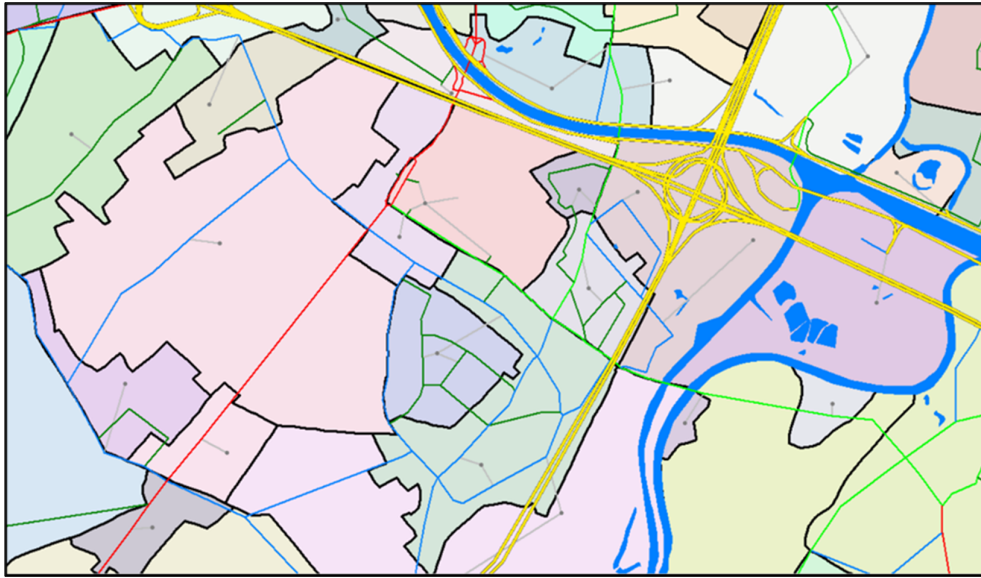
Het netwerk en de zonering van het stedelijk verkeersmodel behelst heel België en een deel van de omliggende landen.

Om praktische redenen wordt de verkeersgeneratie geaggregeerd naar **verkeerszones**. Al het verkeer van of naar een zone wordt gegroepeerd en via één of enkele toegangen (i.c. zoneconnectoren) op het netwerk gezet. De positie van die zoneconnector bepaalt dus waar het verkeer vertrekt of naar toe gaat. De meeste zones in het centrum hebben meerdere connectoren om zo een grotere spreiding in herkomst of bestemming mogelijk te maken.

De omvang van de verkeerszones varieert naargelang het studiegebied. Het stedelijk verkeersmodel heeft Gent en buurgemeenten als studiegebied. Hier is de zonering relatief fijn en sluit ze vrij dicht aan bij de statistische sectoren, zoals ze door de FOD Economie gehanteerd worden. In het centrum en de haven van Gent zijn voor de zonering deze statistische sectoren bovendien nog verder verfijnd, zodat de verkeersgeneratie ten gevolge van bewoning, tewerkstelling of schoolactiviteiten er zo nauwkeurig mogelijk gelokaliseerd kan worden. Naarmate een zone verder van het studiegebied verwijderd is, met name verder weg van Gent, zal deze groter van omvang zijn. Buiten het studiegebied is de zonering dus minder fijn. Toch zit heel België in het verkeersmodel om ook de lange-afstandsverplaatsingen (bijvoorbeeld de verplaatsingen tussen Gent en Brussel) mee in rekening te nemen.

Aan deze zonering is ook een gegevenslaag gekoppeld. In deze laag zitten de socio-demografische gegevens (SDG's) omtrent bevolking, tewerkstelling, schoolbevolking, schoolgaanden, gezinsgrootte, autobezit, ...



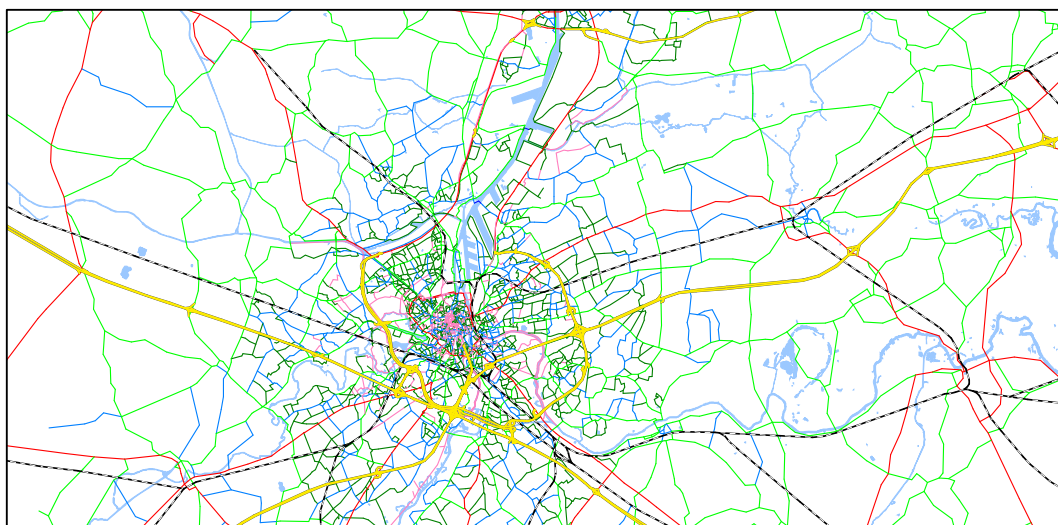


Figuur 1: zonering omgeving Zwijnaarde

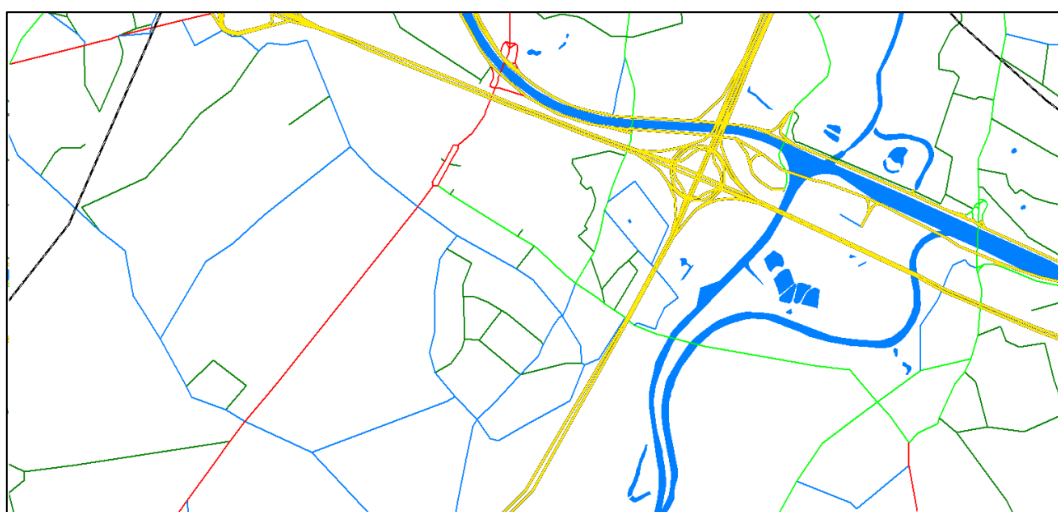
De verfijning van de **infrastructuurnetwerken** is gelijkaardig: binnen het studiegebied zelf worden bijna alle wegen opgenomen, zeker de ontsluitingswegen en de wijkverzamelwegen. Maar de hele lokale straten zitten niet allemaal in het verkeersmodel: dit wil zeggen dat intensiteiten in het verkeersmodel op sommige straten hoger kunnen zijn dan in werkelijkheid. Buiten het studiegebied daalt deze detailleringgraad en zijn enkel de hoofdwegen nog opgenomen. Ook voor het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) wordt de specifieke infrastructuur opgenomen (verkeersvrije straten, fietspaden en fietssnelwegen,...). Gelijktijdig worden binnen het studiegebied alle haltes van De Lijn en stations van de NMBS opgenomen en worden de OV-dienstvoeringen tot op doortochtijd ingevoerd. Buiten het studiegebied is het aanbod openbaar vervoer logischerwijze minder gedetailleerd opgenomen. Deze lijnvoeringen worden voor alle modelperiodes uit de beschikbare databanken of andere gegevensbronnen van de Belgische openbaar vervoermaatschappijen (De Lijn, NMBS, TEC, MIVB) afgeleid. Het basisjaar van dit lijnenbestand is 2017.

Kruispunten worden eveneens meegenomen: het aantal opstelstroken wordt overgenomen en er wordt gecodeerd of het om een voorrangskruispunt, rotonde of verkeerslichten gaat en bij dit laatste wordt ook een verkeerslichtenregeling gecodeerd. Hierdoor is het verkeersmodel in staat verliestijden aan kruispunten gemiddeld tot een relatief hoge betrouwbaarheid te berekenen.





Figuur 2: voorstelling infrastructuurnetwerk stedelijk verkeersmodel – volledig studiegebied



Figuur 3: voorstelling infrastructuurnetwerk stedelijk verkeersmodel – ingezoomd op Zwijnaarde



2.2. MODELOPBOUW MET DE VERSCHILLENDE DEELMODELLEN

Het stedelijk verkeersmodel Gent is een statisch, multimodaal, geaggregeerd verkeersmodel.

Het volledige stedelijk verkeersmodel bestaat uit vier stappen:

1. Tripgeneratie (en tijdstipkeuze): hierbij wordt voor de beschouwde tijdsperiode berekend hoeveel verplaatsingen er in iedere verkeerszone vertrekken en aankomen, opgedeeld in 5 (hoofd)motieven: werk, school, winkel, recreatief en overig.
2. Tripdistributie: in deze stap worden de globale verplaatsingen per verkeerszone verdeeld over alle herkomsten en bestemmingen. Het resultaat hiervan zijn de globale verplaatsingsmatrices of HB-matrices.
3. Vervoerwijzekeuze: in functie van de aantrekkelijkheid van de verschillende vervoersmodi worden de HB-matrices opgedeeld in verplaatsingsmatrices per vervoersmodus (auto, fiets, te voet en openbaar vervoer).
4. Toedeling of routekeuze: in de laatste stap worden de resulterende HB-matrices toegevoerd voor de verschillende vervoersmodi, met uitzondering van fiets en te voet.

Bij de opmaak van een verkeersmodel wordt dit eveneens gekalibreerd: na een eerste toedeling worden de gemodelleerde intensiteiten vergeleken met de beschikbare verkeerstellingen en in functie daarvan worden de betrokken relaties in de verplaatsingsmatrix gecorrigeerd. Dit gebeurt zowel voor auto- als vrachtwagenmatrix. Hoe meer tellingen er beschikbaar zijn, hoe beter die correctie kan ingrijpen, maar ook zonder verkeerstellingen is een volledige matrix beschikbaar. Ook HB-matrices voor openbaar vervoer worden op een analoge wijze gekalibreerd. De modi fiets en te voet worden niet gekalibreerd. De tellingen werden verzameld en verwerkt voor een periode rond 2017-2018 (na invoering van het circulatieplan in Gent). De toedeling is gecorrigeerd op basis van de beschikbare tellingen uit die periode en om die reden spreken we van een **basistoestand 2017**.

De tripgeneratie en -distributie (stappen 1 en 2) worden typisch bij de ontwikkeling van het verkeersmodel opgemaakt, maar worden bij evaluatie van de scenario's niet meer gewijzigd. De totale verplaatsingsmatrix blijft dus identiek tussen de basissituatie en de scenario's onderling.

Wel kan in functie van de bepaalde maatregelen de **vervoerwijzekeuze** en de **routekeuze** wijzigen. Omdat de impact op vervoerwijzekeuze als gevolg van de invoering van het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde vrij beperkt werd ingeschat, is de evaluatie van het scenario hier enkel gebeurd op basis van de wijzigingen in de routekeuze. Het betreffen zogenaamde unimodale doorrekeningen.

Het stedelijk verkeersmodel is opgebouwd voor de spitsperiodes 8u-9u en 17u-18u.

2.3. MODELSOFTWARE

De gebruikte software is Cube (versie 5.1.3), ontwikkeld en verdeeld door het Amerikaanse bedrijf Citilabs. Cube werd tot voor kort ook als standaardsoftware gebruikt bij alle verkeersmodellen van de Vlaamse overheid.



3. INHOUD VARIANTEN

3.1. REFERENTIESCENARIO 2017

Het referentiescenario 2017 stelt min of meer de bestaande toestand voor, met enkele aanpassingen. Alle infrastructuur is zo waarheidsgetrouw mogelijk opgenomen binnen de mogelijkheden van het verkeersmodel en de matrices zijn gekalibreerd op basis van tellingen van (voornamelijk) 2017. Volgende aanpassingen werden toegevoegd in het referentiescenario:

- De oprit van de N60 naar de E40 werd afgesloten
- De oprit van de N60 naar de R4 (buitenring), voor verkeer komende van Zwijnaarde, werd toegevoegd
- De ontsluiting van Ardoyen op de Tramstraat is enkelrichting gemaakt, waarbij alleen nog de uitrijdende beweging naar de Tramstraat toegelaten is

Het referentiescenario 2017 dient vooral ter vergelijking van de scenario's. Verschillen zullen geëvalueerd worden ten opzichte van de doorrekening van het referentiescenario. Dit objectiveert niet alleen de analyse, het maakt het technisch ook mogelijk om alle straten op een analoge wijze te vergelijken.



3.2. SCENARIO WIJKMOBILITEITSPLAN

Vertrekkende van het referentiescenario 2017, wordt het scenario van het wijkmobiliteitsplan volledig overgenomen. Alle aanpassingen worden op volgende figuur weergegeven.



Figuur 4: scenario wijkmobiliteitsplan



4. RESULTATEN

Om de resultaten van het verkeersmodel te analyseren, werden er resultaatfiguren opgemaakt. Deze zijn opgenomen in bijlage.

De **toedelingsfiguren** (pae/u) tonen per spitsuur hoeveel personenauto-equivalenten (pae) per uur over elk wegsegment rijden. Dit wordt richtingsafhankelijk getekend. Daarnaast worden er op bepaalde segmenten het aantal pae gerapporteerd. Een personenwagen staat voor 1 pae; een vrachtwagen staat voor 2 pae.

In de **verschilfiguren** wordt het absoluut verschil van de verkeersbelasting op elk wegsegment weergegeven. Hier worden de verschillen van het scenario van het wijkmobiliteitsplan ten opzichte van het referentiescenario weergegeven. Er zijn twee varianten van verschilfiguren opgenomen:

- Op de eerste verschilfiguur zijn de absolute verschillen weergegeven. Op wegsegmenten die verschillende tinten rood kleuren, is er sprake van een toename van meer dan 20 pae/u. Is er een afname van meer dan 20 pae/u op het wegsegment, dan zijn deze groen gekleurd. Op wegsegmenten die grijs gekleurd zijn, is er slechts een klein verschil (tussen -20 pae/u en 20 pae/u).

De verschillen in de tinten rood en groen hebben betrekking op de totale pae/u op het wegsegment. Wegsegmenten met toename of afname met 20 pae/u of meer en waarvan de totale intensiteiten (beide richtingen samen) lager dan 250 pae/u zijn, zijn lichter ingekleurd

- Op de tweede verschilfiguur zijn dezelfde verschillen afgebeeld maar wordt er ook, in donkergrijze kleur, de absolute hoeveelheid van de verkeersbelasting voorgesteld. Dit maakt het mogelijk om de verschillen meteen te relateren aan het totale verkeersvolume en op die manier het relatieve belang ervan beter in te schatten.



4.1. REFERENTIESCENARIO 2017

De toedelingsresultaten zijn terug te vinden op de figuren 2 en 3 in bijlage, voor respectievelijk de ochtendspits (8u-9u) en de avondspits (17u-18u).

De hoogste intensiteiten zijn merkbaar op het hoofdwegennet (E17 en E40) en langs de N60. Op de N60 bedragen de intensiteiten 600 tot bijna 1.500 pae/u (al naargelang de plaats en de richting).

De Tramstraat heeft een verkeersbelasting van ongeveer 250 tot 370 pae/u/richting. Intensiteiten van ongeveer dezelfde grootteorde zijn er op de Heerweg-Noord te zien. De Adolphe della Faillelaan kent met 500 tot 740 pae/u/richting dan weer iets drukkere segmenten. Op de Heerweg-Zuid ten slotte blijven de intensiteiten beperkt tot ongeveer 100 à 170 pae/u/richting.

4.2. SCENARIO WIJKMOBILITEITSPLAN

De toedelingsresultaten zijn terug te vinden op de figuren 6 (ochtendspits) en 9 (avondspits). Deze worden telkens gevolgd door de twee sets verschilfiguren ten opzichte van de basissituatie 2017, hetzij figuren 7 en 8 (ochtendspits) en figuren 10 en 11 (avondspits).

De effecten zijn veelal gelijkaardig in een ochtendspits en een avondspits. De analyse geldt dan ook voor beide spitsuren.

De grootste impact is er ten gevolge van de filters in de Hutsepotstraat en Joachim Schayckstraat. Deze hebben als rechtstreeks gevolg dat de intensiteiten in die straten tot quasi nul herleid wordt hetgeen significante dalingen van het verkeer betekent. Daartegenover staat dat het verkeer dan meer geconcentreerd wordt op de Heerweg-Zuid en in mindere mate richting Krekelstraat. Tijdens de ochtendspits kent ook de Dorpsstraat een toename van het verkeer. Dat is lokaal verkeer (richting Dorpsstraat, Joachim Schayckstraat of Remi Vlerickstraat) dat ten gevolge van de filter in de Joachim Schayckstraat nu een andere route kiest om tot aan de Tramstraat of Adolphe Della Faillelaan te geraken.

