



**commissie mobiliteit, architectuur,
stadsontwikkeling, stedenbouw en erfgoed (MASSE)**

Openbare dossierstukken van de vergadering van 11 juni 2025

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

- e) Evaluatie WMP Zwijnaarde + aanpassingen. (met bijlagen voor de raadsleden)**
- e) Evaluatie WMP Zwijnaarde + aanpassingen. (met bijlagen voor de raadsleden)**

e) Evaluatie WMP Zwijnaarde + aanpassingen. (met bijlagen voor de raadsleden)

Openbare bijlage(n)

- 20250611_DO_MASSE_Evaluatie WMP Zwijnaarde_bevingingen.pdf

EVALUATIE WIJKMOBILITEITSPLAN ZWIJNAARDE

Rapportering bevestigingen

Maart 2025



ZWIJNAARDE

METHODOLOGIE

01

Achtergrond en doelstellingen

ACHTERGROND

In 2024 werden in Gent twee wijkmobiliteitsplannen ingevoerd. Eén in de wijk Dampoort – Oud-Gentbrugge en één in Zwijnaarde. Deze wijkmobiliteitsplannen hadden tot doel om de leefbaarheid in deze wijken te verbeteren, door in te grijpen op de verkeersstromen.

Op die manier was het de bedoeling om doorgaand verkeer in de wijken te verminderen.

ONDERZOEKSDOELSTELLINGEN

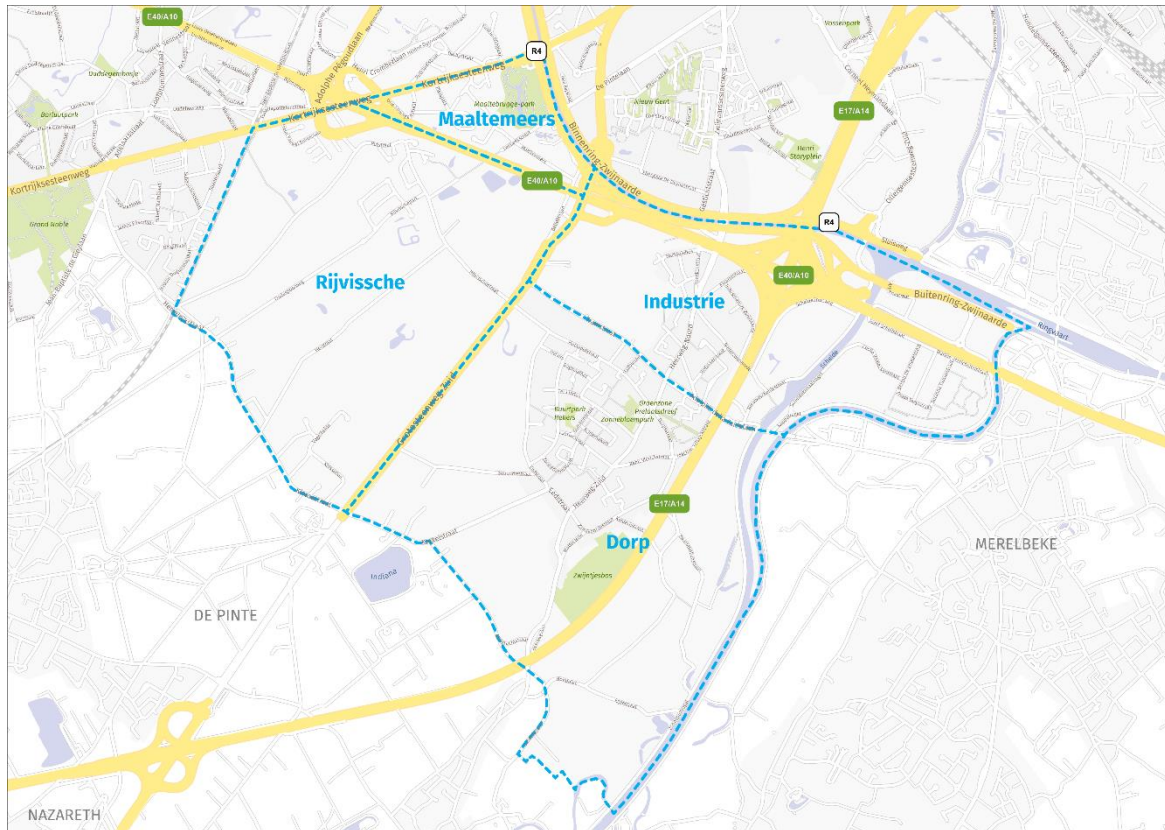
Stad Gent wil graag nagaan hoe de betrokken partijen (bewoners, bezoekers van bewoners, bedrijven en hun werknemers, het ziekenhuis en de scholen) de wijkmobiliteitsplannen ervaren.

Daarom liet Stad Gent in de twee betrokken wijken een bevraging uitvoeren om na te gaan wat de meningen zijn over deze wijkmobiliteitsplannen.

Dit rapport gaat over het **wijkmobiliteitsplan in Zwijnaarde**.

Bevraagde wijken in Zwijnaarde

ZWIJNAARDE



Periode van de bevraging:

18 november 2024 tot en met 22 december 2024

De bevraging werd uitgevoerd in het gebied waar het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde werd ingevoerd. Dat gebied werd daarna opgedeeld in 4 buurten, namelijk Maaltemeers, Rijvissche, Dorp en Industrie zodat ook voor deze vier buurten aparte analyses opgemaakt konden worden.

In de buurt Industrie werden bedrijven op Eiland Zwijnaarde niet bevroegd, omdat ze ontsluiten via de R4 en niet via het centrum van Zwijnaarde.

Bevraging van de verschillende doelgroepen (1/3)

- Voor het onderzoek werden verschillende doelgroepen geïdentificeerd om te bevragen binnen elke wijk

– De inwoners van de wijk

- Via een huis-aan-huis bedeling werd binnen elk gezin één persoon uitgenodigd om deel te nemen aan de bevraging.
- Om een zo representatief mogelijk beeld te hebben, werd gevraagd aan de laatste verjaarde persoon (vanaf de leeftijd van 10 jaar) gevraagd om de bevraging in te vullen.
- De brief bevatte een unieke link en een QR-code (voor rechtstreekse toegang) om te zorgen dat er per brief maximaal 1 vragenlijst kon worden ingevuld.
 - Personen die niet in staat waren om online in te vullen, konden ook een papieren vragenlijst opvragen. Deze werd aan huis bezorgd.
 - Er werden geen herinneringen verstuurd, enkel de uitnodiging.
 - Tijdens het onderzoek gaven sommige personen aan dat hun unieke code reeds gebruikt werd. Hierbij werd een nieuwe unieke code ter beschikking gesteld en werden de antwoorden die werden ingegeven met de originele code niet meegenomen.



Bewonersbrief
Mobiliteitsbedrijf
Stad Gent

24 oktober 2024

Evaluatie wijkmobiliteitsplan
Dampoort – Oud Gentbrugge
We horen graag je mening!

Beste inwoner van Dampoort of Oud Gentbrugge,

Op 29 april 2024 werd in Dampoort en Oud Gentbrugge een wijkmobiliteitsplan ingevoerd. Zoals aangekondigd, willen we graag jouw mening meenemen bij de evaluatie van het mobiliteitsplan. Daarom krijgt ieder huishouden in dit gebied een uitnodiging om deel te nemen aan de bevraging van Stad Gent over het wijkmobiliteitsplan.

Om betrouwbare en representatieve resultaten te verkrijgen vragen we aan de eerstvolgende persoon binnen het huishouden die verjaart, en nu al 10 jaar of ouder is, om de vragenlijst in te vullen. Dit is uiterst belangrijk om een evenwichtige mix van leeftijd en gender te waarborgen. We vragen daarom ook om hier eerlijke kansen te geven aan de jongere gezinsleden (vanaf 10 jaar). Indien nodig kan de persoon die in aanmerking komt om de bevraging in te vullen de hulp inroepen van een ander gezinslid, vriend of kennis.

Jouw mening is belangrijk en vraagt slechts 15 minuten tijd.

Vul vandaag nog de vragenlijst online in via computer, smartphone of tablet. Typ wijkmobiliteit.ipsos.be in je browser in (niet in de zoekmachine van Google, Safari, ...) en vul volgende unieke code in: «IDcode» of scan de QR-code hiernaast met je smartphone of tablet.



De bevraging kan worden ingevuld tot en met 15 december 2024

Op het einde van de vragenlijst is er ook de mogelijkheid om enkele extra linken te verkrijgen om eventueel ook je bezoekers (maximaal 3) zoals zorgverstrekkers, mantelzorgers, je kluusjesman, familie, vrienden, ... hun mening te laten geven. Als er iemand in je huishouden ook ondernemer is, dan kan je op het einde van de vragenlijst ook een extra link verkrijgen waarmee deze de vragenlijst kan invullen. Ben je ondernemer, maar woon je niet in de wijk, dan kan je de vragenlijst ook als ondernemer invullen. Gebruik hiervoor ook de unieke code of de vermelde QR code.

Neem dus zeker deel aan dit onderzoek. Laat weten wat er goed gaat en wat er beter kan.

Postadres Stad Gent – Mobiliteitsbedrijf | Stadhuis | Botermarkt 1 | 9000 Gent

Hieronder vind je nog bijkomende informatie over dit onderzoek en de vragenlijst.

- Deze bewonersbrief wordt niet op naam verspreid. Gelieve de vragenlijst in te laten vullen door de persoon (vanaf 10 jaar) die het eerst verjaart. Dit zorgt ervoor dat een evenwichtige mix van bewoners haar mening kan geven.
- Meer uitleg over het invullen, vind je in de vragenlijst zelf. Als je een vraag niet goed begrijpt, mag je natuurlijk wel aan iemand uitleg vragen.
- Jouw medewerking aan dit onderzoek is vrijwillig. Er zijn geen gevolgen wanneer je niet zou kunnen of willen meewerken. Het staat je ook vrij om sommige vragen niet te beantwoorden. Let wel op, de vragenlijst is enkel bruikbaar voor het onderzoek indien 95 % van de vragen die voor jou van toepassing zijn, worden ingevuld.
- Indien je niet in de mogelijkheid bent om de vragenlijst online in te vullen, kan je in het digipunt in je buurt ondersteuning vragen om de vragenlijst digitaal in te vullen.

Naam	Adres	Openingsuren
Lokaal dienstencentrum Speltincx	Meersemdries 4	Ma (13u-16u); di (9u-12u); Begeleiding op afspraak 09 299 38 96
Buurthuisje Scheldeoord	Wolterslaan 16	Ma (13u30-16u30) begeleiding aanwezig
wijkgezondheidscentrum Sint-Amandsberg	Sporewegel 3	di (13u-17u); do (9u-12u); begeleiding aanwezig
Jobteam Doornakker	Doornakkerstraat 52	do (13u-17u); vr (9u-12u); begeleiding aanwezig
Bibliotheek Sint Amandsberg	Halvemaanstraat 92	Wo (14u-17u); begeleiding aanwezig

- Je kunt ook een papieren exemplaar opvragen. Hiervoor neem je contact op met GentInfo op het nummer 09/210 10 10.
- Stad Gent hecht het grootste belang aan de bescherming van de privacy van alle deelnemers. Alle informatie wordt verzameld en verwerkt door IPSOS, een onafhankelijk marktonderzoeksbureau. Enkel de globale resultaten van het onderzoek zullen worden bekendgemaakt.
- De antwoorden die je geeft, blijven strikt vertrouwelijk en worden anoniem verwerkt, met respect voor de privacywetgeving. In geen geval worden jouw persoonlijke gegevens vrijgegeven.
- Indien je vragen hebt of hulp nodig hebt, neem je contact op met GentInfo op het nummer 09/210 10 10.

Alvast bedankt voor jouw medewerking!
Met vriendelijke groeten,

Mieke Hullebroeck
Algemeen directeur Stad Gent
Schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw

Postadres Stad Gent – Mobiliteitsbedrijf | Stadhuis | Botermarkt 1 | 9000 Gent

Bevraging van de verschillende doelgroepen (2/3)

– De bezoekers van de inwoners van de wijk

- Na het invullen van de vragenlijst door de bewoners, werden er drie nieuwe links ter beschikking gesteld om door te geven aan eventuele bezoekers. Op deze manier konden ook bezoekers van de wijk bevroegd worden

– De ondernemingen in de wijk

- Bij de huis-aan-huisbedeling werden alle adressen in de wijk bedeed, hierbij zijn ook adressen waar ondernemingen en/of bedrijven gevestigd zijn.
- In het begin van de vragenlijst kon worden aangegeven of men inwoner, ondernemer in de wijk of beide is.
 - Op basis hiervan kon de persoon de vragenlijst invullen als inwoner en vervolgens als ondernemer of enkel als ondernemer. Indien het iemand anders uit het huishouden betrof die een onderneming had op het adres, kon de link voor de ondernemersbevraging ook doorgegeven worden.
- Er werd ook een aparte bedeling opgezet om de grote bedrijven in de buurt uit te nodigen om deel te nemen aan het onderzoek.

– De werknemers van de ondernemingen in de wijk

- Aan het einde van de vragenlijst voor de ondernemers/bedrijven, werd er ook een link beschikbaar gesteld voor de werknemers. Deze link kon door de ondernemers/bedrijven doorgestuurd worden, zodat ook de werknemers hun mening konden geven.

Bevraging van de verschillende doelgroepen (3/3)

– De scholen in de wijk

- De directies van de scholen werden ook aangeschreven om de bevraging in te vullen in naam van de school.

– De werknemers van de scholen in de wijk

- Na het invullen door de directie werd er ook een link beschikbaar gesteld zodat ook de werknemers van de school de bevraging konden invullen.

Aantal ingevulde vragenlijsten over de verschillende doelgroepen



Zwijnaarde

- Bewoners: n = 612
- Bezoekers bewoners: n = 91
- Ondernemers/bedrijven: n= 56
- Werknemers bedrijven: n= 80
- School - directie: n= 2
- Schoolpersoneel: n= 15

n staat voor het aantal ingevulde vragenlijsten (per doelgroep).
De doelgroepen met een te kleine basis (grijs) zijn niet opgenomen in dit rapport

Er is een hoge respons in Zwijnaarde, dit wijst op een hoge betrokkenheid van de bewoners.

INGEVULDE VRAGENLIJSTEN - BEWONERS

INGEVULDE VRAGENLIJSTEN - BEWONERS				
	AANGESCHREVEN ADRESSEN - ABSOLUTE AANTALLEN	AANGESCHREVEN ADRESSEN - %	INGEVULDE VRAGENLIJSTEN- ABSOLUTE AANTALLEN	RESPONS %
ZWIJNAARDE	4347		612	14,08%
<i>Zwijnaarde Dorp</i>	2208	50,8%	341	15,44%
<i>Zwijnaarde Industrie</i>	1060	24,4%	106	10,00%
<i>Zwijnaarde Maaltemeers</i>	278	6,4%	50	17,99%
<i>Zwijnaarde Rijnvissche</i>	801	18,4%	115	14,36%



Voor dit onderzoek werd gewerkt met één enkele uitnodiging (zonder herinnering).
14% is dan een goede respons, zeker als we dit vergelijken met de uitnodiging voor de bevraging van het circulatieplan (2017) waar de respons op 12,1% lag na één enkele uitnodigingsbrief

Weging van de resultaten voor bewoners

De resultaten voor de bewoners in het wijkmobiliteitsonderzoek zijn gewogen op basis van geslacht, leeftijd en de werkelijke verdeling van het aantal bewoners in de onderzochte buurten uit het wijkmobiliteitsplan, om de steekproef representatief te maken voor de hele wijk.

Het is gebleken dat het aandeel respondenten in sommige buurten binnen het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde hoger was dan in andere buurten, wat kan leiden tot een scheve verdeling van de antwoorden. Om betrouwbare uitspraken te kunnen doen over het volledige wijkmobiliteitsplan, zijn de resultaten dus gecorrigeerd op basis van geslacht, leeftijd en de verdeling van de buurten binnen het wijkmobiliteitsplan zelf. Er werd niet gewogen op gezinsgrootte omdat deze verdeling reeds in lijn lag met de verwachtingen. Dit proces van wegen zorgt ervoor dat de resultaten een nauwkeurige afspiegeling vormen van de totale populatie binnen Zwijnaarde.

Wegen is cruciaal omdat het ervoor zorgt dat de steekproef een accurate afspiegeling is van de totale populatie binnen Zwijnaarde. Hierdoor kunnen de resultaten en inzichten die uit het onderzoek voortkomen met meer vertrouwen worden toegepast op de gehele doelgroep. Dit helpt bij het minimaliseren van eventuele vertekeningen die zouden kunnen ontstaan als gevolg van een ongelijke verdeling van demografische factoren in de steekproef.

Voor de andere doelgroepen is er geen weging toegepast.

Significante verschillen

Doorheen het rapport worden de **significante verschillen** tussen groepen (bv. verschillen tussen de buurten) weergegeven.

Significante verschillen zijn **statistisch vastgestelde** verschillen tussen groepen die niet aan het toeval kunnen worden toegeschreven.

Ze worden bepaald met behulp van statistische tests en worden gebruikt om te bepalen of de waargenomen verschillen waarschijnlijk ook in de bredere populatie bestaan.

Belang van significante verschillen:

- *Betrouwbaarheid van resultaten:*

Het identificeren van significante verschillen helpt bij het bevestigen dat de verschillen in gegevens niet toevallig zijn, maar daadwerkelijk wijzen op betekenisvolle patronen of trends.

- *Inzicht in demografische verschillen:*

Deze inzichten bieden een dieper begrip van hoe verschillende groepen (bv. buurten) zich van elkaar onderscheiden, wat essentieel is voor het ontwikkelen van gerichte acties en interventies die inspelen op de specifieke behoeften van elke buurt.

- *Beleidsontwikkeling:*

Significante verschillen kunnen beleidsmakers helpen te identificeren waar maatregelen of aanpassingen wenselijk zijn. Bijvoorbeeld, als een bepaalde buurt aanzienlijk lager scoort, kan dat een indicatie zijn dat er daar aanpassingen wenselijk zijn.

Doorheen het rapport zijn de resultaten en eventuele significante verschillen opgenomen. Op de volgende slide leggen we uit hoe je deze moet lezen.

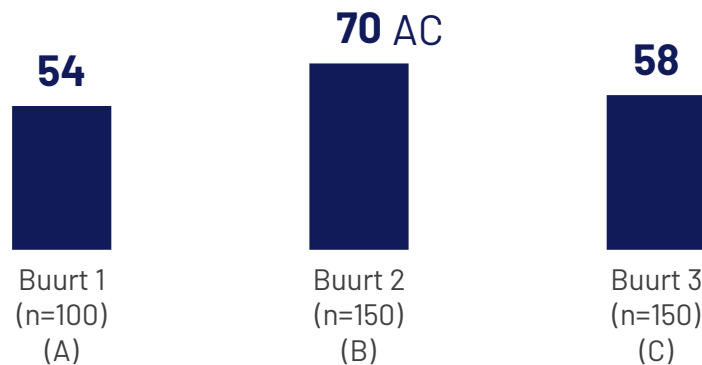
Hoe de resultaten lezen

Alle gerapporteerde resultaten zijn **percentages (%)**, tenzij anders aangeduid.

Kleine steekproefgroottes, d.w.z. $n < 30$, worden aangeduid met een asterisk (*).

Significante verschillen tussen groepen zijn steeds getest via een significantietoets op 95% betrouwbaarheidsniveau.

- Significante verschillen tussen groepen worden aangeduid met A, B, C, ...
 - Verschillen worden altijd aangeduid bij het **hoogste resultaat** in de vergelijking.
 - Bijvoorbeeld: de aanduiding AC bij buurt 2 duidt op een significant verschil (dat niet op toeval berust) tussen 70% (buurt B) en 54% (buurt A), en tussen 70% (buurt B) en 58% (buurt C).



! Dit rapport wordt het best bekeken in PowerPoint 2013 of recenter.

***Kleine steekproef!**

Codering van open vragen

Bij het onderzoek naar het wijkmobiliteitsplan zijn open vragen gebruikt om zowel positieve als negatieve aspecten te identificeren. Deze open vragen zijn zorgvuldig manueel gecodeerd. Manuele codering is een cruciale stap in het structureren en analyseren van kwalitatieve data, omdat het ons in staat stelt om dieper inzicht te krijgen in de nuances van de antwoorden.

Het proces begint met een gedetailleerde lezing van de antwoorden, waarbij vaak voorkomende trefwoorden of relevante zinnen worden geïdentificeerd. Deze worden vervolgens gecategoriseerd in thema's of codes, die later kunnen worden geanalyseerd om trends of thematische verbanden te ontdekken. De antwoorden zijn ingedeeld in hoofdcategorieën en, waar mogelijk, verder onderverdeeld op het niveau van de specifieke buurt of straat. Kleine percentages van antwoorden zijn samengevoegd om een representatief geheel te behouden.

Een belangrijk aspect van het coderen was het corrigeren van antwoorden die bij de verkeerde vraag waren gegeven. Antwoorden over negatieve punten die bij positieve punten waren ingediend (en vice versa) zijn tijdens het coderen naar de juiste categorie verplaatst.

ZWIJNAARDE

BEWONERS

02

Resultaten

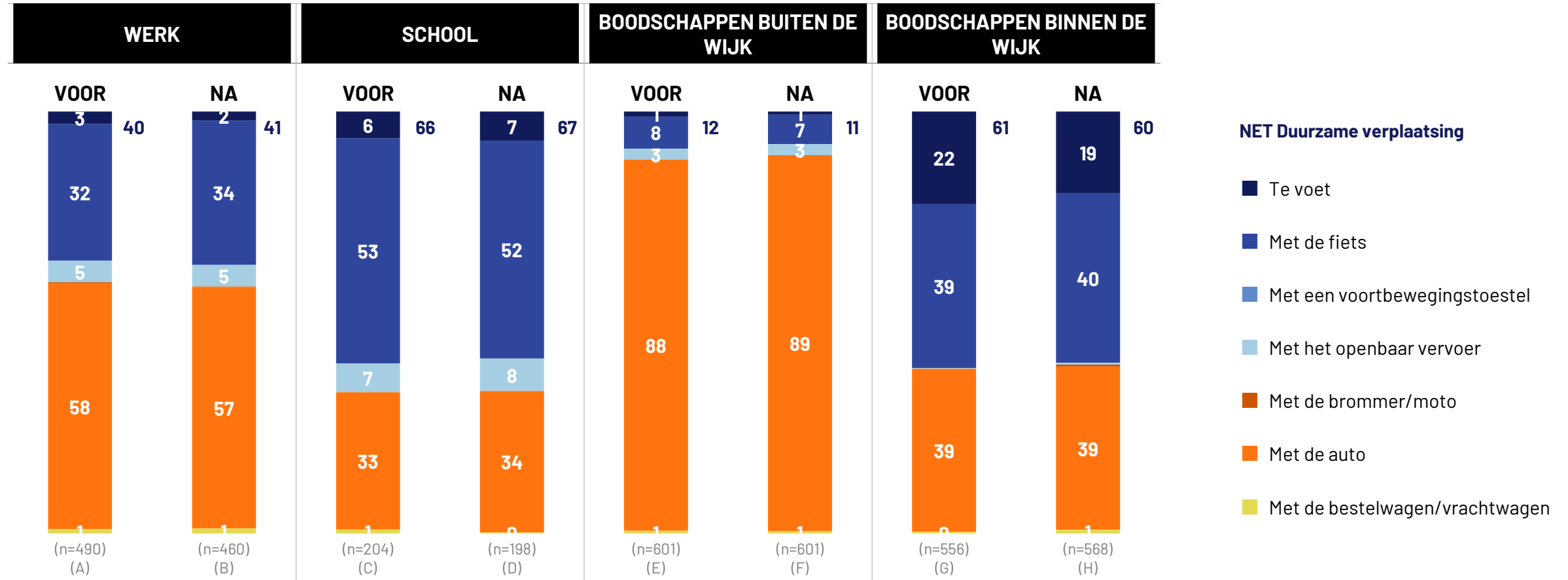
MODAL SHIFT NA INVOERING VAN HET WIJKMOBILITEITSPLAN

2.1

Het wijkmobiliteitsplan in de wijk Zwijnaarde zorgde niet voor een modal shift bij de bewoners, ze verplaatsen zich nog steeds met hetzelfde vervoersmiddel. Verplaatsingen naar school en boodschappen doen binnen de wijk gebeurden reeds duurzaam en bleven het ook. Er zijn wel significante verschillen tussen buurten. Zo zijn er in Maaltemeers en Rijvissche meer bewoners die minder vaak iemand in de wijk bezoeken en/of minder vaak boodschappen doen in de wijk. In de buurt Rijvissche zijn er dan weer meer bewoners die aangeven zich vaker op een duurzame manier naar school te verplaatsen.

Het wijkmobiliteitsplan zorgt niet voor een modal shift in Zwijnaarde. Voor verplaatsingen voor school of boodschappen binnen de wijk was er reeds een duurzame keuze, en dat is zo gebleven.

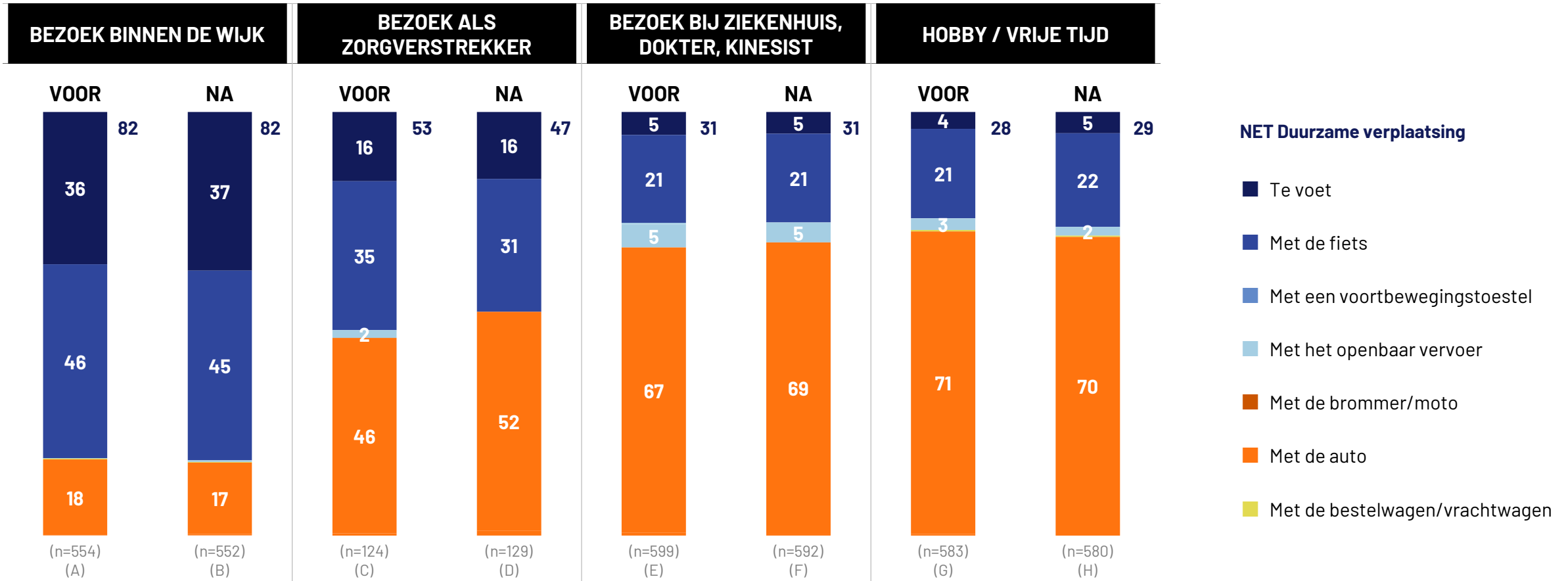
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (1/2)



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners
 Vraag: Vraag Q1 - Q2 Hoe verplaatste/verplaatst je je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan ...?

Hetzelfde beeld bij de bezoeken (binnen de wijk, als zorgverstreker, bij ziekenhuis/dokter) en de hobby's.

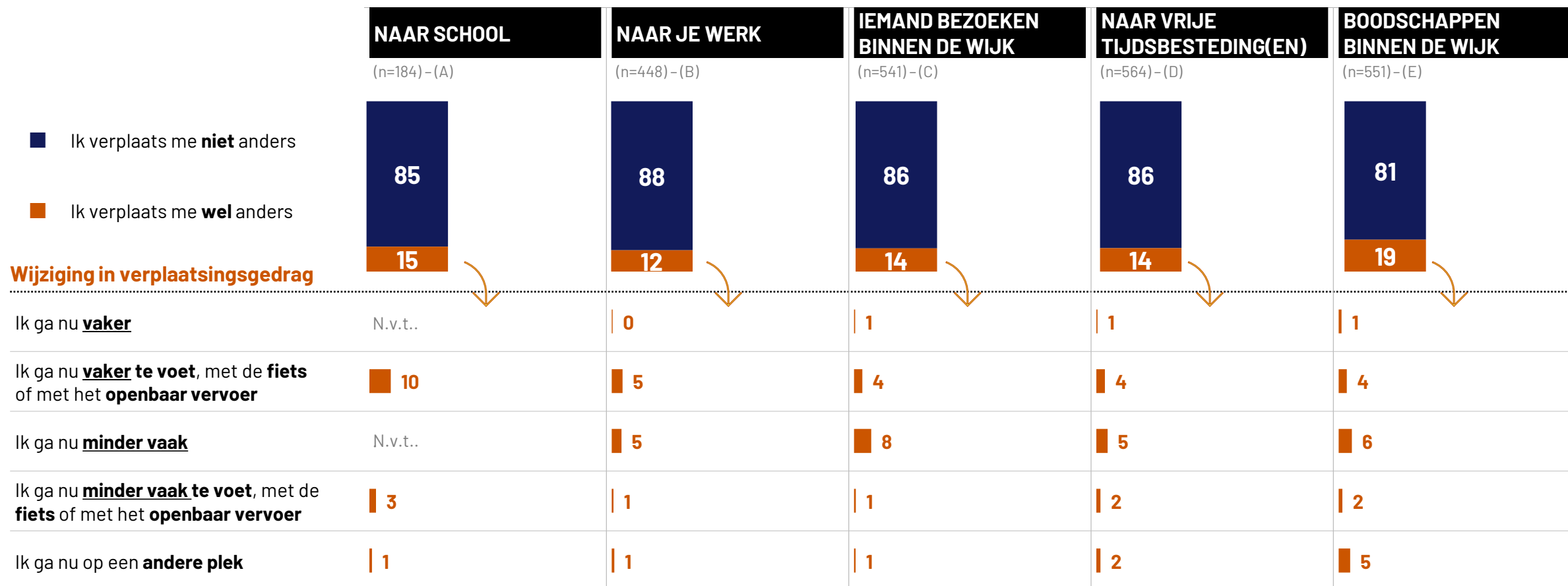
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (2/2)



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners
 Vraag: Q1 - Q2 Hoe verplaatste/verplaatst je je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan...?

Een grote meerderheid vertoont geen gewijzigd verplaatsingsgedrag na de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

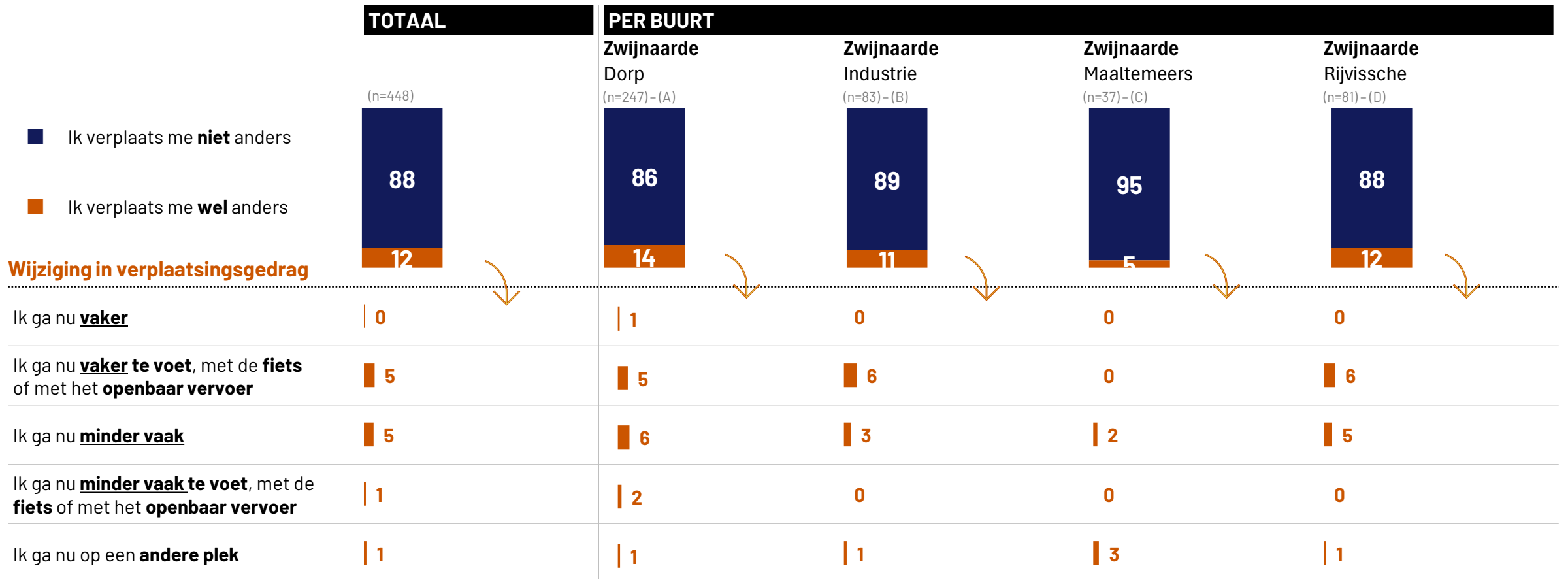
Wijziging verplaatsingsgedrag ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners
 Vraag: Q3. Is je verplaatsingsgedrag gewijzigd ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan?

Het verplaatsingsgedrag naar het werk is vrij ongewijzigd en er zijn geen significante verschillen tussen de buurten.

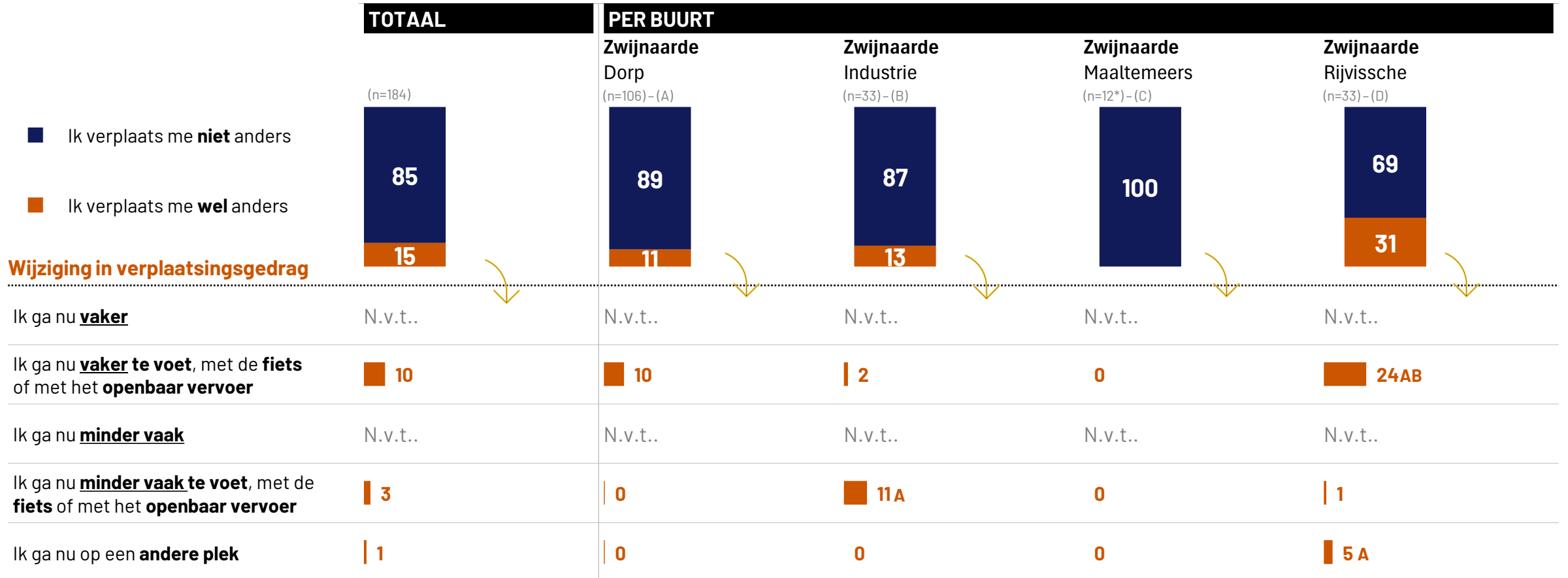
Wijziging frequentie verplaatsingsgedrag door invoering wijkmobiliteitsplan - Buurt - Naar het werk



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners
 Vraag: Q3. Is je verplaatsingsgedrag gewijzigd ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan?