Ook op de Rijvisschestraat neemt ten gevolge van het invoeren van het tegengesteld enkelrichtingsverkeer, de intensiteit af tot zeer lage waarden. Enkel lokaal verkeer bevindt zich nog op deze weg. Hetzelfde geldt op de Maaltemeers. Doorgaand verkeer dat in de referentie nog wel via deze straten rijdt, verschuift voornamelijk naar de Klossestraat, E40 of R4.

Op ruimere schaal is een afname zichtbaar op de Adolphe Della Faillelaan. Doorgaand verkeer van west naar oost is ook hier iets meer geneigd het hogere wegennet (E40) op te zoeken. Bij deze verschillen dient wel opgemerkt te worden dat deze relatief ten opzichte van de totale intensiteiten, eerder beperkt blijven.



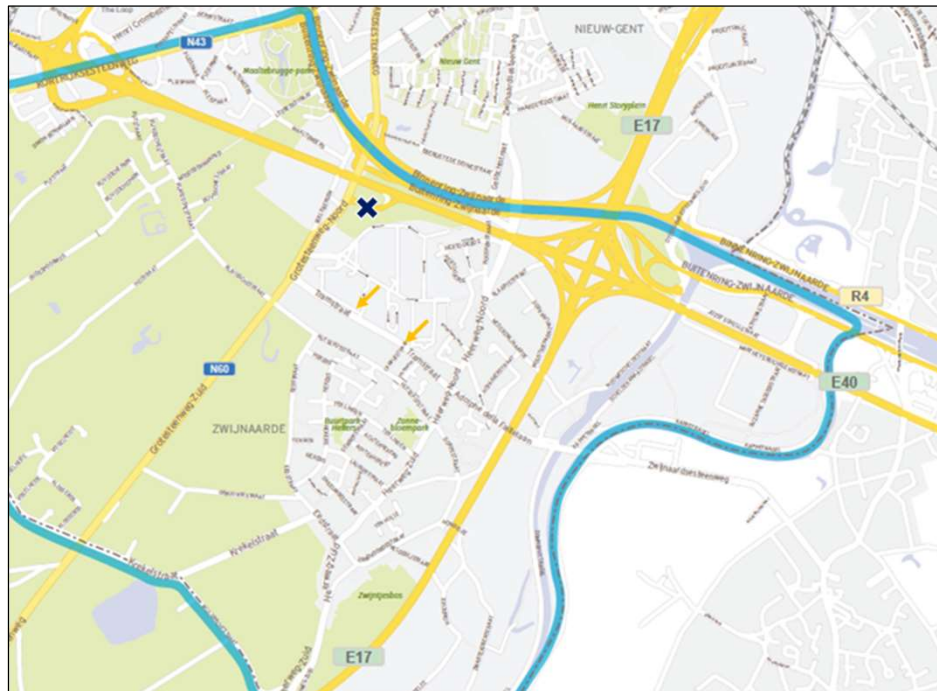
5. BIJLAGE: FIGUREN MODELDOORREKENINGEN



Referentiescenario

Bijkomende aanpassingen t.o.v. referentiesituatie 2017:

- Extra bewegingen toegelaten op N60 x R4 (oprit buitenring R4)
- Afsluiten oprit N60 x E40
- Ontsluiting Ardoyen op Tramstraat enkelrichting



Figuur 2

Referentiescenario

**Toedeling
(pae/u)**

8u-9u

Legende:

Eenheid: pae/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

Var-41

M₃NT



Figuur 3

Referentiescenario

**Toedeling
(pae/u)**

17u-18u

Legende:

Eenheid: pae/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

Var-41

M₃NT



Planscenario

Kern definitief plan: puzzelstukken circulatie



tekst aan te passen.

27 september 2021

11

Figuur 6

Planscenario

**Toedeling
(pae/u)**

8u-9u

Legende:

Eenheid: pae/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

Var-42

M₃NT



Figuur 7

Planscenario

**Versillenplot t.o.v.
referentiescenario
(absoluut)**

8u-9u

Legende:

Eenheid: pae/u

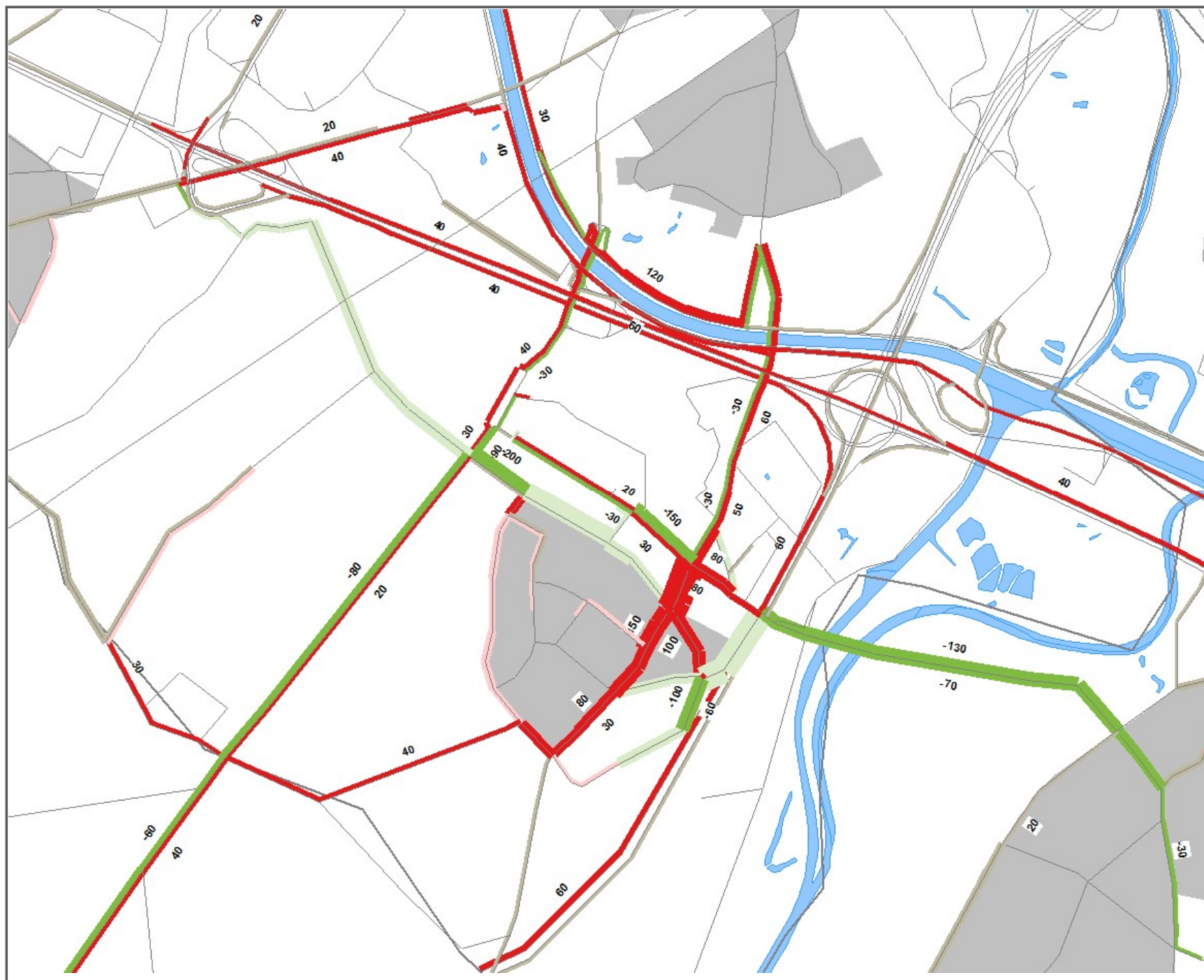
- < -20 & intensiteit >= 250pae/u
- < -20 & intensiteit < 250pae/u
- -20 – +20
- > +20 & intensiteit < 250pae/u
- > +20 & intensiteit >= 250pae/u

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

Var-42

MINT



Figuur 8



Planscenario

**Versillenplot t.o.v.
referentiescenario
(absoluut)**

8u-9u

Legende:

Eenheid: pae/u

Toedeling
scenario
840 Pae/u

Versillen t.o.v.
referentie
 < -20
 -20 – +20
 > +20

50
 -50
Verschil pae/u

Achtergrond

Water
 Bebouwing
 Gemeente

Var-42

MINT

Figuur 9

Planscenario

**Toedeling
(pae/u)**

17u-18u

Legende:

Eenheid: pae/u

- < 400
- 400 – 800
- 800 – 1.200
- 1.200 – 2.000
- 2.000 – 3.000
- 3.000 – 4.000
- 4.000 – 5.000
- > 5.000

Achtergrond

- Water
- Bebouwing
- Gemeente

Var-42

M₃NT



Figuur 10

Planscenario

**Verschillenplot t.o.v.
referentiescenario
(absoluut)**

17u-18u

Legende:

Eenheid: pae/u

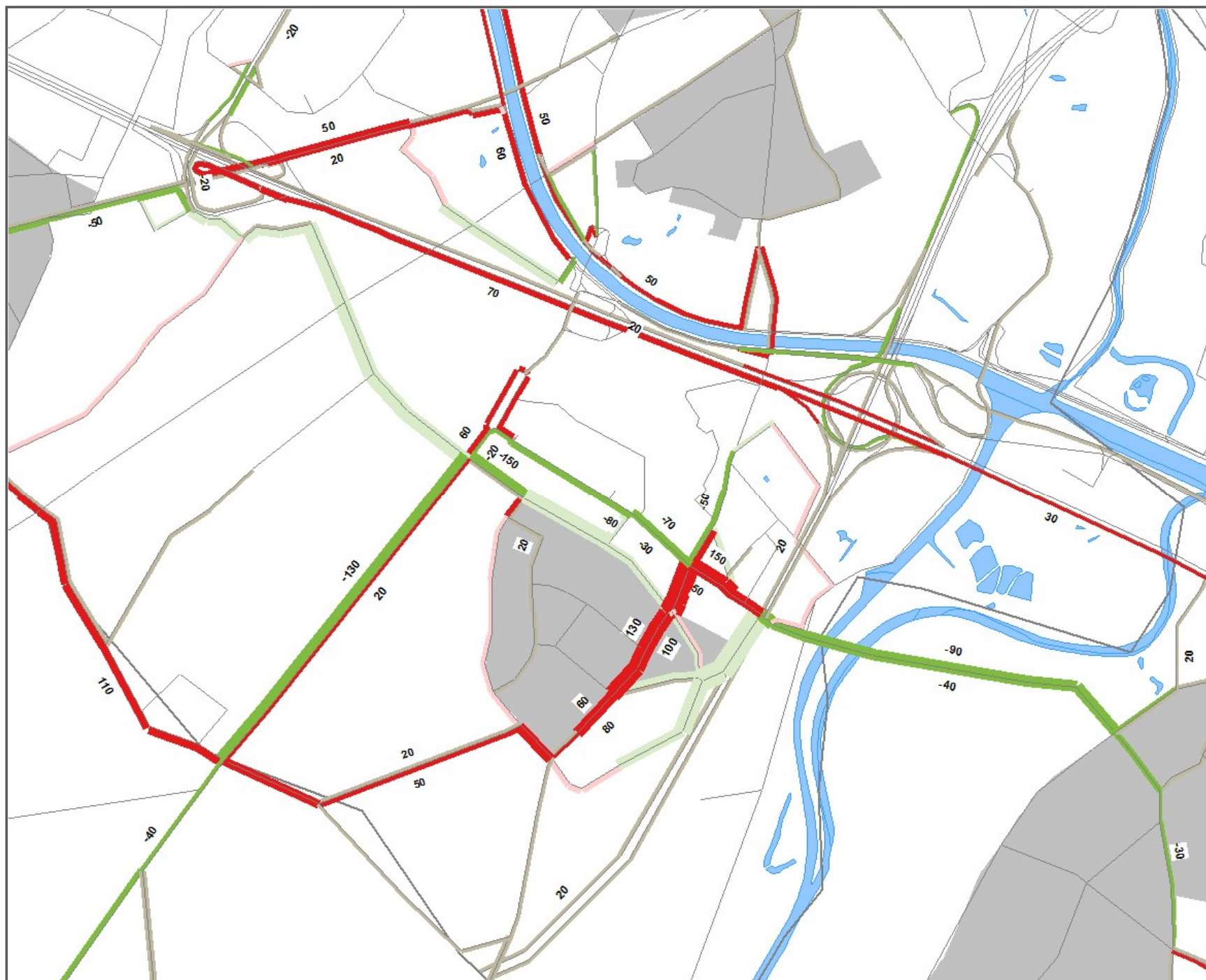
-  < -20 & intensiteit >= 250pae/u
-  < -20 & intensiteit < 250pae/u
-  -20 – +20
-  > +20 & intensiteit < 250pae/u
-  > +20 & intensiteit >= 250pae/u

Achtergrond

-  Water
-  Bebouwing
-  Gemeente

Var-42

M₃NT



Figuur 11

Planscenario

**Verschillenplot t.o.v.
referentiescenario
(absoluut)**

17u-18u

Legende:

Eenheid: pae/u

 Toedeling
scenario
840 Pae/u

Verschillen t.o.v.
referentie
 < -20
 -20 – +20
 > +20

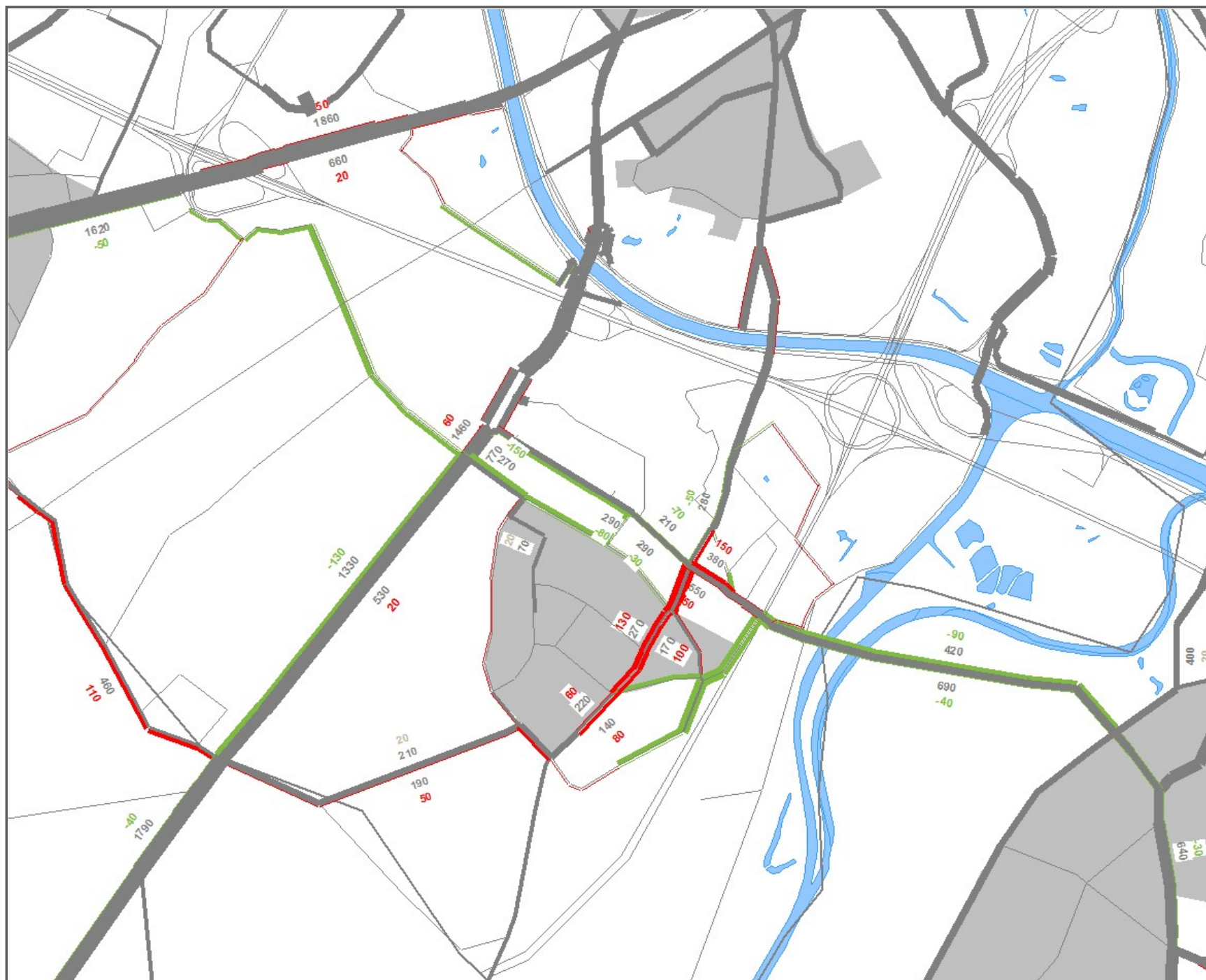
 50
 -50 Verschil pae/u

Achtergrond

 Water
 Bebouwing
 Gemeente

Var-42

M₃NT





WWW.MINTNV.BE

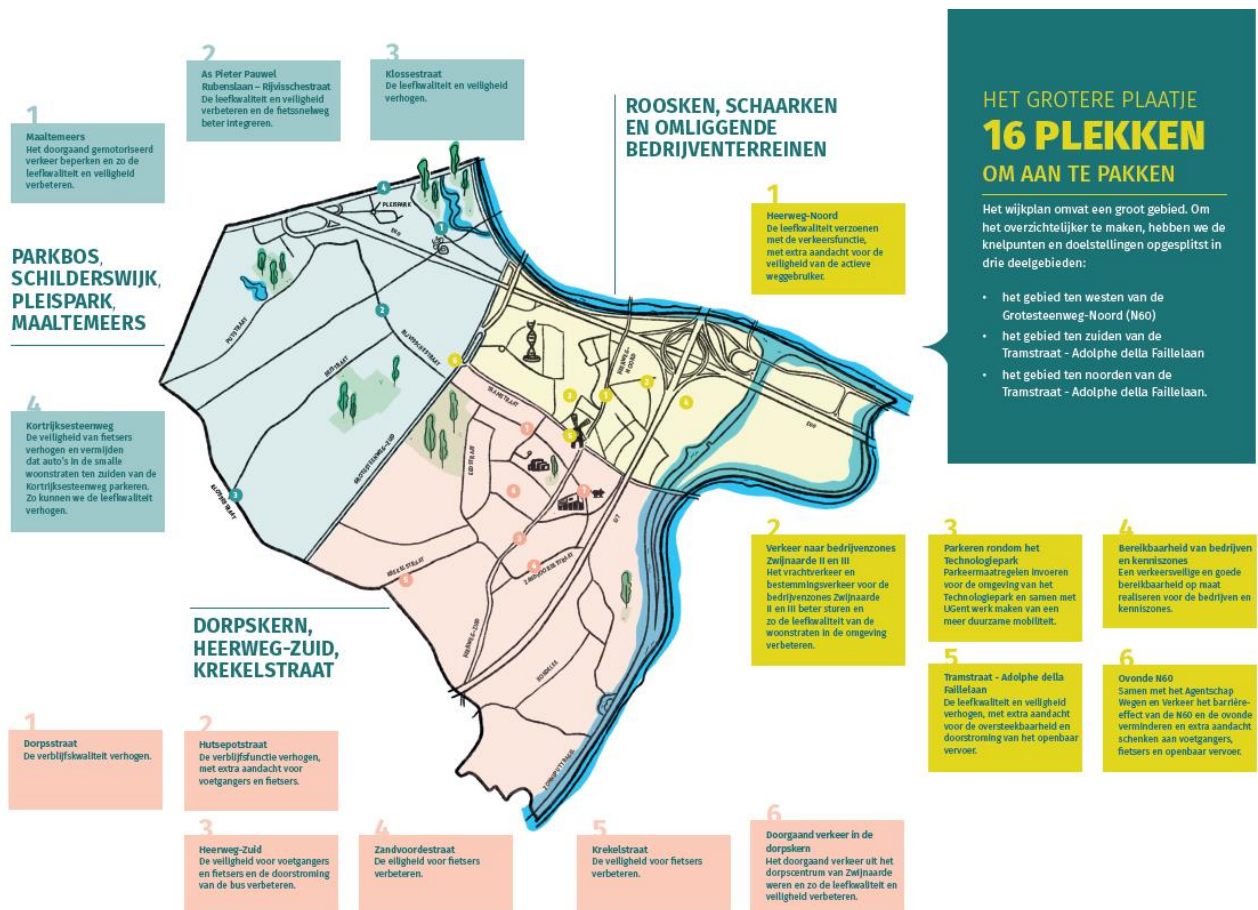
Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk

1.	Fase 2 – Van puzzelstukken naar wijkmobiliteitsplan.....	3
1.1	Van doelstellingen naar puzzelstukken.....	3
1.2	Puzzelstukken circulatie – Parkbos, Schilderswijk, Pleispark, Maaltemeers	5
1.3	Puzzelstukken circulatie – Dorpskern, Heerweg-Zuid, Krekelstraat.....	7
1.4	Puzzelstukken circulatie – Roosken, Klaartestraat, Bedrijventerreinen	10
1.5	Puzzelstukken voor voetgangers	13
1.6	Puzzelstukken voor fietsers	15
1.7	Puzzelstukken voor bus en tram	17
1.8	Puzzelstukken voor parkeren	19
1.9	Puzzelstukken voor minder snel verkeer	21
1.10	Puzzelstukken voor zwaar vervoer en bedrijven	23
1.11	Puzzelstukken uit de wijk.....	25
2.	Hét wijkmobiliteitsplan	27
2.1	Proces	28
2.2	Deelgebied Parkbos, Schilderswijk, Pleispark, Maaltemeers	29
2.3	Deelgebied dorpskern, Heerweg-Zuid, Krekelstraat	32
2.4	Deelgebied Roosken, Schaarken, bedrijventerreinen	36
2.5	Aanvullende puzzelstukken	40

1. FASE 2 – VAN PUZZELSTUKKEN NAAR WIJKMOBILITEITSPLAN

1.1 Van doelstellingen naar puzzelstukken

- In Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk wordt voor het eerst zowel een mobiliteitsplan als een wijkstructuurschets uitgewerkt. Samen zal dit leiden tot een wijkplan waarbij het wijkmobiliteitsplan al concrete maatregelen op korte termijn beoogt, terwijl de wijkstructuurschets het totaalplaatje voor de langere termijn bepaalt.
- Specifiek voor het wijkmobiliteitsplan werd de eerste input vanuit de wijk verzameld vanaf de lente van 2020. Via verschillende kanalen werd feedback doorgegeven aan het Mobiliteitsbedrijf. Samen met andere onderzoeksdata heeft dat geleid tot een lijst van knelpunten en wijkspecifieke doelstellingen om op in te zetten met het wijkmobiliteitsplan.



Figuur 1: Overzichtskarta van de knelpunten uit de wijkbrochure van april 2021.

- Op basis van de knelpunten die werden aangegeven en de data die de Stad verzamelde, werden een aantal oplossingsvoorstellen – ‘puzzelstukken’ – bedacht om de best mogelijke puzzel te kunnen samenleggen. Het doel is om tot een wijkplan te komen voor het hele gebied tussen de Kortrijksesteenweg en de Scheldevallei, en tussen de Klossestraat en de Ringvaart. Om dat doel te kunnen bereiken zijn een aantal veranderingen nodig. Met een wijkmobiliteitsplan kan dat soms vrij snel omdat er minder voorbereidingswerk nodig is, in tegenstelling tot andere ingrepen, zoals de heraanleg van fietspaden of straten, nieuwe wegen of bruggen vragen meer geduld.
- De puzzelstukken werden voorgesteld in een tweede participatieronde in juni 2021, met onder andere een digitaal wijkparticipatieplatform, doelgroepgesprekken en zowel een fysieke als een digitale wijkmarkt.



Figuur 2: Schematische toelichting bij de puzzelstukken uit de wijkbrochure van juni 2021.

1.2 Puzzelstukken circulatie – Parkbos, Schilderswijk, Pleispark, Maaltemeers

Wat willen we bereiken?

Om de hoofdknelpunten voor deze buurt effectief aan te pakken, zijn vier doelstellingen vooropgesteld.

- Het doorgaand gemotoriseerd verkeer in Maaltemeers beperken om de leefkwaliteit en veiligheid te verbeteren.
- De leefkwaliteit en veiligheid op de as Pieter Pauwel Rubenslaan - Rijvisschestraat verbeteren en de fietssnelweg beter integreren.
- De leefkwaliteit en veiligheid in de Klossestraat verhogen.
- De veiligheid van de fietsers op de Kortrijksesteenweg verhogen en een sturend parkeerbeleid ten zuiden van de Kortrijksesteenweg toepassen om de leefkwaliteit te verhogen.

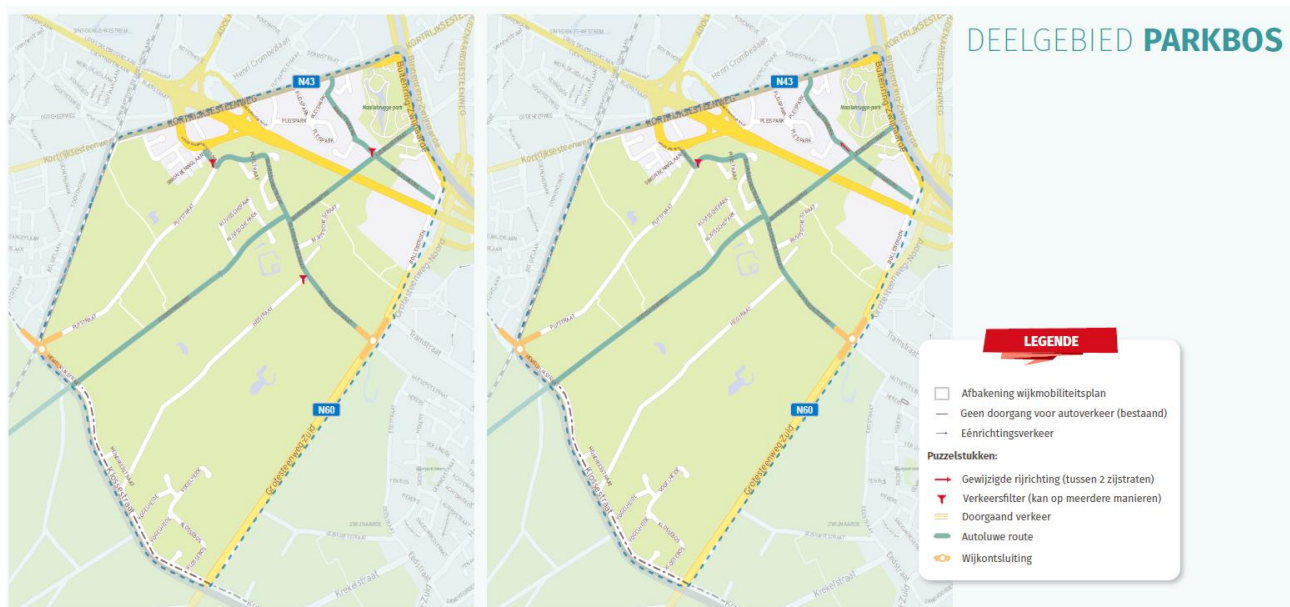
De puzzelstukken

Iedereen uit de wijk kan reageren op de onderstaande voorstellen of ‘puzzelstukken’, waarmee de stad mikt op aangenamere woonwijken en veiligere wandel- en fietsroutes. Deelnemers aan het participatietraject konden ook eigen voorstellen toevoegen en reageren op andere ideeën.

- Maaltemeers onderbreken voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de Leebeekstraat.
 - Eenrichtingsverkeer invoeren voor gemotoriseerd verkeer in het stukje Maaltemeers tussen de Leebeekstraat en de pijpenkop Maaltemeers, richting het Pleispark.
 - De Putstraat onderbreken voor gemotoriseerd verkeer, net ten oosten van het kruispunt met de Pieter Van Reysschootlaan.
 - De Pieter Van Reysschootlaan onderbreken voor gemotoriseerd verkeer, net ten noorden van het kruispunt met de Putstraat.
 - De Heistraat onderbreken voor gemotoriseerd verkeer aan het kruispunt met de Rijvisschestraat.
- Naarmate we meer of duidelijker ingrijpen, verwacht de Stad grotere positieve effecten om Maaltemeers en de as Pieter Van Reysschootlaan - Rijvisschestraat rustiger én veiliger voor voetgangers en fietsers maken.
 - Als je bijvoorbeeld zowel in de Heistraat als aan de rand van de Schilderswijk een onderbreking zou invoeren, wordt de hele omgeving van het Parkbos verkeersluwer en wordt het veel makkelijker om aangename wandelroutes te creëren in het Parkbos.
 - Bij minder of minder vergaande ingrepen blijven er meer alternatieven voor autobestuurders. Welke ingrepen er ook zouden komen, alle wijken moeten perfect bereikbaar blijven met de auto

via de Kortrijksesteenweg, de Klossestraat, de Grotesteenweg of de R4, al hoeft dat niet per se vanuit alle richtingen te zijn.

- In de Klossestraat en de Kortrijksesteenweg valt geen afname van het verkeer te verwachten. Dat betekent dat er werk moet worden gemaakt van meer veiligheid en leefkwaliteit. Dat kan bijvoorbeeld door veilige oversteekmogelijkheden en betere fietspaden.



Figuur 3: enkele mogelijke combinaties van puzzelstukken uit de communicatie naar de wijk.

1.3 Puzzelstukken circulatie – Dorpskern, Heerweg-Zuid, Krekelstraat

Wat willen we bereiken?

Om de hoofdknelpunten voor deze buurt effectief aan te pakken, zijn zes doelstellingen vooropgesteld.

- De verblijfskwaliteit van de Dorpsstraat verhogen.
- De verblijfsfunctie van de Hutsepotsstraat verhogen met extra aandacht voor voetgangers en fietsers.
- De veiligheid voor voetgangers en fietsers en de doorstroming van de bus in de Heerweg-Zuid verbeteren.
- De veiligheid voor fietsers in de Zandvoordestraat verbeteren.
- De veiligheid voor de fietsers in de Krekelstraat verbeteren.
- Het doorgaand verkeer uit het dorpscentrum van Zwijnaarde weren en zo de leefkwaliteit en veiligheid verbeteren.

De puzzelstukken

Iedereen uit de wijk kon reageren op de onderstaande voorstellen of 'puzzelstukken', bedoeld om een dorpskern zonder doorgaand verkeer te kunnen realiseren. Deelnemers aan het participatietraject konden ook eigen voorstellen toevoegen en reageren op andere ideeën.

Omgeving Hutsepotsstraat

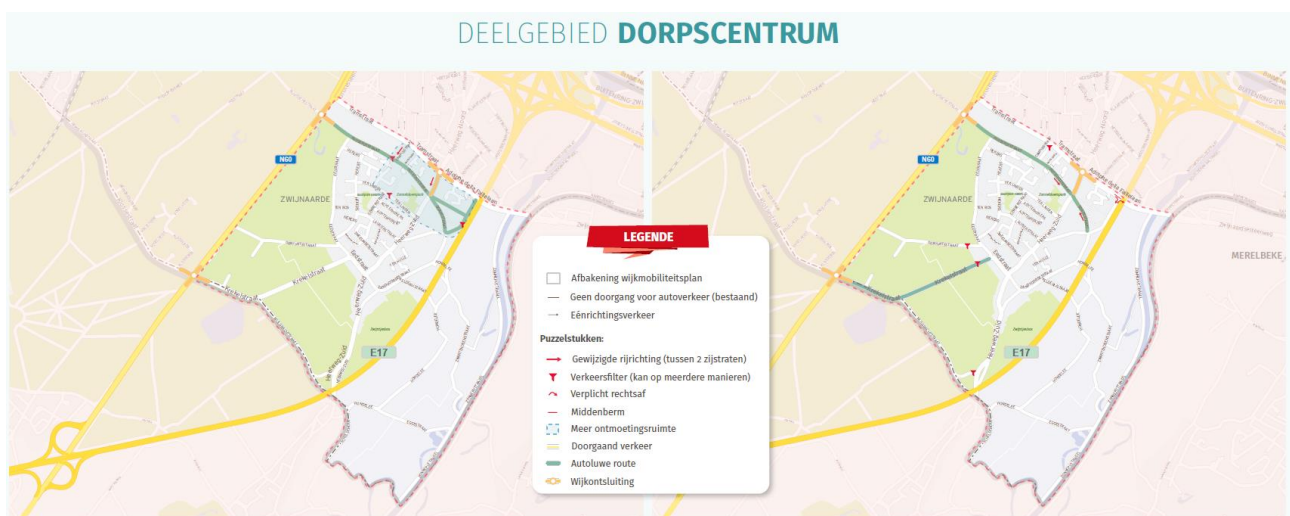
- Campusstraat: eenrichtingsverkeer van noord naar zuid.
- De Campusstraat onderbreken voor gemotoriseerd verkeer aan het kruispunt met de Tramstraat.
- Heerweg-Noord: eenrichtingsverkeer van noord naar zuid tussen de Tramstraat en de Hutsepotsstraat.
- Heerweg-Zuid: eenrichtingsverkeer van noord naar zuid tussen de Hutsepotsstraat en Ter Linden.
- De Hutsepotsstraat onderbreken voor gemotoriseerd verkeer net ten westen van de Bonte Mantelstraat.
- Hutsepotsstraat: eenrichtingsverkeer van west naar oost tussen de Halfbunder en de Heerweg-Noord + tegengesteld eenrichtingsverkeer in de Dorpsstraat van zuid naar noord.
- Dorpsstraat: eenrichtingsverkeer van noord naar zuid.
- Ter Linden onderbreken voor gemotoriseerd verkeer net ten oosten van de Gemberstraat.

Oostelijke rand van de dorpskern

- De Joachim Schayckstraat onderbreken voor gemotoriseerd verkeer ter hoogte van de begraafplaats.
- Een gesloten middenberm aanleggen op het kruispunt van de Adolphe della Faillelaan en de Joachim Schayckstraat, zodat je enkel nog vanuit de Tramstraat rechtsaf de Joachim Schayckstraat kan inrijden, en dat je vanuit die straat enkel nog rechtsaf richting Merelbeke kan rijden. Zo verdwijnen de gevaarlijke linksafbewegingen.