In Zwijnaarde Rijvissche geeft 1 op 4 aan nu vaker te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer naar school te gaan.

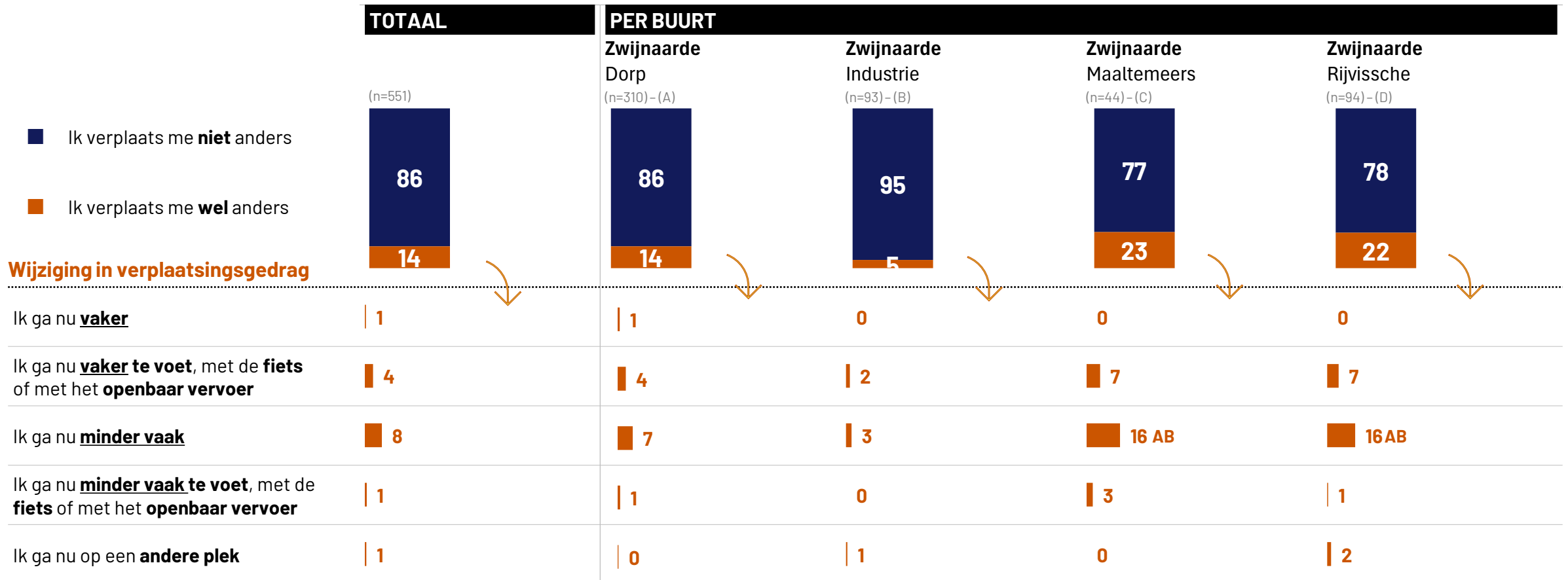
Wijziging frequentie verplaatsingsgedrag door invoering wijkmobiliteitsplan - Buurt - Naar school



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners
 Vraag: Q3. Is je verplaatsingsgedrag gewijzigd ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan?

In het algemeen zijn er beperkte wijzigingen in verplaatsingsgedrag om iemand te bezoeken in de wijk. In de buurten Maaltmeers en Rijvissche zijn de wijzigingen groter. 16% van de bewoners geeft aan minder vaak iemand in de wijk te bezoeken sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan

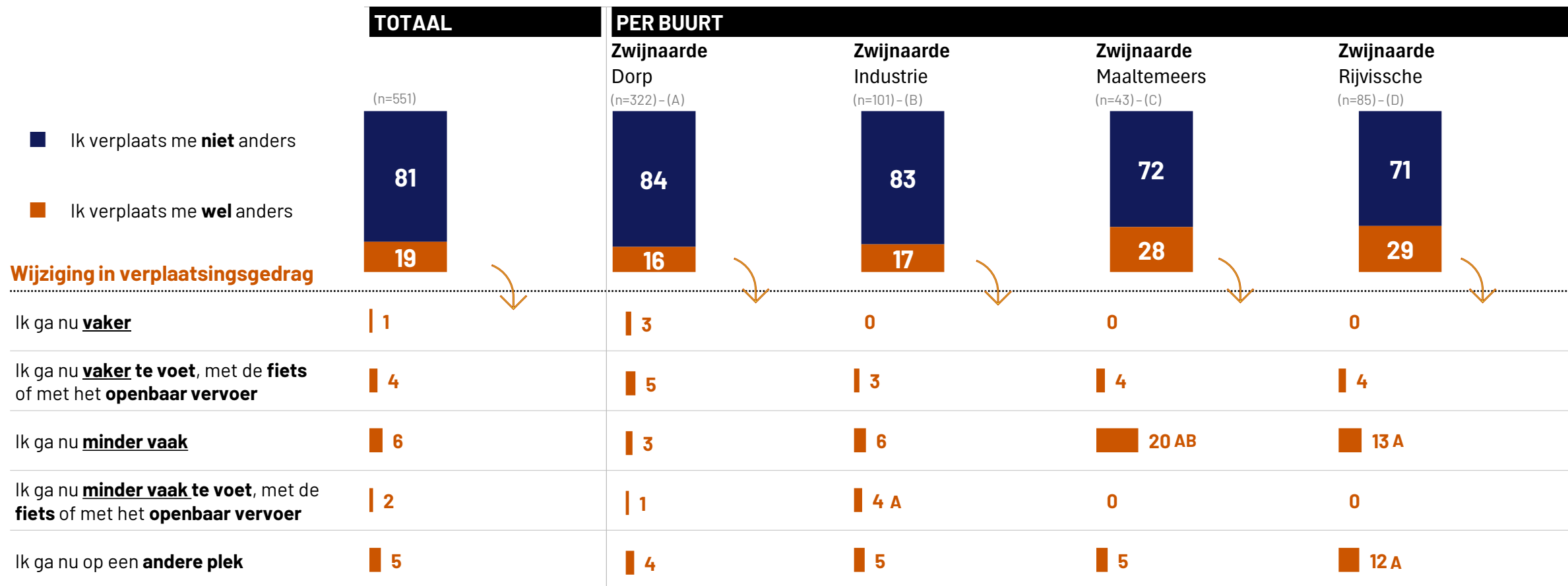
Wijziging frequentie verplaatsingsgedrag door invoering wijkmobiliteitsplan - Buurt - Iemand in de wijk bezoeken



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners
 Vraag: Q3. Is je verplaatsingsgedrag gewijzigd ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan?

1 op 4 bewoners van de buurten Maaltemeers (25%) en Rijvissche (25%) geeft aan minder vaak of op een andere plek boodschappen te doen.

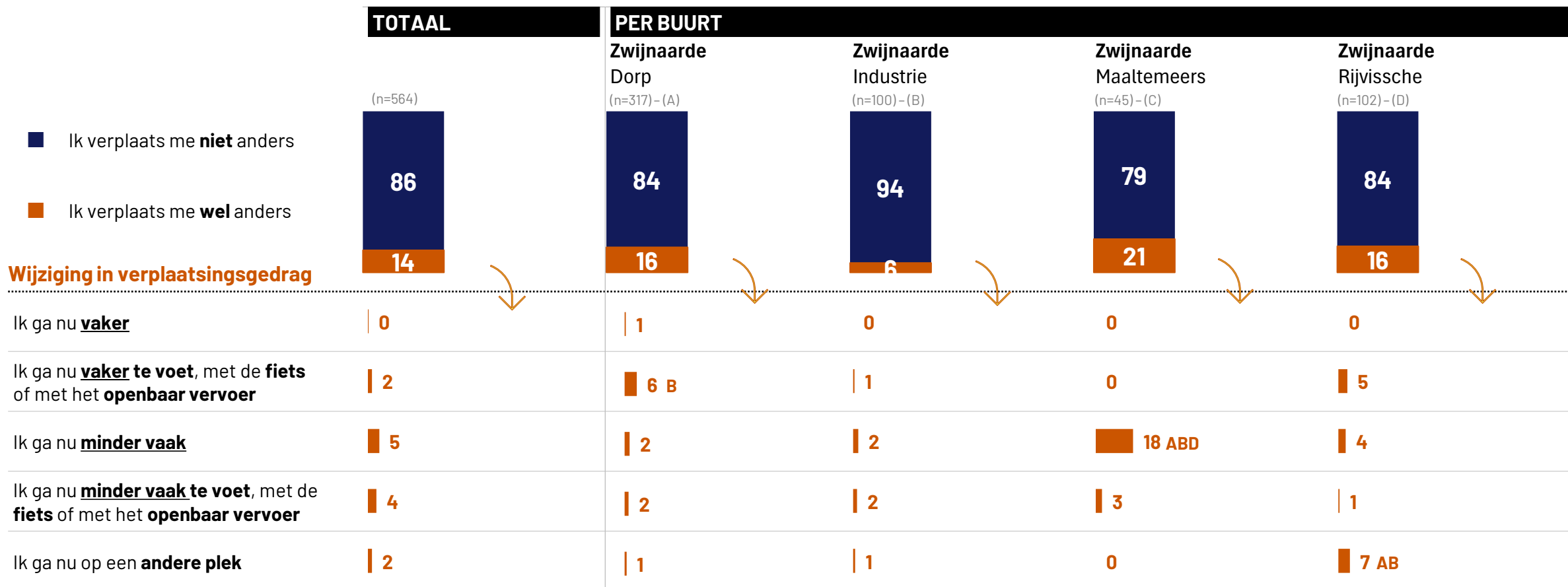
Wijziging frequentie verplaatsingsgedrag door invoering wijkmobiliteitsplan - Buurt - Boodschappen in de wijk



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners
 Vraag: Q3. Is je verplaatsingsgedrag gewijzigd ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan?

Bijna 1 op 5 bewoners van de buurt Maaltmeers geeft nu aan minder vaak naar vrije tijdsbestedingen te gaan.

Wijziging frequentie verplaatsingsgedrag door invoering wijkmobiliteitsplan - Buurt - Naar mijn vrije tijdsbesteding(en)



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners
 Vraag: Q3. Is je verplaatsingsgedrag gewijzigd ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan?

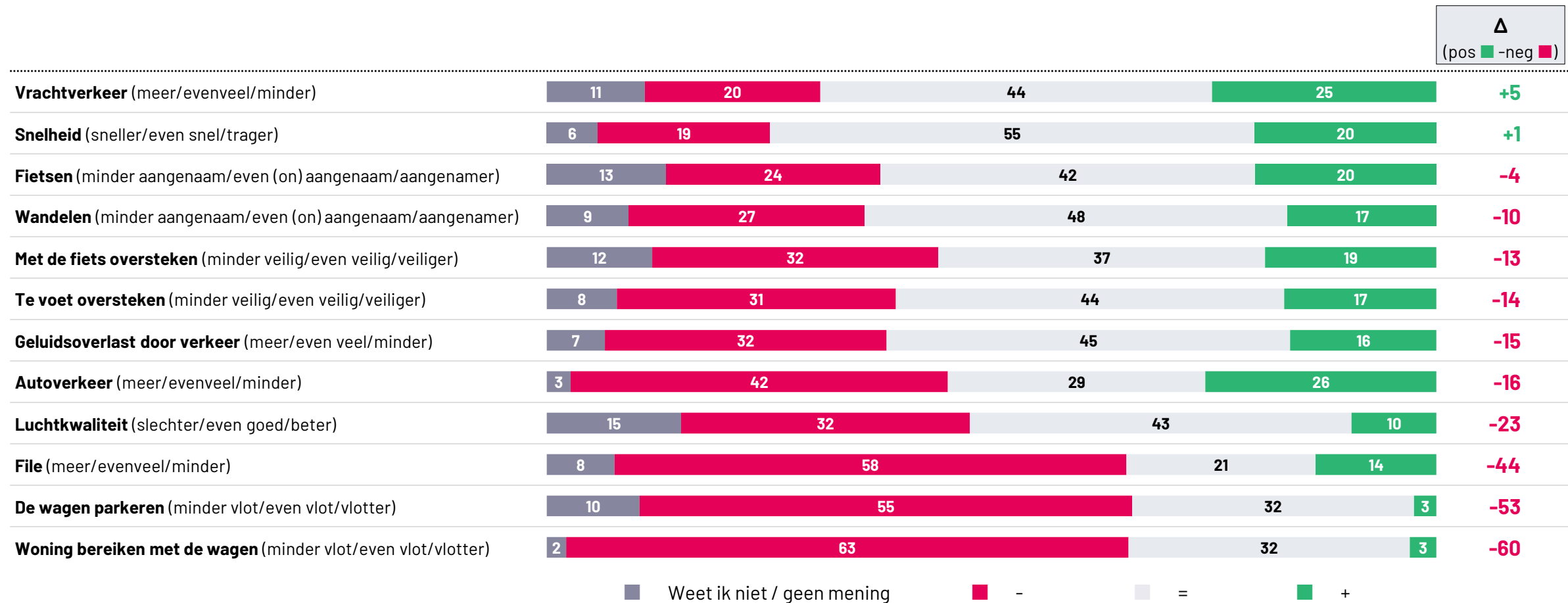
GEVOEL IN DE WIJK

2.2

Het algemeen gevoel rond autobereikbaarheid in de buurten is overheersend negatief. Over de veiligheid van fietsers en voetgangers en verkeershinder zijn de meningen meer verdeeld. De helft van de bewoners vindt niet dat het aangenamer is geworden in de wijk. Ook de meningen over de situatie met en zonder verkeersfilter in de Joachim Schayckstraat zijn verdeeld. De helft van de bewoners geeft wel aan dat er een grotere verkeersdrukte was op de Heerweg-Zuid in de situatie met verkeersfilter.

Op verschillende vlakken ziet een groot aandeel van de bewoners geen verandering in de eigen straat. Wel geeft een aanzienlijk aandeel van de bewoners aan dat de eigen woning moeilijker te bereiken is met de wagen en dat de wagen parkeren minder vlot verloopt. De meningen lijken het meest verdeeld over meer/minder autoverkeer in de straat.

Veranderingen in de straat NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



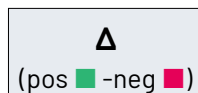
Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners (n=612)
 Vraag: Q4. Na de invoering van het wijkmobiliteitsplan heb ik het gevoel dat volgende zaken veranderd zijn in mijn straat...

De perceptie van de bewoners is in lijn met de gemeten verkeersstromen: in de straten waar er minder verkeer is gemeten, zijn de bewoners ook positiever. Op het vlak van de woning bereiken met de wagen is er ongeacht de verkeersstromen een negatieve perceptie.

Veranderingen in de straat NA invoering van het wijkmobiliteitsplan – Verschil op basis van de verkeersstromen – detail

	TOTAAL					OP BASIS VAN DE VERKEERSSTROMEN *											
	(n=612)				Δ	(n=204) - (A)				(n=173) - (B)				(n=138) - (C)			
Vrachtverkeer	11	20	44	25	5	8	9	36	47 BC	22AC	18 A	44	16	3	31AB	51 A	15
Snelheid	6	19	55	20	1	3	12	57	28 C	10	16	51	24 C	6	31AB	51	11
Fietsen	13	24	42	20	-4	11	12	40	37 BC	19 C	22 A	40	19C	8	35 A	50	7
Wandelen	9	27	48	17	-10	12	13	42	32 BC	11	28 A	48	13C	7	37 A	51	5
Met de fiets oversteken	12	32	37	19	-13	7	17	40	35 BC	17	37A	33	13	10	42A	36	12
Te voet oversteken	8	31	44	17	-14	7	15	46	33BC	11	35 A	42	12	8	41 A	44	7
Geluidsoverlast door verkeer	7	32	45	16	-15	6	11	44	39 BC	6	38 A	47	8C	9	47 A	42	2
Autoverkeer	3	42	29	26	-16	2	18	29	51 BC	5	44 A	32	19	3	64 AB	24	9
Luchtkwaliteit	15	32	43	10	-23	16	16	46	22BC	19	36 A	39	6	9	43 A	48	1
File	8	58	21	14	-44	10	38	23	29 BC	4	66 A	20	10	9	67 A	20	4
De wagen parkeren	10	55	32	3	-53	12	48	33	7BC	14C	56	28	1	4	68 A	27	0
Woning bereiken met de wagen	2	63	32	3	-60	2	62	28	8BC	3 C	65	30	2	2	61	36	1

Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners (n=612)
 Vraag: Q4. Na de invoering van het wijkmobiliteitsplan heb ik het gevoel dat volgende zaken veranderd zijn in mijn straat...



i Op basis van metingen van de verkeersstromen in de verschillende straten kon er objectief worden vastgesteld in welke straten minder, evenveel of meer verkeer is. Deze straten werden gegroepeerd om hierop de verschillen te bekijken. De straten waar de situatie niet duidelijk is, zijn niet opgenomen.

De helft van de inwoners van Zwijnaarde gaat er mee akkoord dat de Hutsepotstraat aangenamer is geworden voor voetgangers en fietsers. 54% geeft echter ook aan dat het niet aangenamer is geworden in de wijk sinds het wijkmobiliteitsplan. Over andere stellingen hebben heel wat bewoners geen (uitgesproken) mening, of zijn de meningen meer verdeeld.

Stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners (n=612)
 Vraag: Q6. In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark?

Bewoners van de buurt Maaltemeers zijn minder overtuigd van de positieve impact van het wijkmobiliteitsplan dan de bewoners van andere buurten.

Stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark – % helemaal akkoord - akkoord

	TOTAAL	BUURT			
	(n=612)	Zwijnaarde Dorp (n=341) – (A)	Zwijnaarde Industrie (n=106) – (B)	Zwijnaarde Maaltemeers (n=50) – (C)	Zwijnaarde Rijvissche (n=115) – (D)
Aangenamer voor voetgangers/fietsers in Hutsepotstraat	49	57 CD	53 CD	18	33
Dorpsstraat en dorpsplein aangenamere plek geworden	21	22 C	28 CD	5	13
Veiligere as P. P. Rubenslaan/Putstraat/Rijvisschestraat	19	18 C	14	2	34 ABC
Aangenamer in de wijk sinds wijkmobiliteitsplan	19	18 C	13	1	35 ABC
Oversteekbaarheid Tramstraat/A. d. Faillelaan verbeterd	18	19 C	21 C	3	18 C
Veiliger fietsen Krekelstraat	13	15	14	0	10
Kind(eren) nu vaker te voet/fiets naar school of hobby	8	8	5	1	13

Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners (n=612)

Vraag: Q6. In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark?

3 op 4 bewoners in de wijk Maaltemeers geeft aan dat het minder aangenaam is in de wijk sinds de invoering van het plan.

Stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark – % helemaal niet akkoord – niet akkoord

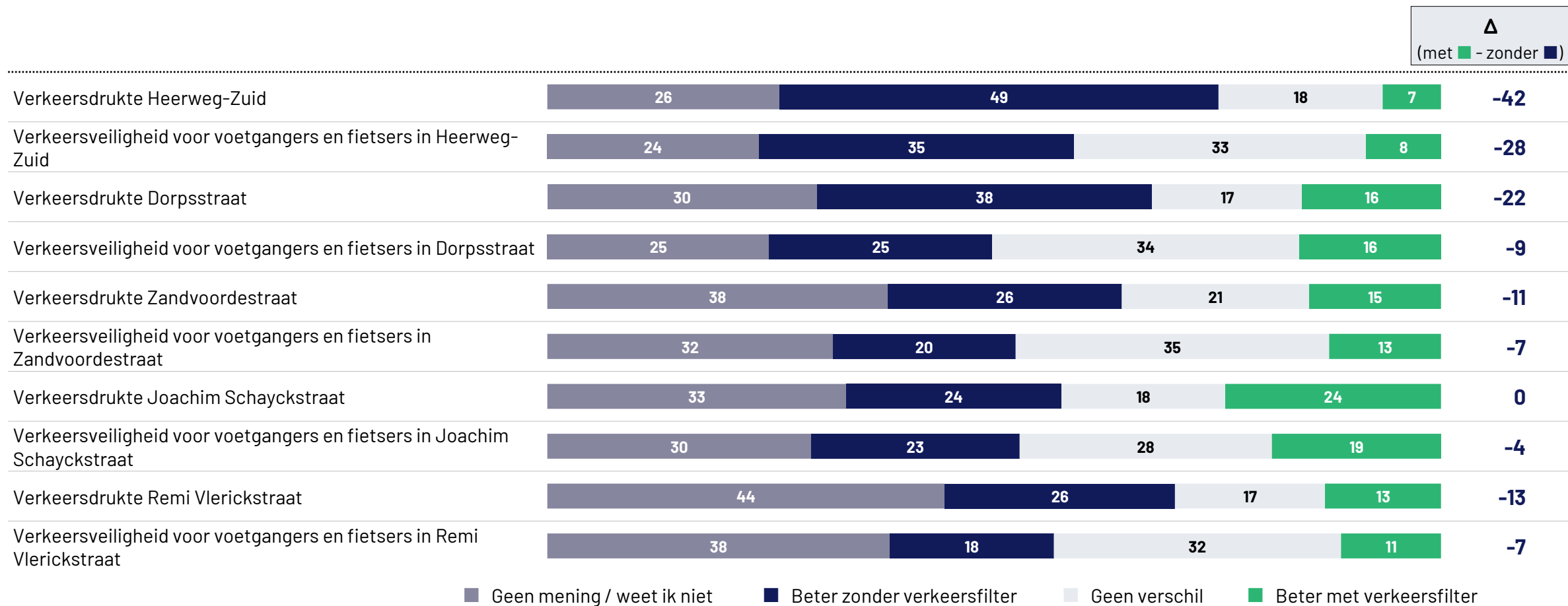
	TOTAAL	WIJK			
	(n=612)	Zwijnaarde Dorp (n=341) – (A)	Zwijnaarde Industrie (n=106) – (B)	Zwijnaarde Maaltemeers (n=50) – (C)	Zwijnaarde Rijvissche (n=115) – (D)
Aangenamer in de wijk sinds wijkmobiliteitsplan	54	53	57	73 AD	44
Veiliger fietsen Krekelstraat	47	60 BCD	31	25	37
Oversteekbaarheid Tramstraat/A. d. Faillelaan verbeterd	40	47 CD	52 CD	12	15
Dorpstraat en dorpsplein aangenamere plek geworden	34	42 CD	31 C	9	23
Kind(eren) nu vaker te voet/fiets naar school of hobby	21	20	23	16	22
Veiligere as P. P. Rubenslaan/Putstraat/Rijvisschestraat	19	16	15	30	29 AB
Aangenamer voor voetgangers/fietsers in Hutsepotstraat	14	17	8	12	17

Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners (n=612)

Vraag: Q6. In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark?

Een aanzienlijk deel van de bewoners van Zwijnaarde heeft geen mening over het effect van de verkeersfilter in de Joachim Schayckstraat of ziet geen verschil in de aanliggende straten naar verkeersdruk of verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers. Bijna de helft van de respondenten geeft wel aan dat de verkeersdruk in de Heerweg-Zuid beter is zonder verkeersfilter. Opvallend is wel dat er evenveel respondenten aangeven dat de verkeersdruk in de Joachim Schayckstraat beter is in de situatie zonder filter als dat er respondenten zijn die het omgekeerde aangeven.

Evaluatie verkeersfilter voor voetgangers en fietsers



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners (n=612)

Vraag: Q7. Tot en met eind oktober kon het autoverkeer vanaf het dorpsplein niet naar de A. Della Faillelaan rijden (en omgekeerd) via de J. Schayckstraat. De verkeersfilter (tractorsluis) in de Joachim Schayckstraat werd vanaf 1 november opengesteld voor auto- en vrachtverkeer. Welke zaken vind je beter met verkeersfilter en welke slechter?

Positieve effecten van het wijkmobiliteitsplan die bewoners aanhalen, gaan over minder verkeersdrukke/files en dat het veiliger is. In de buurt Maaltemeers worden er minder vaak positieve effecten vermeld.

Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering

	TOTAAL	BUURT			
	(n=612)	Zwijnaarde Dorp (n=341) - (A)	Zwijnaarde Industrie (n=106) - (B)	Zwijnaarde Maaltemeers (n=50) - (C)	Zwijnaarde Rijvissche (n=115) - (D)
Minder verkeersdrukke/files	21	22 C	22 C	2	25 C
Veiliger	20	22 C	15	8	22
Algemeen positief over de invoering	2	2	2	3	1
Positieve impact milieu	2	2	1	0	1
Positief voor de inwoners	1	1	2	0	2
Geen positieve effecten	38	36	40	57 AD	34
Geen antwoord / geen mening	21	20	22	29	19

Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners (n=612)
 Vraag: Q8. Wat zijn volgens jou de belangrijkste positieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

i De gegeven antwoorden kunnen over meerdere onderwerpen gaan, dus het totaal is >= 100%



Positieve effecten gaan over algemeen minder verkeersdrukke en de hogere veiligheid voor fietsers.

Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering – detail

	TOTAAL	BUURT			
	(n=612)	Zwijnaarde Dorp (n=341) – (A)	Zwijnaarde Industrie (n=106) – (B)	Zwijnaarde Maaltemeers (n=50) – (C)	Zwijnaarde Rijvissche (n=115) – (D)
Minder verkeersdrukke/file	■ 21	■ 22C	■ 22 C	2	■ 25 C
Algemeen	■ 15	■ 15	■ 15	0	■ 20
Vrachtverkeer	2	2	■ 5	0	0
Hutsepotstraat	1	1	1	0	1
Campusstraat	1	2	0	0	0
Veiliger	■ 20	■ 22C	■ 15	■ 8	■ 22
Veiliger voor fietsers	■ 8	■ 9	■ 6	2	■ 11
Veiliger voor voetgangers	■ 4	■ 5	1	2	■ 7
Hutsepotstraat (algemeen)	■ 4	■ 5	2	0	1
Algemeen	■ 3	■ 3	■ 5	3	3
Rijvisschestraat	1	0	1	0	■ 6AB
Hutsepotstraat voor fietsers	1	■ 3	0	0	0

Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Inwoners (n=2426)
 Vraag: Q9. Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

Het meest vernoemde negatieve effect is de toegenomen verkeersdrukte/file. In Maaltemeers geven meer bewoners dan in andere buurten aan dat verminderde bereikbaarheid een probleem is.

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering

	TOTAAL	BUURT			
	(n=612)	Zwijnaarde Dorp (n=341) - (A)	Zwijnaarde Industrie (n=106) - (B)	Zwijnaarde Maaltemeers (n=50) - (C)	Zwijnaarde Rijvissche (n=115) - (D)
Toegenomen verkeersdrukte/files	51	54	49	45	48
Onveilige situaties	20	23 D	17	27 D	11
Verminderde bereikbaarheid	17	19 D	16	42 ABD	8
Minder parkeergelegenheid	7	8 D	11 D	0	2
Onbegrip over ingevoerde verkeersfilters	5	8	2	2	5
Onduidelijke verkeerssituaties	4	1	1	5	13 AB
Negatieve impact op het milieu	3	4	3	1	2
Negeren van verkeersregels	3	2	6	1	2
Frustratie en agressie	2	1	3	1	2
Snelheidsovertredingen	1	1	1	0	2
Geen negatieve effecten	4	3	8	1	4
Geen antwoord / Geen mening	13	12	11	11	16

Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners (n=612)
 Vraag: Q9. Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

i De gegeven antwoorden kunnen over meerdere onderwerpen gaan, dus het totaal is >= 100%



Straten die het vaakst worden vernoemd waar er negatieve effecten zijn de Heerweg (verkeersdrukke) en de Krekelstraat (verkeersveiligheid).

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering – detail

	TOTAAL	WIJK			
	(n=612)	Zwijnaarde Dorp (n=341) – (A)	Zwijnaarde Industrie (n=106) – (B)	Zwijnaarde Maaltmeers (n=50) – (C)	Zwijnaarde Rijvissche (n=115) – (D)
Toegenomen verkeersdrukke/files	51	54	49	45	48
Algemeen	39	39	40	35	40
Heerweg	6	11 D	4	0	0
Rijvisschestraat	3	3	2	5	6
Zwijnaarde	1	2	2	0	1
Technologiepark/N60/ovonde	1	1	1	0	0
Onveilige situaties	20	23 C	17	27 C	11
Algemeen	7	8	6	13	6
Voor fietsers (algemeen)	4	3	7	2	1
Voor fietsers (Krekelstraat)	3	4	1	2	1
Krekelstraat (algemeen)	2	3	0	0	0
Voor voetgangers	2	2	2	0	1
Verminderde bereikbaarheid	17	19 D	16	42 ABD	8
Algemeen	15	16 D	15	36 ABD	6
Hutsepotstraat	1	2	0	0	0
Zwijnaarde	1	1	0	0	1

Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Inwoners (n=612)

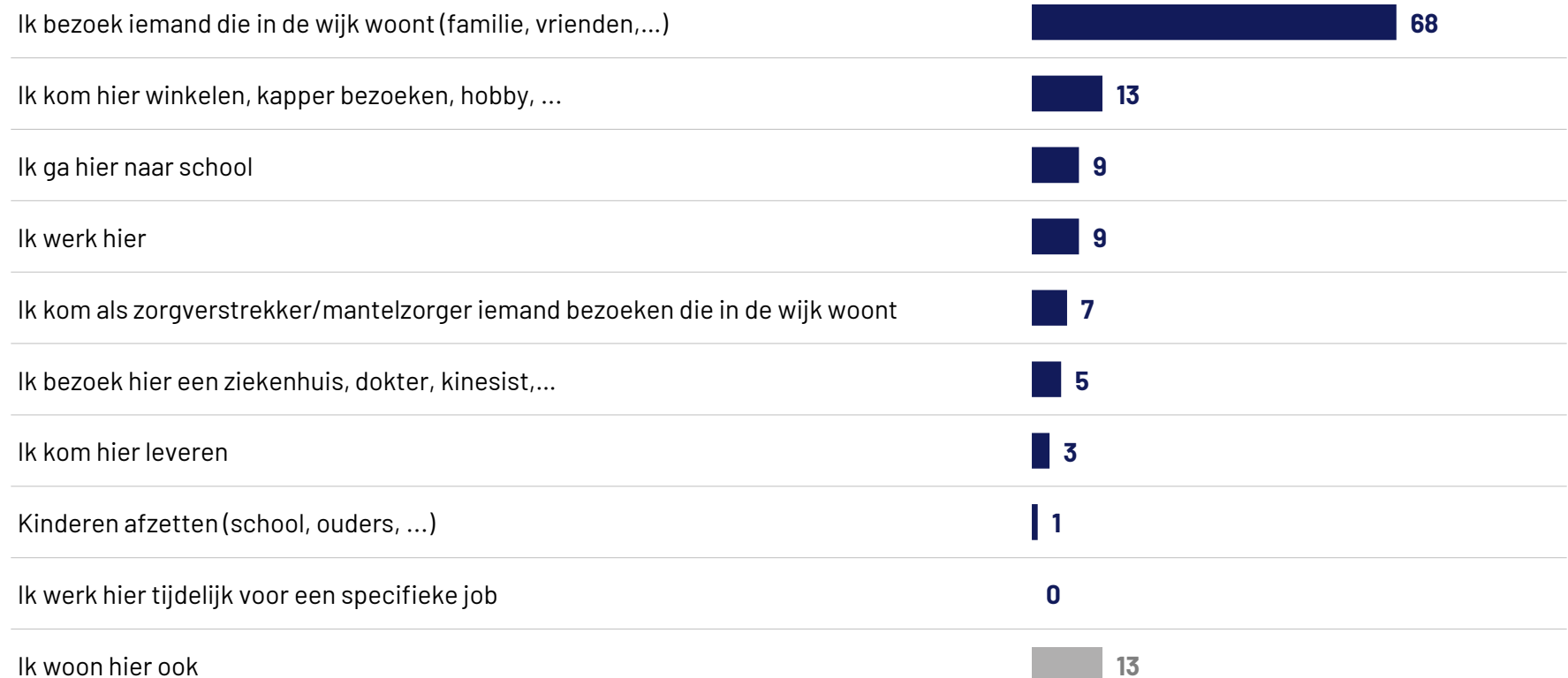
Vraag: Q9. Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

BEZOEKERS BEWONERS

03

De meeste respondenten komen naar de wijk om iemand in de wijk te bezoeken.

Reden van bezoek van de wijk



Aantal bezoekers die deelnamen aan bevraging is lager dan aantal inwoners van de wijk. Vergelijking met bewoners is daarom niet mogelijk.

De groep die bevraged werd via de bezoekersvragenlijst en die enkel aangaf hier te wonen werden niet meegenomen in de volgende resultaten.



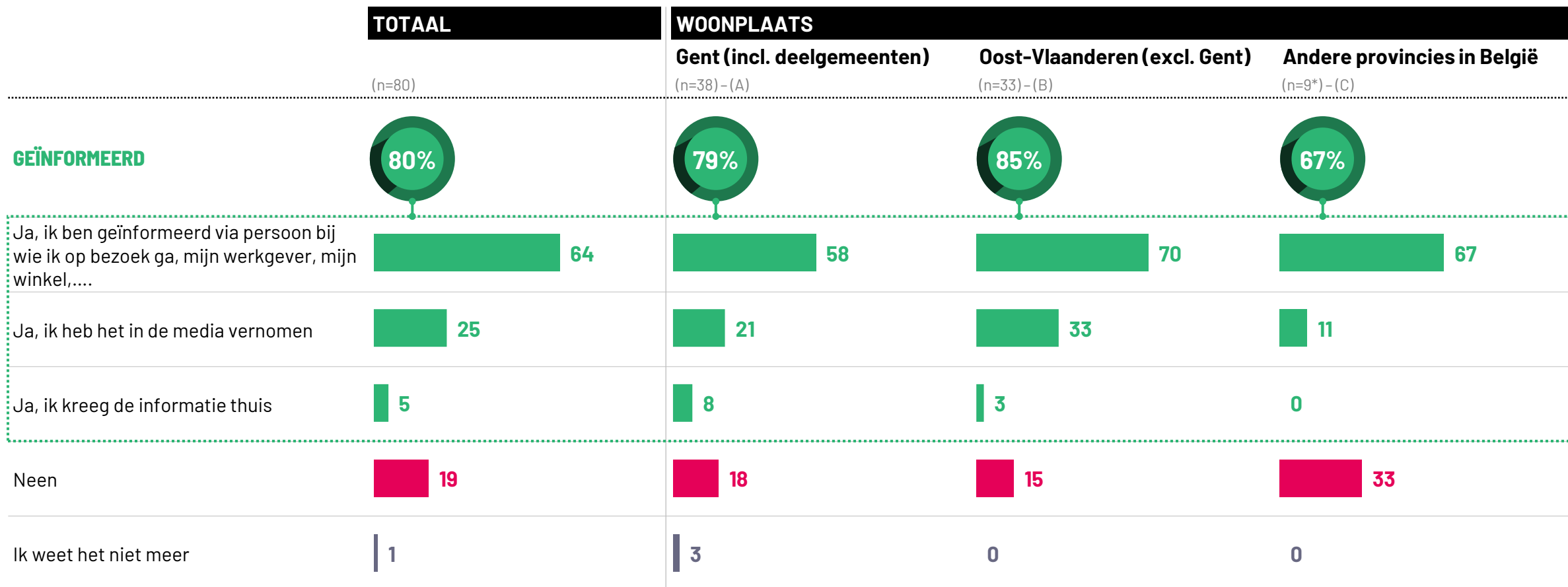
Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Bezoekers van de wijk (n=91)
Vraag: B1. Je bent Bezoekers van de wijk en/of werknemer in de wijk. Waarom verplaats je je naar deze wijk?