Zuidelijke kant van de dorpskern

- De Krekelstraat onderbreken voor gemotoriseerd verkeer, ten westen van het kruispunt met de Eedstraat.
- De Gebuurtestraat onderbreken voor gemotoriseerd verkeer, ten westen van het kruispunt met de Eedstraat.
- De Mijlgrachtstraat onderbreken voor gemotoriseerd verkeer aan het kruispunt met de Heerweg-Zuid.



Figuur 4: enkele mogelijke combinaties van puzzelstukken uit de communicatie naar de wijk.

Door de juiste voorstellen te combineren, wil de Stad Gent bereiken dat er minder doorgaand verkeer dwars door Zwijnaarde rijdt, bijvoorbeeld van en naar Merelbeke. Daardoor worden straten als de Hutsepotstraat, de Dorpsstraat, de Joachim Schayckstraat, de Campusstraat of de Zandvoordestraat autoluwer en aangenamer om te wonen, verblijven, wandelen of fietsen.

Dat kan op verschillende manieren gebeuren: bijvoorbeeld door het doorgaand verkeer aan de grens met de Tramstraat tegen te houden, of eventueel in de buurt van de grens met De Pinte. Afhankelijk van het uiteindelijke mobiliteitsplan voor de wijk, zouden ook andere straten zoals de Krekelstraat of de Heerweg-Zuid rustiger kunnen worden. Belangrijk hierbij is dat alles bereikbaar blijft voor bewoners en bezoekers. Daarvoor hebben we lokale verbindingswegen naar de omliggende hoofdwegen en de andere buurten nodig.

Zelfs als we het grootste deel van het doorgaand verkeer uit de dorpskern zouden weren, valt niet te verwachten dat er in elke straat minder verkeer zal zijn. Plaatselijk autoverkeer moet de wijk nog kunnen uitrijden. Bepalen welke wegen daarvoor het meest geschikt zijn, is een delicate evenwichtsoefening.

Met een goed passende mobiliteitspuzzel, komt een herkenbaar en aangenaam dorpscentrum binnen bereik. Het is mogelijk om sluipverkeer tegen te gaan of te ontmoedigen door een duidelijk onderscheid te maken tussen straten waar we inzetten op meer rust en straten die het lokale autoverkeer met de hoofdwegen verbinden.

Het Mobiliteitsbedrijf verwacht dat de positieve effecten groter zijn met meer of duidelijkere ingrepen. Onderbrekingen in de Hutsepotstraat, de Campusstraat en/of de Joachim Schayckstraat zouden zowat de hele oost-westverbinding van de Hutsepotstraat naar de Dorpsstraat verkeersluwer maken. Zo wordt het veel aangenamer en veiliger om naar de winkel te wandelen of naar school te fietsen.

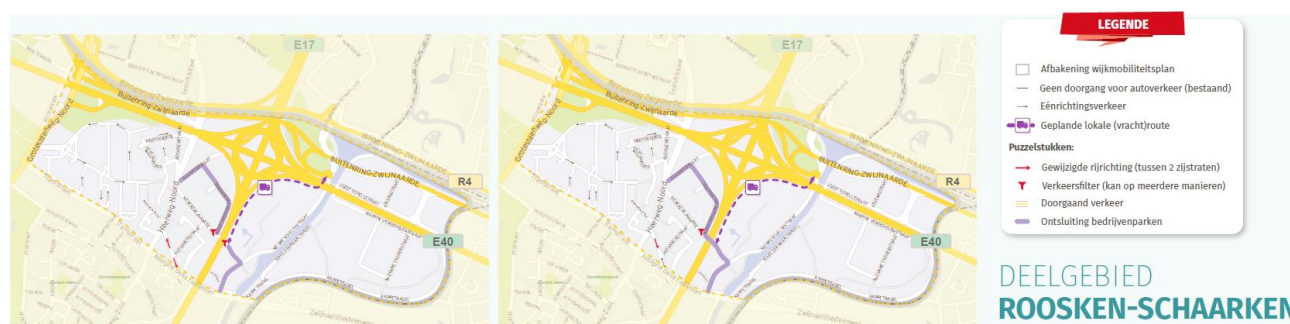
Met minder ingrepen of minder vergaande keuzes zouden er dan weer meer alternatieven blijven voor autobestuurders. Welke keuzes we ook zouden maken, alle wijken moeten perfect bereikbaar blijven met de auto via de N60, de Tramstraat en de Adolphe Della Faillelaan, al hoeft dat niet vanuit alle richtingen te zijn.

1.4 Puzzelstukken circulatie – Roosken, Klaartestraat, Bedrijventerreinen

Wat willen we bereiken?

Om de hoofdknelpunten voor deze buurt effectief aan te pakken, zijn zes doelstellingen vooropgesteld.

- De leefkwaliteit in de Heerweg-Noord verzoenen met de verkeersfunctie, met extra aandacht voor de veiligheid van voetgangers en fietsers.
- Het vrachtverkeer en bestemmingsverkeer voor bedrijventzones Zwijnaarde II en III beter sturen en zo de leefkwaliteit van de woonstraten in de omgeving verbeteren.
- Een sturend parkeerbeleid uitwerken voor de omgeving van het Technologiepark en samen met UGent werk maken van een meer duurzame mobiliteit op het Technologiepark.
- Een verkeersveilige en goede bereikbaarheid op maat realiseren voor de bedrijven en kenniszones.
- De leefkwaliteit en veiligheid op de as Tramstraat - Adolphe della Faillelaan verhogen, met extra aandacht voor de oversteekbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer.
- Samen met het Agentschap Wegen en Verkeer het barrière-effect van de N60 en de ovonde verminderen, met extra aandacht voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.



Figuur 5: enkele mogelijke combinaties van puzzelstukken uit de communicatie naar de wijk.

De aanwezigheid van de verschillende bedrijventerreinen is in grote mate bepalend voor de keuzes in deze buurt. Voor het Technologiepark (Zwijnaarde V) heeft de gemeenteraad op 22 november 2021 het RUP definitief vastgesteld en ook in Zwijnaarde I (Eiland) beweegt er heel wat. De gewenste rechtstreekse aansluiting van de R4 (aan de Ottergembrug) met Zwijnaarde II (Domo-Alinso) en Zwijnaarde III (Klaartestraat) zal een grote impact hebben op de leefkwaliteit en verkeersveiligheid in de woonstraten in die buurt.

Om grote infrastructurele projecten tot een goed einde te brengen, is vaak meer tijd nodig dan oorspronkelijk gepland. Dat betekent niet dat er geen snellere veranderingen mogelijk zijn of dat we al geen ‘puzzelstukken’ kunnen leggen die ons dichterbij ons doel brengen. Nieuwe infrastructuur en ingrepen met verkeersborden of paaltjes kunnen elkaar aanvullen of versterken.

De puzzelstukken

Iedereen uit de wijk kon reageren op de onderstaande voorstellen of ‘puzzelstukken’, waarmee de stad zoveel mogelijk bedrijfsverkeer wil weren uit de woonstraten om daarmee de leefkwaliteit en verkeerveiligheid te verhogen. Dat zou er tegelijk voor zorgen dat fietsers kunnen gebruikmaken van een veiligere en aangenamere route doorheen deze woonstraten. Deelnemers aan het participatietraject konden ook eigen voorstellen toevoegen en reageren op andere ideeën.

- Nederzwijsnaarde onderbreken voor gemotoriseerd verkeer tussen de Hofakkerstraat en Industripark Zwijnaarde II en III.
- Nederzwijsnaarde onderbreken voor gemotoriseerd verkeer ten oosten van de E17.
- Eenrichtingsverkeer in de Isabella Van Oostenrijkstraat tussen de Heerweg-Noord en de Hofakkerstraat in zuidelijke richting. (De Isabella Van Oostenrijkstraat blijft een eenrichtingsweg tussen de Adolphe Della Faillelaan en de Hofakkerstraat in noordelijke richting.)
- Eenrichtingsverkeer in de Isabella Van Oostenrijkstraat tussen de Heerweg-Noord en de Hofakkerstraat in noordelijke richting.
- Eenrichtingsverkeer in de Isabella Van Oostenrijkstraat tussen de Adolphe Della Faillelaan en de Hofakkerstraat in zuidelijke richting.

Door de rijrichtingen te wijzigen in de Isabella van Oostenrijkstraat willen we ongewenst doorgaand verkeer verhinderen, dat dikwijls enkel de verkeerslichten aan het kruispunt Tramstraat x Heerweg-Noord wil ontwijken.

Door gerichte ingrepen wil de stad woonstraten en (school)fietsroutes waar mogelijk al ontlasten van doorgaand verkeer. De selectieve bereikbaarheid van de Tech Lane moet behouden blijven. Voor een echte loskoppeling tussen de industrieterreinen en het woonweefsel is nog nieuwe infrastructuur nodig.

Geplande infrastructuur

Voor de aanpassing van de ovonde op de N60 (Grotesteenweg-Noord) werkt de Stad Gent samen met het Agentschap Wegen en Verkeer. Het onderzoek is in 2021 opgestart, maar er zijn nog geen concrete plannen voor de aanpassing van de ovonde.

Voetgangers en fietsers moeten veilig de N60 kunnen kruisen aan Campus Ardoyen. Een mogelijke oplossing is een tunnel of een brug, zodat hier geen conflicten meer zijn met het gemotoriseerd verkeer. Voor het autoverkeer is een andere inrichting van het kruispunt nodig, die de verschillende autostromen in goede

banen leidt. Een betere doorstroming van de bussen is cruciaal om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.

In de Tramstraat - Adolphe Della Faillelaan wil de stad werk maken van meer veiligheid en leefkwaliteit, met veilige oversteekmogelijkheden. Een betere ontsluiting van de verschillende bedrijventerreinen zou wellicht ook een afname van het verkeer tot gevolg hebben.

1.5 Puzzelstukken voor voetgangers

Verskillende doelstellingen voor het wijkmobiliteitsplan mikken niet alleen op meer verkeersveilige en aangename routes voor voetgangers, maar ook op meer verblijfskwaliteit in het centrum.



Figuur 6: droombeeld met een aangename wandelroute ter hoogte van de Prelaatsdreef.

Aangename voetgangersverbindingen

De keuzes op vlak van de verkeerscirculatie bepalen in grote mate de aanvullende oplossingen. Ze vormen het kader waarin de andere puzzelstukken een plaats krijgen. Als bepaalde straten autoluwer zijn, wordt het veiliger en aantrekkelijker om je verplaatsingen te voet af te leggen: naar school, de halte van het openbaar vervoer, de winkel, de Schelde, het Zwijntjesbos of het Parkbos. Een keuze om de Joachim Schayckstraat te onderbreken, zou die straat meteen een pak rustiger maken om in te wandelen of om van daaruit naar de Scheldevallei, de Prelaatsdreef ... te stappen. Zonder doorgaand verkeer in de Rijvissestraat, de Putstraat en de Heistraat komen er meer mogelijkheden voor wandelroutes door het Parkbos.

In Zwijnaarde liggen al heel wat trage wegen. Dat zijn wegen die niet toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer. We onderzoeken waar het nodig is om de bestaande trage wegen toegankelijker te maken en hoe dit het beste gebeurt, bijvoorbeeld door de boordstenen te verlagen.

Ruimte om elkaar te ontmoeten

Circulatiekeuzes aan de as Hutsepotstraat - Dorpsstraat kunnen het begin zijn van een heel andere beleving van het centrum van Zwijnaarde. Minder autoverkeer en meer ruimte creëert mogelijkheden om elkaar vaker te ontmoeten tijdens een wandeling door de buurt, aan de schoolpoort of op een terrasje. Binnen het ruimere kader van het wijkplan kunnen er bijvoorbeeld meer groen en zitbanken of andere rustpunten

worden toegevoegd. Ook buiten het dorpscentrum kunnen nieuwe plekken ontstaan om af te spreken of mekaar spontaan te ontmoeten.

Kleine ingrepen voor meer comfort en veiligheid

Op basis van de verschillende functies (scholen, woonzorgcentra, bibliotheek, winkels, sporthal) brengt het de Stad de voetgangersroutes in kaart en onderzoekt welke verbeteringen mogelijk zijn op deze routes. Dat kan door obstakels weg te werken, boordstenen te verlagen, veilige oversteken te voorzien, enzovoort. Daar komt nog een extra screening bovenop vanuit het actieplan vervoersarmoede. Daarbij ligt de focus op knelpunten bij veelgebruikte routes rond sociale voorzieningen. Dat gaat bijvoorbeeld om de omgeving van woonzorgcentra, lokale dienstencentra.

Veilige oversteken

Vooraf aan de drukke wegen zijn er verschillende plekken waar het minder veilig is om te voet of met de fiets over te steken. Aan deze situatie willen we iets doen, ook al is dit niet altijd zo eenvoudig of snel op te lossen.

De veiligheid verbeteren kan op verschillende manieren. Als het wijkmobiliteitsplan erin zou slagen om het doorgaand en lokaal verkeer te scheiden en zo straten rustiger te maken, worden sommige oversteekpunten al meteen veiliger. Dat volstaat echter niet altijd. Soms is een aanpassing van de verkeerslichten voldoende, in andere gevallen dringt een infrastructurele ingreep zich op. Dat vergt meer tijd en middelen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer is in 2021 gestart met een studie om de belangrijke voetgangers- en fietsersoversteek aan de N60-ovonde grondig aan te pakken. Wellicht komt er een brug of een tunnel tussen Don Bosco en het Technologiepark. Verder onderzoek zal uitwijzen waar deze verbinding precies komt en hoe ze er zal uitzien.

1.6 Puzzelstukken voor fietsers

Een aantal doelstellingen voor het wijkmobiliteitsplan mikken ook op meer verkeersveilige en aangename routes voor fietsers.



Figuur 7: droombeeld met een fietser die uit een autoluwe Campusstraat komt gereden.

Aangename en veilige fietsroutes

De keuzes die we maken voor de verkeerscirculatie bepalen in grote mate de aanvullende oplossingen. De nieuwe circulatie vormt het kader van de puzzel, waarin we de andere puzzelstukken inpassen.

Als we bijvoorbeeld met circulatiemaatregelen het gemotoriseerd verkeer uit (school)fietsroutes zoals Rijvisschestraat - Hutsepotstraat, Maaltemeers - Technologiepark - Isabella Van Oostenrijkstraat of de Joachim Schayckstraat zouden halen, dan worden die ook rustiger en veiliger om te fietsen. Ook voor het woon-werkverkeer of recreatieve fietstochtjes is het belangrijk om de fietsverbindingen autoluwer te maken. Dat kan bijvoorbeeld ook met aanpassingen in de Campusstraat of zachte verbindingen voor voetgangers en fietsers naar en door het Technologiepark.

Voor de Schaarkensstraat en de Krekelstraat plant de Stad Gent een heraanleg die ook een beter fietscomfort voor ogen heeft. Vooraleer het ontwerp voor een nieuwe Krekelstraat verder te zetten, is duidelijkheid nodig over de keuzes die in het wijkmobiliteitsplan worden gemaakt. Als deze straat een verbindingsweg voor gemotoriseerd verkeer zou blijven, is een inrichting met aparte fietspaden misschien aangewezen. Een verkeersluwe Krekelstraat zou er dan weer helemaal anders kunnen uitzien.

Naast fietspaden kunnen ook fietsstraten of fietssuggestiestroken puzzelstukken vormen om het fietsnetwerk vorm te geven. In een smalle straat met weinig autoverkeer kunnen alle weggebruikers veilig de weg delen.

Nieuwe fietsinfrastructuur

Er zitten ook een aantal nieuwe verbindingen in de pijplijn, die weliswaar nog niet klaar zullen zijn bij de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Zo bereidt de Vlaamse Landmaatschappij een nieuw voetgangers- en fietspad voor tussen de ovonde en het Modderenmanpad, de fietssnelweg tussen de Parkbosbruggen en de Rijvisschestraat. Dat nieuwe pad zal het Technologiepark en Don Bosco verbinden met de fietssnelweg.

Daarnaast komen er nieuwe fietsbruggen. Tussen de bedrijventerreinen Eiland Zwijnaarde en de Zwijnaardsesteenweg naar Merelbeke is de aanleg van een nieuwe fietsers- en voetgangersbrug over de Tijarm opgestart. Dat is een aftakking van de Schelde tussen Zwijnaarde en Merelbeke. Verder is het Agentschap Wegen en Verkeer in 2021 begonnen met de studie voor een nieuwe, veilige fietsverbinding tussen De Sterre en Campus Ardoyen. Daarin wordt ook onderzocht waar een nieuwe fietsersbrug over de Ringvaart, de R4 en de E40 kan worden gebouwd, de 'Gustaaf Magnelbrug'. Die brug en de aansluitende fietsverbindingen moeten een nieuwe, veilige en comfortabele route creëren voor het grote aantal fietsers dat daar wordt verwacht.

Fietsenstallingen

De Stad Gent lanceerde in 2015 een gebiedsgerichte aanpak, waarbij onderzocht wordt waar er in elke wijk extra fietsenstallingen mogelijk zijn. In 2022 is Zwijnaarde aan de beurt. Eerst wordt in kaart gebracht waar er nood is aan extra fietsparkeerplaatsen en waar die geplaatst kunnen worden. Als alles vlot verloopt, duiken de stallingen in de tweede helft van 2022 op in het straatbeeld.