De gegeven antwoorden kunnen over meerdere onderwerpen gaan, dus het totaal is >= 100%

De meerderheid van de bezoekers is geïnformeerd over de wijzigingen in de wijk, voornamelijk door de persoon waar men bij op bezoek ging.

Geïnformeerd over de wijzigingen in de wijk



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Bezoekers van de wijk (n=80)
 Vraag: B2. Ben je geïnformeerd over de wijzigingen in de wijk?

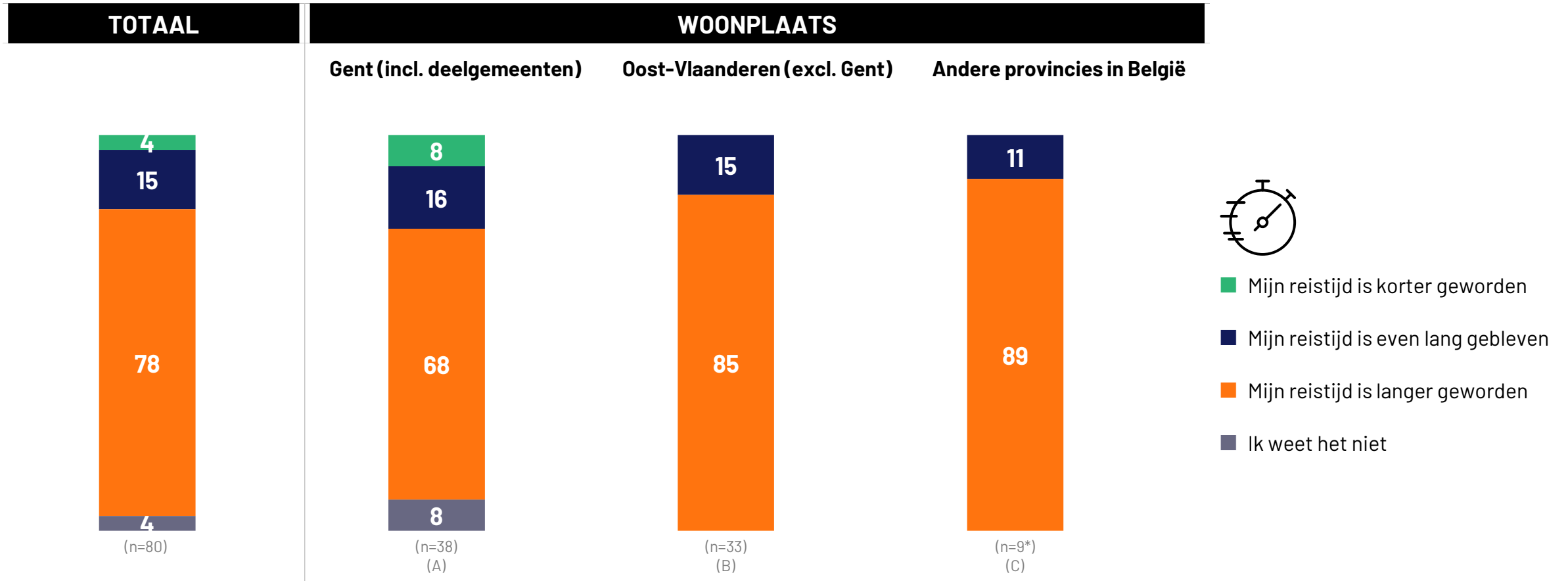
*** Kleine steekproef!**

i Bezoekers kunnen op verschillende manieren geïnformeerd zijn. Geïnformeerd is het % bezoekers die op minstens 1 manier geïnformeerd zijn.



De meerderheid van de bezoekers geeft aan dat hun reistijd naar de wijk langer geworden is.

Reistijd naar de wijk gewijzigd NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan

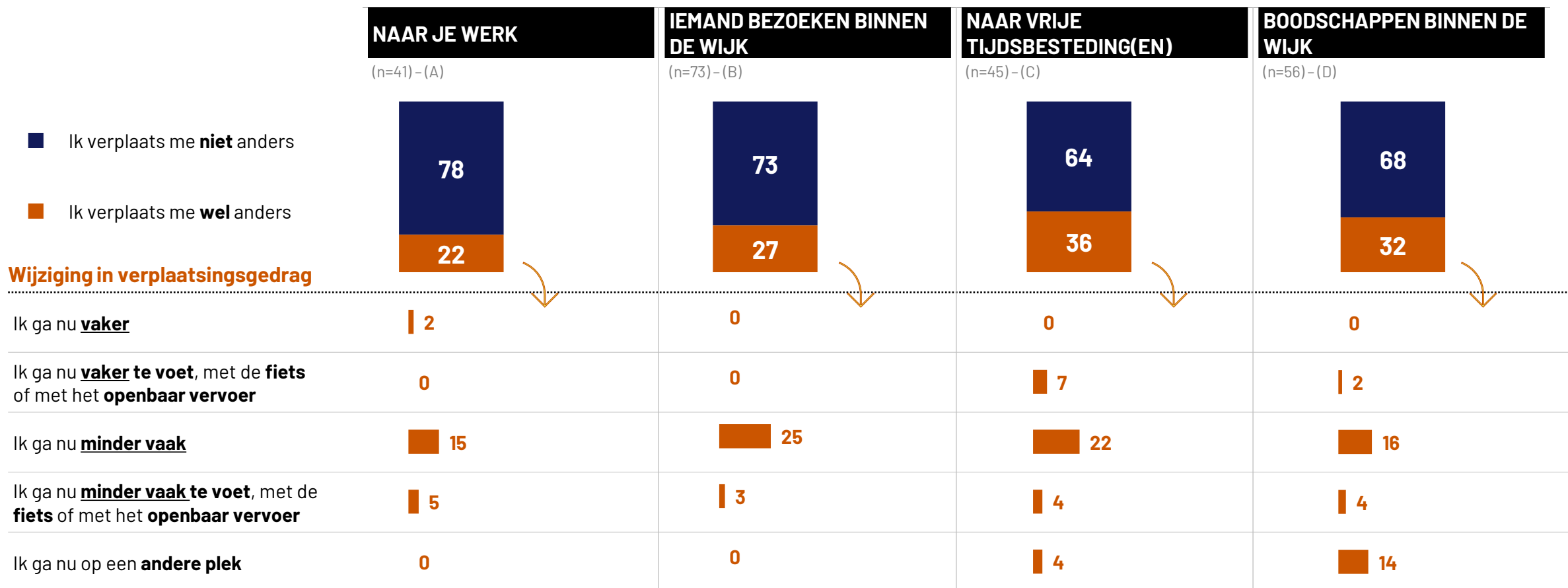


Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Bezoekers van de wijk (n=80)
Vraag: B3. Is je reistijd naar de wijk NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan gewijzigd?

* Kleine steekproef!

1 op de 4 bezoekers van iemand in de wijk, geeft aan nu minder vaak iemand te bezoeken. Voor vrije tijd gaan ze minder vaak, voor boodschappen gaan ze nu minder vaak of verkiezen ze een andere plek.

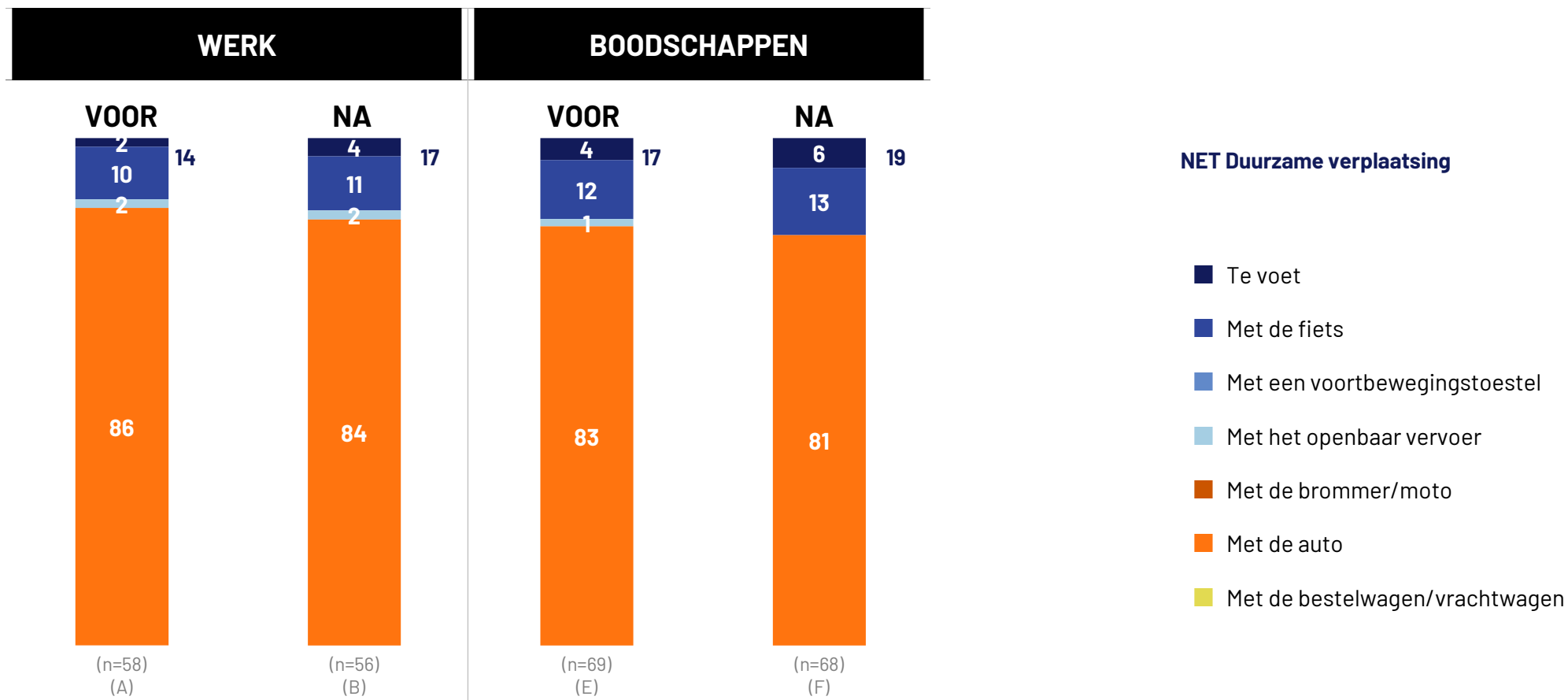
Wijziging verplaatsingsgedrag ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Bezoekers van de wijk
 Vraag: Q3. Is je verplaatsingsgedrag gewijzigd ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan?

Verplaatsingen naar het werk (in de wijk) of boodschappen (in de wijk) gebeuren hoofdzakelijk nog steeds met de wagen.

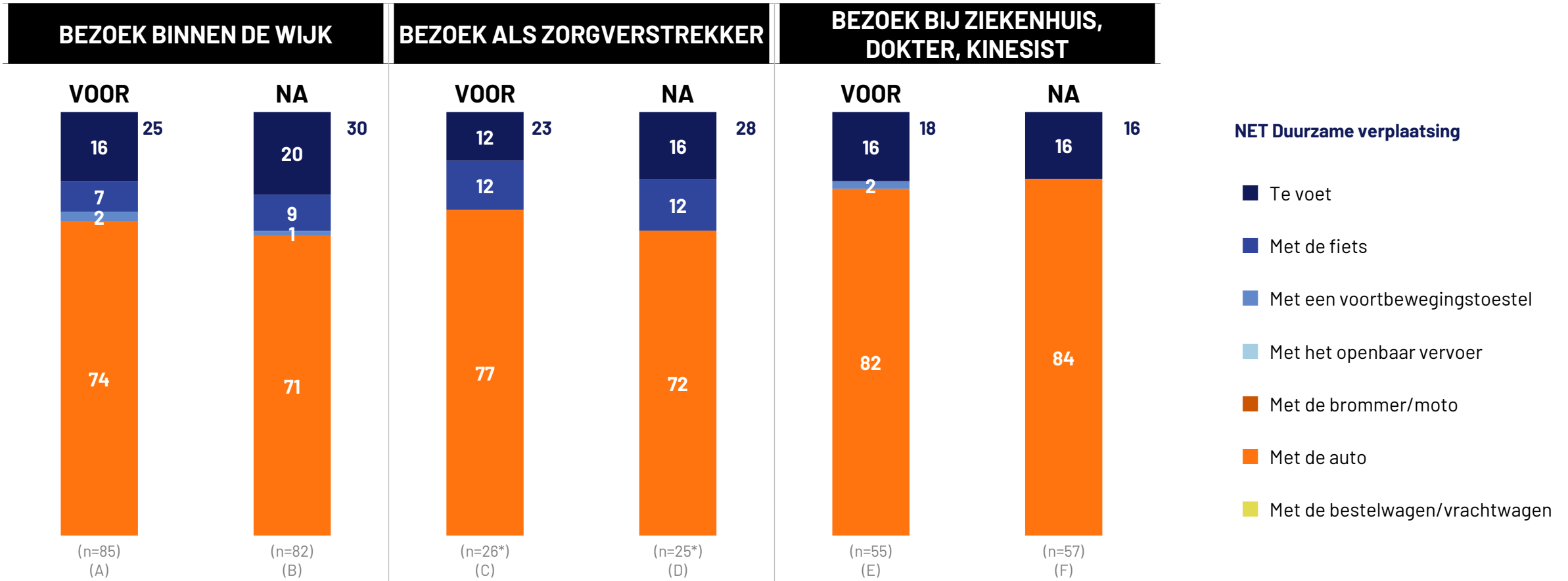
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (1/2)



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Bezoekers van de wijk
 Vraag: Q1.1/Q2.1/Q1.2/Q2.2/ Q1.6/Q2.6 Hoe verplaatste/verplaatste je je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan naar je werk / naar school / om boodschappen te doen?

Verplaatsingen naar de wijk waren en blijven weinig duurzaam. Het wijkmobiliteitsplan heeft daar geen verandering in kunnen brengen.

Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (2/2)

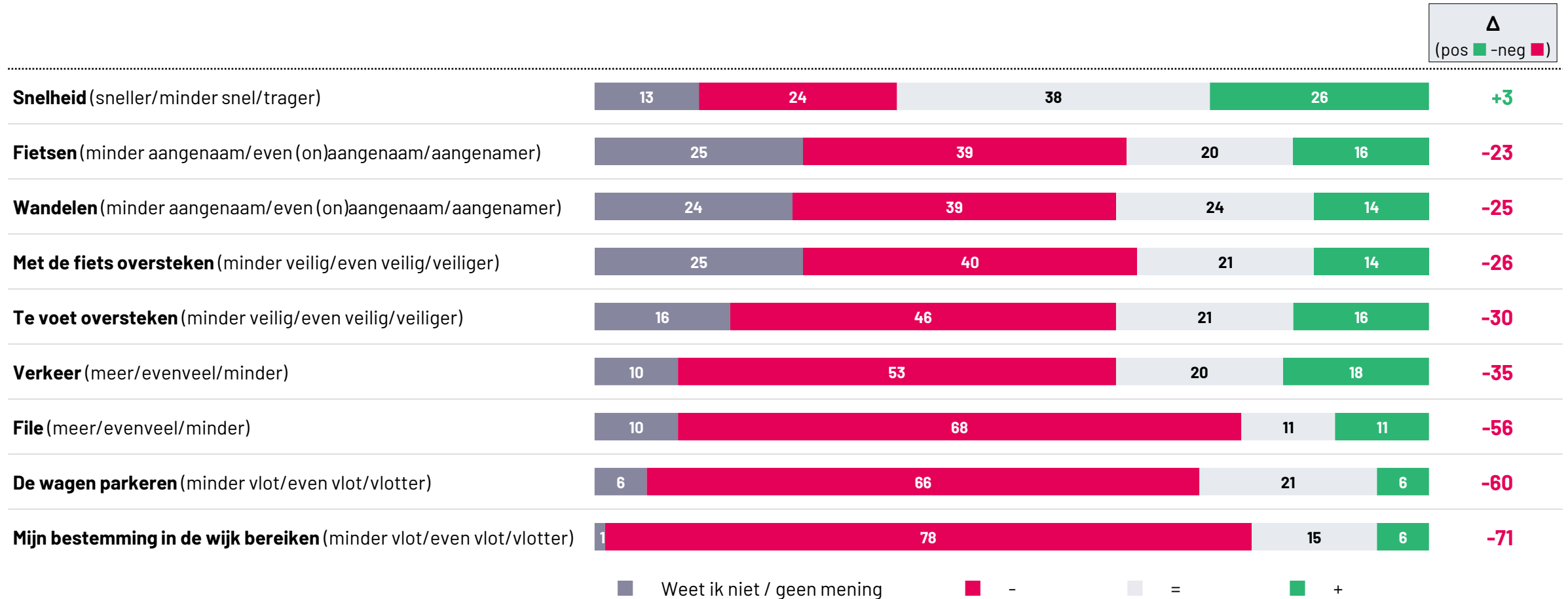


Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Bezoekers van de wijk
 Vraag: Q1.8/Q2.8/ Q1.9/Q2.9/ Q1.7/Q2.7 Hoe verplaatste/verplaatste je je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan om (als zorgverstreker) iemand binnen de wijk te bezoeken / voor een bezoek aan ziekenhuis, dokter, kinesist?

***Kleine steekproef!**

Een meerderheid van de bezoekers vindt dat de wijk minder vlot te bereiken is en geeft aan dat er meer files zijn en dat het minder vlot lukt om de wagen te parkeren.

Ervaringen in de wijk NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



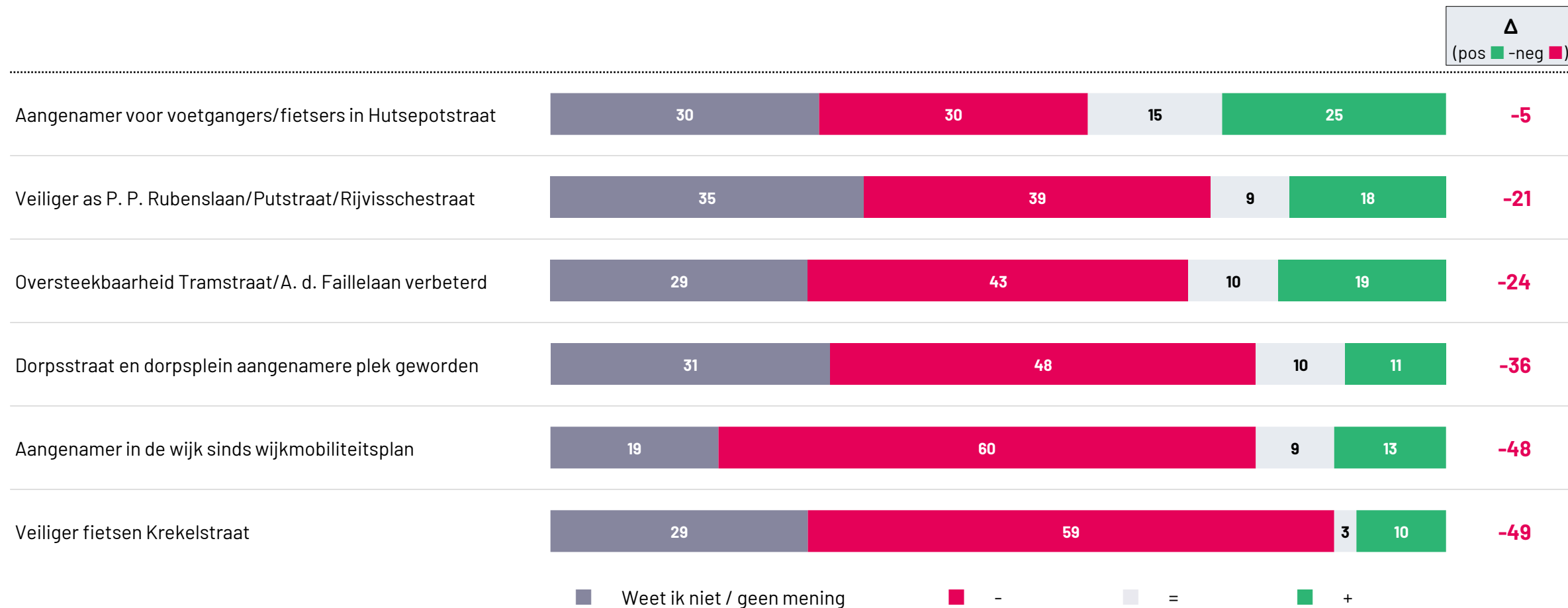
Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Bezoekers van de wijk (n=80)
 Vraag: Q4. Hoe ervaar je de wijk als ... na invoering van het wijkmobiliteitsplan?

*Kleine steekproef!



Het negatieve sentiment overheerst bij de stellingen over veiliger fietsen in de Krekelstraat en een aangenaamere wijk. De meningen over de Hutsepotstraat zijn meer verdeeld.

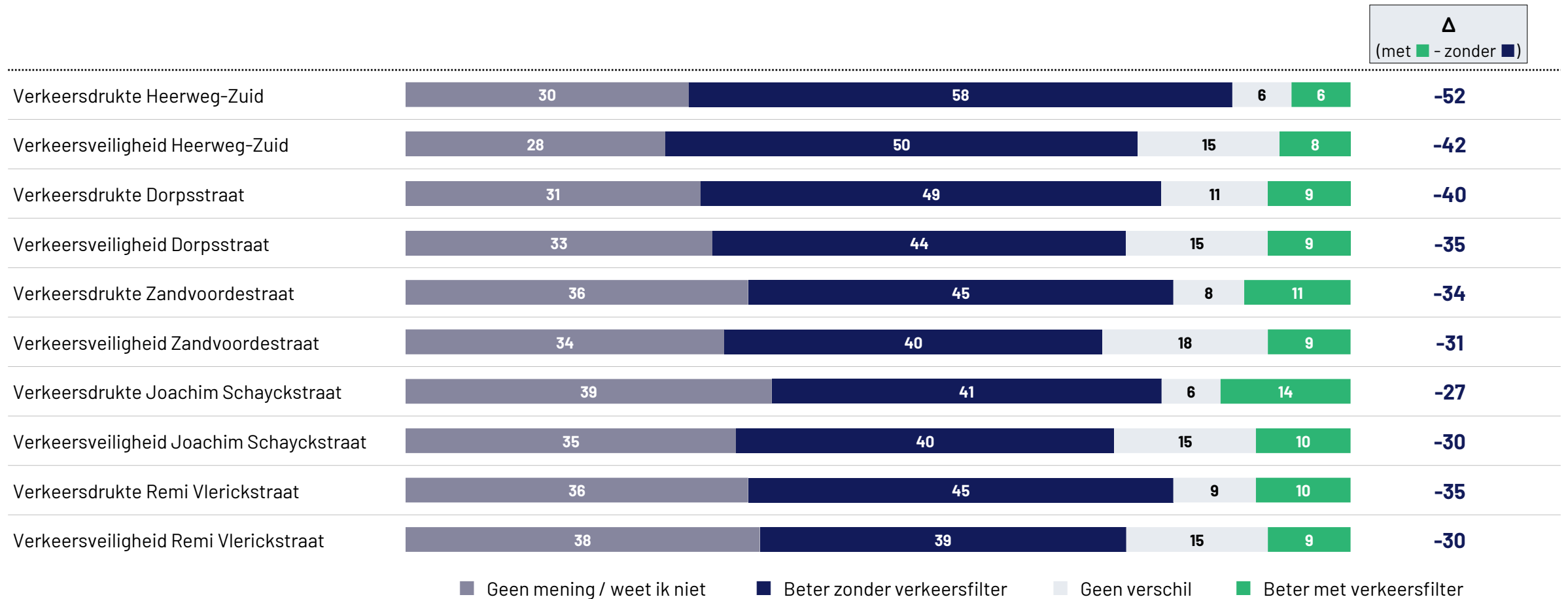
Stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Bezoekers van de wijk (n=535)
 Vraag: Q5. In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijken Pleispark?

Meer dan de helft van de respondenten geeft aan dat de verkeersdrukke in de Heerweg-Zuid beter is zonder verkeersfilter. Opvallend is dat ook veel bezoekers aangeven dat de verkeersdrukke in de Joachim Schayckstraat beter is in de situatie zonder filter. Bovendien antwoorden bezoekers over het algemeen negatiever op de stellingen over de filter in de Joachim Schayckstraat, dan de bewoners van de wijk. Ongeveer de helft van de bezoekers heeft geen mening over, of ziet geen verschil tussen, de situatie met en zonder verkeersfilter.

Evaluatie verkeersfilter voor voetgangers en fietsers

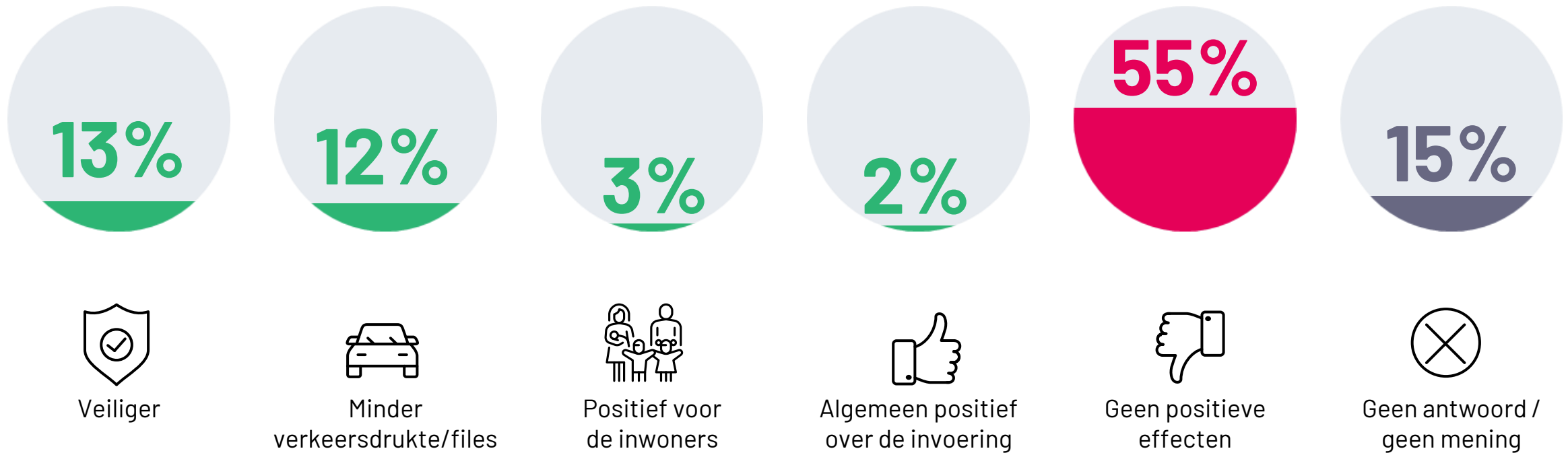


Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Bezoekers van de wijk (n=80)

Vraag: Q7. Tot en met eind oktober kon het autoverkeer vanaf het dorpsplein niet naar de A. Della Faillelaan rijden (en omgekeerd) via de J. Schayckstraat. De verkeersfilter (tractorsluis) in de Joachim Schayckstraat werd vanaf 1 november opengesteld voor auto- en vrachtverkeer. Welke zaken vind je beter met verkeersfilter en welke slechter?

30% van de bezoekers kan spontaan een positief effect van het wijkmobiliteitsplan benoemen. Dan gaat het over veiligheid en minder verkeersdrukke.

Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering

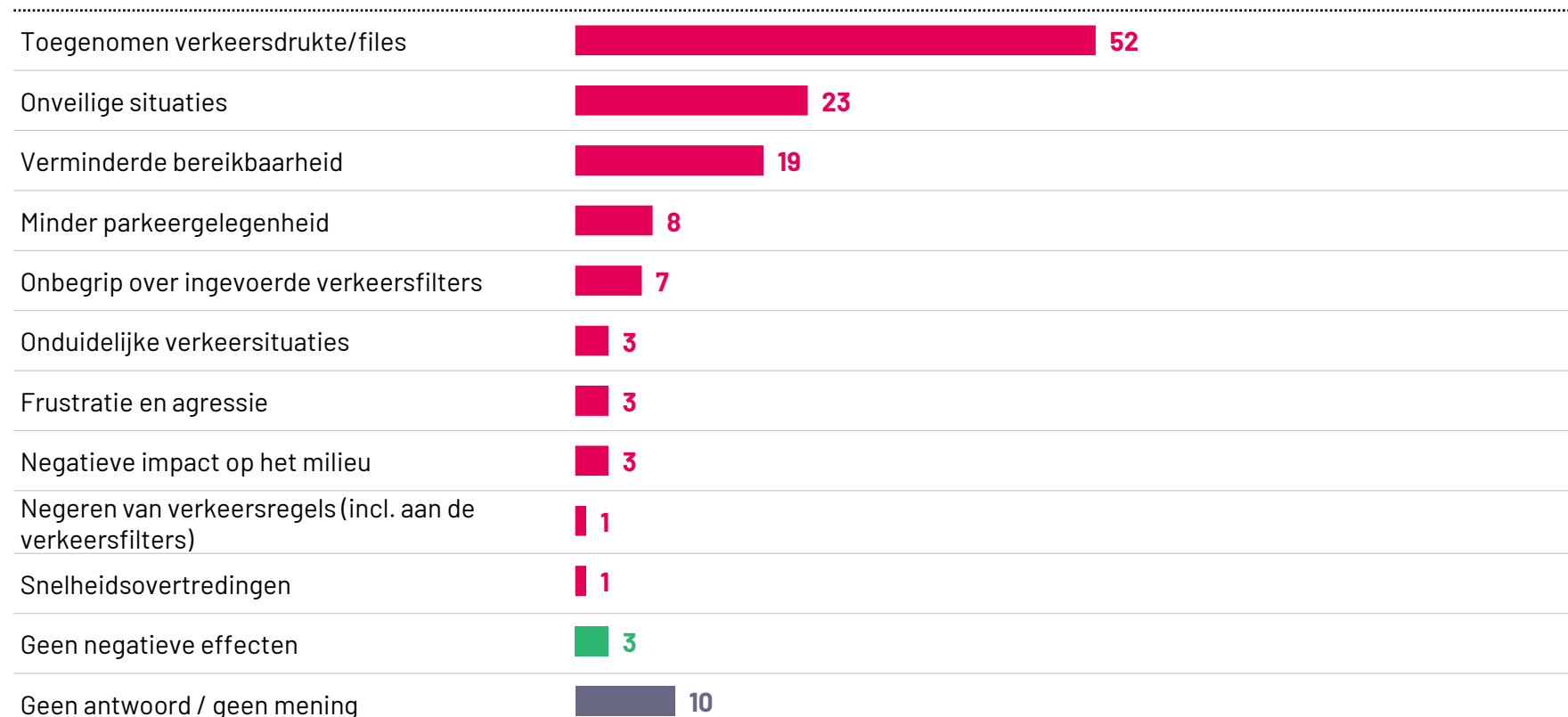


Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Bezoekers van de wijk (n=91)
Vraag: Wat zijn volgens jou de belangrijkste positieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

i De gegeven antwoorden kunnen over meerdere onderwerpen gaan, dus het totaal is >= 100%

Een meerderheid van de bezoekers ziet wel negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan. Dit gaat dan voornamelijk over toegenomen verkeersdrukke en files.

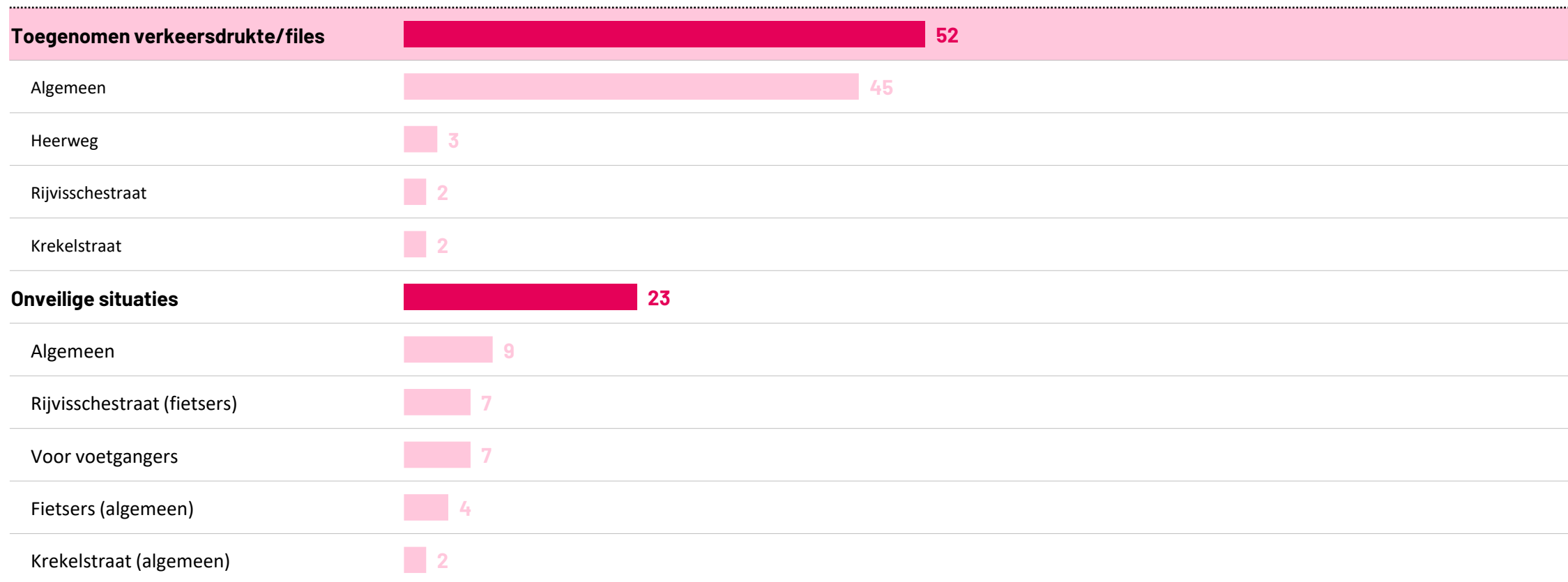
Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Bezoekers van de wijk (n=91)
Vraag: Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

Net zoals bij de bewoners, komen ook bij de bezoekers de Heerweg, Krekelstraat en Rijvisschestraat aan bod.

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering – detail



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Bezoekers van de wijk (n=91)
Vraag: Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

ONDERNEMERS - BEDRIJVEN

04

De grootste groep bevraagde bedrijven is actief in de sector gezondheidszorg en welzijn.