1.7 Puzzelstukken voor bus en tram

Een aantal doelstellingen voor het wijkmobiliteitsplan streven naar een betere doorstroming van het openbaar vervoer, zodat de bus en de tram vaker binnen de voorziene tijd hun bestemming bereiken. Dat maakt het openbaar vervoer aantrekkelijker voor bewoners, bezoekers en werknemers in Zwijnaarde, wat minder autoverkeer tot gevolg heeft.

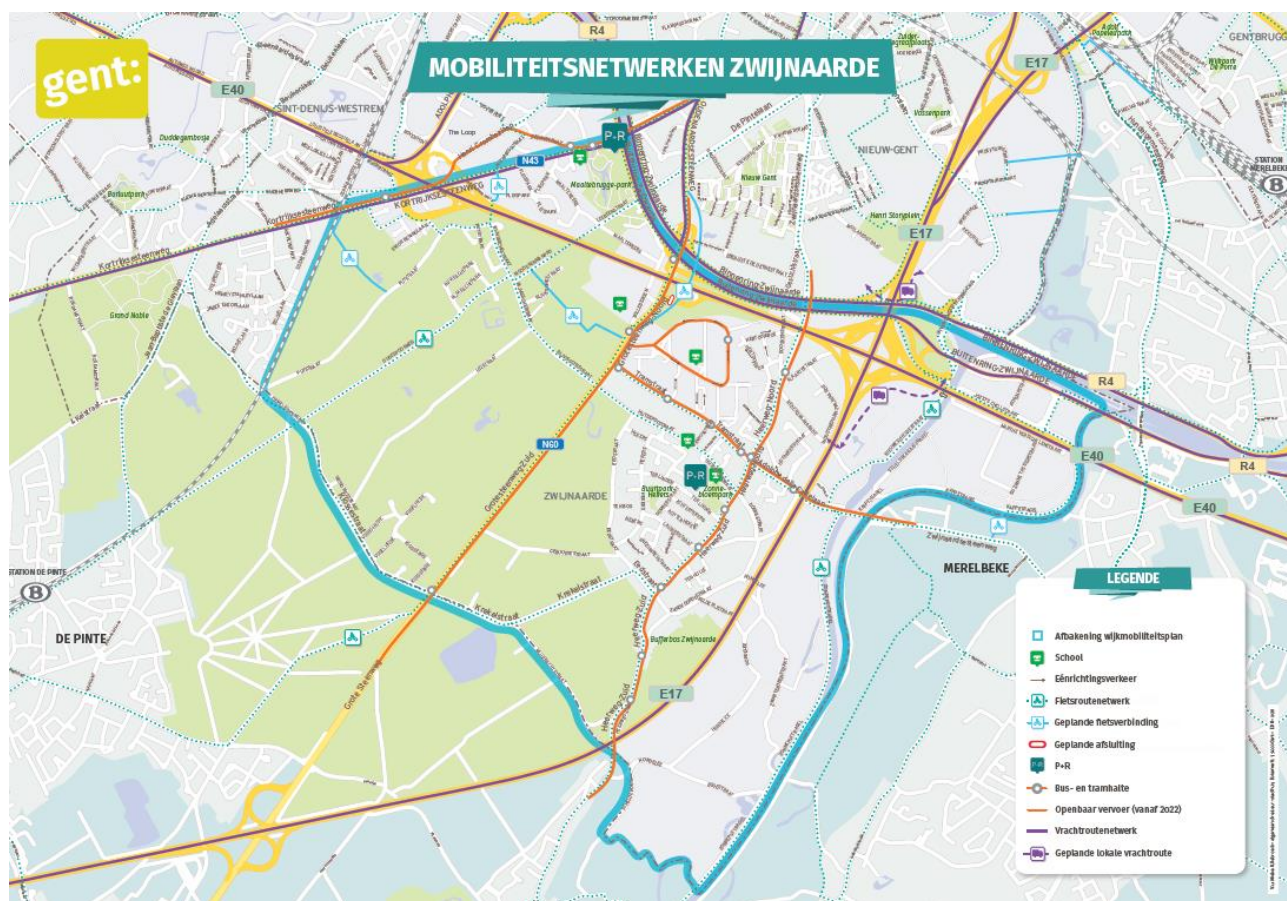
Betere doorstroming

Als je in Zwijnaarde de bus of de tram neemt, bestaat de kans dat je op verschillende plaatsen vertraging ondervindt. Dat is zeker zo op de Grotesteenweg-Noord, ter hoogte van de ovonde, maar ook in de Tramstraat, de Adolphe della Faillelaan, de Heerweg-Noord en de Heerweg-Zuid. Door het drukke verkeer is het niet eenvoudig om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren.

Ook hier kunnen circulatiemaatregelen een positieve invloed hebben. Als de Stad er bijvoorbeeld voor zou kiezen om de Heerweg-Zuid met gerichte ingrepen te ontlasten van doorgaand verkeer, worden bussen en trams minder opgehouden en kunnen ze makkelijker passeren. Als er minder autoverkeer is, kunnen de verkeerslichten aan het kruispunt met de Tramstraat eventueel aangepast worden zodat trams en bussen sneller verder kunnen. Daarnaast zal het Agentschap Wegen en Verkeer onderzoeken welke aanpassingen eventueel mogelijk zijn op de openbaarvervoerverbinding tussen Merelbeke en De Sterre. Die studie sluit aan op de geplande heraanleg van de ovonde op de N60.

Nieuw openbaarvervoersnet

Er is niet alleen de geplande uitvoering van het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde, het Pleispark en de Schilderswijk; ook het bus- en tramverkeer zal een belangrijke verandering kennen. De Lijn plant de uitrol van een nieuw openbaarvervoersnet. De grote krijtlijnen zijn bekend. Op de verbinding Merelbeke - Tramstraat - N60 - Grotesteenweg-Noord blijft er de hele dag busverkeer en is er tijdens de spitsuren nog meer bediening. In de daluren op weekdays zal bus 70 driemaal per uur tot in Campus Ardoyen rijden. De doorgaande buslijnen 42 en 481 (enkel in de spits) blijven net de lijnen 48 en 49 (de hele dag) via de Tramstraat rijden, maar op termijn is ook een route door Campus Ardoyen een optie. Er komen eindigende lijnen 70 (de hele dag) en 50 (enkel in de spits) op Ardoyen. Van het station Gent-Sint-Pieters rijden via de N60 de bussen 71 tot Deinze (de hele dag) en 76 tot De Pinte (enkel in de spits). Bus 50, die ook van Gent-Sint-Pieters komt, zal enkel tijdens de spits verder rijden tot in Campus Ardoyen. In het nieuwe net zullen geen bussen meer rijden in de Krekelstraat en de Klossestraat, omdat hier te weinig reizigers waren.



Figuur 8: kaart mobiliteitsnetwerken uit de wijkbrochure van april 2021 – nieuw OV-net zal uiteindelijk pas na 2022 worden ingevoerd

1.8 Puzzelstukken voor parkeren

Uit het eerste participatietraject kwamen ook een paar parkeerknelpunten naar voren die we willen aanpakken. Dit zijn enkele doelstellingen:

- Een sturend parkeerbeleid uitwerken ten zuiden van de Kortrijksesteenweg om de leefkwaliteit te verhogen.
- Een sturend parkeerbeleid uitwerken voor de omgeving van Campus Ardoyen en samen met UGent werk maken van een duurzamere mobiliteit op de campus.

Pleispark, Schilderswijk, Rijvisschestraat, Bollebergen

Bezoekers en medewerkers van de winkels en bedrijven langs de Kortrijksesteenweg en omgeving moeten zoveel mogelijk op de eigen terreinen parkeren en niet in de woonstraten van de Schilderswijk en het Pleispark. We ontvingen ook klachten over parkeeroverlast uit de woonstraten in de buurt van Don Bosco Zwijnaarde, met name het zuidelijke deel van de Rijvisschestraat en Bollebergen.

Om dit tegen te gaan, overweegt de Stad Gent om in sommige wijken een parkeerregime te installeren. Dit zijn opnieuw mogelijke stukken om de mobiliteitspuzzel mee te leggen. Een blauwe zone zou een effectieve manier kunnen zijn om geparkeerde wagens van niet-bewoners te vermijden en de wijken rustiger en aangener te maken.

Nieuwe parkeeraanpak Campus Ardoyen

In het najaar van 2021 is de Campus Ardoyen (Technologiepark) met slagbomen afgesloten. Sindsdien is het niet langer mogelijk om zomaar binnen en buiten te rijden als je daar niet moet zijn. Op de campus kunnen bezoekers en werknemers tegen betaling parkeren in een nieuw parkeergebouw. De bedrijven staan in voor de parkeerkosten van hun medewerkers. Foutparkeren wordt aangepakt.

Parkeren in de dorpskern, Roosken en Schaarken

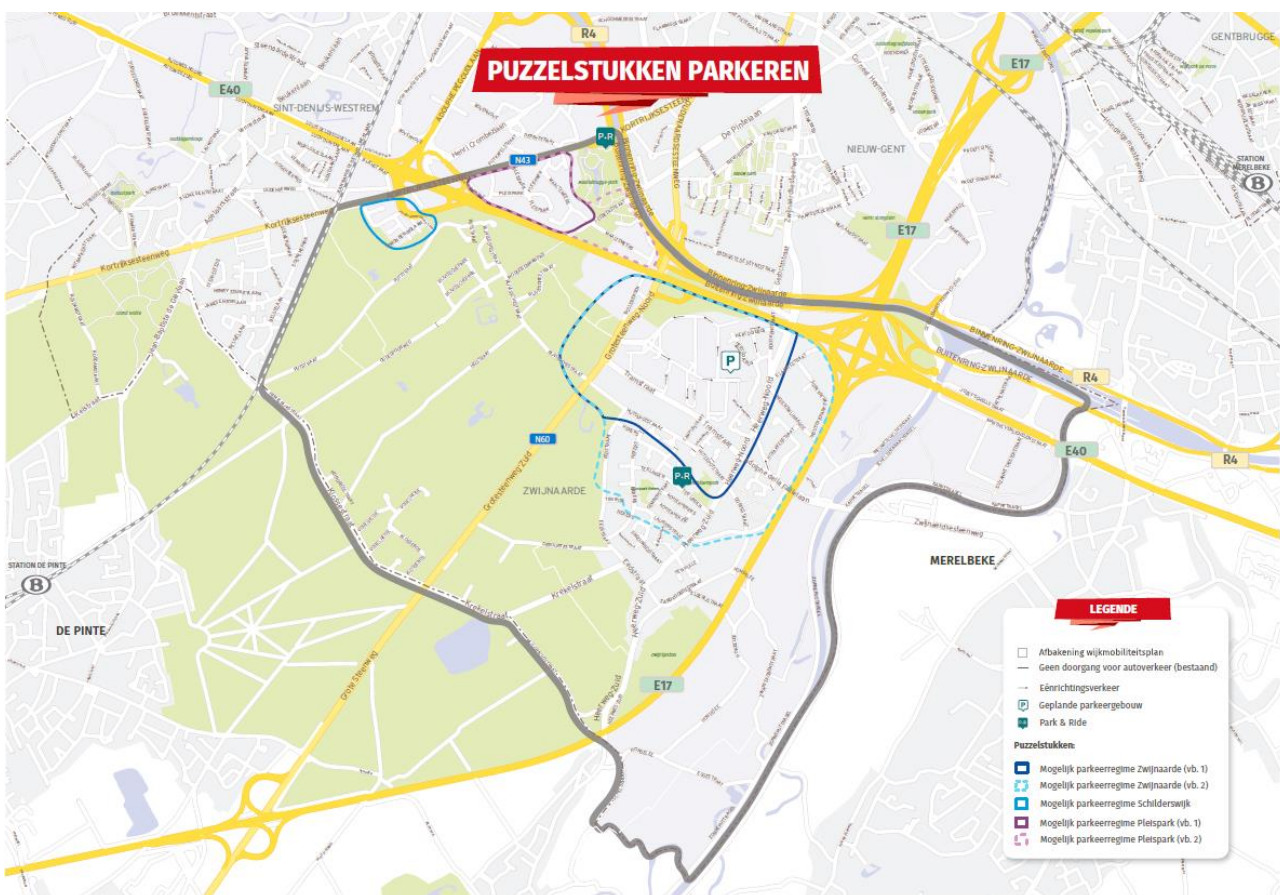
Bezoekers en medewerkers van de bedrijventerreinen in Zwijnaarde moeten zoveel mogelijk op de bedrijventerreinen zelf parkeren. Om de woonstraten in de omgeving te vrijwaren van langparkeerders kan de Stad een parkeerregime invoeren (blauwe zone). Betalend parkeren is een mogelijkheid, maar dan kan je een hele dag blijven staan voor 3 euro en is het probleem niet opgelost. Daarom is een tijdsbeperking (blauwe zone) wellicht het meest effectief.

We kunnen een parkeerregime overwegen in de woonbuurten ten noorden van de Adolphe della Faillelaan en in de dorpskern van Zwijnaarde. Hoe groter een nieuwe blauwe parkeerzone is, hoe kleiner de kans dat niet-bewoners de hele dag in een woonstraat parkeren.

Een nieuwe blauwe zone zou zich bijvoorbeeld kunnen uitstrekken van het Roosken en de Klaartestraat in het noorden tot de Laurierstraat en de Remi Vlerickstraat, meer naar het zuiden. P+R Hekers blijft wellicht beter behouden voor langparkeerders.

Bewonersvergunningen

Als de Stad zou kiezen voor een nieuw parkeerregime, dan hebben bewoners een parkeervergunning nodig. In Gent hebben bewoners recht op één gratis bewonersvergunning om hun auto te parkeren. Ze kunnen ook een tweede vergunning kopen voor 250 euro per jaar. Een derde vergunning is niet mogelijk. In een regime met blauwe zone kunnen niet-bewoners met een parkeerschijf maximaal 2 uur blijven staan. In een betalend parkeerregime kunnen ze voor 3 euro een hele dag blijven staan.



Figuur 9: puzzelstukken met mogelijke parkeerregimes uit de wijkbrochure van juni 2021.

1.9 Puzzelstukken voor minder snel verkeer

De Stad Gent wil Zwijnaarde, het Pleispark en de Schilderwijk verkeersveiliger en aangenamer maken. Dan is het niet alleen belangrijk dat er minder gemotoriseerd verkeer rijdt, maar ook dat er trager gereden wordt. Een lagere snelheid heeft veel voordelen. Het verkleint het risico op (zware) ongevallen, stimuleert stappen en fietsen (ook om zelfstandig naar school te gaan), vermindert de geluidsoverlast, ...

Snelheidsregimes

De Stad breidt de zones 30 op veel plaatsen uit of voegt nieuwe zones 30 toe. Dat gebeurde bijvoorbeeld in de dorpskern van Zwijnaarde en in woonbuurten aan de Klossestraat, de Rijvisschestraat en Pleispark - Maaltemeers. Daar kwamen lagere snelheidsregimes bij in Roosken - Klaartestraat (zone 30) en in de Krekelstraat - Heerweg-Zuid (zone 50). Er volgt ook nog een zone 50 voor de buurt van Eiland Zwijnaarde. In de Putstraat en de Heistraat geldt een snelheidsbeperking van 70 km/u, maar een snelheidsverlaging in deze straten zou een zinvol puzzelstuk kunnen zijn om de doelstellingen te behalen.