Sector onderneming

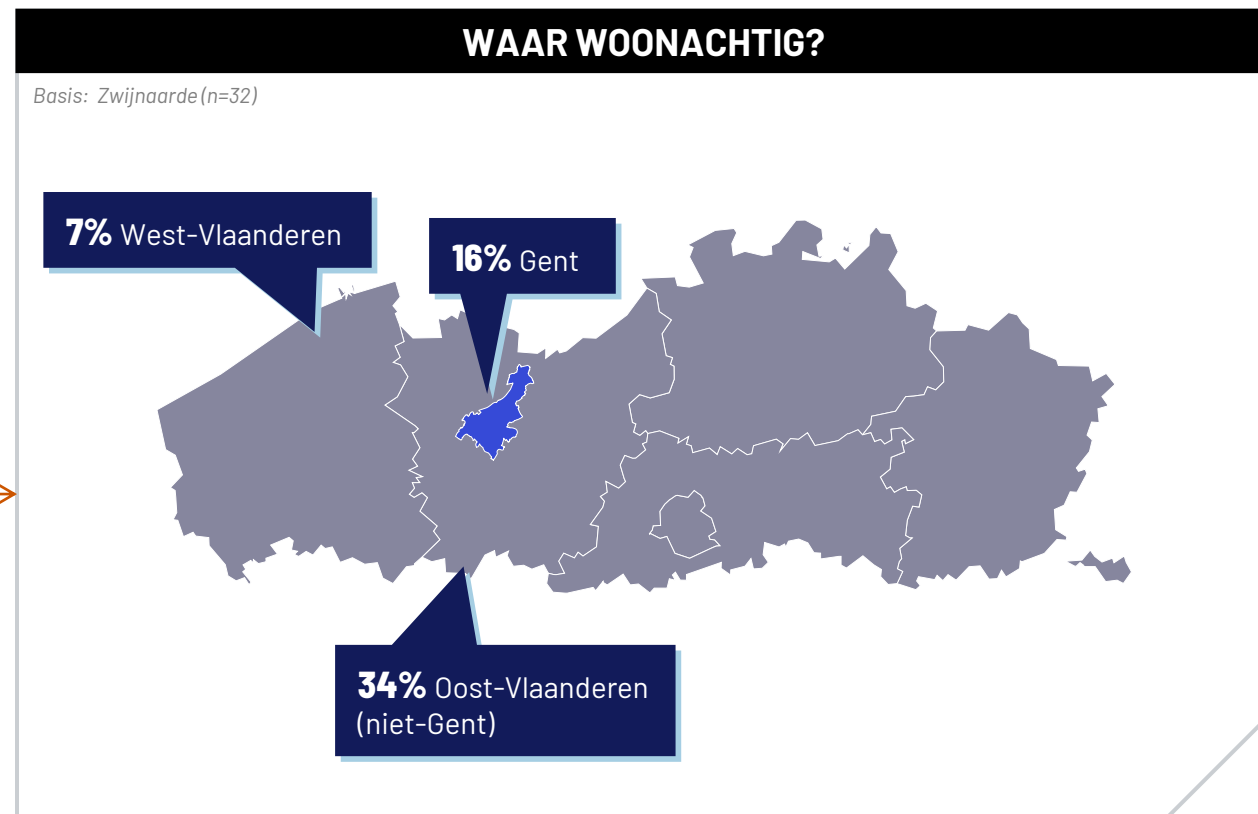
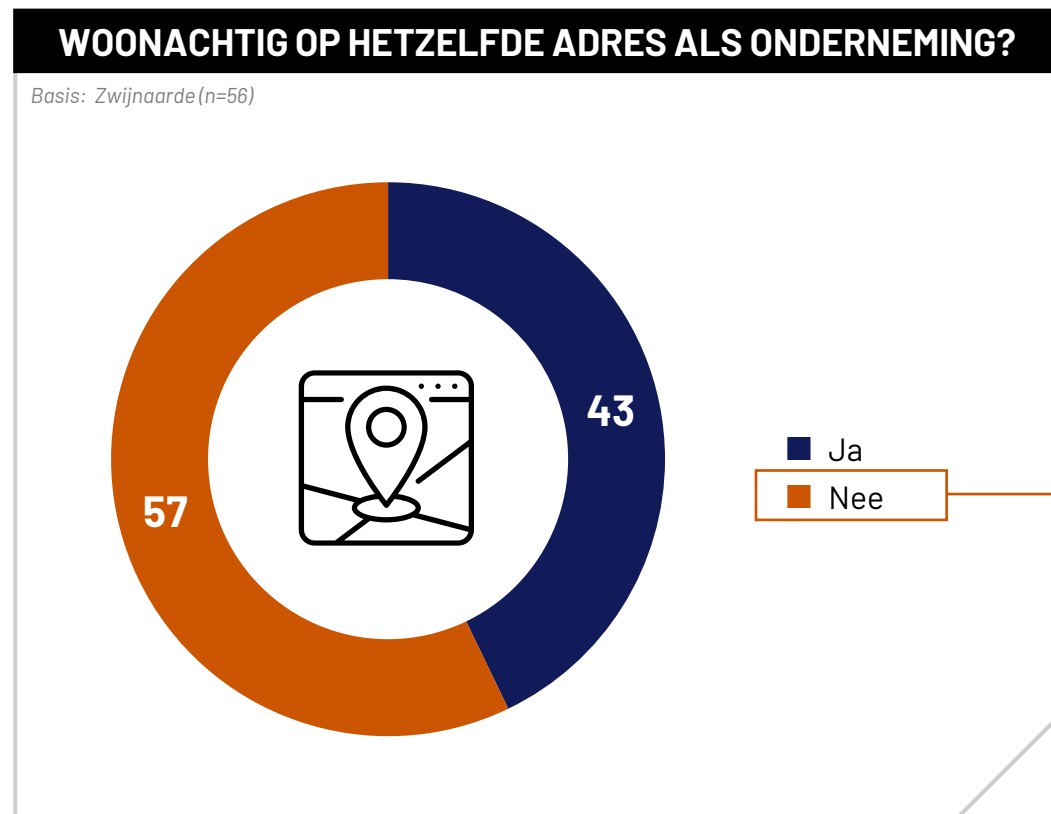
Gezondheidszorg en welzijn (bv. Ziekenhuis, thuisverpleging, dokter, kinesist, apotheek...)	20
Informatie en communicatie (bv. IT-bedrijf, uitgeverij...)	11
Financiële en zakelijke diensten (bv. Bank, makelaar, boekhouder...)	7
Kleinhandel (bv. Supermarkt, kruidenier, bakkerij, slagerij, bloemenwinkel, boekenwinkel...)	5
Industrie (bv. Voedingsmiddelenproductie, chemische fabriek...)	5
Overheid en onderwijs	4
Horeca (bv. Hotel, restaurant, café, catering, bed and breakfast...)	4
Groothandel (bv. Groothandel in bouwmaterialen, in voedingsmiddelen...)	4
Bouw (bv. Aannemer, elektricien, installateur, wegebouwbedrijf...)	4
Landbouw (bv. Veeteelt, akkerbouw, tuinbouw...)	4
Overige diensten (bv. Kapper, schoonheidssalon, wasserij, begrafenisondernemer, schoonmaakbedrijf...)	2
Kunst en recreatie (bv. Fitnesscentrum, dansschool, theater...)	0
Transport en logistiek (bv. Transportbedrijf, koeriersdienst, logistiek bedrijf...)	0
Andere	32



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Ondernemers/bedrijven (n=56)
Vraag: 01. In welke categorie is jouw bedrijf actief? Duid de belangrijkste categorie aan

Iets meer dan de helft van de ondernemers woont niet op hetzelfde adres als de onderneming, maar de helft komt wel uit Gent zelf.

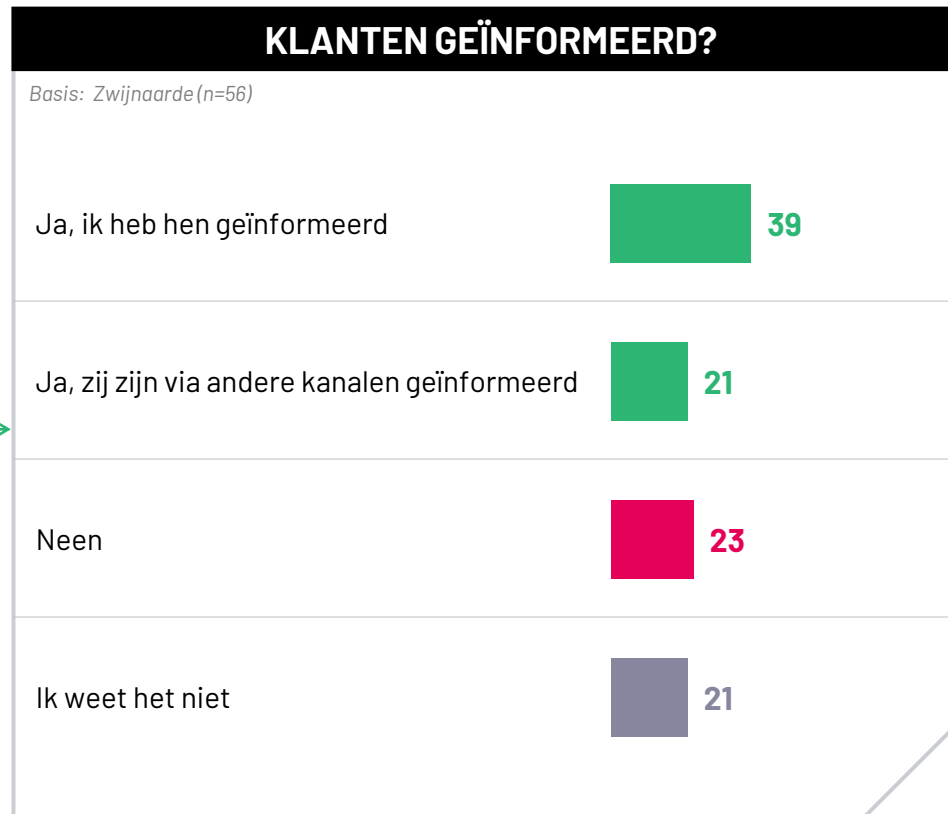
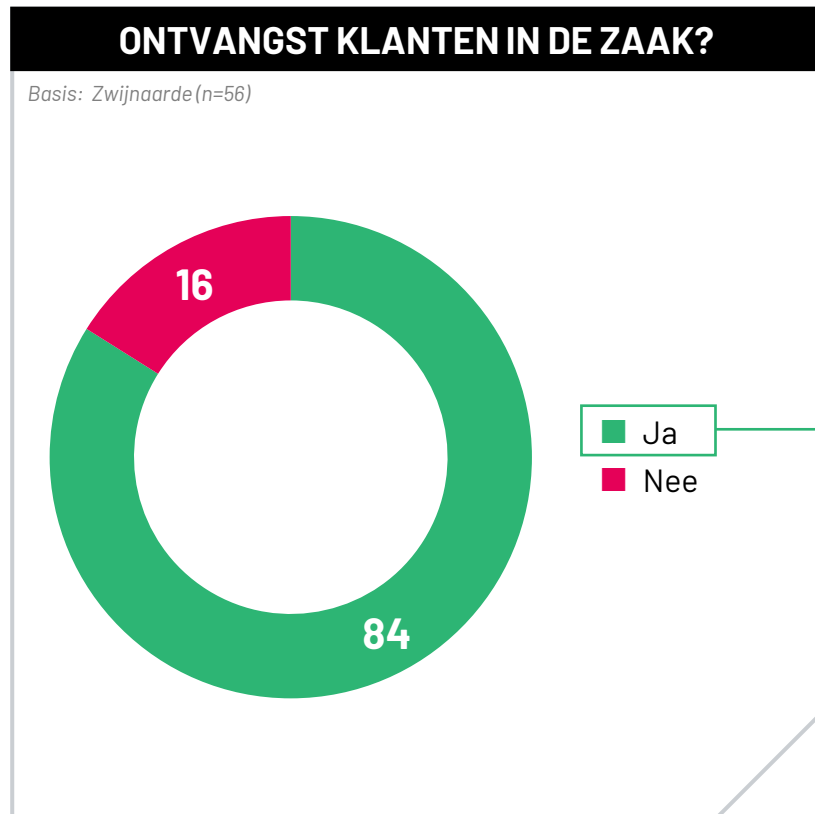
ONDERNEMING GEVESTIGD



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Ondernemers/bedrijven (n=56)
Vraag: Q3b. Is je woonadres hetzelfde als het vestigingsadres van je onderneming? Q3b. Wat is de postcode van je woonplaats?

De overgrote meerderheid van de ondernemers ontvangt klanten in de zaak. Hiervan heeft 4 op 10 de klanten zelf geïnformeerd.

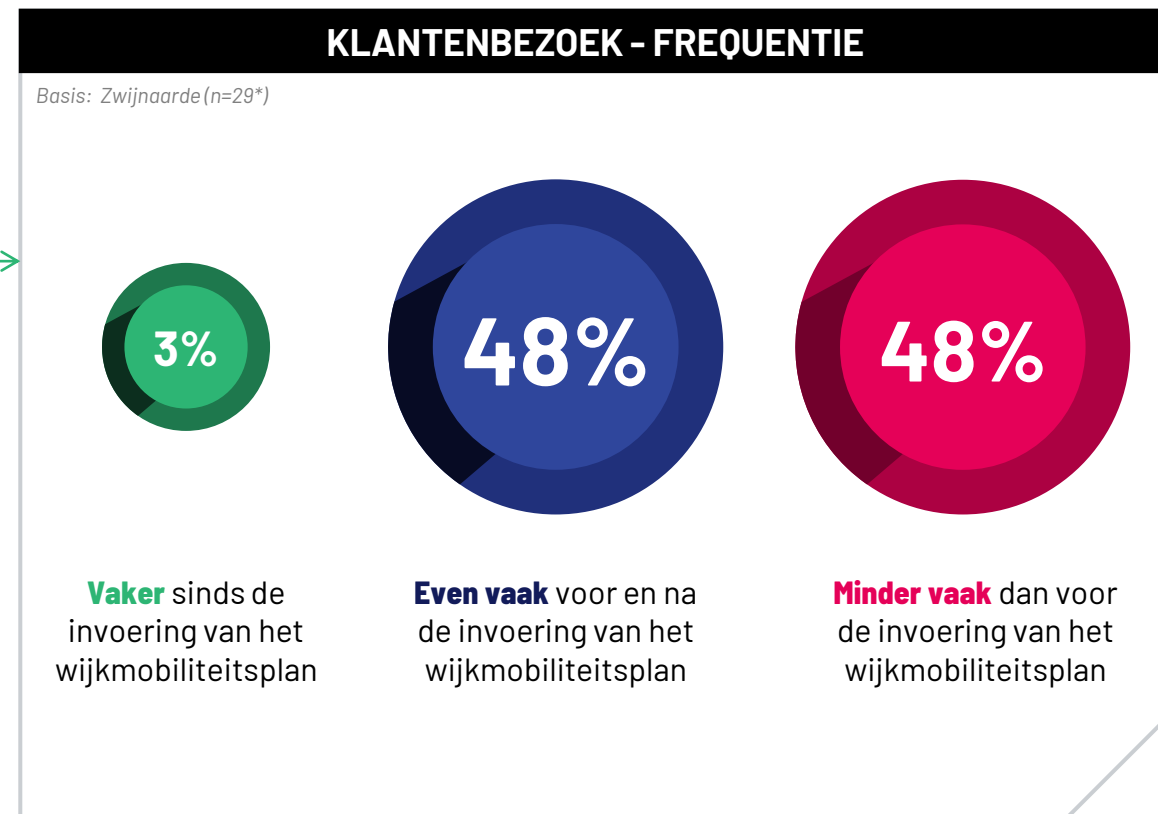
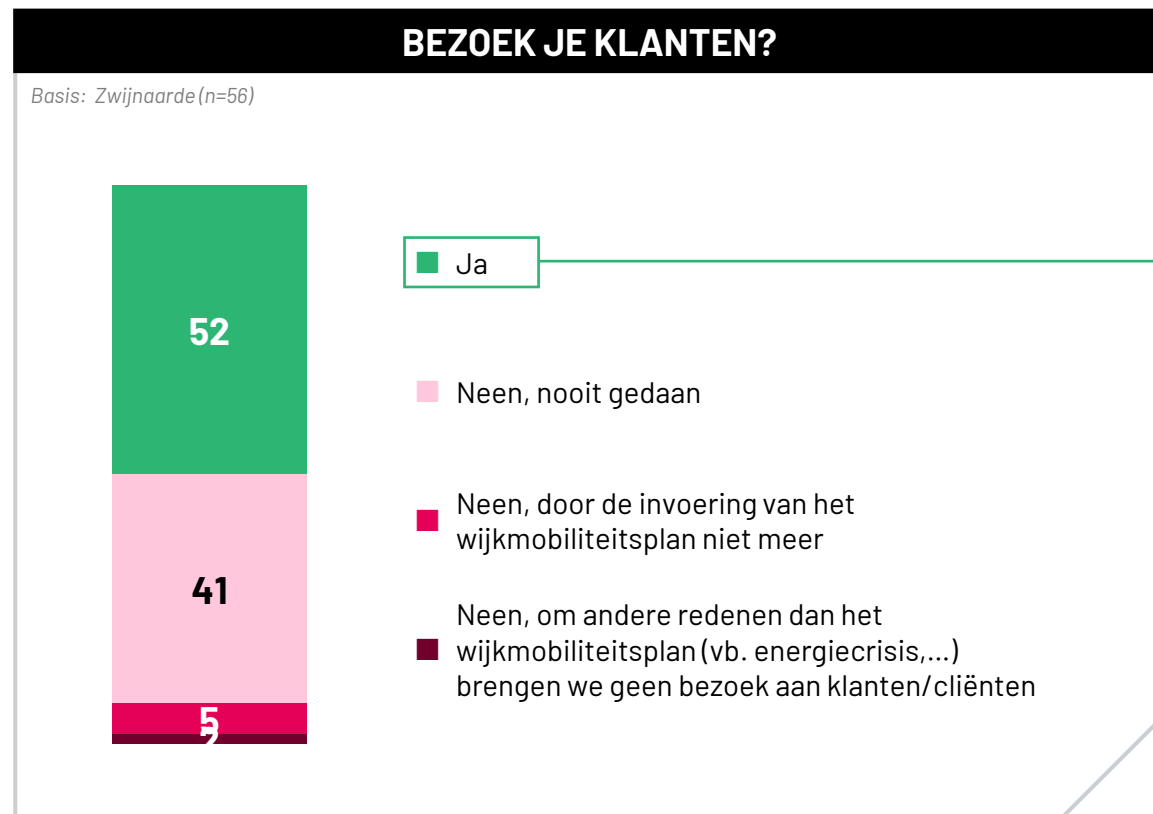
ONTVANGST KLANTEN EN MATE VAN INFORMATIE



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Ondernemers/bedrijven (n=56)
Vraag: 04. Ontvang je cliënten/klanten in je zaak/praktijk? 05. Zijn de meeste van je cliënten/klanten geïnformeerd over de wijzigingen in verkeerscirculatie in de buurt van je zaak/praktijk?

1 op 2 geeft aan klanten te bezoeken. Hiervan geeft de helft aan klanten minder vaak te bezoeken dan voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

KLANTENBEZOEK EN FREQUENTIE

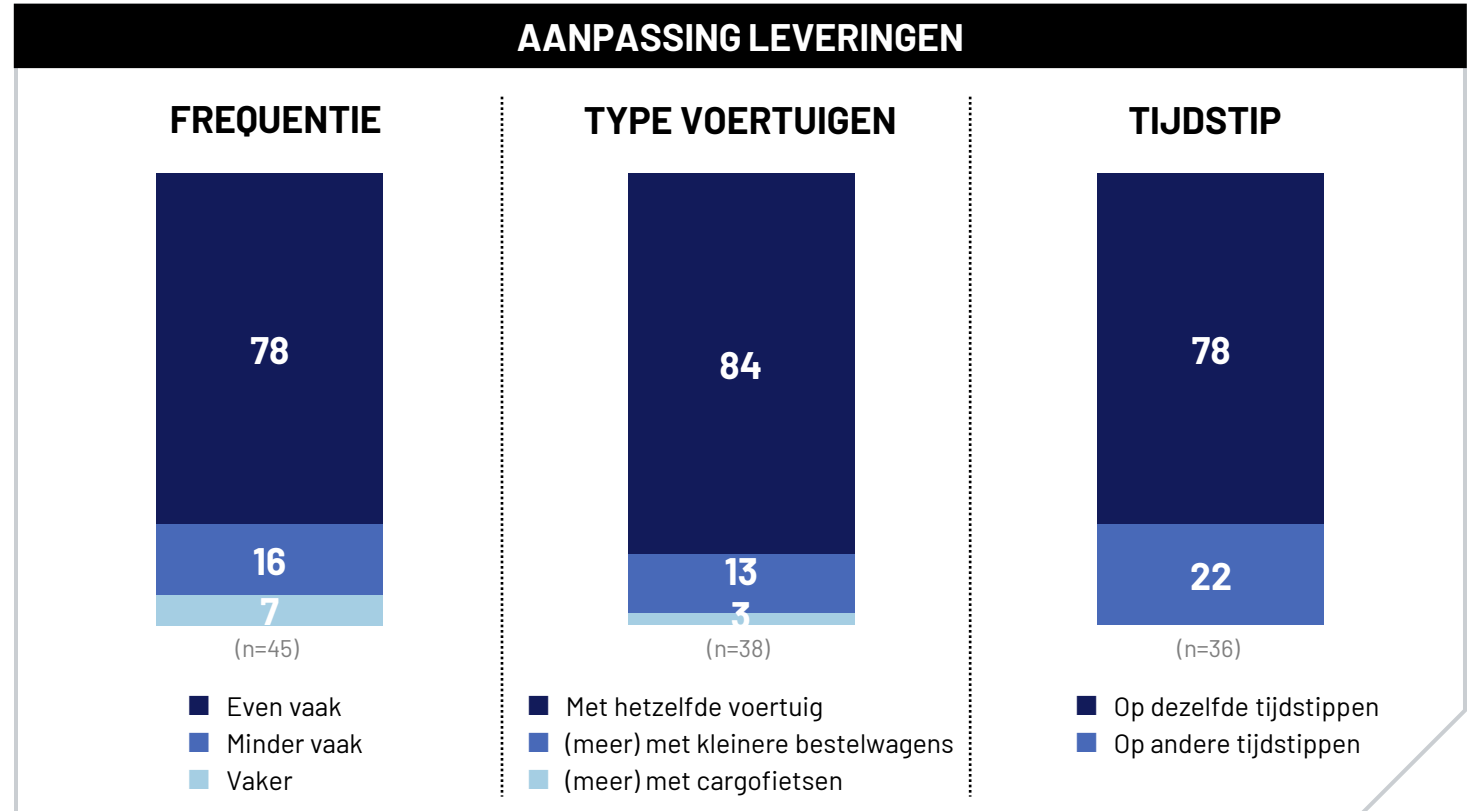
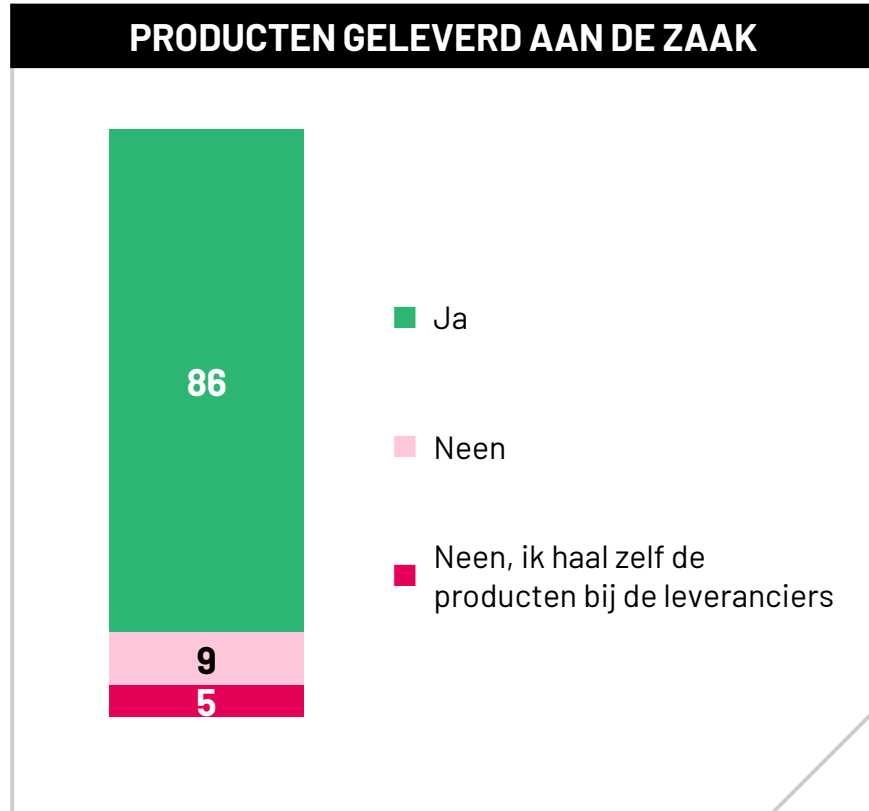


***Kleine steekproef!**

Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Ondernemers/bedrijven (n=56)
Vraag: 06. Bezoek(en) jij of je werknemers cliënten/klanten die in de wijk Dampoort of Oud Gentbrugge wonen/gevestigd zijn? 07. Je geeft aan cliënten/klanten te bezoeken in de wijk. Hoe frequent bezoek(en) jij of je werknemers je cliënten/klanten in de wijk Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark?

Bijna 9 op 10 bedrijven krijgt ook producten geleverd aan de zaak. De frequentie, het tijdstip en de manier waarop zijn grotendeels gelijk gebleven.

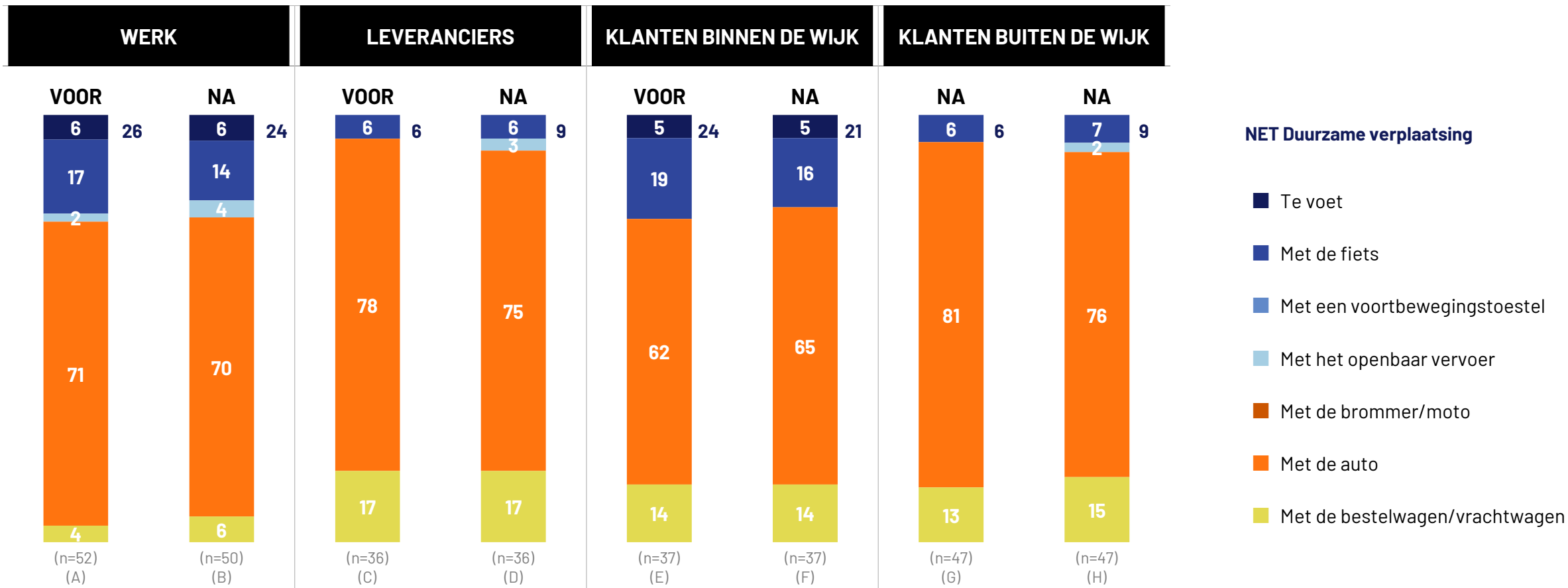
LEVERING PRODUCTEN EN ORGANISATIE.



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Ondernemers/bedrijven (n=56)
 Vraag: 08. Worden er producten aan je zaak geleverd?

Het verplaatsingsgedrag van de ondernemers is niet veranderd en is voornamelijk met de wagen en de bestelwagen.

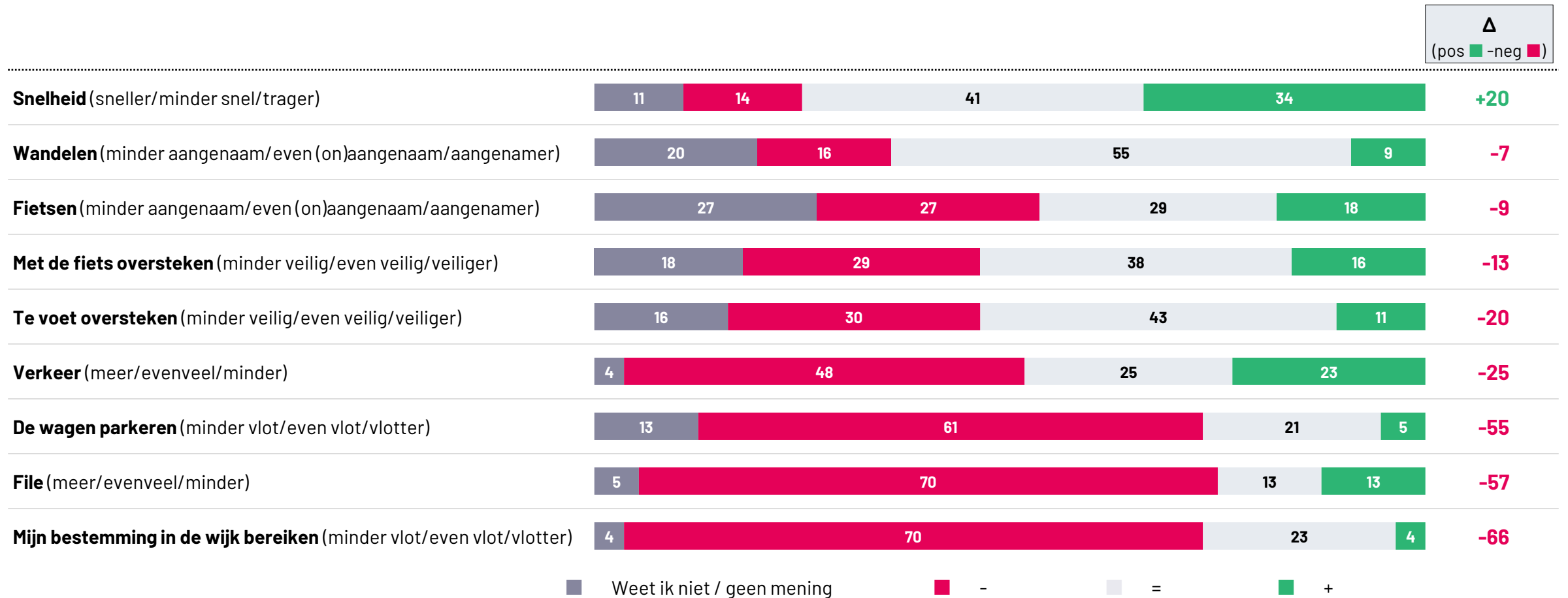
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan voor ondernemers



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Ondernemers
 Vraag: Q1 - Q2 Hoe verplaatste/verplaatste je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan...?

Een groot aandeel van de ondernemers geeft aan dat de bestemming in de wijk moeilijker te bereiken is, dat de wagen parkeren minder vlot verloopt en dat er meer file is.

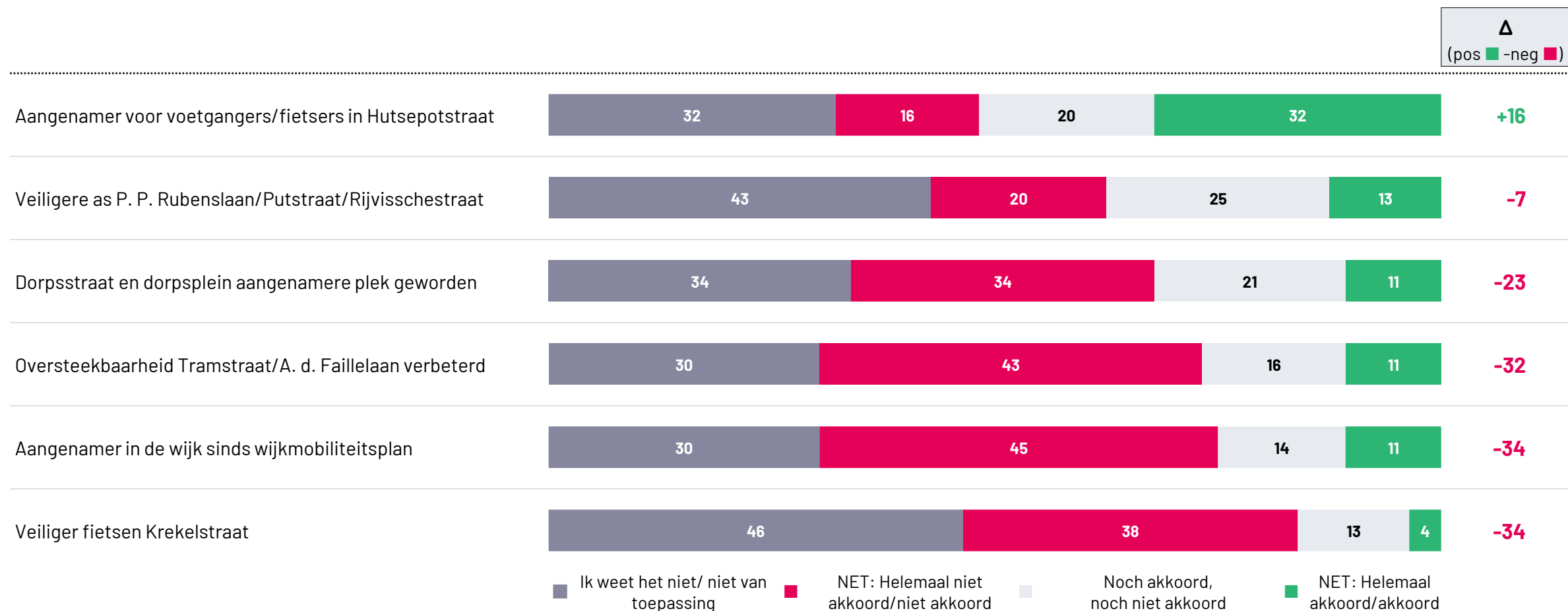
Ervaringen in de wijk NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Ondernemers/bedrijven (n=56)
 Vraag: Q4. Hoe ervaar je de wijk als ... na invoering van het wijkmobiliteitsplan?

Een aanzienlijk aandeel van de ondernemers heeft geen mening of is neutraal over stellingen aangaande het wijkmobiliteitsplan. Wel zijn er meer ondernemers negatief dan positief over de meeste stellingen, uitgezonderd deze over het wandelen en fietsen in de Hutsepotstraat.