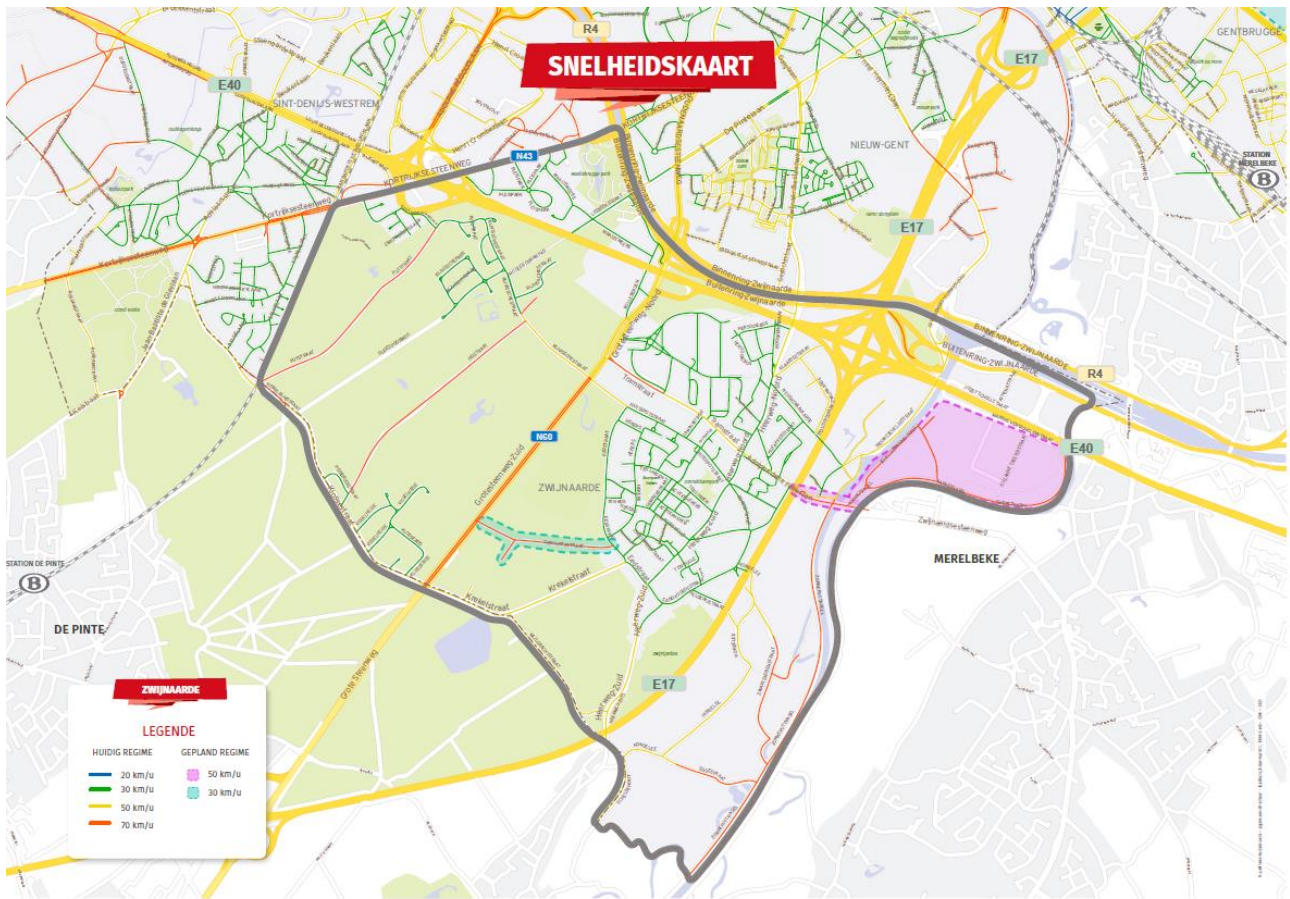
Handhaving

Een beperking van de toegelaten snelheid heeft pas zin als de weggebruikers hun snelheid ook effectief aanpassen. Alleen dan wordt het veiliger en aangenamer voor de andere weggebruikers en de mensen die er wonen. Jammer genoeg rijdt niet iedereen traag genoeg en blijven controles nodig. Zeker bij de invoering van een nieuw snelheidsregime zet de politie daarop in. Bovendien voeren zij ook als er geen sprake is van een nieuwe zone 30 voortdurend controles uit, met nadruk op de straten waar de grootste snelheidsproblemen zich voordoen. Ze kunnen echter niet altijd en overal aanwezig zijn om de snelheid te handhaven.

Snelheidsremmers

Ter ondersteuning van de verkeersborden, markeringen en politiecontroles zijn ook snelheidsremmers een efficiënt middel om een lagere snelheid af te dwingen. Afhankelijk van de exacte locatie kan er bijvoorbeeld gekozen worden voor verkeersdrempels, rijbaankussens (vierkante verkeersdrempels in het midden van de weg) of asverschuivingen (plaatsen waar de weg niet rechtdoor loopt, maar naar links of rechts verspringt, bijvoorbeeld in een S-vorm). Daarbij moeten we ook telkens afwegen of er geen gevaar is voor trillings- of geluidshinder voor de buurt.

Snelheidsremmers zijn in meer of mindere mate effectief om de snelheid te verlagen, maar ze zijn niet geschikt om sluipverkeer tegen te gaan. Afhankelijk van de gekozen circulatiemaatregelen in Zwijnaarde, het Pleispark en de Schilderswijk kan er in een lokale verbindingsweg een groter risico ontstaan op snelheidsovertredingen. Dan komt zo een straat veel meer in aanmerking voor een snelheidsremmer dan een weg die net rustiger wordt.



Figuur 10: overzichtskaart snelheidsregimes uit de wijkbrochure van juni 2021.

1.10 Puzzelstukken voor zwaar vervoer en bedrijven

Bij de circulatievoorstellen voor het noordelijke deel van Zwijnaarde is rekening gehouden met de belangrijke rol van de bedrijventerreinen en kenniszones die zich hier bevinden. Zij zijn een troef voor de werkgelegenheid en de innovatieve ontwikkeling in Gent, maar het is ook een flinke uitdaging te vermijden dat het verkeer naar die bedrijven de leefkwaliteit van de buurt aantast. Zo is er niet alleen autoverkeer van werknemers, maar hebben er ook heel wat leveringen plaats, met zowel kleinere bestelwagens als grote vrachtwagens. Het zou beter zijn als die de hoofdwegen gebruiken en niet door de smalle woonstraten rijden.



Figuur 11: droombeeld met verkeersfilter in Zwijnaarde uit de wijkbrochure van juni 2021.

Doorgaand en lokaal verkeer scheiden

Met circulatiemaatregelen willen we het doorgaand verkeer - inclusief zwaar vervoer - weren uit de dorpskern. In de huidige situatie zijn al effectieve ingrepen mogelijk om dat doel deels te bereiken. Maar er is meer nodig, en daarvoor zijn verschillende plannen en projecten in voorbereiding. Soms zullen die pas zichtbaar worden na de geplande invoering van het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde. Toch zijn het essentiële aanvullingen om een belangrijke dubbele doelstelling te bereiken:

- Het vrachtverkeer en bestemmingsverkeer voor de bedrijvenzones Zwijnaarde II en III beter sturen en zo de leefkwaliteit van de woonstraten in de omgeving verbeteren.
- Een verkeersveilige en goede bereikbaarheid op maat realiseren voor de bedrijven en kenniszones.

Nieuwe lokale vrachtroutes

Essentieel voor een goede ontsluiting van de bedrijventerreinen Zwijnaarde II (Alinso) en Zwijnaarde III (Klaartestraat) is de aanleg van een vrachtroute die beide industrieparken rechtstreeks aansluit op de R4. Dat maakt het mogelijk om het bestemmingsverkeer voor Zwijnaarde II en III volledig los te koppelen van de aangrenzende woonbuurten. Eind mei 2021 bereikte de Stad Gent een akkoord met het bedrijf Alinso over de realisatie van deze nieuwe weg. Daardoor zal het vrachtverkeer dat van de E17/E40 komt niet langer via de dorpskern van Zwijnaarde hoeven te rijden.

Ook aan de overkant van de Ringvaart lopen gesprekken voor een nieuwe weg. Stad Gent wil daar de ontsluitingsweg op het bedrijventerrein Gent Zuid I in de richting van de Coca-Cola-site verlengen. Hierdoor ontstaat een nieuwe (vracht)route die de R4 rechtstreeks verbindt met de bedrijven in Gent Zuid I.

Die ontsluitingsweg zou andere woonstraten - zoals de Gestichtstraat - aanzienlijk kunnen ontlasten van zwaar vervoer.

Bereikbaarheid bedrijventerreinen

We willen dat de ontsluiting voor het (zwaar) gemotoriseerd verkeer voor alle bedrijventerreinen in Zwijnaarde zoveel mogelijk via de hoofdwegen verloopt. Tegelijk mikken we op een veilige en goede bereikbaarheid voor werknemers en bezoekers die zich te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer willen verplaatsen.

De keuzes die we maken met het wijkmobiliteitsplan moeten daartoe bijdragen. Het Agentschap Wegen en Verkeer zal de oprit van de N60 naar de E40 afsluiten. De oprit die veel invoegend verkeer genereert, ligt namelijk te dicht bij het verkeersknooppunt Zwijnaarde, één van de drukste knooppunten in Europa. Door deze werken zal ook een gevaarlijke situatie voor fietsers verdwijnen.

Op termijn verwachten we bovendien resultaten van de opgestarte studie over een veilige fietsverbinding tussen De Sterre en het Technologiepark, de heraanleg van de ovonde op de N60 en het onderzoek naar een betere doorstroming van het openbaar vervoer tussen De Sterre en Merelbeke.

Lokaal zwaar vervoer

In Zwijnaarde is het zwaar verkeer niet alleen doorgaand, maar soms ook lokaal. Denk bijvoorbeeld aan leveringen aan winkels, kantoren, scholen, horeca ... Welke mobiliteitskeuzes we ook zouden maken, die locaties moeten bereikbaar blijven voor bestemmingsverkeer. Ook laden en lossen zal altijd mogelijk blijven.

Naast de bedrijventerreinen in het noorden van Zwijnaarde, vinden er in de groene rand van de wijk ook landbouwactiviteiten plaats. Ook met de landbouwers houden we rekening bij het leggen van de puzzel.

1.11 Puzzelstukken uit de wijk

Stad Gent stelde een aantal puzzelstukken voor om met de mobiliteitsknelpunten in Zwijnaarde aan te pakken. Tegelijk werd een oproep gedaan om nog nieuwe voorstellen te bedenken die een deel van de oplossing zouden kunnen bieden. Zowel via het participatieplatform, de wijkmarkt als op de doelgroepgesprekken kwamen extra puzzelstukken vanuit de wijk naar boven.

Een aantal van die nieuwe ideeën passen perfect binnen de doelstellingen én zijn op realiseerbaar binnen de uitvoeringstermijn van het wijkmobiliteitsplan. Zij zijn daarom ook opgenomen in de uiteindelijke mobiliteitspuzzel. Hieronder is een beknopte selectie van die aanvullende ideeën opgesteld.



Figuur 12: 'lege' kaart om eigen puzzelstukken op aan te duiden uit de wijkbrochure van juni 2021.

Voetgangers

- Leg extra zebrapaden aan en zorg voor voetpaden.
- Vorm parkeerplaatsen om tot (grotere) voetpaden in de omgeving van de scholen
- Leg een voetpad aan in de Nieuwescheldestraat, als je van Schelde komt

Fietsers

- Zorg voor een fietsoversteekplaats ter hoogte van de Isabella Van Oostenrijkstraat en verkeerslichten met drukknop ter hoogte van de Joachim Schayckstraat
- Leg fietsstraten aan
- Zorg voor een heraanleg van de Krekelstaat met goede fietspaden
- Zorg in de Joachim Schayckstraat voor een fietspad aan de kant van de E17
- Geef de fietsers in de Hutsepotstraat voorrang ten opzichte van de Eedstraat
- Maak een tweerichtingsfietspad in de Hutsepotstraat

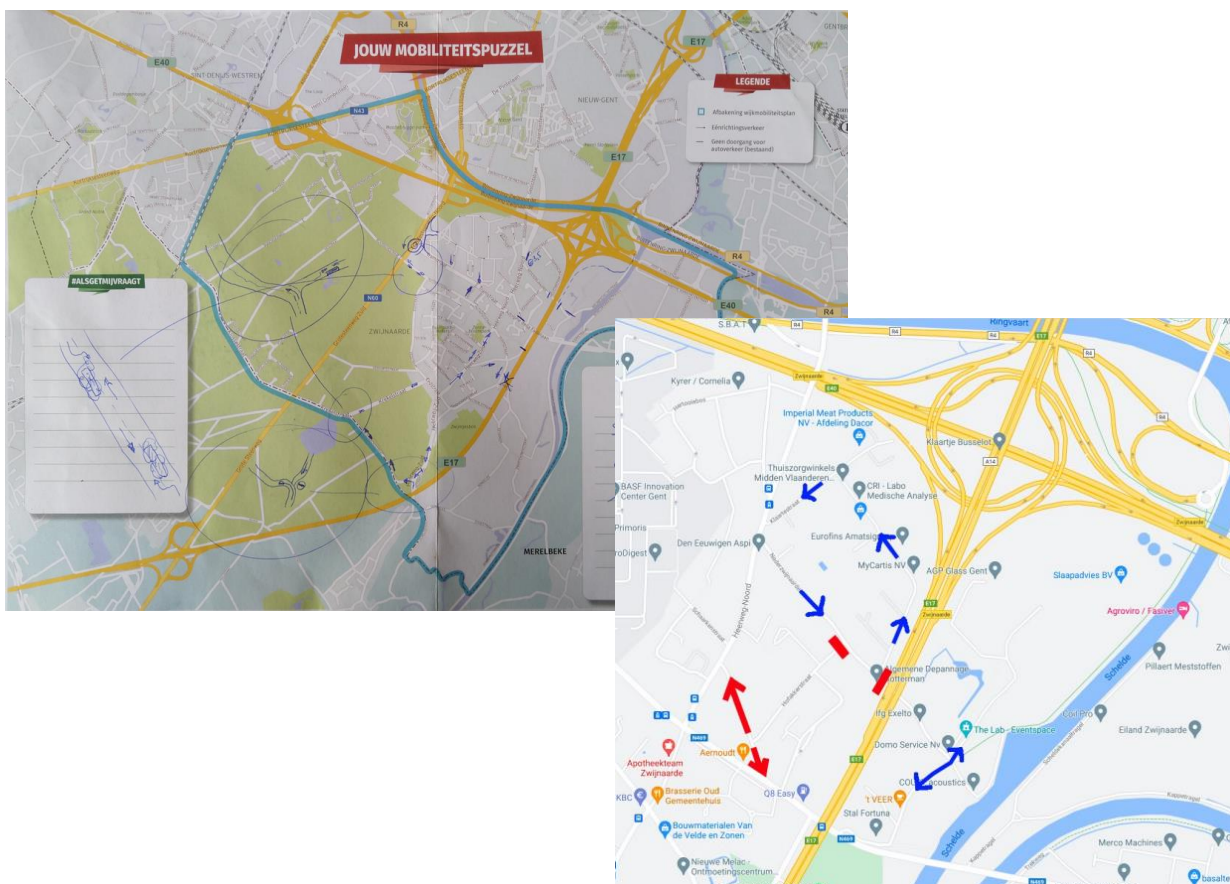
- Laat in de Rijvisschestraat auto's enkel parkeren op de berm (met grasdallen) berm aan de overkant van de huizen, met een fietspad en voetpad aan huizenkant
- Laat in straten waar men langs beide kanten kan parkeren (Hutsepotstraat , Laurierstraat...) slechts aan één kant wagens plaatsen. Daar is meteen extra plaats voor fietsers.

Openbaar vervoer

- Maak parkeereilanden met witte lijnen op de grond en laat om de 50 meter een strook zonder parkeren zodat invoegen van busvervoer eenvoudig en veilig kan

Gemotoriseerd verkeer

- Voer in de Pieter Pauwel Rubenslaan eenrichtingsverkeer in, naar de Kortrijksesteenweg, zodat daar al een deel van het sluipverkeer verdwijnt
- Voer eenrichtingsverkeer in in de Campusstraat, maar dan naar de Tramstraat toe
- Voer eenrichtingsverkeer in aan Zwijnaarde III, al dan niet in combinatie met verkeersfilters in Nederzwijnaarde en de Hofakkerstraat
- Voor eenrichtingsverkeer in aan de Krekelstraat en Mijlgrachtstraat
- Laat enkel 30km/uur en 50 km/uur toe op het totale grondgebied
- Verlaag de snelheid op de volledige as Tramstraat – Adolphe della Faillelaan tot 50 km/u
- Plaats verkeerslichten aan het kruispunt van Maaltemeers met de Kortrijksesteenweg



Figuur 13-14: voorbeelden van ingediende mobiliteitspuzzels via het participatieplatform.

2. HÉT WIJKMOBILITEITSPLAN

De voorgaande puzzelstukken vormen het vertrekpunt of de inspiratie voor hét definitieve Wijkmobiliteitsplan. In Zwijnaarde maken we daarbij onderscheid tussen het plan dat op korte termijn kan worden gerealiseerd, en een aanvullend plan dat mogelijk wordt nadat een aantal infrastructuurprojecten gerealiseerd zijn.

Niet alle voorstellen vanuit de Stad Gent of de wijk kunnen weerhouden worden om een passende mobiliteitspuzzel samen te leggen. Voor sommige voorstellen is onvoldoende draagvlak gebleken, andere passen niet samen in een geheel, en er moeten ook enkele nieuwe (lokale) circulatiewijzigingen toegevoegd worden omdat deze bepaalde nog openstaande knelpunten trachten op te lossen.

Het definitieve voorstel probeert zo veel mogelijk tegemoet te komen aan de wijkspecifieke doelstellingen die bepaald werden en streeft daarbij ook zoveel mogelijk naar een goed evenwicht met de drie algemene hoofddoelstellingen van een wijkmobiliteitsplan:

- verhogen van de leefkwaliteit
- garanderen van de selectieve bereikbaarheid
- verhogen van het gebruik van de duurzame modi volgens het STOP principe.

Argumentatie om bepaalde keuzes te maken wordt gevonden in reacties van actoren uit de wijk (bewoners, ondernemers, scholen, ...), adviezen van brandweer, IVAGO en stadsdiensten, draaicirkelsimulaties, verkeersmodeldoorrekeningen en een kwalitatieve inschatting van effecten door medewerkers van het Mobiliteitsbedrijf.



Figuur 15: het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk.

2.1 Proces

Net als in de onderzoeksfase werd ook in de ontwerpfase een participatietraject georganiseerd. De stad hoorde heel wat nieuwe ideeën en reacties op de puzzelstukken die in Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk voorgesteld werden. Vanuit deze feedback én verder onderzoek werden alle mogelijke circulatie-ingrepen en hun effecten berekend en afgewogen en werd op die manier een finaal voorstel in mekaar gepuzzeld. Die eindpuzzel werd ook nog eens doorgerekend met het Stedelijk verkeersmodel Gent om de effecten zo goed mogelijk te kunnen inschatten.

Het uiteindelijke voorstel voor het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk wordt ter goedkeuring voorgelegd op de Gentse gemeenteraad. Daarna zal iedereen in de wijk op de hoogte worden gebracht via een brochure met het uiteindelijke plan en een informatiemoment.

De uitrol is voorzien voor het voorjaar van 2023. Na zes maanden start de evaluatie en wordt het plan grondig geëvalueerd. Daar worden ook de bewoners van de wijk bij betrokken. Indien nodig wordt er bijgestuurd.

2.2 Deelgebied Parkbos, Schilderswijk, Pleispark, Maaltemeers

Tussen de Kortrijksesteenweg en de N60 komen er enkele gerichte circulatiemaatregelen om het doorgaand verkeer te weren en verschillende straten rustiger en aangenamer te maken. We maken de fietsroute vanaf de Pieter Pauwel Rubenslaan tot aan de N60 autoluwer en veiliger. Bovendien zorgen we dat de fietssnelweg tussen de Klossestraat en de Parkbosbruggen minder verkeer zal kruisen in de Rijvisschestraat en Maaltemeers.

Hoe pakken we dat aan?

- De Schilderswijk maken we rustiger door van de Pieter Pauwel Rubenslaan een eenrichtingsstraat te maken. Bestemmingsverkeer naar de Rijvisschestraat zal hier vanaf de Kortrijksesteenweg niet meer in kunnen rijden, maar via de volgende afslag rechts naar de Pieter Van Reyschootlaan moeten rijden. Om terug naar de Kortrijksesteenweg te rijden, blijft de Pieter Pauwel Rubenslaan beschikbaar voor gemotoriseerd verkeer.
- In de lange Rijvisschestraat worden twee segmenten met tegengesteld eenrichtingsverkeer ingevoerd, telkens weg van de Heistraat. Op die manier blijft alles bereikbaar voor bestemmingsverkeer, maar is het niet meer mogelijk om met de wagen de hele doorsteek tussen de Kortrijksesteenweg en de N60 te maken. Dit maakt de veelgebruikte fietsroute tussen de parkbosbruggen en het centrum van Zwijnaarde veel autoluwer, veiliger en comfortabeler.
- In Maaltemeers komt er een stukje eenrichtingsverkeer, vanaf de Leebeekstraat tot aan de eerste zijstraat in de richting van de N43. Zo halen we in een richting het snelle doorgaand verkeer uit deze buurt en garanderen we de bereikbaarheid voor de bewoners. De fietssnelweg zal bijgevolg minder door auto's gekruist worden en ook de Maaltemeers zelf wordt aangenamer als fietsverbinding.

Met deze keuzes bieden we een oplossing voor de wijkspecifieke doelstellingen 6¹ en 12². In de uitwerking van het actieplan worden nog versterkende acties³ onderzocht in onder meer de Putstraat, Heistraat en Rijvisschestraat.

Voor de doelstellingen 13⁴ en 14⁵ zijn in de ontwerpfase nog geen maatregelen bepaald die op korte termijn uitvoerbaar zijn. Maar ook dit onderzoek loopt verder in de volgende fase.

¹ Leefkwaliteit en veiligheid verbeteren op de as Pieter Pauwel Rubenslaan - Rijvisschestraat en fietssnelweg beter integreren.

² Doorgaand gemotoriseerd verkeer beperken in de Maaltemeers om de leefkwaliteit en veiligheid te verbeteren.

³ Zie ook: hoofdstuk 2.5 Aanvullende maatregelen

⁴ De leefkwaliteit en veiligheid in de Klossestraat verhogen.

⁵ Veiligheid van de fietsers verhogen op de Kortrijksesteenweg en sturend parkeerbeleid ten zuiden van de Kortrijksesteenweg om de leefkwaliteit te verhogen.

Welke puzzelstukken vielen af?

- In de ontwerpfase werden een aantal mogelijke verkeersfilters voorgesteld: in de Pieter Van Reyschootlaan, de Putstraat, de Heistraat en Maaltemeers. Op deze puzzelstukken kwamen vanuit de wijk vooral kritische reacties omdat zulke ingrepen te fel zouden ingrijpen op de bereikbaarheid van de woonwijken en bedrijven. Bovendien was een verkeersfilter met vaste paaltjes op de as Pieter Van Reyschootlaan – Rijvisschestraat geen optie voor de brandweer omdat dit in beide richtingen een belangrijke verbinding voor hulpdiensten is.
- Daarom is in de Rijvisschestraat een nieuwe oplossing met tegengestelde circulatie uitgewerkt. Die maatregel komt tegemoet aan het voorbehoud van de hulpdiensten, omdat zij in noodsituaties in beide richtingen mogen rijden. Het garandeert ook de selectieve bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer. De woningen dichtbij de N60 behouden beide rijrichtingen. De woonwijken, bedrijven,... dichterbij de Kortrijksesteenweg blijven bereikbaar via de Kortrijksesteenweg, Klossestraat, Heistraat en Putstraat. Dit betekent wel een langere route voor wie met de auto naar de centrum van Zwijnaarde wil rijden, maar het wordt aangenamer en veiliger om via de korte route te fietsen tussen de Rijvisschestraat en de Hutsepotstraat.
- Voor Maaltemeers is evenmin gekozen voor een verkeersfilter waarbij gemotoriseerd verkeer in beide richtingen wordt beperkt, maar voor een kleinere maatregel met een stukje eenrichtingsverkeer om het te snel rijdende doorgaand gemotoriseerd verkeer te beperken. Alle bewoners uit deze buurt kunnen nog naar de Kortrijksesteenweg rijden. In omgekeerde richting blijven de Leebeekstraat, het oostelijke deel van Maaltemeers, de Tweebekenstraat en de Langeplanckstraat met de auto bereikbaar via de R4 en de N60.



Figuur 17: uitsnede van het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde.

2.3 Deelgebied dorpskern, Heerweg-Zuid, Krekelstraat

Ook in de dorpskern en de N60 komen er enkele gerichte circulatiemaatregelen om het doorgaand verkeer te weren en verschillende straten rustiger en aangenamer te maken. We maken de voetgangers- en fietsroute via de Hutsepotstraat en Dorpsstraat autoluwer en veiliger. We vrijwaren verschillende woonstraten van sluipverkeer en maken een duidelijke keuze voor een beperkt aantal verbindingen voor gemotoriseerd verkeer naar het hoger wegennet. Ook de straten dichterbij de Scheldevallei en het Zwijntjesbos maken we autoluwer en veiliger.

Hoe pakken we dat aan?

- In het verlengde van de Rijvisschestraat bouwen we in het dorpscentrum een kwalitatieve fietsverbinding uit in de Hutsepotstraat en de Dorpsstraat. Dit wordt mogelijk door het doorgaand verkeer te weren met een verkeersfilter in de Hutsepotstraat, tussen de Bonte Mantelstraat en de Campusstraat.
- De Campusstraat wordt een eenrichtingsstraat. Plaatselijk verkeer zal nog van de Hutsepotstraat naar de Tramstraat kunnen rijden. Maar sluipverkeer hoort hier niet thuis. De gekozen rijrichting is tegengesteld aan de rijrichting van het autoverkeer dat Campus Ardoyen via de Tramstraat verlaat. Op die manier ontmoedigen we de bestaande sluiproute door de Campusstraat.
- Door de combinatie van de verkeersfilter in de Hutsepotstraat en het eenrichtingsverkeer in de Campusstraat ontstaat een autoluwe omgeving voor de scholen De Boekenmolen en Sint-Vincentius, het Lokaal Dienstencentrum en het Woonzorgcentrum in de Hutsepotstraat. Dat maakt het aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers van alle leeftijden; terwijl alles perfect bereikbaar blijft met de auto. Er zal ook geen zwaar verkeer meer dwars door de Hutsepotstraat kunnen rijden.
- We maken ook enkele straten ten oosten van de Heerweg rustiger en veiliger door een verkeersfilter in de Joachim Schayckstraat, tussen de Prelaatsdreef en de begraafplaats. Op die manier zien de Remi Vlerickstraat, de Zandvoordestraat, de Dorpsstraat en de Joachim Schayckstraat het doorgaand verkeer verdwijnen. Voor wandelaars en fietsers kunnen vlakbij de Scheldevallei en het Zwijntjesbos aangenamere routes groeien.
- Autobestuurders behouden de meest aangewezen ontsluitingswegen naar de N60 (Krekelstraat, Hutsepotstraat) en de Tramstraat – Adolphe della Faillelaan (Heerweg-Noord). De Hutsepotstraat zal voor hen wel niet langer een alternatief zijn voor de Tramstraat door de verkeersfilter.
- De as Heerweg-Noord – Heerweg-Zuid blijft een belangrijke lokale verbindingsweg. Door de aanwezigheid van fietspaden (en een tramverbinding) is deze weg hiervoor ook beter ingericht dan andere woonstraten in het dorpscentrum.
- In de Krekelstraat zullen er bij de geplande heraanleg aparte fietspaden komen om deze fietsroute veiliger en aangenamer te maken. Die heraanleg komt er pas na de invoering van het wijkmobiliteitsplan, maar we onderzoeken hoe deze straat al sneller veiliger kan worden gemaakt met tussentijdse maatregelen. De straat blijft ook voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar in beide richtingen.

Met deze selectie van puzzelstukken bieden we een antwoord op de wijkspecifieke doelstellingen 1⁶, 2⁷, 4⁸, 5⁹ en 11¹⁰. In de uitwerking van het actieplan worden nog versterkende acties¹¹ onderzocht.

Voor de doelstelling 10¹² zijn al enkele acties in voorbereiding en gebeurt nog verder onderzoek bij de uitwerking van het actieplan voor Zwijnaarde.

Welke puzzelstukken vielen af?

- In de Campusstraat werd een verkeersfilter voorgesteld, maar dat bleek niet de beste keuze. Er zouden meer omkeerbewegingen nodig zijn, wat bijvoorbeeld voor de vuilniswagens van IVAGO niet haalbaar zou zijn in de beschikbare ruimte. Nog in de Campusstraat werd eenrichtingsverkeer voorgesteld weg van de Tramstraat. Uit de participatie bleek dat de omgekeerde rijrichting effectiever zou zijn om het sluipverkeer tegen te gaan omdat dit dan tegengesteld is aan de rijrichting van het autoverkeer dat Campus Ardoyen via de Tramstraat verlaat.
- De alternatieven met gedeeltelijk eenrichtingsverkeer in de Hutsepotstraat en de Dorpsstraat konden op weinig instemming rekenen en zouden ook minder effectief zijn om het doorgaand verkeer te weren en een veiligere fietsroute te creëren.
- Een voorstel om, behalve een verkeersfilter in de Hutsepotstraat, ook een verkeersfilter in Ter Linden te voorzien kon op geen bijval rekenen. Dit lijkt overbodig, en riskeert weer andere parallelle straten meer te belasten.
- Het voorstel voor een verkeersfilter in de Krekelstraat (aangevuld met filters in de Gebuurtestraat en Mijlgrachtstraat) kende voor- en tegenstanders, en zou ook zowel positieve als negatieve effecten opleveren.
De Krekelstraat zelf zou veel rustiger worden, maar een sterk verminderde bereikbaarheid opleveren, ook voor wie in Zwijnaarde woont, werkt of er een bestemming heeft. Het zou voor sommige keerbewegingen – bijvoorbeeld voor landbouwvoertuigen - ook moeilijk zijn om dit op een werkbare manier te realiseren.
Een verkeersfilter in de Krekelstraat zou minder gemotoriseerd verkeer in de Heerweg Zuid opleveren. Maar de route via de Eedstraat en Hutsepotstraat naar de N60 zou dan net een stuk drukker worden, terwijl net daar meer fietsers rijden.
Er bleken bijgevolg te veel nadelen aan dit voorstel verbonden. Daarom wordt voor de Krekelstraat ingezet op een heraanleg met aparte fietspaden, en in afwachting daarvan een onderzoek naar tijdelijke maatregelen om de straat veiliger te maken voor fietsers.

⁶ Doorgaand verkeer door het dorpscentrum van Zwijnaarde (ten zuiden van de as Tramstraat – Adolphe della Faillelaan) weren om leefkwaliteit en veiligheid te verbeteren.

⁷ Verblijfsfunctie van de Hutsepotstraat verhogen met extra aandacht voor de actieve weggebruiker.

⁸ Veiligheid voor de fietsers in de Krekelstraat verbeteren.

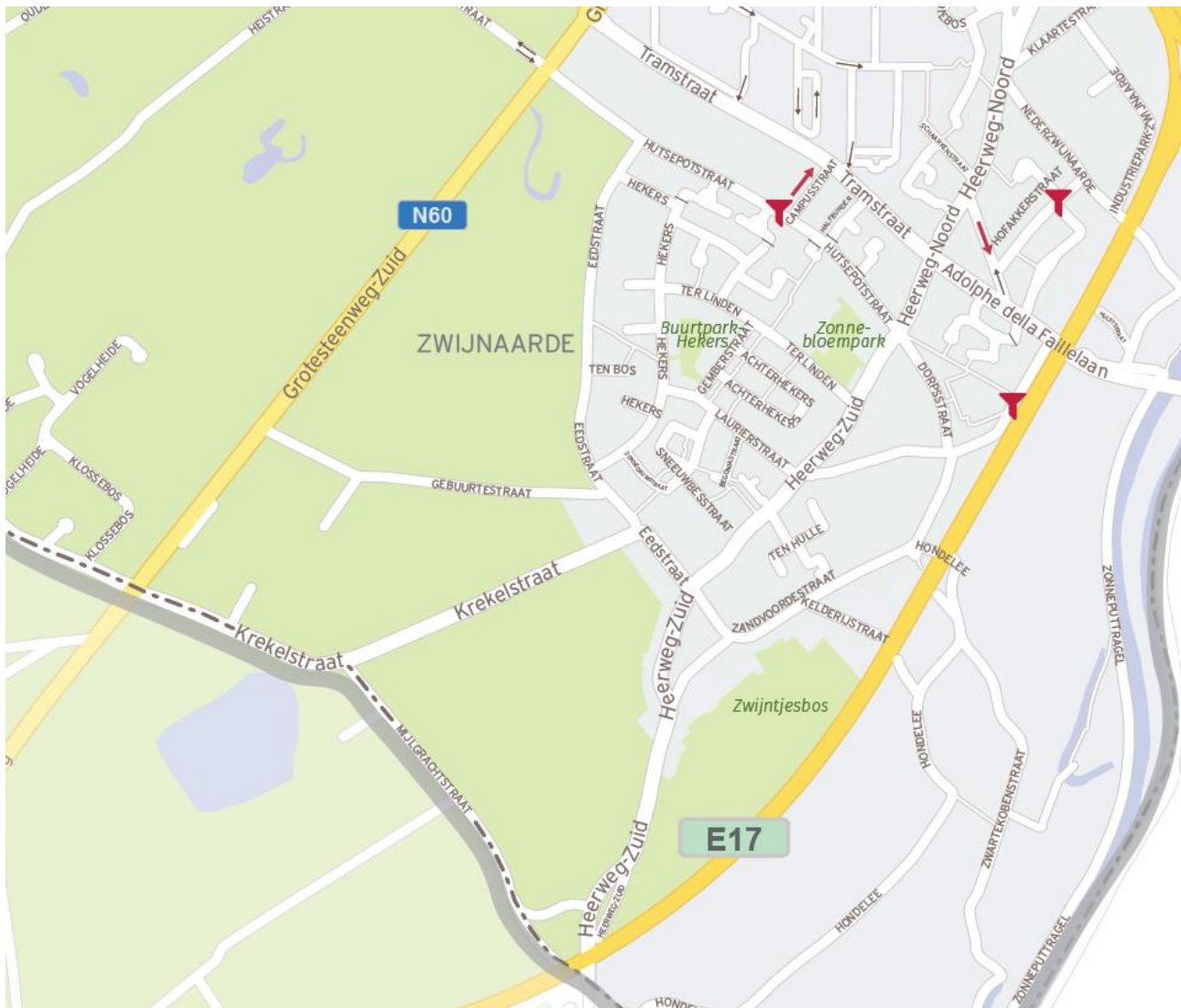
⁹ Fietskwaliteit in de Zandvoordestraat verbeteren.

¹⁰ De verblijfskwaliteit van de Dorpsstraat verhogen.

¹¹ Zie hoofdstuk 2.5 Aanvullende maatregelen

¹² De veiligheid voor actieve weggebruikers en de doorstroming van de bus in Heerweg-Zuid verbeteren.

- Als alternatief voor de verkeersfilter in de Joachim Schayckstraat werd een afgesloten middenberm op de Adolphe della Faillelaan voorgesteld. Tellingen uit oktober 2021 bevestigen structurele sluipstromen vanuit Merelbeke naar Krekelstraat en Hutsepotsstraat, en omgekeerd. Met een middenberm in plaats van een filter zou het verkeer zich wat minder concentreren op de Heerweg, maar zou er nog altijd doorgaand verkeer door de Rémi Vlerickstraat, Zandvoordestraat en Joachim Schayckstraat blijven rijden. Dit zou dus meer spreiding van doorgaand verkeer opleveren, in plaats van een duidelijke keuze voor de Heerweg als belangrijke verbindingsweg voor (lokaal) verkeer. Een gesloten middenberm zou er één sluipstroom uithalen, terwijl een verkeersfilter in de Joachim Schayckstraat ze er beide uithaalt. In het wijkmobiliteitsplan is daarom een zuivere keuze gemaakt die meer woonstraten veiliger en aangenamer maakt.
- In de voorgestelde puzzelstukken zaten ook denkpistes met een segment eenrichtingsverkeer in de Heerweg Noord of Heerweg Zuid. Vanuit de wijk kwam er vooral kritische feedback. Het zou de bereikbaarheid voor de wijk te veel beperken en ook ongewenste verschuivingen van (zwaar) verkeer veroorzaken door woonstraten die daarvoor minder goed ingericht zijn. Daarom zijn deze voorstellen niet verwerkt in het uiteindelijke plan.
- De keuze voor de Heerweg als belangrijke lokale verbindingssas kan de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de Tramstraat beïnvloeden. Dit zal afhankelijk zijn van hoeveel extra autoverkeer er op deze as zou komen, en hoe lang die drukkeres periodes duren. Een exacte voorspelling is moeilijk te maken, maar dit zal bij de invoering van het wijkmobiliteitsplan nauwlettend worden opgevolgd. Na evaluatie kan er waar nodig worden bijgestuurd.