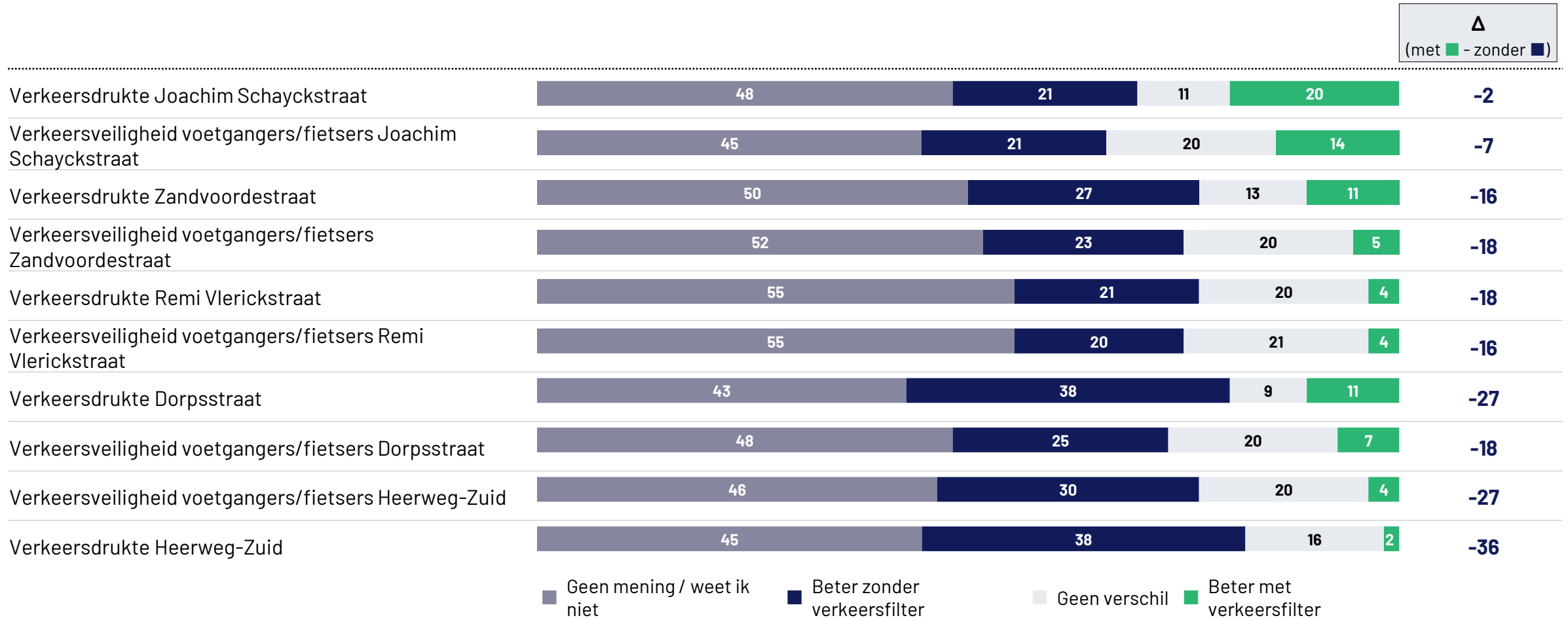
Stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Ondernemers/bedrijven (n=56)
 Vraag: Q6. In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark?

Ongeveer de helft van de ondernemers heeft geen mening over de stellingen betreffende de verkeersfilter in de Joachim Schayckstraat. Een aanzienlijk deel van de ondernemers schat een positief effect in van de situatie zonder de verkeersfilter op de verkeersdrukte in de Heerweg-Zuid.

Evaluatie verkeersfilter voor voetgangers en fietsers

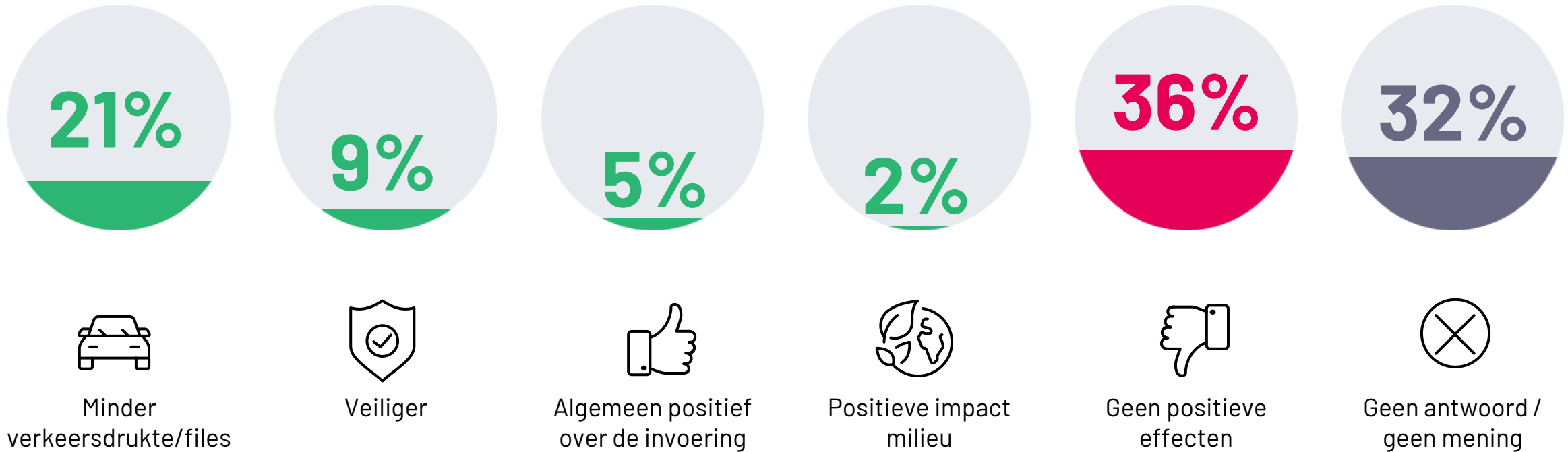


Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Ondernemers/bedrijven (n=56)

Vraag: Q7. Tot en met eind oktober kon het autoverkeer vanaf het dorpsplein niet naar de A. Della Faillelaan rijden (en omgekeerd) via de J. Schayckstraat. De verkeersfilter (tractorsluis) in de Joachim Schayckstraat werd vanaf 1 november opengesteld voor auto- en vrachtverkeer. Welke zaken vind je beter met verkeersfilter en welke slechter?

21% van de ondernemers geeft als positief effect van het wijkmobiliteitsplan aan dat er minder verkeersdrukte is, 9% vernoemt positieve effecten naar verkeersveiligheid. 1 op 3 ondernemers geeft aan dat er geen enkel positief effect is.

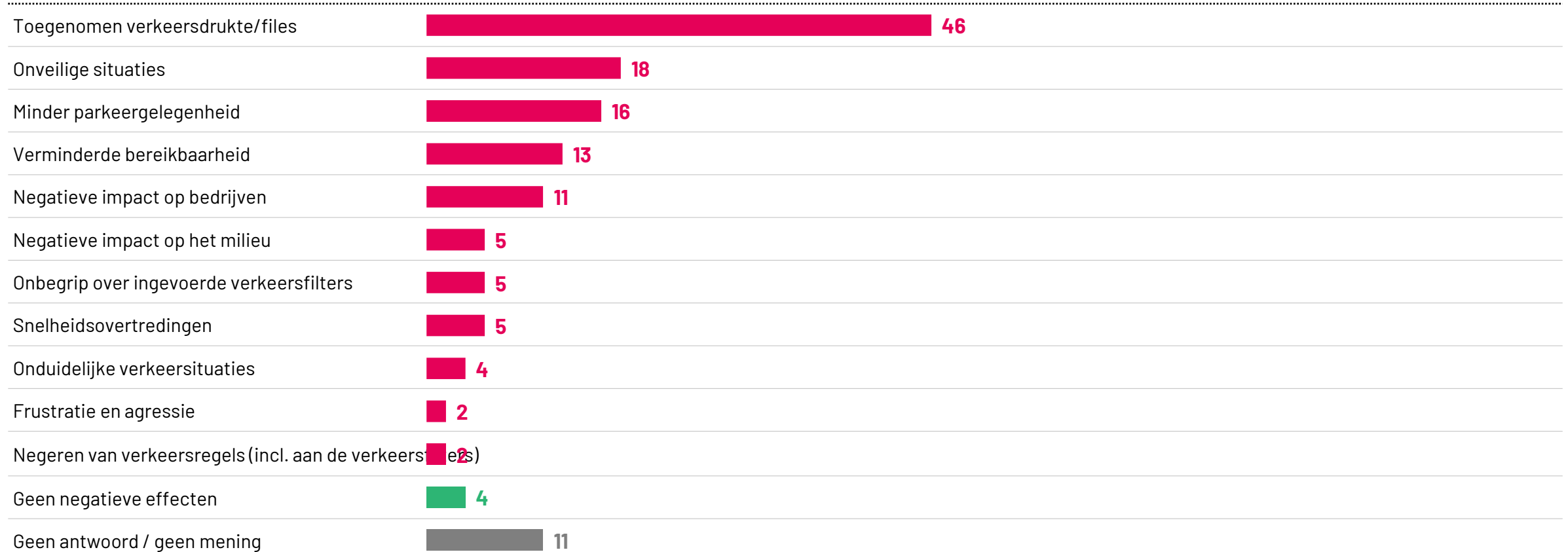
Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Ondernemers/bedrijven (n=56)
Vraag: Q8. Wat zijn volgens jou de belangrijkste positieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

Een meerderheid van de respondenten kan negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan benoemen. Deze gaan het vaakst over de toegenomen verkeersdrukte/files.

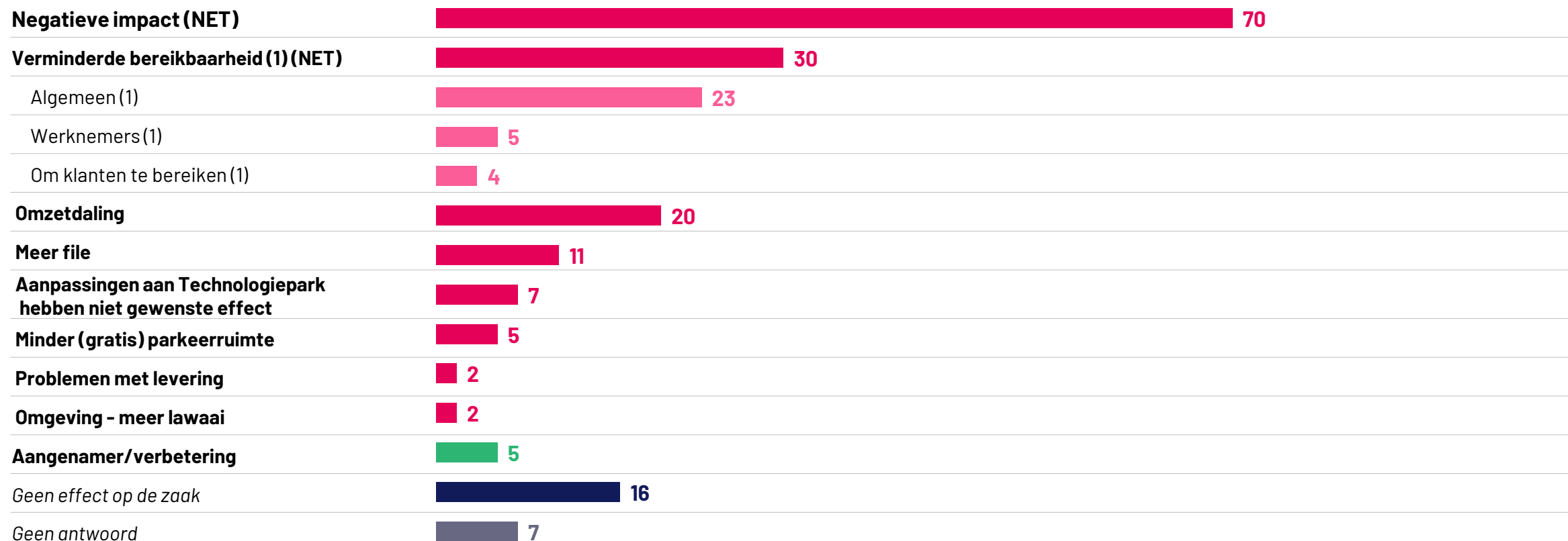
Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Ondernemers/bedrijven (n=56)
Vraag: Q9. Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

7 op 10 ondernemers haalt een negatieve impact op de onderneming aan. Negatieve effecten hebben onder meer betrekking op een verminderde bereikbaarheid en een omzetsdaling. 16% geeft aan dat er geen effect is op de zaak.

Impact van het wijkmobiliteitsplan op de onderneming



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Ondernemers/bedrijven (n=56)

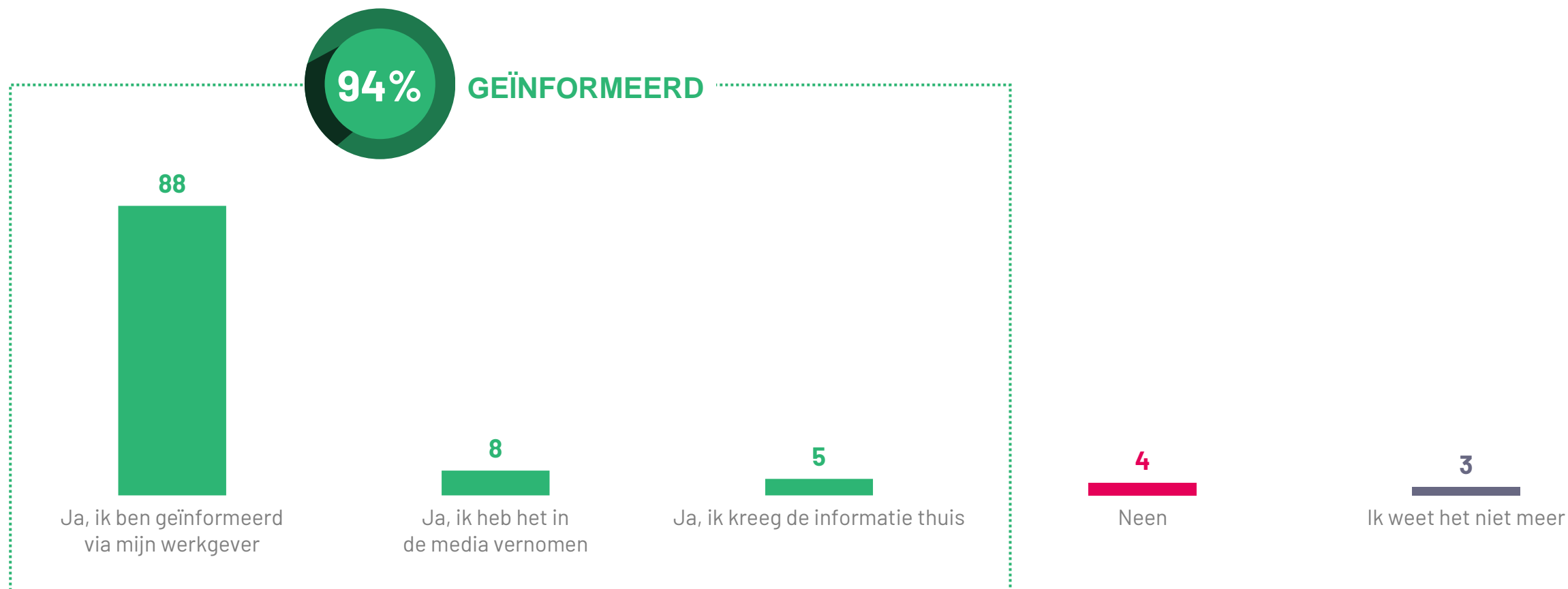
Vraag: 010. Ben je van mening dat het wijkmobiliteitsplan nog op een andere manier effect heeft gehad op je zaak (bv. bereikbaarheid, klanten, omzet, beleving...)?

WERKNEMERS

05

Bijna alle werknemers geven aan geïnformeerd te zijn over de wijzigingen in de wijk.

Geïnformeerd over wijzigingen in de wijk

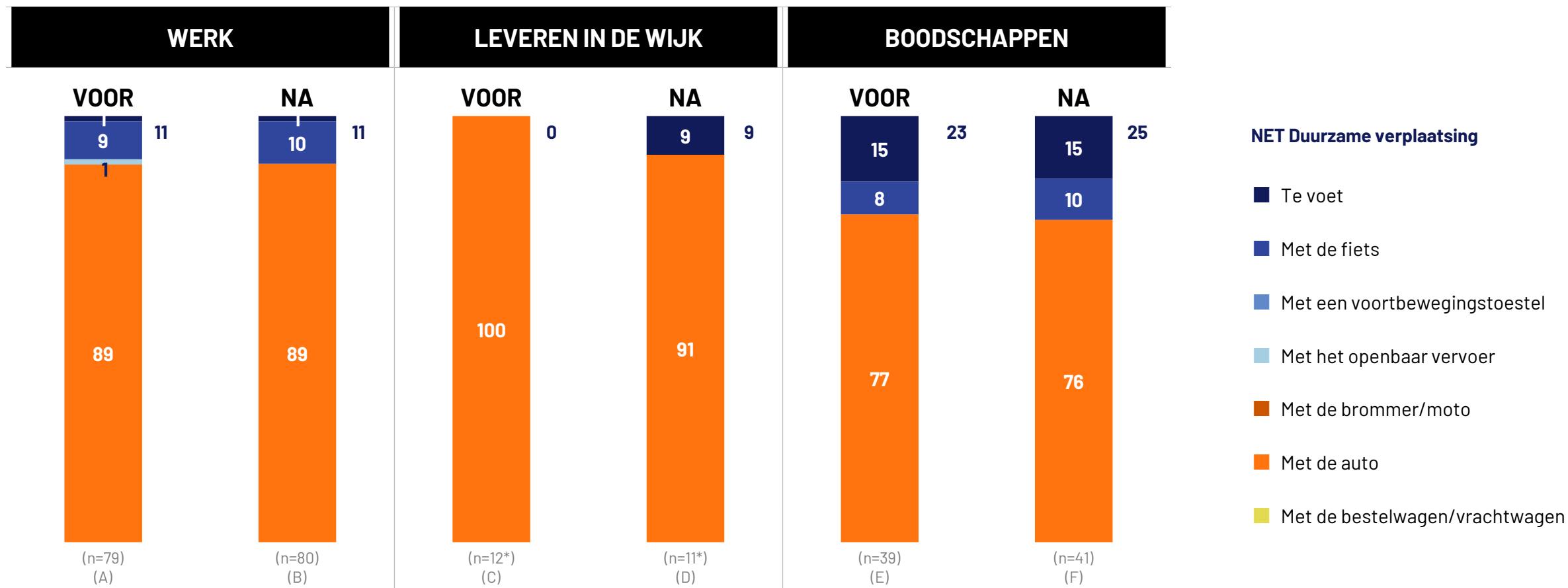


Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Werknemers (n=80)
Vraag: B2. Ben je geïnformeerd over de wijzigingen in de wijk?

i Werknemers kunnen op verschillende manieren geïnformeerd zijn. Geïnformeerd is het % werknemers die op minstens 1 manier geïnformeerd zijn.

Werknemers verplaatsen zich nog steeds voornamelijk met de wagen voor alle types verplaatsingen binnen de wijk.

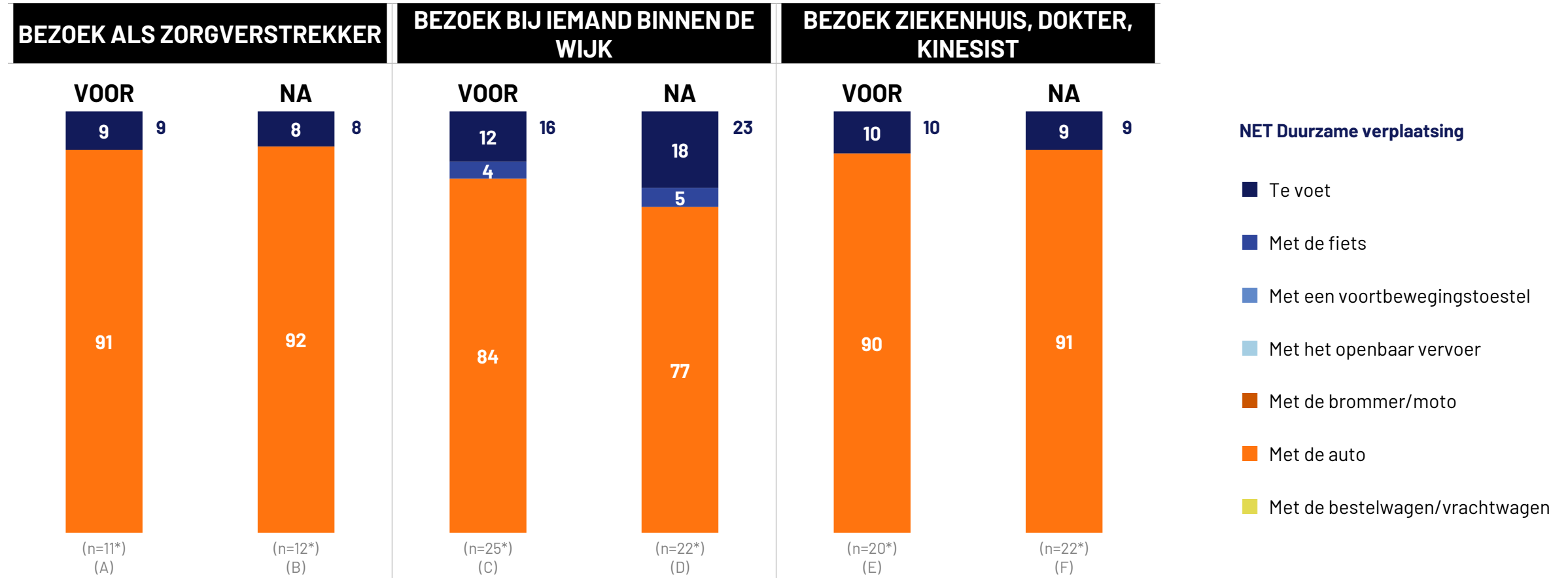
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (1/2)



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Werknemers (n=80)
 Vraag: Q1 - Q2 Hoe verplaatste/verplaatste je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan ...?

Werknemers verplaatsen zich nog steeds voornamelijk met de wagen voor alle types verplaatsingen binnen de wijk.

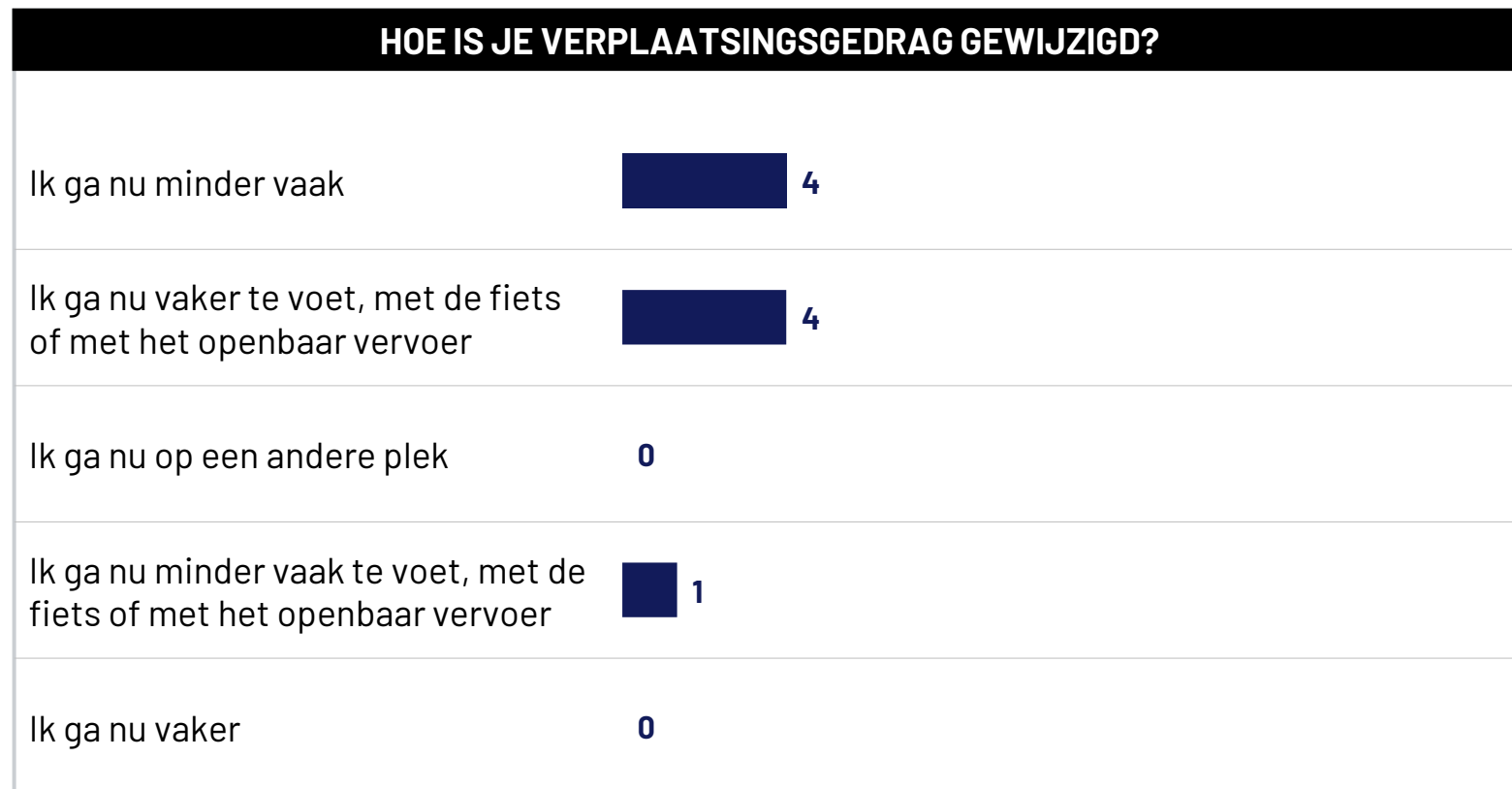
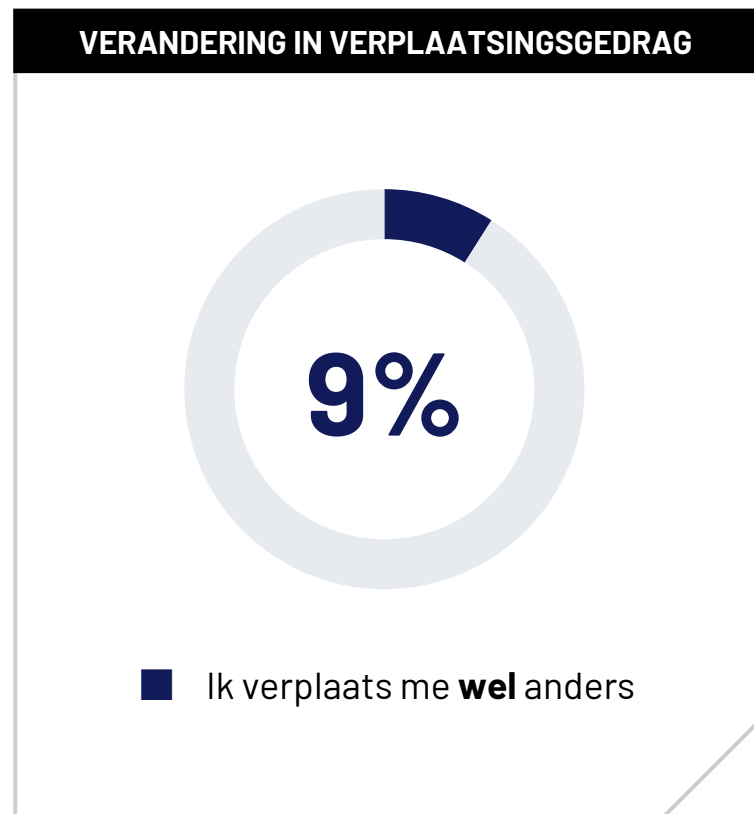
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (2/2)



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Werknemers (n=80)
 Vraag: Q1 - Q2 Hoe verplaatste/verplaatste je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan ...?

9% van de werknemers geven aan hun verplaatsingsgedrag naar het werk te hebben aangepast.

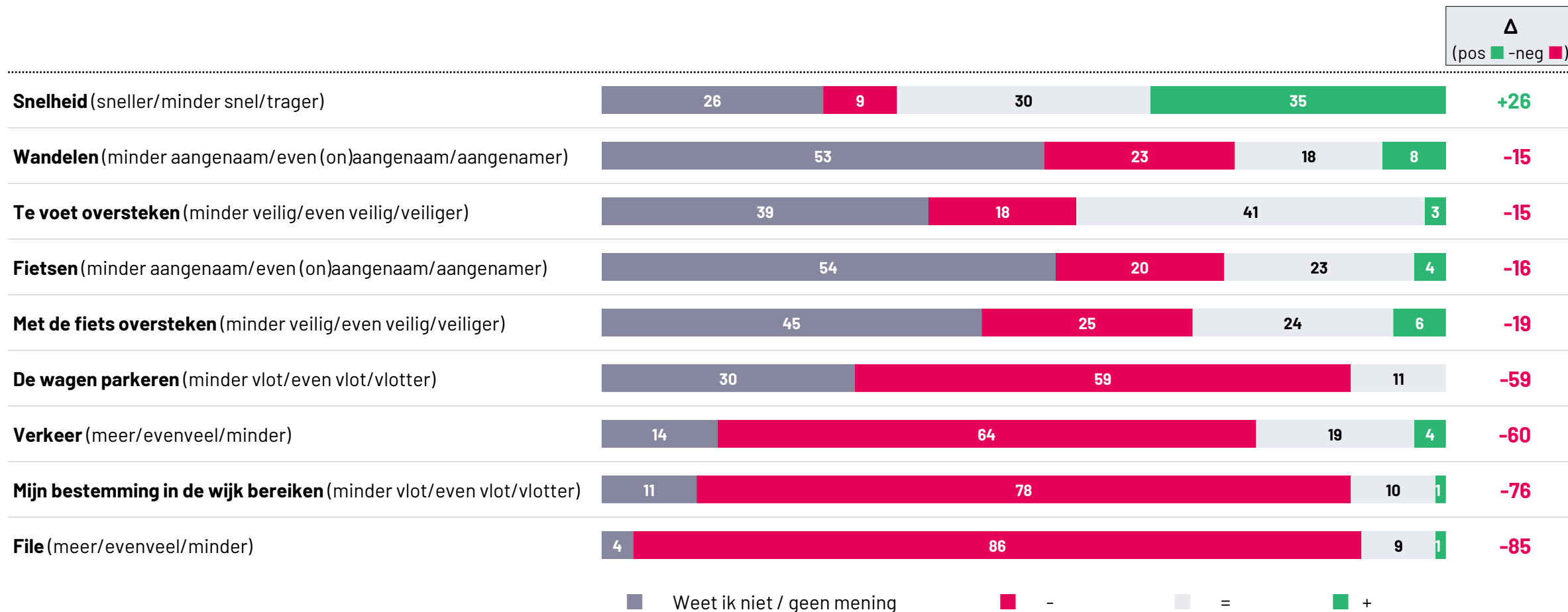
Verplaatsingsgedrag gewijzigd ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan – Naar het werk



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Werknemers (n=80)
Vraag: Q3. Is je verplaatsingsgedrag gewijzigd ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan?

Een meerderheid van de werknemers geeft aan dat er meer file is, dat het minder vlot lukt om de bestemming in de wijk te bereiken, dat er meer verkeer is en dat de wagen parkeren minder vlot lukt.

Ervaringen in de wijk NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Bezoekers van de wijk (n=80)
 Vraag: Q4. Hoe ervaar je de wijk als ... na invoering van het wijkmobiliteitsplan?

Werknemers zijn over de meeste stellingen niet echt op de hoogte. Er is wel een aanzienlijk aandeel negatief over de oversteekbaarheid van de Tramstraat en Adolphe della Faillelaan.

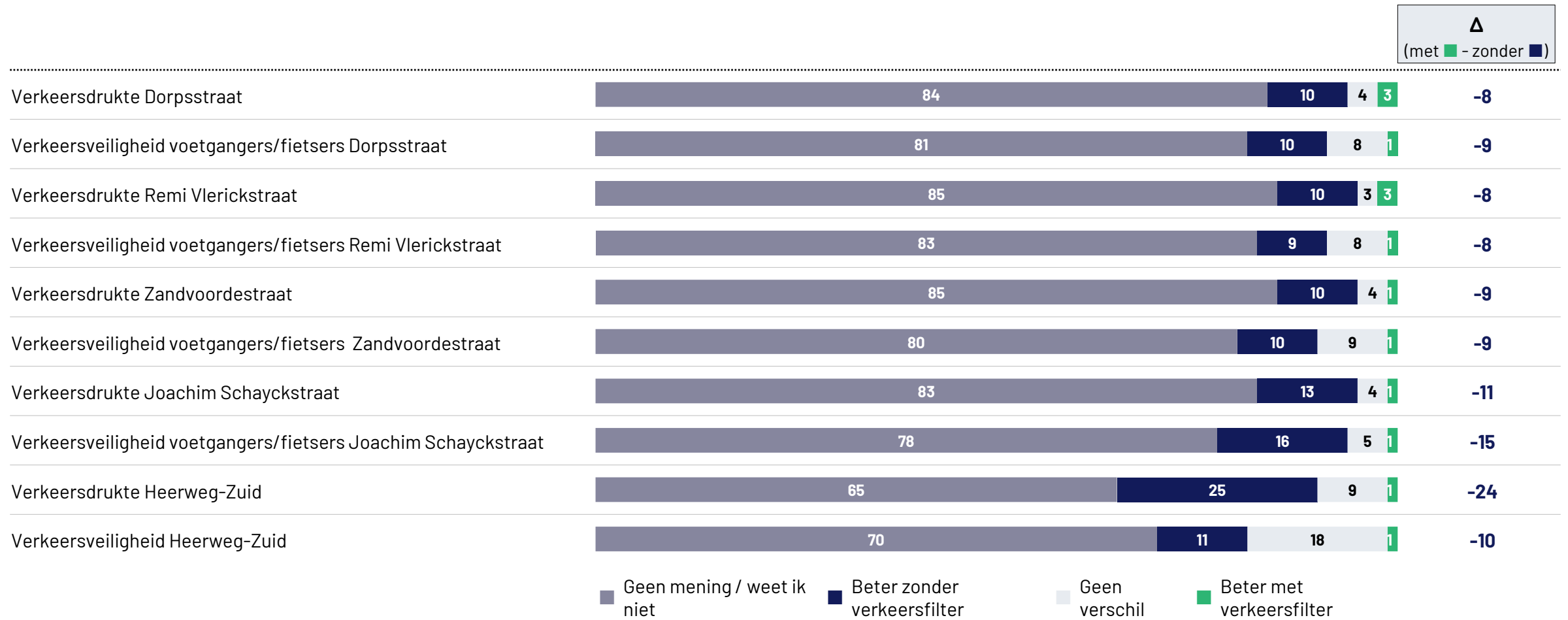
Stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Werknemers (n=80)
 Vraag: Q6. In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark?

Het grootste deel van de werknemers heeft geen mening over de situatie met en zonder verkeersfilter in de Joachim Schayckstraat. Er zijn amper werknemers die positieve effecten zagen naar verkeersdrukke of verkeersveiligheid in de situatie met de verkeersfilter.

Evaluatie verkeersfilter voor voetgangers en fietsers



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Werknemers (n=80)

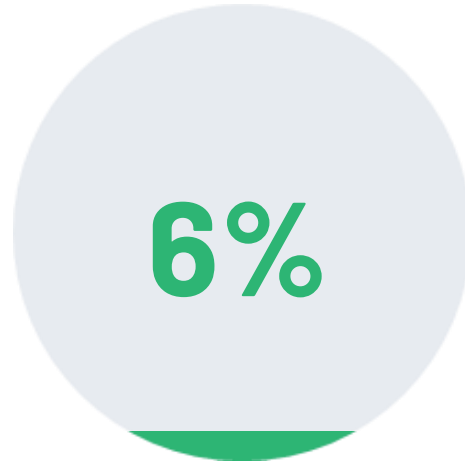
Vraag: Q7. Tot en met eind oktober kon het autoverkeer vanaf het dorpsplein niet naar de A. Della Faillelaan rijden (en omgekeerd) via de J. Schayckstraat. De verkeersfilter (tractorsluis) in de Joachim Schayckstraat werd vanaf 1 november opengesteld voor auto- en vrachtverkeer. Welke zaken vind je beter met verkeersfilter en welke slechter?

Een minderheid van de werknemers gaf positieve effecten van het wijkmobiliteitsplan aan. Diegenen die dat wel deden, wezen op verbeteringen rond veiligheid en verkeersdrukke.

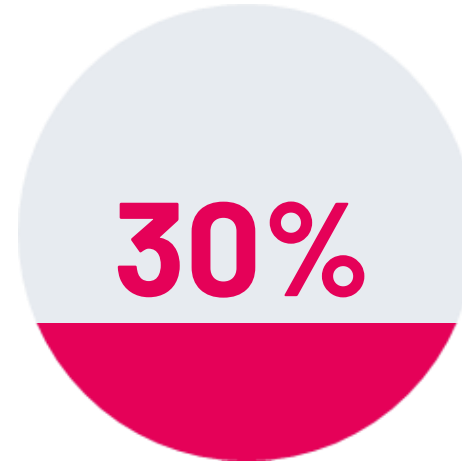
Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering



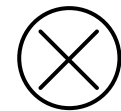
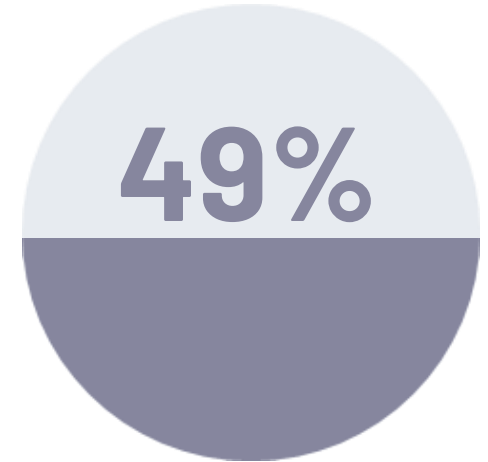
Veiliger



Minder verkeersdrukke/files



Geen positieve effecten

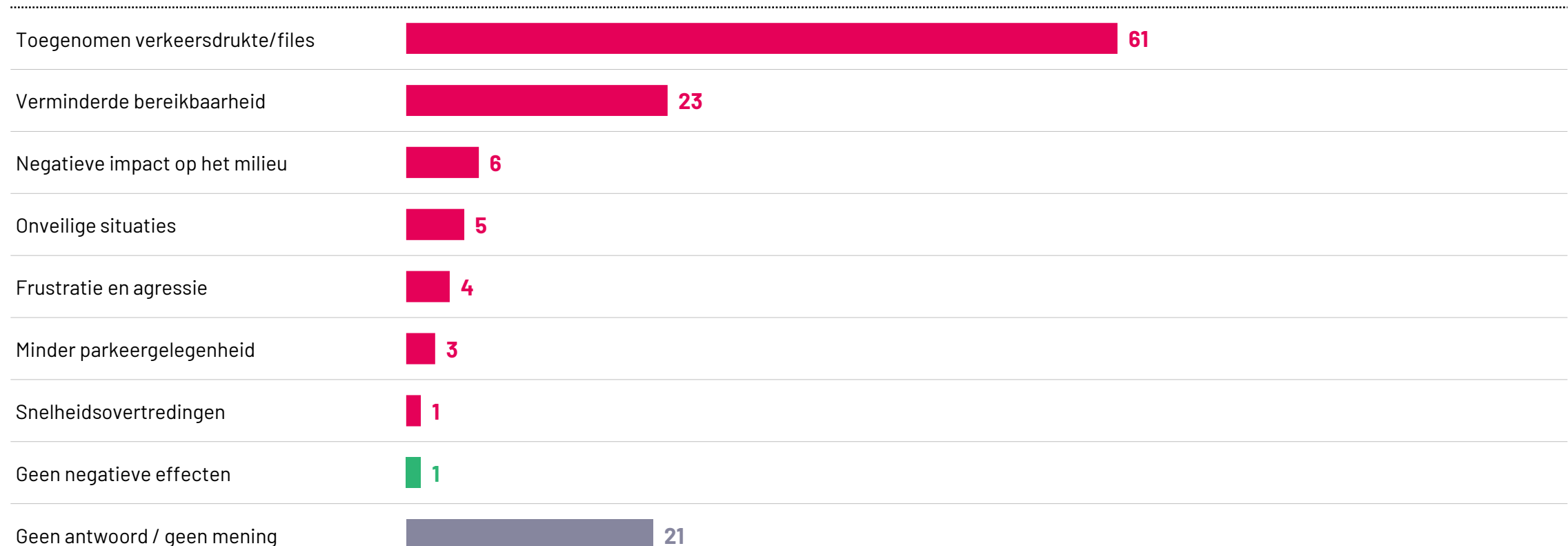


Geen antwoord / geen mening

Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Werknemers (n=80)
Vraag: Wat zijn volgens jou de belangrijkste positieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

Een meerderheid van de werknemers kon negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan benoemen. Hierbij werd het vaakst verwezen naar toegenomen verkeersdrukke en de files.

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering



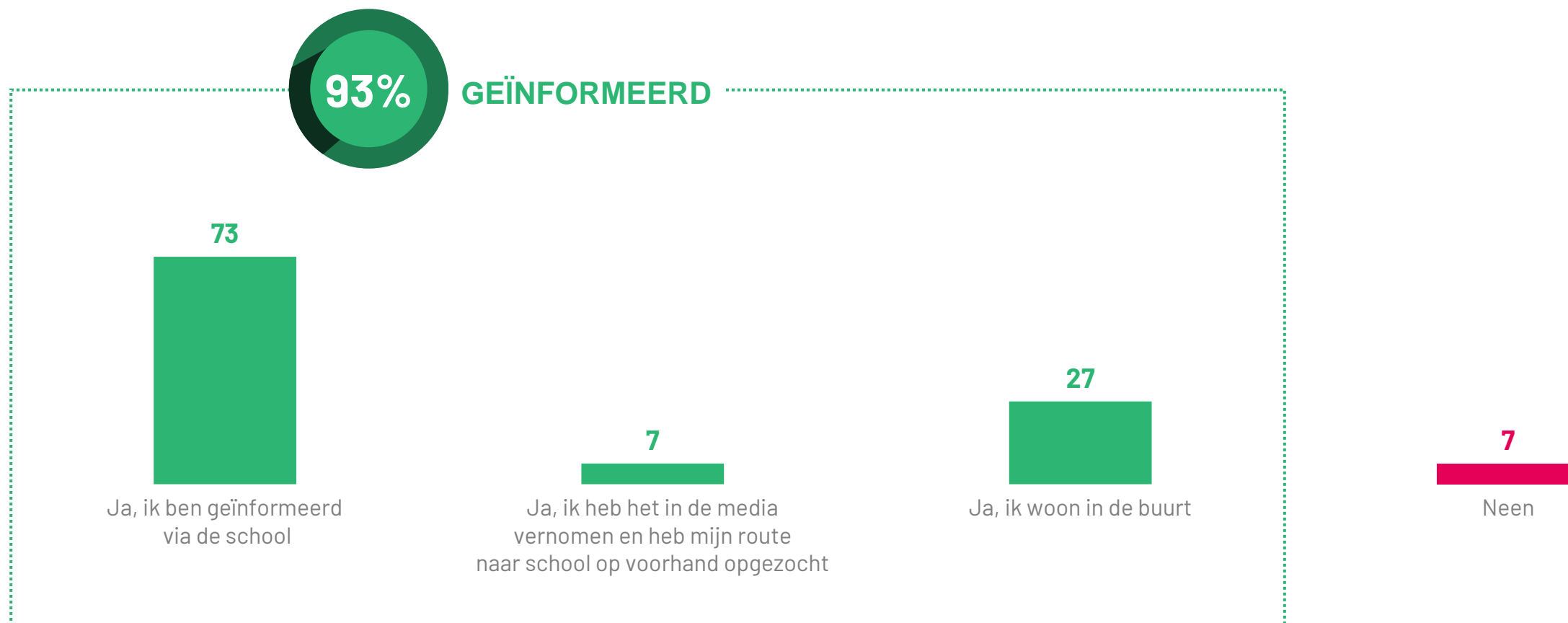
Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Werknemers (n=80)
Vraag: Q9. Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

SCHOOLPERSONEEL

06

93% van de leerkrachten en het schoolpersoneel geeft aan geïnformeerd te zijn en dit voornamelijk door de school zelf.

Geïnformeerd over de wijzigingen in de buurt van de school



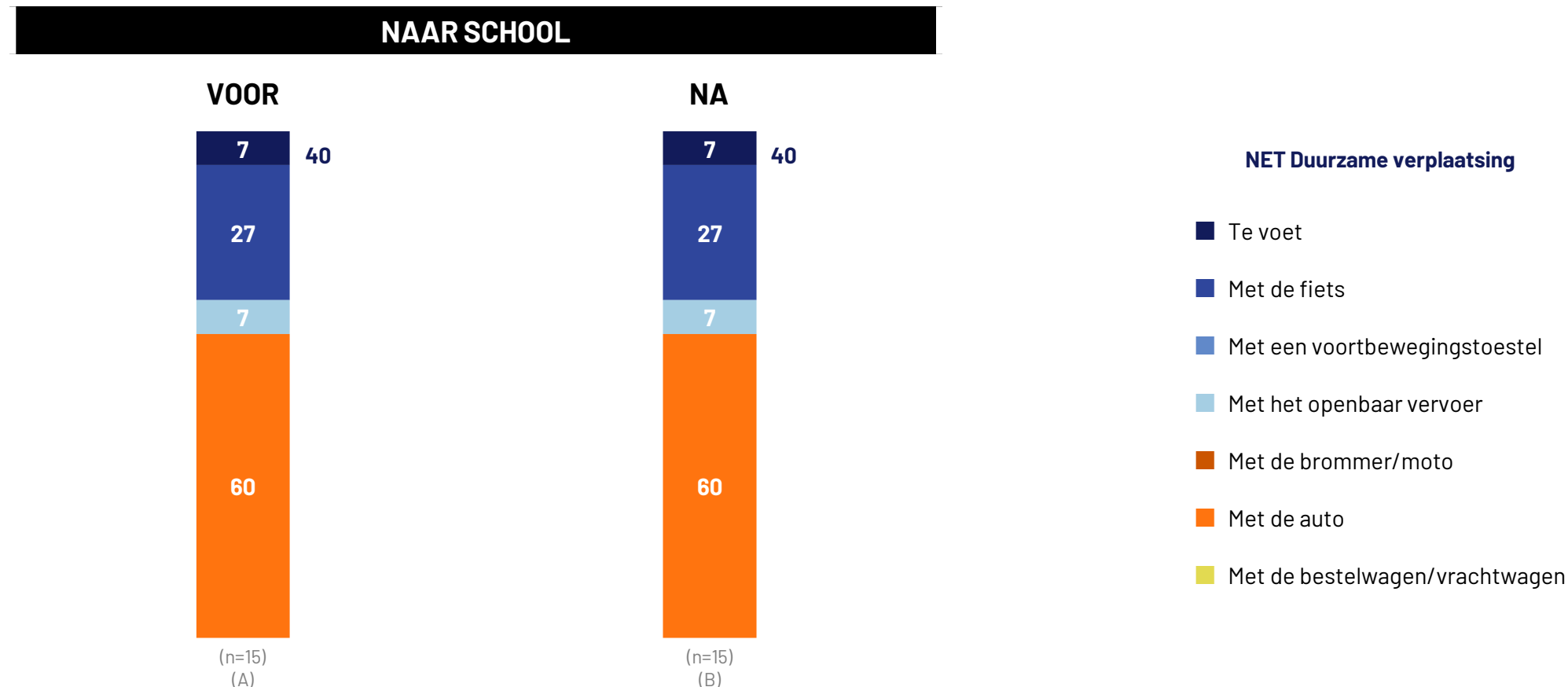
Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Schoolpersoneel en ander personeel (n=15)*
Vraag: K1. Ben je als leerkracht/schoolpersoneel geïnformeerd over de wijzigingen in de buurt van de school?

***Kleine steekproef!**

i Schoolpersoneel kan op verschillende manieren geïnformeerd zijn. Geïnformeerd is het % schoolpersoneel die op minstens 1 manier geïnformeerd zijn.

Een meerderheid van het schoolpersoneel gaat met de wagen en doet dit na de invoering van het wijkmobiliteitsplan nog steeds.

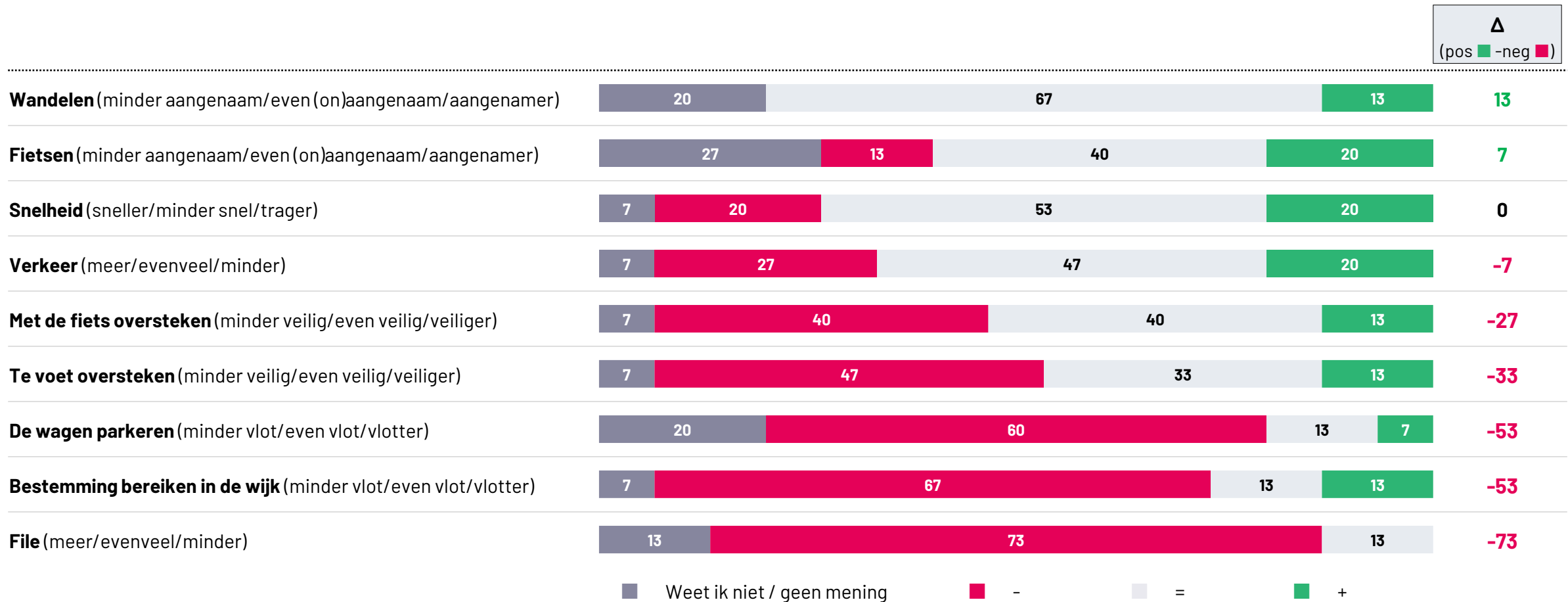
Verplaatsing schoolpersoneel naar school



Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Schoolpersoneel en ander personeel (n=15)*
Vraag: Q1 - Q2 Hoe verplaatste/verplaatst je je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan...?

Een meerderheid van het schoolpersoneel geeft aan dat er meer file is, dat het minder vlot lukt om de bestemming in de wijk te bereiken en dat de wagen parkeren minder vlot lukt.

Ervaringen in de wijk NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



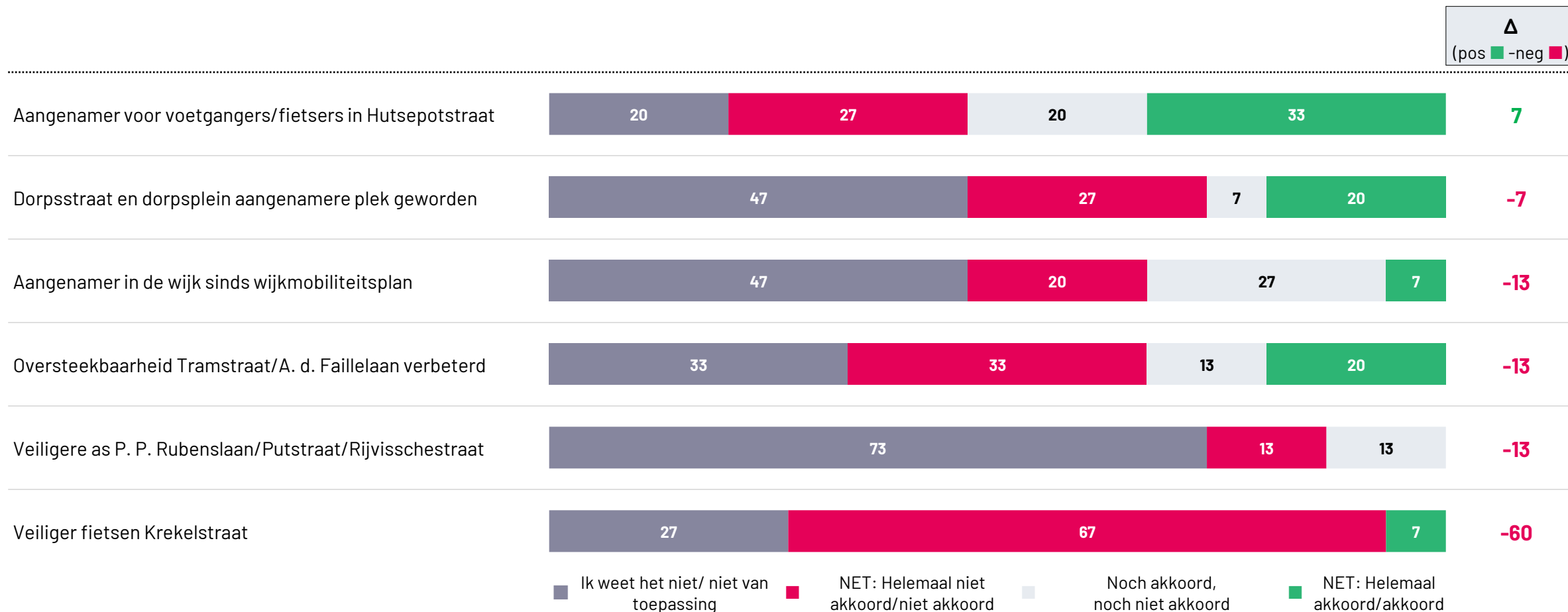
Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Schoolpersoneel en ander personeel (n=15)*
 Vraag: Q4. Hoe ervaar je de omgeving van je school, na de invoering van het wijkmobiliteitsplan?

*Kleine steekproef!



Meer dan de helft van het schoolpersoneel is negatief over de fietsveiligheid in de Krekelstraat.

Stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark



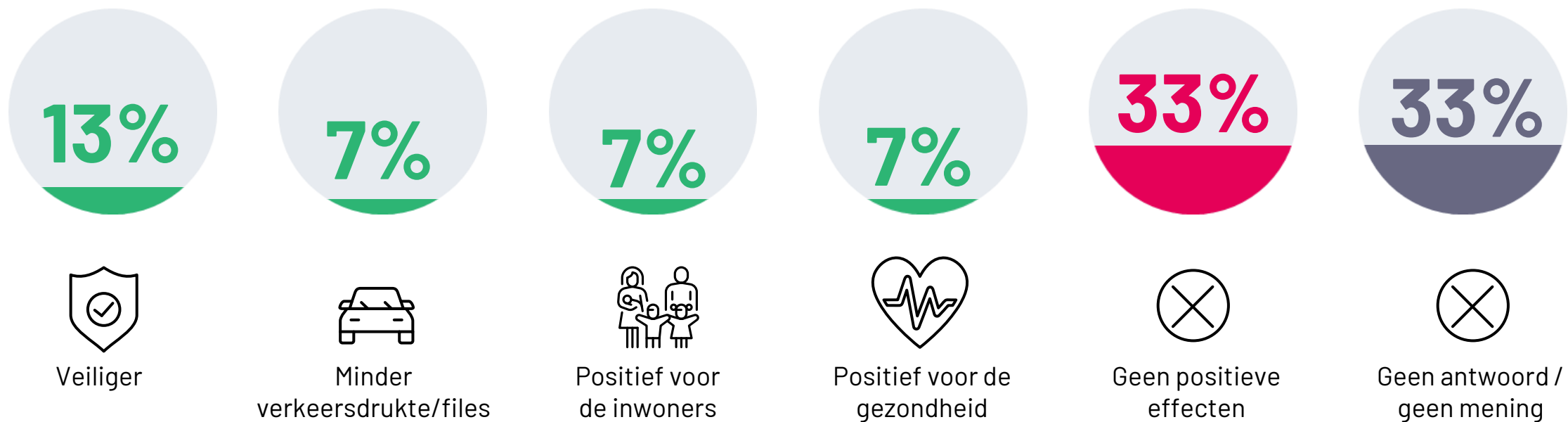
Basis: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Schoolpersoneel en ander personeel (n=15)*
 Vraag: Q6. In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark?

*Kleine steekproef!



Een minderheid van het schoolpersoneel geeft spontaan positieve effecten van het wijkmobiliteitsplan aan. Waar deze wel worden meegegeven gaat het vooral over veiligheid.

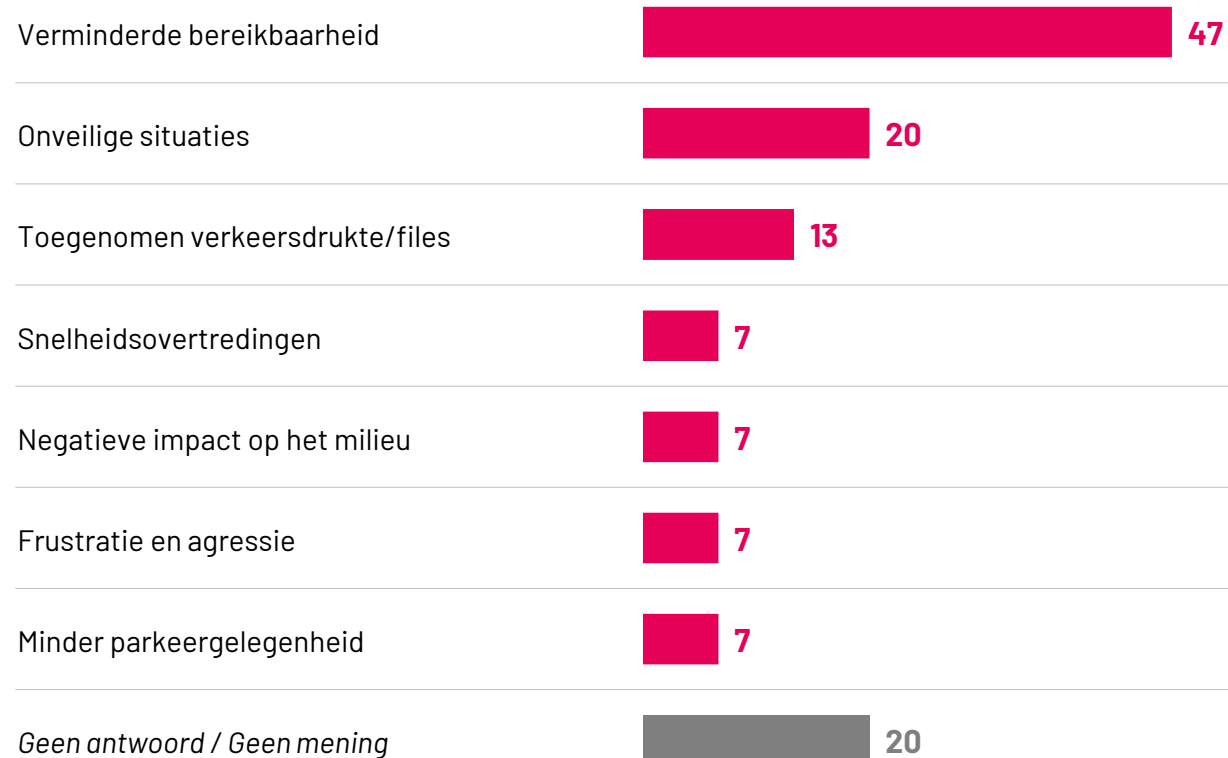
Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering



Basis:: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Schoolpersoneel en ander personeel (n=15)*
Vraag: Q8. Wat zijn volgens jou de belangrijkste positieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?


Schoolpersoneel geeft een verminderde bereikbaarheid van de school het vaakst aan als negatief effect van het wijkmobiliteitsplan.

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering



Basis:: Wijk - Doelgroep: Zwijnaarde - Schoolpersoneel en ander personeel (n=15)*
Vraag: Q9. Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

***Kleine steekproef!**

 De gegeven antwoorden kunnen over meerdere onderwerpen gaan, dus het totaal is >= 100%



BEDANKT!

 FOLLOW US ON LINKEDIN

© Ipsos | Evaluatie wijkmobiliteit | Maart 2025 | Version 2 | Client Use Only



e) Evaluatie WMP Zwijnaarde + aanpassingen. (met bijlagen voor de raadsleden)

Openbare bijlage(n)

- 20250611_DO_MASSE_WMP Zwijnaarde.pdf

Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde

Evaluatie



Colofon

Opdracht	Evaluatie Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde
Opdrachtgever	Stad Gent Botermarkt 1 9000 GENT
Opdrachtnemer	MINT Hendrik Consciencestraat 1B 2800 MECHELEN 015 56 04 20 mint@mintnv.be www.mintnv.be
Projectmedewerkers	Dimitri De Backer Ellen Malego
Versiebeheer	2025/05/27 – v3
Foto's	Christophe Vander Eecken (copyright Stad Gent)

INHOUDSOPGAVE

I) MANAGEMENTSAMENVATTING

II) INLEIDEND DEEL

1. Inleiding 9

2. Doelstellingen 9

2.1. Globale doelstellingen 9

2.2. Wijkspecifieke doelstellingen 10

3. Methodiek 12

3.1. Indicatoren 12

3.2. Bevraging 12

4. Maatregelen wijkmobiliteitsplan 14

4.1. Overzicht maatregelen 14

4.2. Uitgezonderd plaatselijk verkeer 15

4.3. Maatregelen samen met en na voltooiing ontsluitingsweg 15

5. Invoering en monitoring 15

III) ANALYTISCH DEEL

1. Selectieve bereikbaarheid – weren doorgaand verkeer 17

1.1. Verkeersintensiteiten 17

1.2. Verkeersstromen 29

1.3. Autoreistijden 39

1.4. Doorstroming openbaar vervoer 41

2. Verkeersveiligheid 42

2.1. Ongevallen 42

2.2. Gepercipieerde veiligheid 45

3. Belevingswaarde publieke ruimte 47

3.1. Luchtkwaliteit 47

3.2. Geluidskwaliteit 49

3.3. Verkeersdrukke en leefkwaliteit 49

3.4. Gereden snelheden 50

4. Economische leefkwaliteit 53

5. Wijziging verplaatsingsgedrag 55

5.1. Modale keuze 55

5.2. Routekeuze 57

IV) CONCLUDEREND DEEL

1. Evaluatie globale doelstellingen 60

1.1. Selectieve bereikbaarheid – weren doorgaand verkeer 60

1.2. Verkeersveiligheid 62

- 1.3. Belevingswaarde publieke ruimte..... 62
- 1.4. Economische leefkwaliteit..... 63
- 1.5. Wijziging verplaatsingsgedrag..... 64

- 2. Evaluatie wijkspecifieke doelstellingen 65**
- 2.1. Zwijnaarde Industrie 65
- 2.2. Zwijnaarde Dorp..... 67
- 2.3. Maaltemeers 72
- 2.4. Rijvissche 72

- 3. Algemene conclusie 74**

- V) BIJLAGEN**



I. MANAGEMENTSAMENVATTING

Op 25 maart 2024 trad het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde in werking. Dit wijkmobiliteitsplan is het resultaat van een lang proces waarbij op verschillende momenten ideeën uit de wijk zijn verzameld bij de bewoners, bezoekers en ondernemers uit de wijk. Het plan omvat verschillende **maatregelen**:

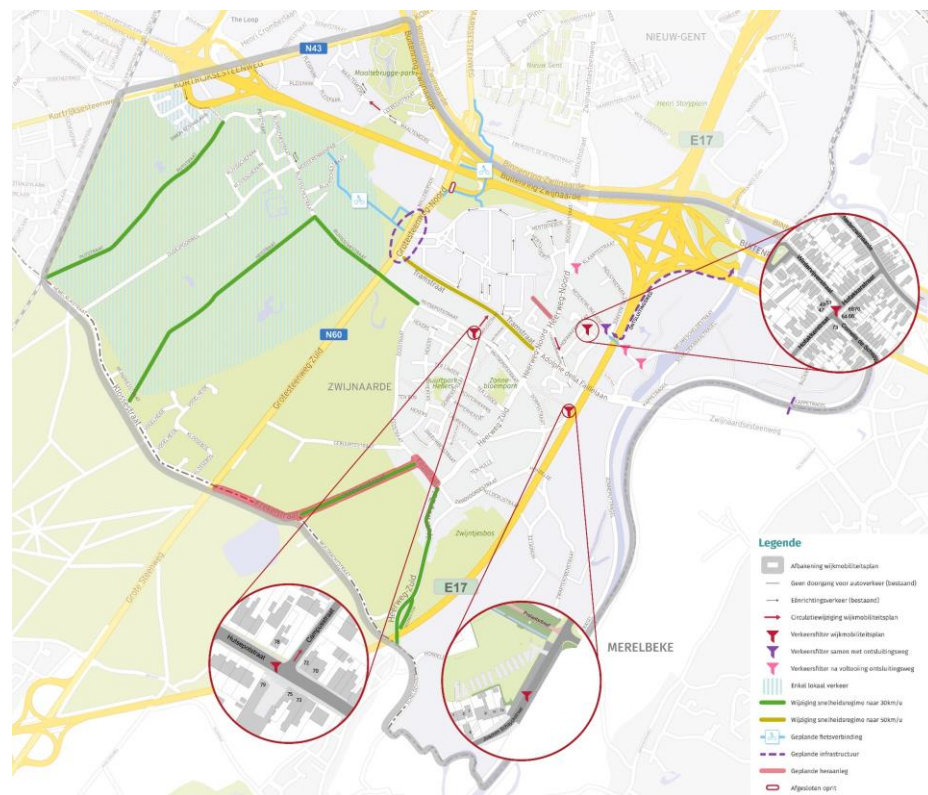
- **Verkeersfilters** voor gemotoriseerd verkeer in de Hutsepotstraat, de Hofakkerstraat en de J. Schayckstraat. De filter in de J. Schayckstraat werd in november 2024 weer verwijderd;
- Beperkt **eenrichtingsverkeer** in de Maaltemeers, Campusstraat en I. van Oostenrijkstraat;
- Een **zone uitgezonderd plaatselijk verkeer** in de Rijvisschestraat en de straten errond;
- Verlaging van de **maximumsnelheid** naar 50 km/u in de Tramstraat en naar 30 km/u in (delen van) de Heistraat, Putstraat, Rijvisschestraat, Hutsepotstraat, Kregelstraat en Heerweg-Zuid;
- Herschikking van **parkeerplaatsen** in de P. P. Rubenslaan, de Heerweg-Zuid, de J. Schayckstraat, de I. van Oostenrijkstraat en de Hutsepotstraat;
- Diverse herinrichtingen.

Deze maatregelen hebben samen de ambitie om in de wijken Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk:

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

Deze zijn verankerd in het Mobiliteitsplan van de stad en het bestuursakkoord 2019–2024, en worden herbevestigd in het bestuursakkoord 2025–2030. Aan deze ambities werden vijf **globale** en zestien **wijkspecifieke doelstellingen** geformuleerd op straat- en buurtniveau.

In deze studie werd geëvalueerd in welke mate de maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan bijdragen aan deze globale en wijkspecifieke doelstellingen. De evaluatie van het wijkmobiliteitsplan gebeurde op basis van verschillende **kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren**. **Verkeerstellingen** van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer vormen de belangrijkste kwantitatieve databronnen. De voornaamste kwalitatieve databron is een uitgebreide **bevraging** die Stad Gent uitvoerde bij bewoners, ondernemers, scholen en bezoekers van de wijk.



Op basis van de kwantitatieve data lijkt de globale doelstelling om **selectieve bereikbaarheid** te realiseren door doorgaand verkeer te weren grotendeels behaald:

de verkeersintensiteiten daalden merkbaar in veel woonstraten. Ook het aandeel doorgaand verkeer is in de verschillende buurten sterk afgenomen. Tegelijk heerst er de perceptie van toegenomen verkeersdruk op de belangrijke verkeersassen en het gevoel dat de autobereikbaarheid verminderd is, ondanks dat de reistijd op niet veel momenten en straten toegenomen is. In de resultaten van de bevestigingen zijn de meningen zeer verdeeld over de vraag of het wijkmobiliteitsplan de bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer positief, negatief of niet heeft beïnvloed.

Er is geen duidelijke verbetering of verslechtering van de objectieve **verkeersveiligheid** sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan, al is het nog **te vroeg voor sluitende conclusies**. De perceptie van verkeersveiligheid is verdeeld: in rustigere straten wordt vaker een verbetering gemeld, terwijl in drukker straten de situatie als onveiliger wordt ervaren, en veel respondenten ook aangeven geen verandering te hebben gemerkt.

De bevestiging toont dat bewoners de **belevingswaarde van de publieke ruimte** en de leefkwaliteit na invoering van het wijkmobiliteitsplan **overwegend negatief ervaren**, ondanks objectieve dalingen in verkeersintensiteiten. Deze negatieve perceptie lijkt sterk beïnvloed door lokale knelpunten zoals files, parkeerdruk en verminderde autobereikbaarheid, zelfs als die zich niet in de eigen straat voordoen.

Het wijkmobiliteitsplan heeft **gemengde effecten op de economische leefkwaliteit**: sommige ondernemers ervaren minder klantenpassage, moeilijkere bereikbaarheid, hogere parkeerdruk en omzetsdaling, terwijl anderen de rustigere omgeving als positief benoemen. Leveringen en verplaatsingsgedrag zijn grotendeels onveranderd gebleven.

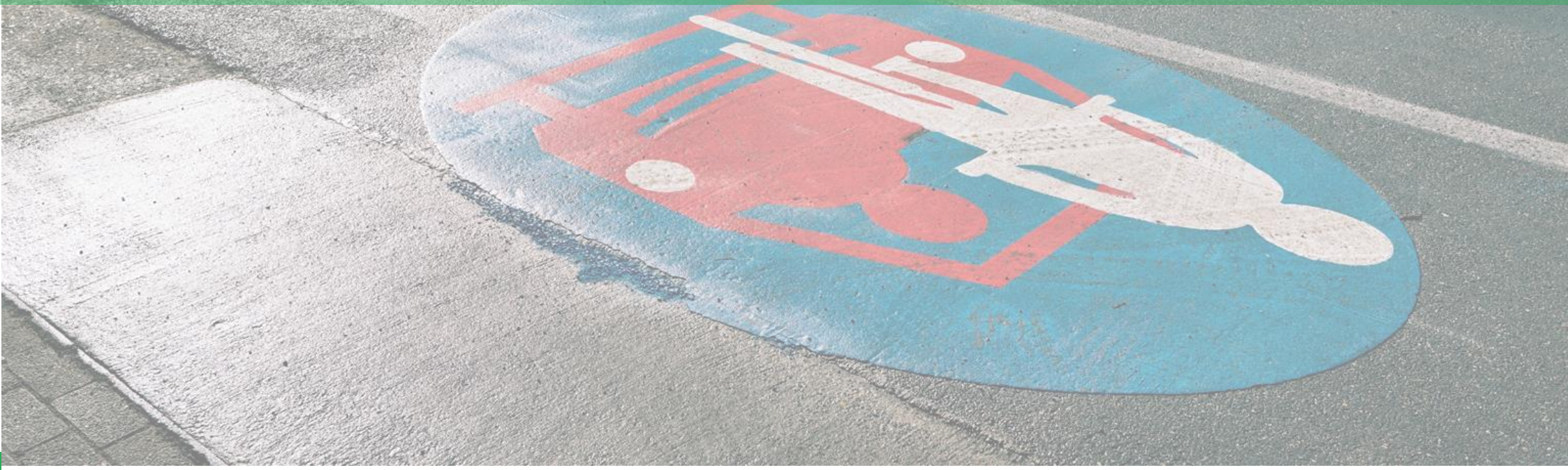
Het wijkmobiliteitsplan heeft **geen merkbare modal shift** teweeggebracht: bewoners en andere groepen kozen na de invoering niet significant vaker voor andere vervoerswijzen, mede doordat de modal split vooraf al relatief duurzaam was. Wel heeft het plan **duidelijk invloed gehad op de routekeuzes** van gemotoriseerd verkeer, met een afname van doorgaand verkeer en sluisverkeer in de meeste straten.