Figuur 16: uitsnede van het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde.

2.4 Deelgebied Roosken, Schaarken, bedrijventerreinen

Ten noorden van de as Tramstraat – Adolphe della Faillelaan tenslotte, komen er maar een paar gerichte circulatiemaatregelen om enkele woonstraten in Schaarken al sneller te ontlasten voor sluipverkeer naar de Heerweg Noord en naar de industrieterreinen Zwijnaarde II en III. Cruciaal in deze buurt is de aanleg van een rechtstreeks verbindingsweg tussen de R4 en beide industrieterreinen. Zodra dit gerealiseerd is, kunnen echt grote stappen vooruit gezet worden.

Welke stappen zetten we bij de invoering van het mobiliteitsplan?

- De Isabella Van Oostenrijkstraat is een veel gebruikte schoolfietsroute die we willen vrijwaren van sluipverkeer. Daar komt met het wijkmobiliteitsplan eenrichtingsverkeer van de Heerweg-Noord naar de Hofakkerstraat. Op die manier ontstaat een tegengestelde circulatie met het al bestaande eenrichtingsverkeer in het andere deel van de straat.
- Om te vermijden dat de sluipstroom dan verschuift naar Nederzwijnaarde plannen we een verkeersfilter in de Hofakkerstraat, tussen de Wintervijverstraat en de Cornelis De Schepperestraat. Dat maakt verschillende woonstraten in de buurt Schaarken rustiger en aangenamer, terwijl alles bereikbaar blijft.

Welke stappen zetten we in de volgende fase?

- Ten noorden van de as Tramstraat – Adolphe della Faillelaan is het vooral uitkijken naar de realisatie van enkele belangrijke infrastructuurdossiers om een grote sprong voorwaarts te maken en de mobiliteitspuzzel helemaal in mekaar te doen passen. Die plannen vragen nog meer tijd en zullen pas na het wijkmobiliteitsplan gerealiseerd worden. De belangrijkste daarvan zijn een nieuwe fietsbrug over de Ringvaart en de langverwachte directe verbinding tussen de R4 en Zwijnaarde II en III.
- De toekomstige ontsluitingsweg van de R4 naar de bedrijventerreinen Zwijnaarde II (Alinso-site) en Zwijnaarde III (Klaartestraat – Industriepark Zwijnaarde) is nodig om het bestemmingsverkeer voor deze bedrijventerreinen met extra verkeersfilters los te koppelen van 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. Het derde luik bestudeert een betere doorstroming van het openbaar vervoer tussen De Sterre en Merelbeke.
- Het zijn belangrijke aanvullingen die complementair zijn met de keuzes uit het wijkmobiliteitsplan.

- In de Heerweg-Noord verwachten we op korte termijn nog geen afname van het doorgaand gemotoriseerd verkeer. Maar er zijn wel een aantal beleidskeuzes die hier een grote invloed op zullen hebben.
 - de ontsluitingsweg voor Zwijnaarde II en III, met aansluitend de loskoppeling met de aanpalende woonstraten
 - de ontsluitingsweg Gent Zuid I (met onder meer de Coca Cola-site)
 - de afsluiting van de op- en afritten van de R4 (Gestichtstraat en thv SBAT)

Na realisatie van deze geplande projecten zal de as van de Heerweg-Noord voor veel trajecten geen rol van betekenis meer spelen. Bestemmingsverkeer voor Gent Zuid I, Zwijnaarde II en III zal via een directe aansluiting met de R4 gebeuren, en de Heerweg-Noord zal zelf geen verbinding meer hebben met de R4, in tegenstelling tot de N60 bijvoorbeeld.

Naar alle waarschijnlijkheid zal een aanzienlijk deel van het gemotoriseerd verkeer dat momenteel de Heerweg-Noord gebruikt een andere route zal kiezen. De verkeersveiligheid en leefkwaliteit zal hier bijgevolg merkbaar verbeteren.

Met deze maatregelen werken we stap voor stap toe naar het behalen van de wijkspecifieke doelstellingen 3¹³, 7¹⁴, 9¹⁵ en 16¹⁶. In het uitwerken van het actieplan zullen de gemaakte circulatiekeuzes op korte termijn nog worden versterkt met aanvullende maatregelen.

Voor de doelstellingen 8¹⁷ en 15¹⁸ zijn in de ontwerpfase nog geen concrete maatregelen bepaald. Maar dit onderzoek loopt verder in de volgende fase¹⁹.

Welke puzzelstukken vielen af?

- In de Isabella Van Oostenrijkstraat werden twee verschillende manieren van tegenstelde circulatie voorgesteld om het sluipverkeer tussen de Adolphe della Faillelaan tegen te gaan. Het basisprincipe bleek enkel zinvol in combinatie met een verkeersfilter in de Hofakkerstraat omdat de sluipstroom anders zou verschuiven naar Nederzwijsnaarde. Er kwam geen duidelijke voorkeur naar boven in de afweging tussen beide opties van tegengestelde circulatie. Daarom is de variant met de kleinste aanpassing gekozen: het toevoegen van eenrichtingsverkeer tussen de Heerweg-Noord en de Hofakkerstraat.
- In de ontwerpfase werden ook puzzelstukken voorgesteld waarbij een of twee verkeersfilters zouden worden ingevoerd in Nederzwijsnaarde. Dat zou de mogelijke ontsluitingsroutes naar

¹³ De leefkwaliteit in de Heerweg-Noord in evenwicht brengen met de verkeersfunctie met extra aandacht voor veiligheid van de actieve weggebruiker.

¹⁴ De barrière effecten van de N60/ovonde verminderen en extra aandacht geven aan actieve weggebruikers en openbaar vervoer.

¹⁵ Vrachtverkeer en bestemmingsverkeer sturen voor de bedrijvenzone Zwijnaarde II & III om de leefbaarheid van de woonstraten in deze omgeving te verbeteren.

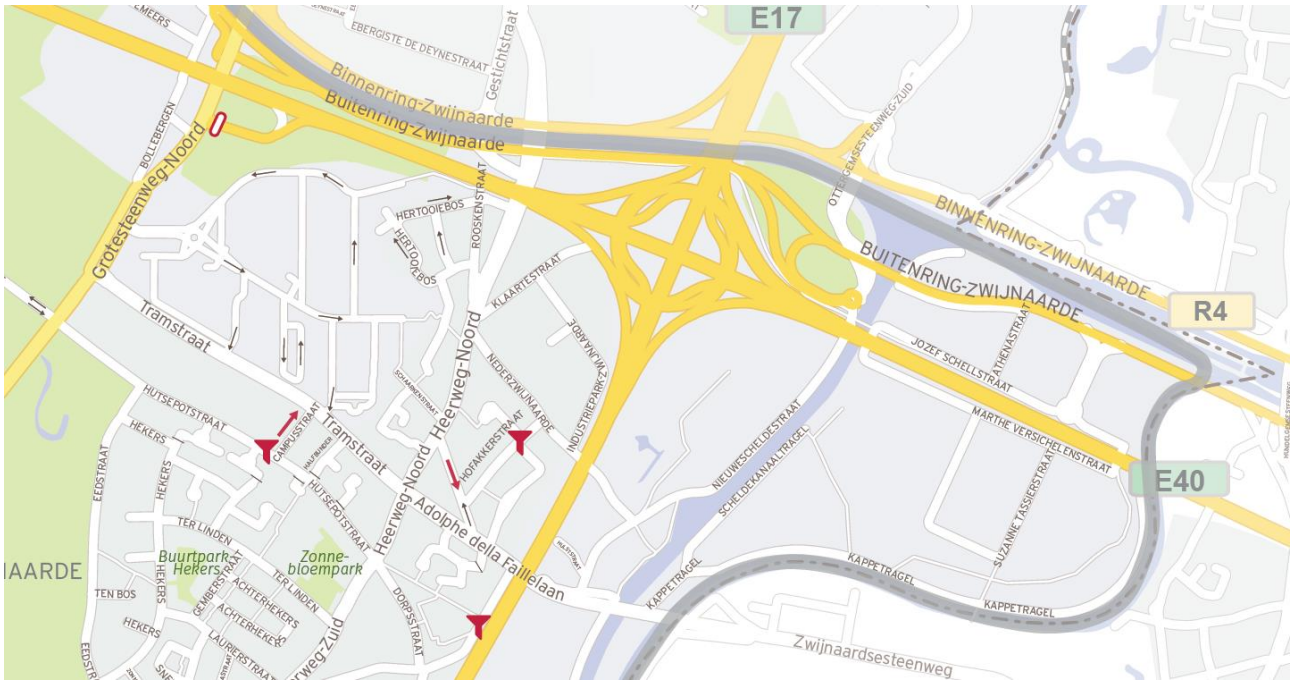
¹⁶ Verkeersveilige en vlotte selectieve bereikbaarheid realiseren voor de bedrijven en kenniszones.

¹⁷ De leefkwaliteit en veiligheid op de Tramstraat/Adolphe della Faillelaan verhogen met extra aandacht voor de oversteekbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer.

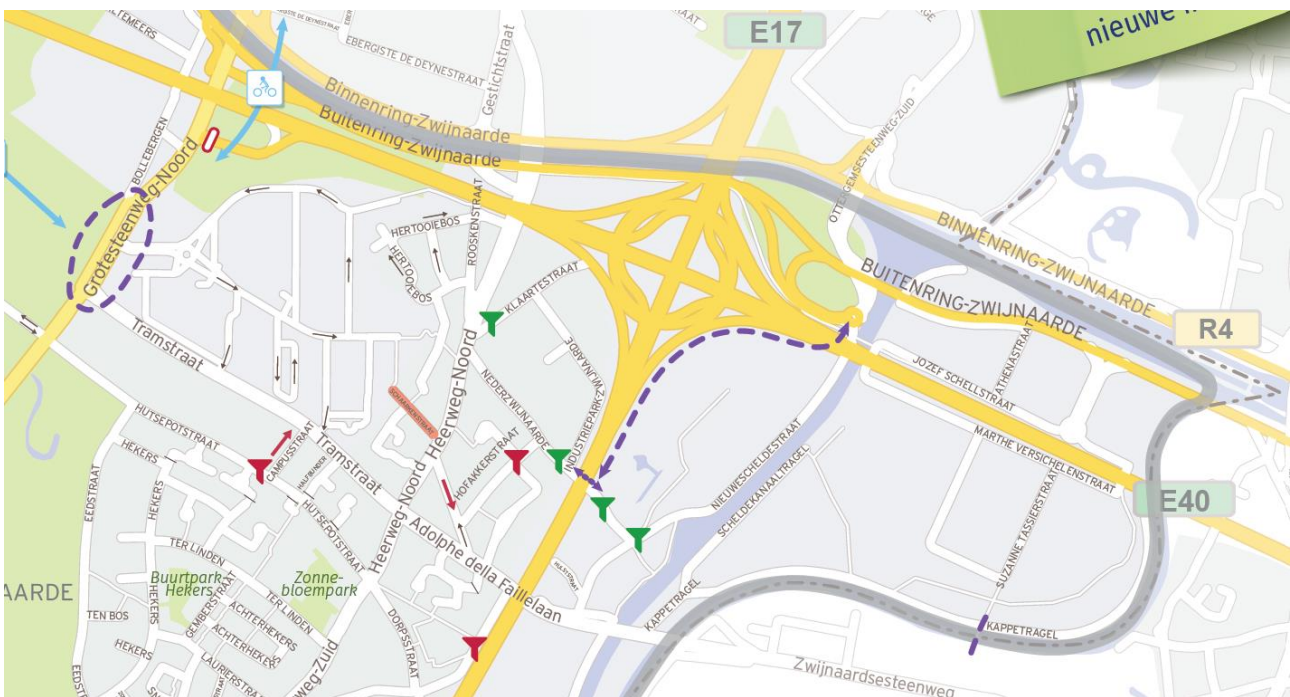
¹⁸ Sturend parkeerbeleid uitwerken voor de omgeving van het Technologiepark.

¹⁹ Zie hoofdstuk 2.5 Aanvullende maatregelen

Zwijnaarde II en III al sneller sterk beïnvloeden. Afhankelijk van de keuze zouden sommige bewoners veel minder gemotoriseerd verkeer voor hun woning zien rijden, maar zou er voor andere bewoners net een toename te verwachten vallen. Uit de gesprekken en reacties tijdens het participatietraject bleek een voorkeur om de druk van het verkeer voorlopig te blijven spreiden, in afwachting van de geplande structurele oplossing: het aanleggen van een directe verbinding tussen de R4 en Zwijnaarde II en III. Het wijkmobiliteitsplan bevestigt dat aansluitend het woonweefsel losgekoppeld wordt van beide industrieterreinen.



Figuur 18: uitsnede van het wijkmobiliteitsplan.



Figuur 19: uitsnede van het wijkmobiliteitsplan, na realisatie van de ontsluitingsweg voor Zwijnaarde II en III, via de R4.



Figuur 20: het wijkmobiliteitsplan, na realisatie van de geplande nieuwe infrastructuur, zoals goedgekeurd op het College van Burgemeester en Schepenen van 10/12/2021.

2.5 Aanvullende puzzelstukken

Het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk maakt een duidelijke keuze voor een aantal circulatiemaatregelen als raamwerk om de verkeersstromen anders te organiseren. In de volgende fase, de uitvoeringsfase, zal een concreet actieplan worden uitgewerkt waarbij de circulatiemaatregelen in detail worden voorbereid. Parallel zullen ook nog versterkende actiepunten verder worden onderzocht en uitgewerkt om als onderdeel van het wijkmobiliteitsplan in te voeren.

Het wijkmobiliteitsplan bestaat dus uit verschillende lagen, en is meer dan enkel een circulatieplan. Er horen nog maatregelen bij die de veiligheid en het comfort van alle weggebruikers verhogen. De wijkspecifieke doelstellingen uit de onderzoeksfase geven al een goede indicatie van waar verder op gewerkt moet worden. De participatie tijdens de ontwerpfase leverde nog veel preciezere informatie op om mee aan de slag te gaan.

Veiligere oversteken voor voetgangers en fietsers

Meerdere locaties werden gesignaleerd, waarbij vooral de Adolphe della Faillelaan nood heeft aan een of meer veiligere oversteekplaatsen. Maar ook in de Klossestraat, Heerweg – Zuid x Zandvoordestraat, Hutsepotstraat,... is er nood aan veiligere oversteken.

Veiligere en aangenamere routes en verbindingen voor voetgangers en fietsers

Ook hier zijn er een aantal maatregelen die onderzocht worden, waaronder een of meer comfortabelere verbindingen tussen Heerweg-Noord en Campus Ardoyen, minder obstakels op de belangrijkste voetgangersroutes, fietssuggestiestroken in de Heerweg Zuid, en veiligere fietsinfrastructuur aan de Kortrijksesteenweg.

Veilige doorstroming van het openbaar vervoer

Grote verbeteringen voor het openbaar vervoer verwachten we nog niet op heel korte termijn. Daarvoor is het onder meer wachten op de resultaten van de studie over de heraanleg van de N60 ovonde en de openbaar vervoer-corridor tussen De Sterre en Merelbeke.

We onderzoeken wel al of het herschikken van parkeerplaatsen in de Heerweg-Zuid een positief effect kan hebben op de veiligheid en de doorstroming.

Parkeermaatregelen

In de puzzelstukken van de ontwerpfase werden een aantal parkeerregimes voorgesteld aan de wijk. Uit de knelpunten kwam immers naar boven dat in de Schilderswijk en Pleispark parkeeroverlast zou zijn van werknemers en bezoekers op de Kortrijksesteenweg. Rond de Campus Ardoyen werd dan weer een risico

ingeschat over het verschuiven van parkeerdruk na de ingebruikname van het parkeergebouw op die campus.

Op deze voorstellen werd voorlopig eerder afwachtend gereageerd omdat het invoeren van parkeerregimes ook praktische nadelen met zich meebrengen, zoals het invoeren van bewonersvergunningen. Verdere evaluatie is daarom nodig om de juiste keuzes te kunnen maken.

Er blijven ook andere beperkte parkeermaatregelen mogelijk als die bijdragen tot het behalen van de doelstellingen van het wijkmobiliteitsplan. Dat kunnen bijvoorbeeld anti-parkeermaatregelen zijn in het belang van de veiligheid voor voetgangers of fietsers.

Snelheidsmaatregelen

Overdreven snelheid komt vaak terug als knelpunt in Zwijnaarde. Daarom onderzoeken we verder op welke locaties en op welke manier de toegelaten snelheid beter kan worden afgedwongen, met snelheidsremmers of op andere manieren.

In de participatieronde bleek er een draagvlak te bestaan voor lagere snelheden in de Heistraat, Putstraat en de Adolphe della Faillelaan. Die piste zullen we dan ook verder behandelen in de uitvoeringsfase.