De evaluatie van de wijkspecifieke doelstellingen toont een gemengd beeld: in meerdere straten, zoals de Hutsepotstraat en delen van de Rijvisschestraat en Dorpsstraat, zijn het doorgaand verkeer en de verkeersintensiteiten effectief afgenomen, wat in sommige gevallen ook door de respondenten als positief werd ervaren. In andere zones, zoals de Tramstraat, Heerweg-Zuid en Kregelstraat, bleven de perceptie van verkeersdruk en onveiligheidsgevoelens bestaan of namen deze zelfs toe volgens bewoners, ondanks objectieve verbeteringen. De opgeheven filter in de J. Schayckstraat heeft er wel voor gezorgd dat de verkeersafnames in een aantal straten deels teniet werden gedaan. Verder bleven in enkele straten, zoals Klossestraat en Maaltemeers, de objectieve data stabiel, terwijl de perceptie van overlast of onveiligheid toenam. Samengevat werden sommige wijkspecifieke doelstellingen **gedeeltelijk bereikt**, maar botsen positieve verkeerscijfers vaak op een negatieve of verdeelde bewonersperceptie, mede door lokale knelpunten. De meeste lokale knelpunten maakten ook geen deel uit van het wijkmobiliteitsplan, zoals de files aan de ovonde N60, de fietsonveiligheid in de Kregelstraat, bewonersparkeerplaatsen in de omgeving Hutsepot en Heerweg. Het is dan ook aangewezen om de wijkspecifieke doelstellingen die geen onderdeel vormen van de evaluatie van het wijkmobiliteitsplan verder aan te pakken en op te volgen





II. INLEIDEND DEEL



1. INLEIDING

Op 25 maart 2024 trad het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde in werking. Dit wijkmobiliteitsplan is het resultaat van een lang proces waarbij op verschillende momenten ideeën uit de wijk zijn verzameld bij de bewoners, bezoekers en ondernemers uit de wijk. Het plan omvat verschillende maatregelen die samen tot doel hadden om de leefbaarheid te verbeteren en om het veiliger te maken in de wijken Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk. De maatregelen beoogden om straten autolower te maken, doorgaand verkeer te weren en toch alle bestemmingen bereikbaar te houden.

Aan de hand van een uitgebreide inventarisatie, gebaseerd op heel wat verschillende databronnen en een participatieproces werden belangrijke knelpunten in kaart gebracht, waarop het wijkmobiliteitsplan een oplossing zou moeten bieden.

2. DOELSTELLINGEN

De globale doelstellingen van de verschillende wijkmobiliteitsplannen zijn dezelfde. Daarnaast zijn er voor elk wijkmobiliteitsplan unieke wijkspecifieke doelstellingen opgesteld. Het doel van dit rapport is nagaan of het wijkmobiliteitsplan heeft bijgedragen aan het bereiken van deze algemene en wijkspecifieke doelstellingen.

2.1. GLOBALE DOELSTELLINGEN

De globale doelstellingen van de wijkmobiliteitsplannen komen voort uit ambities geformuleerd in verschillende documenten: het mobiliteitsplan van de Stad Gent en het bestuursakkoord.

MOBILITEITSPLAN 2015

Al in het Mobiliteitsplan van de Stad Gent¹ wordt de ambitie uitgesproken om gebiedsgebonden ‘verkeersstructuurschetsen’ op te maken om bij te dragen aan een duurzaam mobiliteitsbeleid. Zo kadert het wijkmobiliteitsplan in het Mobiliteitsplan dat mikt op blijvende effecten op en naast de weg. Objectieven zijn daarbij een:

- Evenwicht tussen leefbaarheid en bereikbaarheid
- Verkeersveilige en leefbare stad
- Klimaatneutrale stad in 2050
- Duurzame mobiliteit als troef voor economische ontwikkeling
- Kindvriendelijke stad en inclusieve stad (vervoersarmoede tegengaan)
- Gedragen mobiliteitsbeleid

BESTUURSAKKOORD 2019-2024

In het bestuursakkoord van 2019-2024 wordt de ambitie voor het realiseren van deze plannen op wijkniveau geconcretiseerd en gelinkt aan concretere doelstellingen:

“De Gentenaar wordt mobieler door een dalende autoafhankelijkheid. Het verbeteren van de duurzame mobiliteitsmogelijkheden in combinatie met het verbeteren van de leefkwaliteit maakt van Gent een levendige, aangename en bereikbare stad.

Ook in de deelgemeenten willen we de leefkwaliteit fors verhogen. Het weren van doorgaand verkeer en het verhogen van de leefkwaliteit vormen de leidraad bij de opmaak van verkeersplannen voor de woonkernen in de deelgemeenten. We hanteren hierbij het STOP-principe. We werken de verkeersplannen uit in samenspraak met de bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden om zo te komen tot een gedragen plan. Uitgebreide communicatie begeleidt het traject van opmaak tot uitvoering. [...]”

¹ [Mobiliteitsplan Gent, Strategische Mobiliteitsvisie \(2015\).](#)

MOTIVATIENOTA WIJKMOBILITEITSPLAN 2022²

Globaal beoogde het wijkmobiliteitsplan bij opmaak drie hoofddoelstellingen te realiseren, namelijk:

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

BESTUURSAKKOORD 2025-2030

In het bestuursakkoord 2025-2030³ tenslotte worden ambities over duurzame mobiliteit, leefbaarheid en verkeersveiligheid (opnieuw) bevestigd en worden er ook ambities uitgeschreven over de evaluatie van het wijkmobiliteitsplan en bijstellingen:

“We laten de ambities voor meer duurzame verplaatsingen, meer leefbaarheid in de wijken en deelgemeenten en meer verkeersveiligheid niet los, maar kiezen voor een duidelijke trendbreuk in de aanpak om die ambitieuze doelstellingen waar te maken. [...]”

De ingevoerde wijkmobiliteitsplannen worden grondig geëvalueerd en waar nodig taboeloos bijgestuurd. De evaluatie zal gebeuren in het eerste kwartaal van 2025. We gaan onmiddellijk over tot de definitieve verwijdering van de knip in de J. Schayckstraat in Zwijnaarde.”

2.2. WIJKSPECIFIEKE DOELSTELLINGEN

Uit een inventarisatie werden 20 knelpunten gedestilleerd die een belangrijke impact hebben op de wijk. Uit deze knelpunten werden vervolgens 16 wijkspecifieke

doelstellingen bepaald. Dit zijn de doelstellingen waar in deze wijk aan gewerkt moet worden.

Nr.	Locatie	Doelstelling
1	Dorpscentrum Zwijnaarde	Doorgaand verkeer door het dorpscentrum van Zwijnaarde (ten zuiden van de as Tramstraat – A. della Faillelaan) weren om leefkwaliteit en veiligheid te verbeteren
2	Hutsepotstraat	Verblijfsfunctie verhogen met extra aandacht voor de actieve weggebruiker
3	Heerweg-Noord	Leefkwaliteit in evenwicht brengen met de verkeersfunctie met extra aandacht voor veiligheid van de actieve weggebruiker
4	Krekelstraat	Veiligheid voor de fietsers verbeteren
5	Zandvoordestraat	Fietskwaliteit verbeteren
6	Pieter Pauwel Rubenslaan - Rijvisschestraat	Leefkwaliteit en veiligheid verbeteren op de as Pieter Pauwel Rubenslaan - Rijvisschestraat en fietssnelweg beter integreren.
7	N60/Ovonde	Barrière-effecten van de N60/ovonde verminderen en extra aandacht geven aan actieve weggebruikers en openbaar vervoer
8	N469	Leefkwaliteit en veiligheid op de Tramstraat/A. della Faillelaan verhogen met extra aandacht voor de oversteekbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer
9	Woonstraten omgeving bedrijvzone Zwijnaarde II & III	Vrachtverkeer en bestemmingsverkeer sturen voor de bedrijvzone Zwijnaarde II & III om de leefbaarheid van de woonstraten in deze omgeving te verbeteren
10	Heerweg-Zuid	Veiligheid voor actieve weggebruikers en de doorstroming van de bus verbeteren

²Motivatienota ontwerpfase Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk (2022)

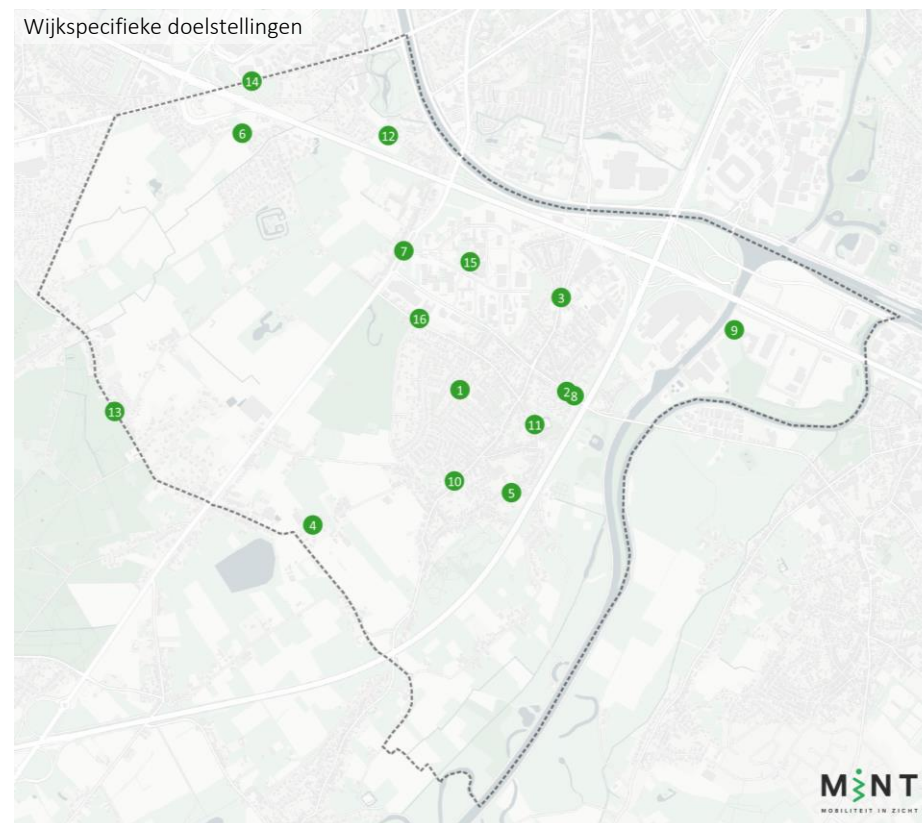
³Bestuursakkoord 2025-2030 Voor Gent – Groen (2024)



11	Dorpsstraat	Verblijfskwaliteit verhogen
12	Maaltemeers	Doorgaand gemotoriseerd verkeer beperken om de leefkwaliteit en veiligheid te verbeteren
13	Klossestraat	Leefkwaliteit en veiligheid verhogen
14	Kortrijksesteenweg en omgeving ten zuiden	Veiligheid van de fietsers verhogen op de Kortrijksesteenweg en sturend parkeerbeleid ten zuiden van de Kortrijksesteenweg om de leefkwaliteit te verhogen
15	Omgeving Technologiepark	Sturend parkeerbeleid uitwerken voor de omgeving van het Technologiepark
16	Alle bedrijven en kenniszones	Verkeersveilige en vlotte selectieve bereikbaarheid realiseren voor de bedrijven en kenniszones

Aan de hand van de voorliggende doelstellingen werden oplossingen voor de mobiliteit in Zwijnaarde, het Pleispark en de Schilderswijk uitgewerkt, die opnieuw werden voorgelegd aan de bewoners van de wijk. Vanuit deze feedback én verder onderzoek werd een finaal plan voor de wijk opgemaakt.

Dit plan werd nadien nog licht gewijzigd. Het grootste verschil met het oorspronkelijke plan was dat bij de invoering van het plan, de rijrichtingswijzigingen in de Rijvisschestraat en omgeving, na overleg met de buurtbewoners, werden vervangen door een proefopstelling met een zone die voor gemotoriseerd verkeer niet toegankelijk is, tenzij voor plaatselijk verkeer. De bedoeling was om dit verbod te handhaven met camera's en zo deze nieuwe technologie te testen.



3. METHODIEK

3.1. INDICATOREN

Om te evalueren in hoeverre de invoering van het wijkmobiliteitsplan heeft bijgedragen aan het bereiken van de globale en wijkspecifieke doelstellingen heeft Stad Gent verschillende onderzoeken uitgevoerd of bij externe partners onderzoeksresultaten en data opgevraagd.

Er zijn zowel kwantitatieve als kwalitatieve databronnen beschikbaar. Verkeerstellingen van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer vormen de belangrijkste kwantitatieve databronnen. De voornaamste kwalitatieve databron is een uitgebreide bevraging die Stad Gent uitvoerde bij bewoners, ondernemers, scholen en bezoekers van de wijk.

De matrix hieronder toont hoe we aan de vijf globale doelstellingen van het wijkmobiliteitsplan telkens concrete, meetbare indicatoren hebben gekoppeld. Die indicatoren worden telkens geëvalueerd aan de hand van één of meerdere databronnen. Leefkwaliteit werd hiervoor verder onderverdeeld in drie facetten, namelijk verkeersveiligheid, belevingswaarde publieke ruimte en economische leefkwaliteit.

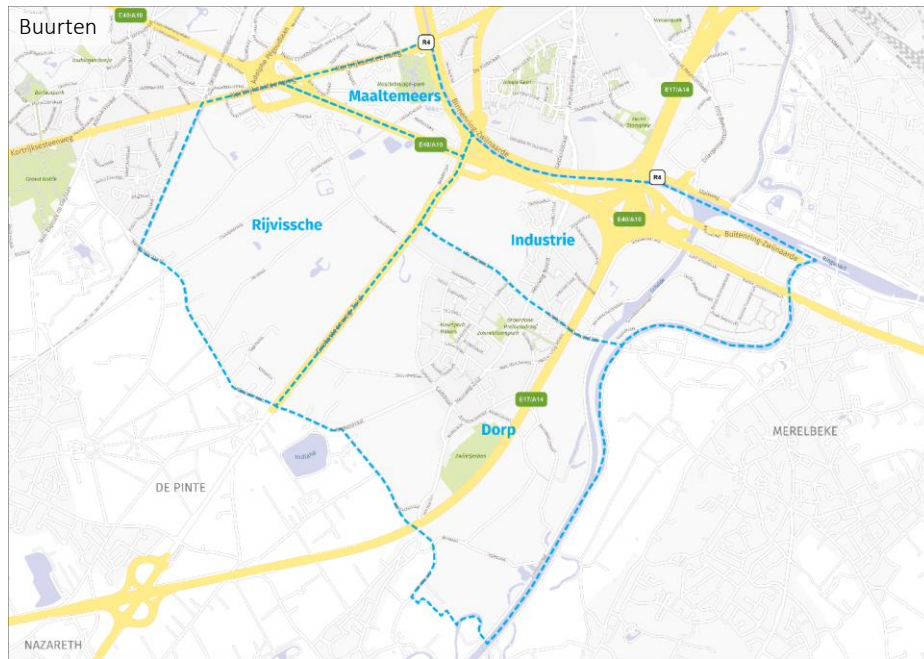
In het analytisch deel van dit rapport evalueren we eerst indicator per indicator. Hier lichten we ook de specifieke methoden toe die we hanteerden om de verschillende databronnen te analyseren.

In het concluderend deel van het rapport leggen we de evaluaties van alle indicatoren vervolgens naast elkaar en besluiten we in welke mate de maatregelen van het wijkmobiliteitsplan hebben bijgedragen tot het bereiken van de globale en de wijkspecifieke doelstellingen.

Doelstelling	Indicator	Databronnen								
		Kruispunt- en doorsnedetellingen	Fietstellingen	Kentekenonderzoek	Autoreistijden Waze	Commerciële snelheden De Lijn	Ongevallencijfers	Luchtkwaliteitsmetingen	Gereden snelheden Here	Resultaten bevraging
Selectieve bereikbaarheid - werven van doorgaand verkeer	Verkeersintensiteiten	x	x	x						
	Verkeersstromen			x						
	Autoreistijden				x					
	Doorstroming openbaar vervoer					x				
Verkeersveiligheid	Ongevallen						x			
	Gepercipieerde veiligheid									x
Belevingswaarde publieke ruimte	Verkeersdrukke en leefkwaliteit	x								x
	Luchtkwaliteit						x			
	Gereden snelheden	x							x	
Economische leefkwaliteit										x
Wijziging verplaatsingsgedrag	Modale keuze									x
	Routekeuze	x		x						

3.2. BEVRAGING

De bevraging werd uitgevoerd in het gebied waar het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde werd ingevoerd. Dat gebied werd daarna opgedeeld in 4 buurten, namelijk Maaltemeers, Rijvissche, Dorp en Industrie zodat ook voor deze vier buurten aparte analyses opgemaakt konden worden. In de buurt Industrie werden bedrijven op Eiland Zwijnaarde niet bevragd, omdat ze ontsluiten via de R4 en niet via het centrum van Zwijnaarde.



Voor het onderzoek werden verschillende doelgroepen geïdentificeerd om te bevragen binnen elke wijk:

- De inwoners van de wijk, vanaf 10 jaar (612 respondenten)
- De bezoekers van de inwoners van de wijk (via de bewoners, 91 respondenten)
- De ondernemers en bedrijven in de wijk (56 respondenten)
- De werknemers van de ondernemingen in de wijk (via de ondernemers, 80 respondenten)
- De werknemers van de scholen in de wijk (via de directie, 17 respondenten)

Bij de bewoners was de responsgraad hoog. Bij de andere doelgroepen ging het om veel kleinere aantallen, zeker in vergelijking met de bewoners. We focussen bij de evaluatie van de bevraging dan ook op de resultaten van de bewoners.

De cijfers voor de bewoners in het wijkmobiliteitsonderzoek zijn gewogen op geslacht, leeftijd en de effectieve verdeling van de bevraagde wijken uit het wijkmobiliteitsplan om een representatieve verdeling van de steekproef te waarborgen.

Het is gebleken dat het aandeel respondenten in sommige buurten binnen het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde hoger was dan in andere buurten, wat kan leiden tot een scheve verdeling van de antwoorden. Om betrouwbare uitspraken over de buurten binnen het wijkmobiliteitsplan te kunnen doen, zijn de resultaten dus gewogen op basis van geslacht, leeftijd en de verdeling van de wijken binnen het wijkmobiliteitsplan zelf. Dit proces van wegen zorgt ervoor dat de resultaten een nauwkeurige afspiegeling vormen van de totale populatie binnen Zwijnaarde.

Door deze accurate afspiegeling kunnen de resultaten en inzichten die uit het onderzoek voortkomen met meer vertrouwen worden toegepast op de gehele doelgroep. Dit helpt bij het minimaliseren van eventuele vertekeningen die zouden kunnen ontstaan als gevolg van een ongelijke verdeling van demografische factoren in de steekproef. Voor de andere doelgroepen is er geen weging toegepast. Alle gerapporteerde resultaten zijn percentages (%), tenzij anders aangeduid.

Bij het onderzoek naar het wijkmobiliteitsplan zijn open vragen gebruikt om zowel positieve als negatieve aspecten te identificeren. Deze open vragen zijn manueel gecodeerd.

Het volledige (uitgebreide) rapport van de bevragingen werd apart gepubliceerd. In deze evaluatie leggen we de nadruk op de resultaten die een antwoord bieden op de doelstellingen en indicatoren uit de vorige paragraaf.

Verder werden ook de directie en leerlingen van enkele scholen bevraagd over hun verplaatsingsgedrag in het kader van het project 'De Grote Trek'. Een beknopte samenvatting is opgenomen in bijlage.

4. MAATREGELEN WIJKMOBILITEITSPLAN

4.1. OVERZICHT MAATREGELEN

In de Hutsepotstraat, de Hofakkerstraat en de J. Schayckstraat kwam er een verkeersfilter voor gemotoriseerd verkeer. In de Hutsepotstraat en de Hofakkerstraat werd de filter uitgevoerd met paaltjes (overrijdbaar door hulpdiensten), in de Schayckstraat was dit alleen met verkeersborden, omdat tractors er wel nog door mochten rijden (tractorsluis). Voetgangers en fietsers konden wel steeds de filters passeren.

In de Maaltemeers, Campusstraat en Isabella van Oostenrijkstraat werd beperkt eenrichtingsverkeer ingevoerd.

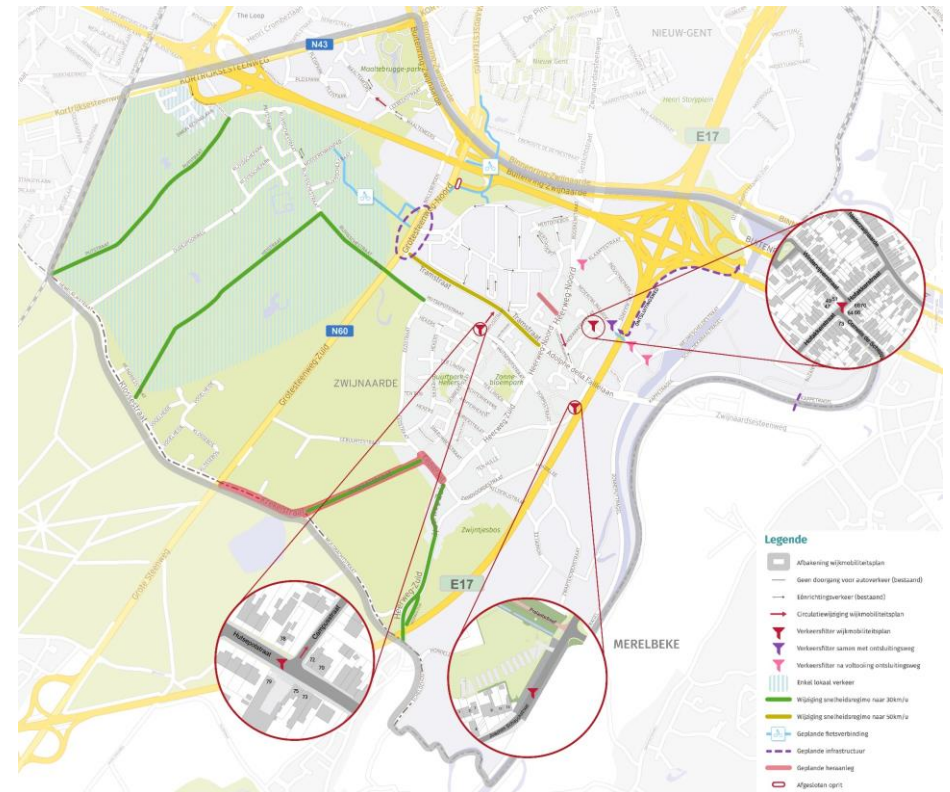
In de Rijvisschestraat en de straten errond werd een zone uitgezonderd plaatselijk verkeer ingevoerd als alternatief voor circulatiemaatregelen (zie verder). Naast de signalisatie die uitgezonderd plaatselijk verkeer aantoont, wordt onderzocht of er camera's kunnen komen die controleren of de wagens die de straten inrijden effectief plaatselijk verkeer zijn.

De maximumsnelheid werd verlaagd naar 30km/u in (delen van) de Heistraat, Putstraat, Rijvisschestraat, Hutsepotstraat, Krekelstraat en Heerweg-Zuid. De snelheid in de Tramstraat werd verlaagd naar 50km/u.

In de Heistraat werd een wandelstrook ingevoerd en in de Putstraat werden rijbaankussens voorzien. In de Krekelstraat werd in afwachting van de geplande heraanleg zone 30 ingevoerd en wordt de snelheid geremd met wegversmallingen met beurtelingse doorgang.

De Hutsepotstraat werd ingericht als fietsstraat tussen de Eedstraat en de Heerweg-Noord, en voorzien van fietspaden tussen de N60 en de Eedstraat.

Om de zichtbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren, werden in een aantal straten de parkeerplaatsen herschikt. Dat is zo in de Pieter Pauwel Rubenslaan, de Heerweg-Zuid, de J. Schayckstraat, de Isabella van Oostenrijkstraat en de Hutsepotstraat.



4.2. UITGEZONDERD PLAATSELIJK VERKEER

In een zone met uitgezonderd plaatselijk verkeer wordt enkel gemotoriseerd verkeer toegelaten met een bestemming. Dit betekent bijvoorbeeld: wie in het gebied woont, werkt, of op bezoek gaat bij iemand die in deze zone woont. Fietsers en voetgangers hebben steeds doorgang.

De straten die binnen de zone uitgezonderd plaatselijk verkeer vallen, zijn de volgende: Rijvisschestraat, Pieter Pauwel Rubenslaan, Putstraat, Heistraat 2-28, Pieter van Reysschootlaan, Rogier van der Weydenlaan, Simon Beninglaan, Pieter Breughellaan, Frans Halslaan, David Tenierslaan, Surkelbulk, Victor Loreinstraat en Rijvisschepark. De zone wordt aangeduid door verkeersborden en na invoering werd gesensibiliseerd door stewards en de Gentse politie.

Er wordt onderzocht hoe dit uitgezonderd plaatselijk verkeer gehandhaafd kan worden met camera's. Deze camera's zullen de nummerplaat registreren wanneer een auto de zone binnenrijdt. Ook wanneer die de zone uitrijdt, wordt de nummerplaat geregistreerd. Wanneer de doorrijtijd tussen beide registraties aantoont dat het voertuig geen bestemming heeft gehad binnen het gebied, zal de bestuurder beboet worden.

4.3. MAATREGELEN SAMEN MET EN NA VOLTOOIING ONTSLUITINGSWEG

Binnen enkele jaren wordt de Scheldelindeweg gerealiseerd, een ontsluitingsweg die een rechtstreekse verbinding zal vormen tussen de R4 en de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en III. De werken zijn reeds gestart en momenteel wordt de oplevering begin 2026 verwacht. Samen met de voltooiing van deze weg zal er een verkeersfilter worden voorzien in Nederzwijnaarde. Na de voltooiing van de weg komen er nog drie bijkomende verkeersfilters: in de Klaartestraat, in de Nieuwescheldestraat en in Nederzwijnaarde. Zo zal het (zwaar) verkeer van en naar de bedrijventerreinen volledig

worden afgeschermd van de A. della Faillelaan, de Heerweg-Noord en andere straten in Zwijnaarde dorp.

5. INVOERING EN MONITORING

Op de dag van de invoering van het wijkmobiliteitsplan en de eerste dagen nadien werden er observaties uitgevoerd door medewerkers van het Mobiliteitsbedrijf en werden er stewards ingezet om bestuurders/passanten informatie te verstrekken over de gewijzigde verkeerssituatie.

De invoering van het plan verliep redelijk vlot, ondanks hinder en/of onduidelijkheid op een aantal locaties de eerste dagen. De eerste maanden na de invoering van het plan was er ook sprake van wachtrijen (en dus langere reistijden) op de N60, A. della Faillelaan, Heerweg-Zuid en Klossestraat/Hemelrijkstraat. Daarnaast werd er een (beperkte) verkeerstoename gemeten op de Klossestraat. Zowel deze initiële verkeerstoename als de initieel toegenomen reistijden konden minstens deels verklaard worden door de wegenwerken aan het knooppunt E40/E17 dat voor extra verkeer op de N60 richting Zwijnaarde zorgde. Deze werken werden in de loop van de zomervakantie afgerond.

De metingen die als input voor dit rapport werden gebruikt, werden daarom uitgevoerd na afloop van de werken aan het complex Zwijnaarde. Op die manier hadden bewoners, bezoekers en passanten van Zwijnaarde ook een gewenningsperiode van enkele maanden na de invoering van het plan.

Het stadsbestuur besliste enkele maanden na invoering van het wijkmobiliteitsplan bovendien om de verkeersfilter in de J. Schayckstraat vanaf november tot eind januari op te heffen, zodat alle gemotoriseerd verkeer er weer kon doorrijden. In januari 2025 besliste het stadsbestuur om de verkeersfilter definitief op te heffen.

III. ANALYTISCH DEEL



1. SELECTIEVE BEREIKBAARHEID – WEREN DOORGAAND VERKEER

Selectieve bereikbaarheid houdt in dat een leefbare stad bereikbaar moet zijn, maar niet altijd, overal of op gelijk welke manier. Sommige verkeersassen zijn bedoeld en ingericht voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, maar in de meeste straten van het wijkmobiliteitsplan is doorgaand verkeer ongewenst. In welke mate de maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan geslaagd zijn om het doorgaand verkeer te weren op de assen waar het ongewenst is, meten we aan de hand van vijf indicatoren:

- Verkeersintensiteiten op basis van verkeerstellingen;
- Verkeersstromen op basis van kentekenonderzoek;
- Autoreistijden op basis van reistijdmetingen;
- Doorstroming van het openbaar vervoer op basis van metingen van de commerciële snelheden van De Lijn;
- Perceptie rond bereikbaarheid op basis van de resultaten van de bevraging.

1.1. VERKEERSINTENSITEITEN

1.1.1. METHODIEK

VERKEERSTELLINGEN

De verkeersintensiteiten in het wijkmobiliteitsplan worden in beeld gebracht met behulp van kruispunt- en doorsnedetellingen. Dat zijn verkeerstellingen aan de hand van videobeelden, manuele tellingen of telsingen. De manuele tellingen zijn onder andere ook door burgers gebeurd. Zo werd bijvoorbeeld de data verzameld door bewoners van Zwijnaarde in de burgertelcampagne 'Tel je mee', gebruikt bij de evaluatie van de verkeersintensiteiten in het wijkmobiliteitsplan.

De gekozen tellocaties bevinden zich in de straten waar gewijzigde verkeersstromen verwacht werden. Daarnaast zijn de meetlocaties voor het kentekenonderzoek (herkomst-bestemmingsonderzoek) hier nog aan toegevoegd.

Op de tellocaties werden de verkeersdeelnemers geteld die hier passeren, uitgesplitst per rijrichting. Op de meeste tellocaties werd een ochtendspitstelling (7.30 u tot 8.30 u) en een avondspitstelling (16.30 u tot 17.30 u) op een dinsdag of donderdag buiten schoolvakanties uitgevoerd, en werden meestal zowel motorvoertuigen als fietsers geteld. In de analyse werd ook data gebruikt die verzameld werd in opdracht van AWV. AWV organiseert regelmatig een kordontelling rond Gent om de evolutie van de verkeersintensiteiten op te volgen.

Voor de voormeting werd een grote meetcampagne georganiseerd in 2021. Voor een aantal (ontbrekende) locaties werden ook iets oudere of meer recente teldata gebruikt. Na de invoering van het wijkmobiliteitsplan werd een vergelijkbare telcampagne uitgevoerd in oktober/november 2024.

Voor de evaluatie van het wijkmobiliteitsplan gebruiken we de kruispunt- en doorsnedetellingen voor het vergelijken van enerzijds de verkeersintensiteiten op buurtniveau en anderzijds op het niveau van de gemeten wegsegmenten. De vergelijking op buurtniveau laat ons toe om in te schatten hoe het totale verkeersvolume gewijzigd is na invoering van het wijkmobiliteitsplan, terwijl de vergelijking op wegsegmentniveau een gedetailleerder inzicht geeft in de effecten van de maatregelen van het wijkmobiliteitsplan op de gemeten straten.

Een vergelijking tussen voormeting en nameting is enkel mogelijk op plaatsen waar er zowel een voormeting als een nameting gebeurde. In het midden van de Zandvoordestraat is er bijvoorbeeld wel een nameting maar geen voormeting gebeurd. Dit meetpunt is daarom niet zichtbaar in de verschilplots, maar komt wel aan bod in de detailanalyse van de nameting.

Ten slotte vond er na het opheffen van de verkeersfilter in de J. Schayckstraat een extra meetperiode plaats om de effecten van het opheffen van deze filter te onderzoeken,



zowel ten opzichte van de voormeting als ten opzichte van de eerste nameting mét verkeersfilter.

FIETSTELLINGEN

Naast fietstellingen bij kruispunttellingen en bij kentekenonderzoeken, werden ook fietstelgegevens verzameld aan de hand van fietstelpalen en fietstelslangen. Deze meettoestellen geven de mogelijkheid om fietsteldata voor een langere periode te verzamelen:

- Fietstelpalen meten continu het aantal fietsers dat over de lussen rijdt, die aan deze telpalen verbonden zijn;
- Fietstelslangen worden op afgescheiden fietspaden geplaatst. De fietstelslangen meten gedurende een periode van ongeveer twee weken het aantal fietsers (en bij straten met gemengd verkeer ook gemotoriseerd verkeer);

WEGINGSCOËFFICIËNTEN

De tellingen tijdens de voormeting vonden voornamelijk plaats in oktober 2021. In dat jaar waren er op bepaalde momenten nog steeds coronamaatregelen van kracht, die een impact hadden op de verkeersvolumes in en rond Gent. Er werden daarnaast als voormeting ook enkele tellingen uit september 2019 en november 2021 gebruikt, waardoor er op een groot tijdsinterval werd gemeten.

Om de data van verschillende periodes beter met elkaar te kunnen vergelijken, werden alle voormetingen van het gemotoriseerd verkeer geactualiseerd, rekening houdend met de waargenomen trends van de afgelopen jaren en rekening houdend met eventuele coronamaatregelen die van kracht waren.

Om te corrigeren voor eventueel geldende coronamaatregelen hebben we gebruik gemaakt van de correctiefactoren, afgeleid van data van AWV. Deze factoren zijn per week bepaald, gebaseerd op autosnelwegverkeer.

Daarnaast hebben we de verkeerstellingen gecorrigeerd naar ijkingsmaand oktober 2023. Op die manier trachten we eventuele fluctuaties in de verschillende maanden doorheen het jaar en de fluctuaties doorheen de verschillende getelde jaren te minimaliseren. Hiervoor hebben we gebruik gemaakt van de verkeersevoluties op de op- en afritten in het invloedsgebied Gent, zoals dat afgebakend wordt door het Vlaams Verkeerscentrum. Er werd daarvoor enkel gekeken naar de verkeersvolumes op schooldagen-werkdagen, naar de reguliere spitsmomenten.

De gehanteerde correctiefactoren bedragen 1,09 en 1,10.

Een belangrijke nuance bij de correctiefactoren is dat deze zijn toegepast voor alle tellingen op die overeenkomstige datum. Voor woonstraten kan dat eventueel een overschatting zijn, zeker als het over hogere correctiefactoren voor corona gaat.

Voor de fietsintensiteiten is geen betrouwbare weging mogelijk omdat er te weinig continue data werd verzameld die bruikbaar was tijdens de voormeting. De analyse van de fietsintensiteiten beperkt zich daarom tot de nameting.

VERKEERSINTENSITEITEN

De multimodale verkeerstellingen uit kentekenonderzoeken, doorsnede- en kruispunttellingen en de fietstellingen werden verwerkt tot verkeersintensiteiten op wegsegmentenniveau en buurniveau en dat zowel voor de ochtend- als de avondspits. In de regel gelden hierbij volgende zaken:

- De ochtendspits loopt van 7.30 u tot 8.30 u; de avondspits van 16.30 u tot 17.30 u;
- Er wordt een onderscheid gemaakt tussen fietsen en motorvoertuigen (afgekort mvt: de som van alle types personenwagens, vrachtoertuigen, bussen, tractoren...);
- Meetdagen zijn louter dinsdagen en donderdagen buiten de schoolvakanties.

Hierop werden wel enkele uitzonderingen gemaakt, omdat verschillende meetsystemen niet op precies dezelfde manier meten en/of andere data genereren.



Het gaat met name om de telsingmetingen, waarbij:

- De uren van ochtend- (8.00-9.00) en avondspits (17.00-18.00) afwijken
- De meetdagen afwijken: verkeersintensiteiten tonen de gemiddelde waarde van alle gemeten werkdagen/schooldagen.

Er werd wel maximaal geprobeerd om de methode van voor- en nameting constant te houden, om de vergelijkbaarheid van de meetresultaten zo groot mogelijk te maken.

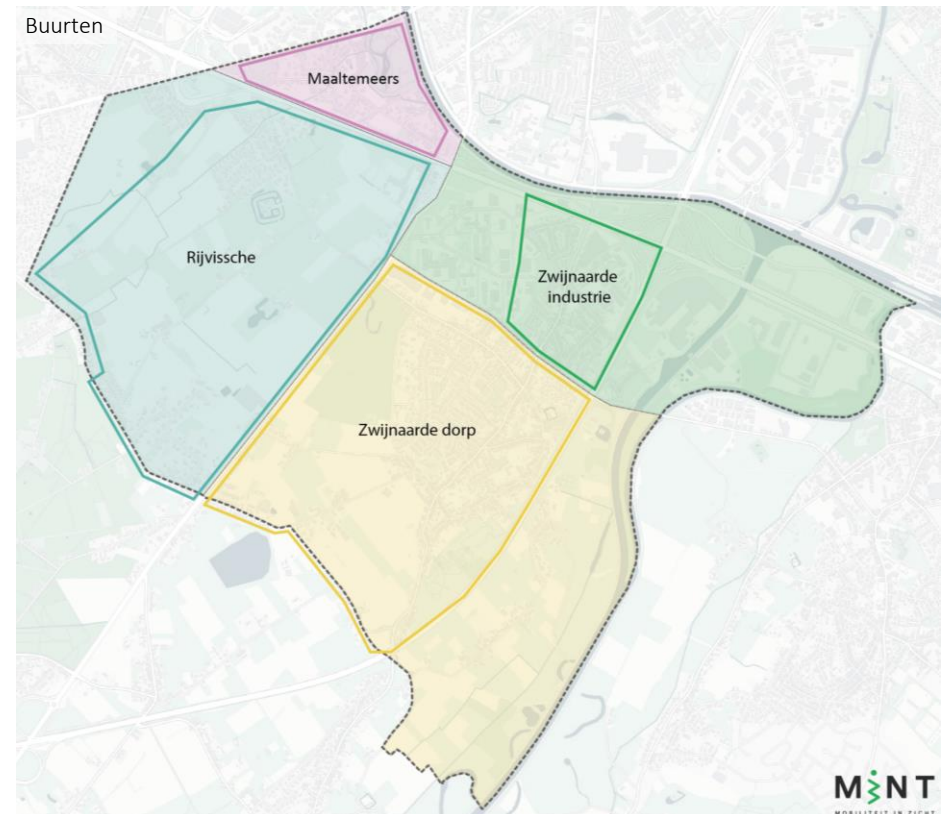
1.1.2. GEMOTORISEERD VERKEER

Om een algemeen beeld te krijgen, bestuderen we de verkeersintensiteiten eerst op buurtniveau. In Zwijnaarde definiëren we 4 buurten:

- Zwijnaarde industrie
- Zwijnaarde dorp
- Maaltemeers
- Rijvissche

Op de figuur hiernaast geven de ingekleurde gebieden de buurten weer zoals afgebakend in functie van de bevraging. De contouren in dezelfde kleur geven de zone binnen deze buurten weer waarbinnen de verkeersintensiteiten werden gemeten, rekening houdend met de genomen maatregelen.

De resultaten tonen de verkeersintensiteiten in de situatie mét filter in de J. Schayckstraat. De effecten van het opheffen van deze filter op de verkeersintensiteiten worden op het einde van deze paragraaf apart besproken.



1.1.2.1. ALGEMENE ANALYSE OP BUURTNIIVEAU

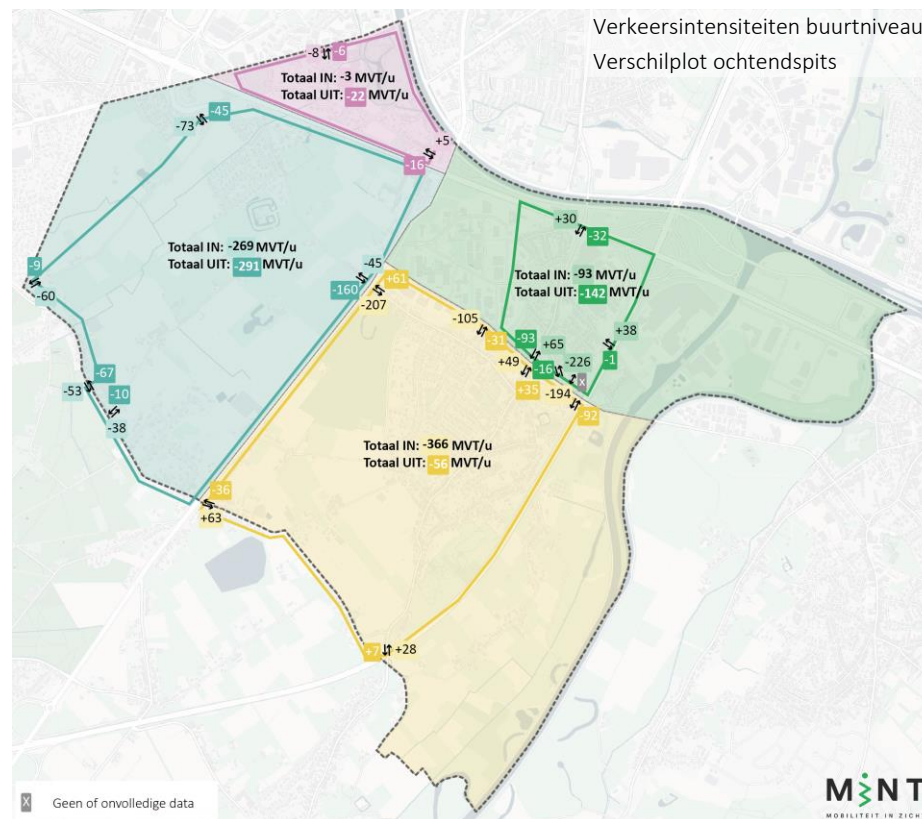
OCHTENDSPITS

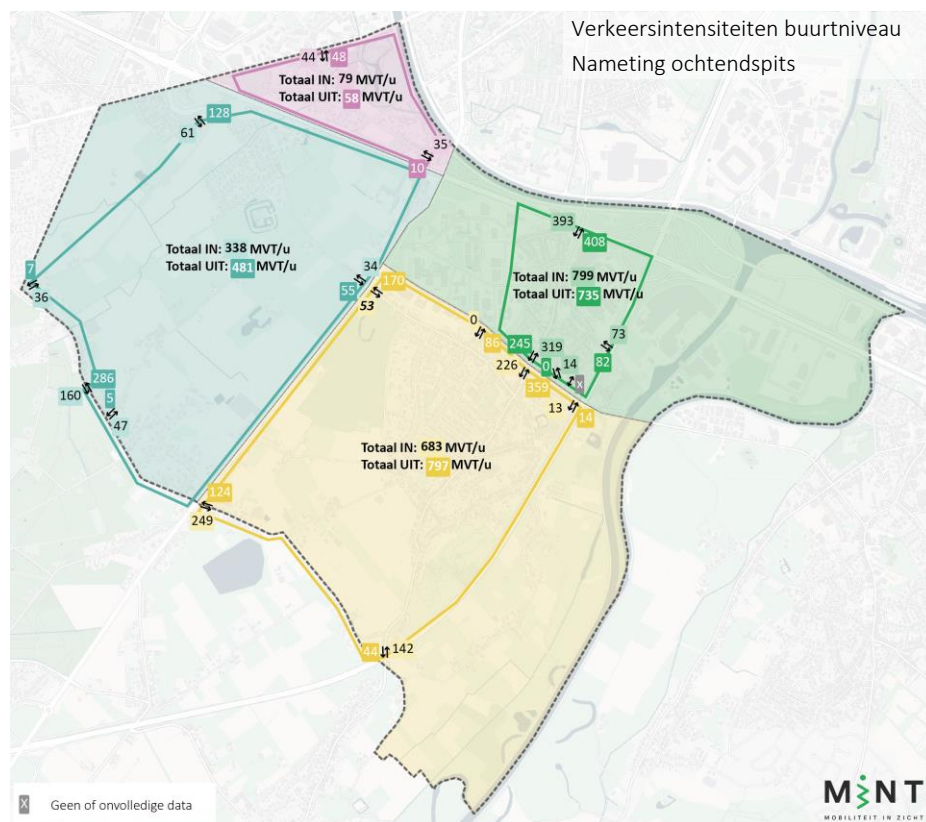
Over het algemeen zien we tijdens de ochtendspits in alle wijken een afname van het verkeer.

In Maaltemeers en Zwijnaarde industrie is deze afname minder groot. In **Maaltemeers** zijn de verkeersintensiteiten eerder laag en het aantal meetpunten is er beperkt, waardoor de absolute afname ook minder groot is. In **Zwijnaarde industrie** zien we een toename van het inkomend verkeer op alle meetpunten, behalve aan de Isabella van Oostenrijkstraat. Aan de Isabella van Oostenrijkstraat is er een hele sterke afname die kan verklaard worden door de circulatiemaatregelen die daar werden genomen. De belangrijkste as voor in- en uitrijdend verkeer in deze buurt is de Heerweg-Noord.

In Rijvissche en Zwijnaarde dorp is de afname beduidender. In **Zwijnaarde dorp** neemt vooral het inrijdend verkeer tijdens de ochtendspits af. De sterkste dalingen zijn te zien in de Hutsepotstraat, Campusstraat en de J. Schayckstraat. Deze dalingen kunnen gekoppeld worden aan de genomen circulatiemaatregelen en het plaatsen van de verkeersfilters. Het verkeer rijdt vooral in en uit langs het kruispunt met de Heerweg-Zuid en de Tramstraat.

In **Rijvissche** is het verkeer aan alle gemeten punten afgenomen, zelfs in de Klossestraat dat zich buiten de zone uitgezonderd plaatselijk verkeer bevindt. De sterkste afname is aan de Rijvisschestraat (het kruispunt met de N60).





AVONDSPITS

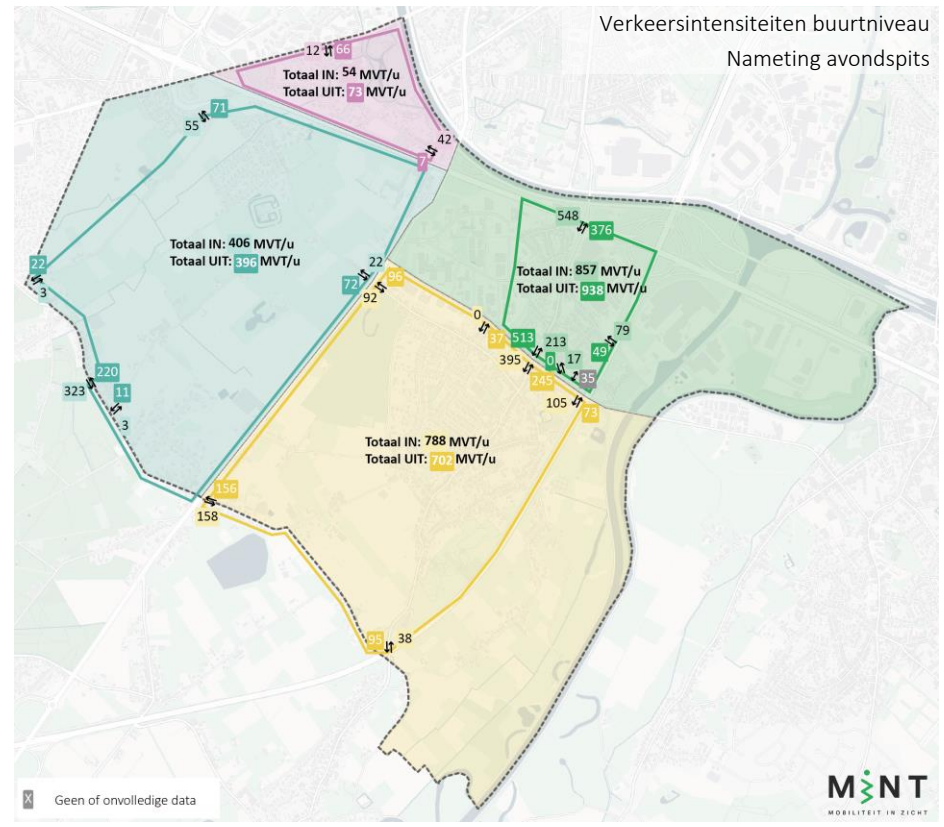
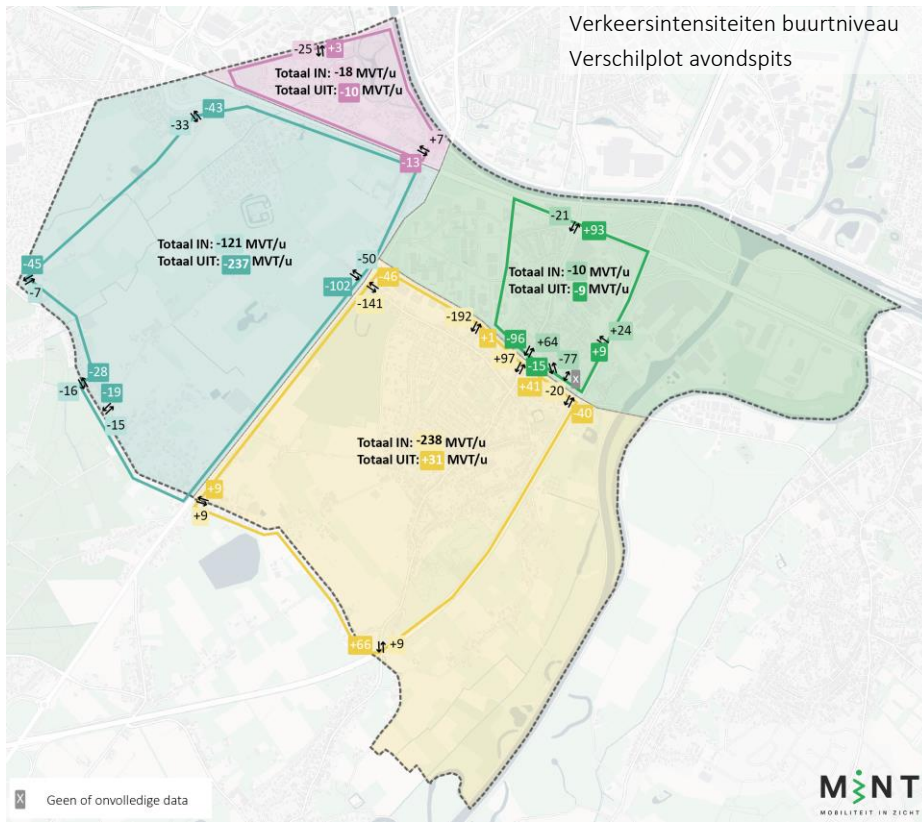
Over het algemeen zien we tijdens de avondspits een afname van het verkeer. We stellen opnieuw vast dat er een sterkere afname is in Zwijnaarde dorp en Rijvissche dan in Zwijnaarde industrie en Maaltemeers.

In **Maaltemeers** zijn de verkeersintensiteiten laag. De absolute afname is dan ook beperkt.

In **Zwijnaarde Industrie** zien we zowel toenemende als afnemende verkeersintensiteiten. De grootste afnames bevinden zich op de Heerweg-Noord aan het kruispunt met de Tramstraat en op de Isabella van Oostenrijkstraat. De grootste toename bevindt zich op de Heerweg-Noord aan de kant van de E40. De Heerweg-Noord is ook de drukste verkeersas in de buurt Zwijnaarde Industrie.

In **Zwijnaarde dorp** neemt enkel het inrijdend verkeer tijdens de avondspits sterk af. Het uitrijdend verkeer neemt zelfs licht toe. De sterkste dalingen vinden we in de Hutsepotstraat en de Campusstraat. De sterkste toename is aan de Heerweg-Zuid aan het kruispunt met de Tramstraat. Het verkeer rijdt vooral in en uit langs het kruispunt met de Heerweg-Zuid en de Tramstraat.

In **Rijvissche** is ook in de avondspits het verkeer op alle gemeten punten afgenomen. De sterkste afname is aan de Rijvisschestraat (het kruispunt met de N60).

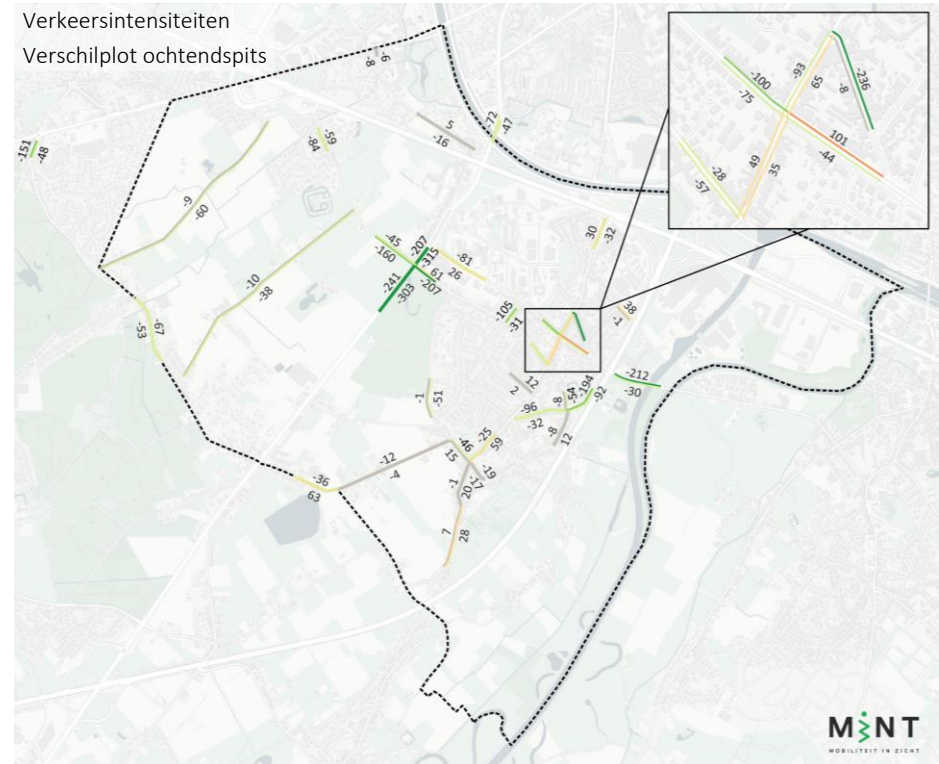


1.1.2.2. DETAILANALYSE OP STRAATNIVEAU

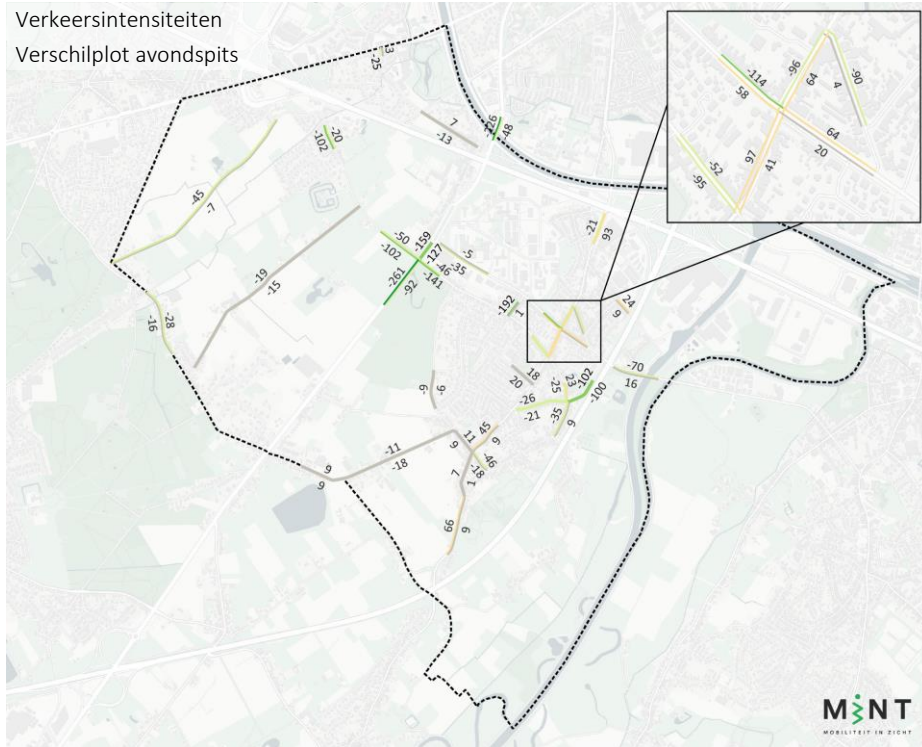
Onderstaande kaarten tonen de verkeersintensiteiten op straatniveau.

Op de N60 is zowel in de ochtend- als in de avondspits een grote verkeersafname te zien. De daling heeft wellicht te maken met de periode van de voormeting. Op het moment van deze voormeting waren er namelijk werken aan het complex in De Pinte, met hogere verkeersintensiteiten op de N60 tot gevolg. Op de N60 tussen de ovonde en de Hutsepotstraat is het verkeersvolume quasi gelijk gebleven, als de metingen uit 2022 en 2024 met elkaar worden vergeleken.

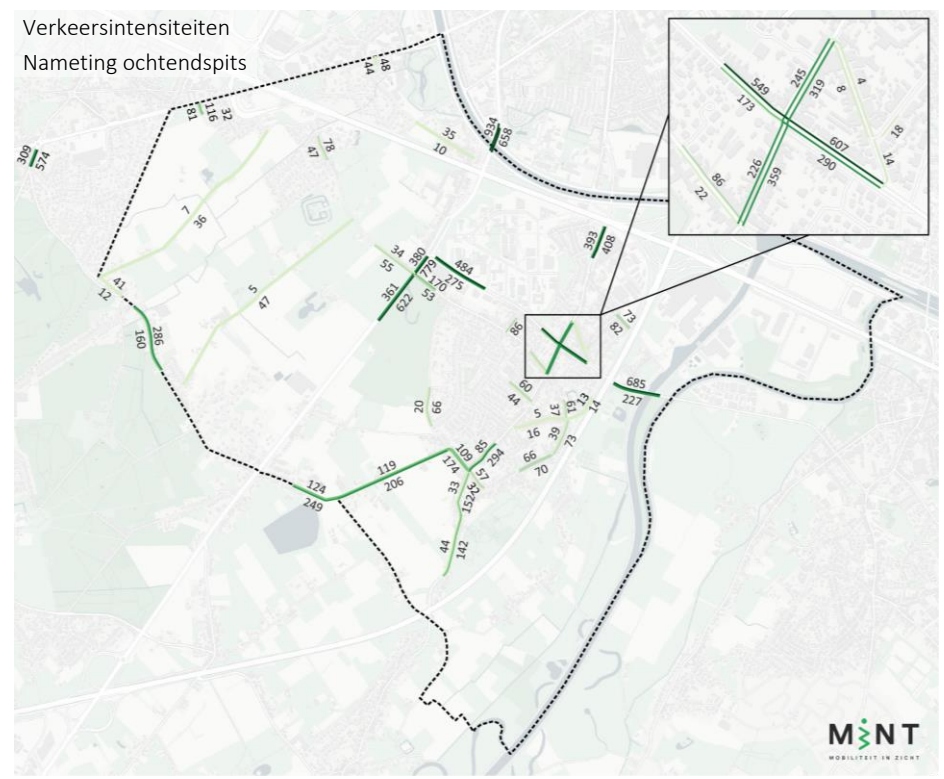
Daarnaast zien we ook geen sterke toenames op de N469 Tramstraat – A. della Faillelaan. Burgers geven in de bevragingen echter aan dat het hier juist drukker is geworden. Daarom werd een vergelijking gemaakt van de verkeersintensiteiten aan de op- en afrittencomplexen in en rond Zwijnaarde tussen oktober 2021 en oktober 2024. Daaruit blijkt dat er geen grote verschillen zitten op het op- en afrittencomplex van de R4, maar dat er wel toenames zijn aan de op- en afrittencomplexen van De Pinte en Sint-Denijs-Westrem. Dit is mogelijks een indicatie dat verkeersstromen zich hebben verlegd naar het hogere wegennet en niet langer door Zwijnaarde rijden.



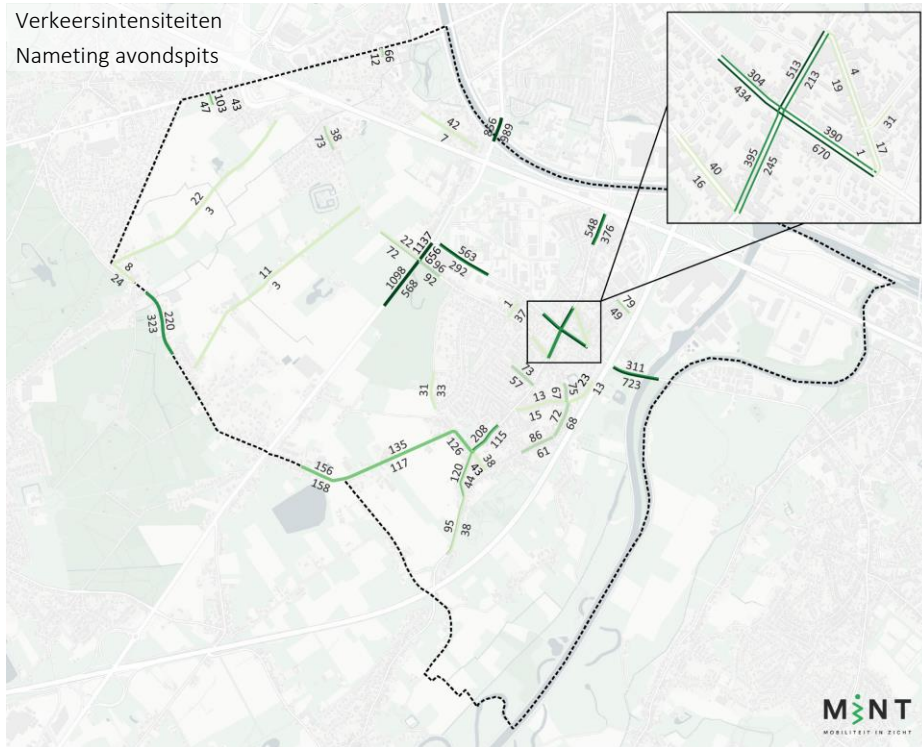
Afname	Toename
< 20 mvt/u	< 20 mvt/u
20- 100 mvt/u	20- 100 mvt/u
100- 200 mvt/u	100- 200 mvt/u
> 200 mvt/u	> 200 mvt/u



Afname	Toename
< 20 mvt/u	< 20 mvt/u
20- 100 mvt/u	20- 100 mvt/u
100- 200 mvt/u	100- 200 mvt/u
> 200 mvt/u	> 200 mvt/u



< 50 mvt/u
50 - 100 mvt/u
100 - 200 mvt/u
200- 400 mvt/u
> 400 mvt/u

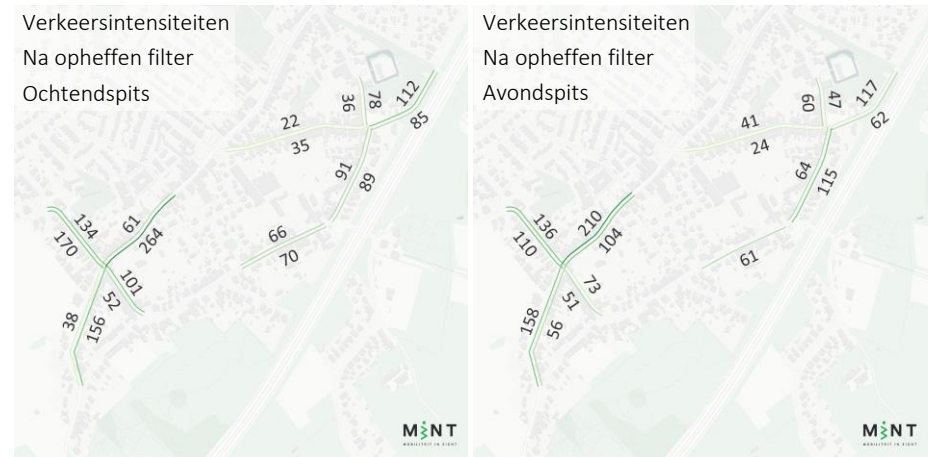


- < 50 mvt/u
- 50 - 100 mvt/u
- 100 - 200 mvt/u
- 200- 400 mvt/u
- > 400 mvt/u

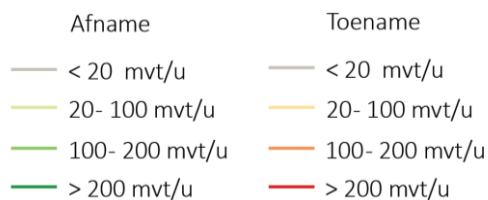
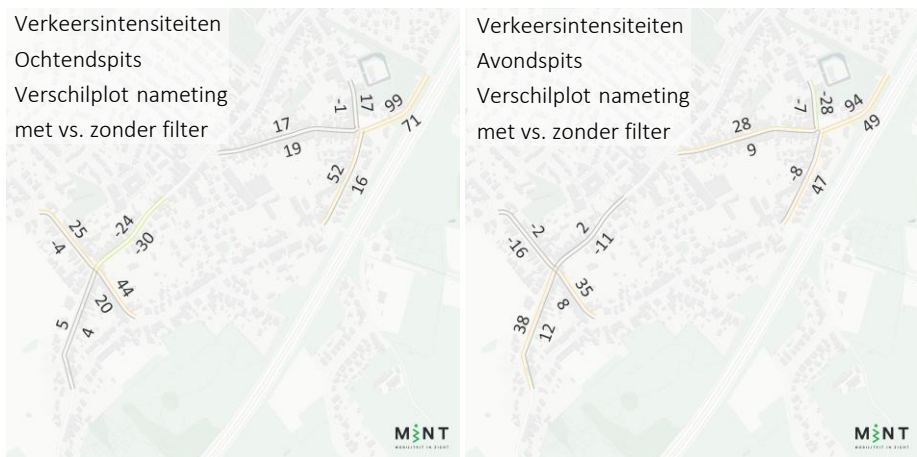
1.1.2.3. OPHEFFEN FILTER J. SCHAYCKSTRAAT

Bij de invoering van het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde op 25 maart 2024 werd ook een filter ingevoerd in de J. Schayckstraat. Oorspronkelijk werd hier een tractorsluis voorzien, maar deze werd niet zo ingericht. Daardoor was het nog mogelijk (maar niet toegelaten) om door de verkeersfilter te rijden met (vracht)wagens. In de week van 28 oktober 2024 werd de verkeersfilter (tijdelijk) ongedaan gemaakt, waardoor doorgaand gemotoriseerd verkeer vanaf dat moment hier weer mogelijk is. Om de impact van de filter na te gaan werden ook tellingen uitgevoerd in december 2024, na het opheffen van de filter. In januari 2025 werd door het stadsbestuur beslist om de filter definitief op te heffen.

Onderstaande kaarten tonen de verkeersintensiteiten na het opheffen van de filter.



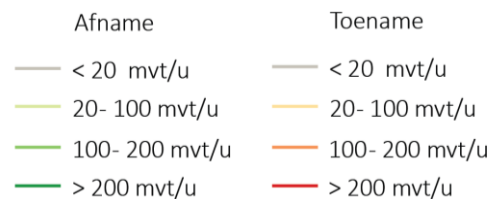
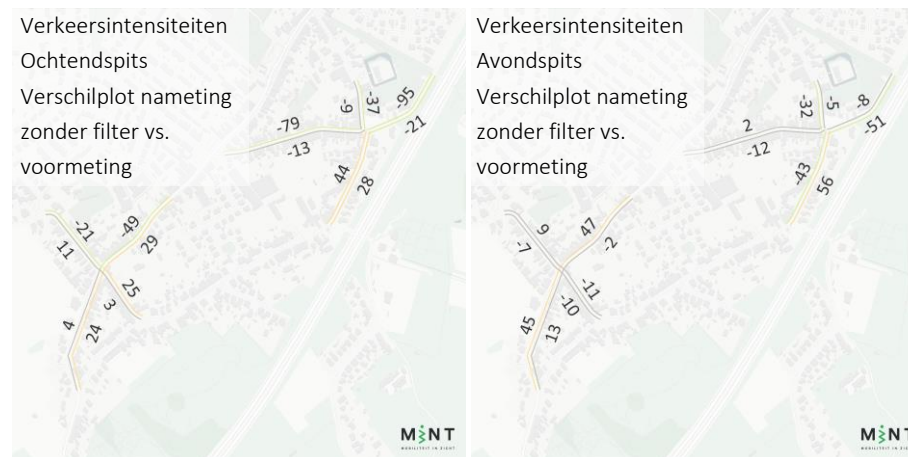
- < 50 mvt/u
- 50 - 100 mvt/u
- 100 - 200 mvt/u
- 200- 400 mvt/u
- > 400 mvt/u



Om het effect van de filter te kennen, vergelijken we de tellingen in de omgeving van de J. Schayckstraat met de filter in oktober 2024 met de tellingen zonder de filter in december 2024. Door de filter op te heffen zien we dat de verkeersintensiteiten in de ochtend- en avondspits toenemen met een 150-tal mvt/u. Op de Heerweg-Zuid zien we terug een lichte afname van het verkeer.

We bekijken ook het verschil tussen de situatie voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan (tellingen uit oktober 2021) en de nieuwe situatie waarbij het wijkmobiliteitsplan is uitgerold, maar de filter in de J. Schayckstraat is opgeheven (tellingen uit december 2024). Hierbij zien we dat in de nieuwe situatie er toch een daling is van de verkeersintensiteiten in de J. Schayckstraat. Omdat de filter nog maar twee maanden was verwijderd op het moment van de meting kan het zijn dat nog niet iedereen zijn weg langs hier heeft teruggevonden. Het aantal kan dus nog verder

stijgen. Verdere opvolging is dus zinvol. Aan het kruispunt van de Zandvoordestraat met de Heerweg-Zuid blijft de situatie ongeveer hetzelfde ten opzichte van de voormeting.

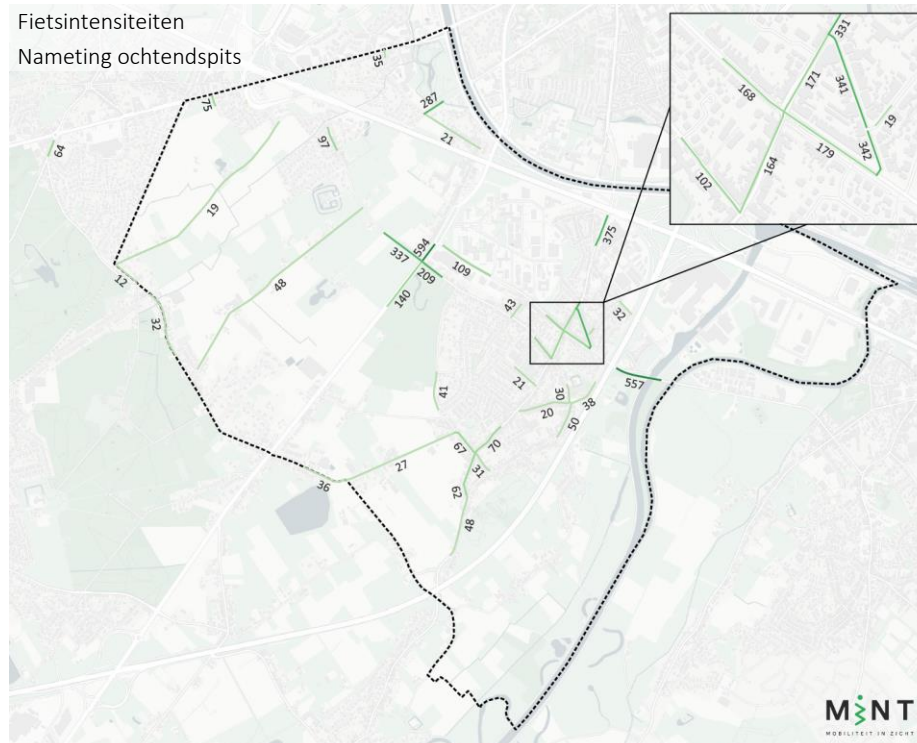


1.1.3. FIETSVERKEER

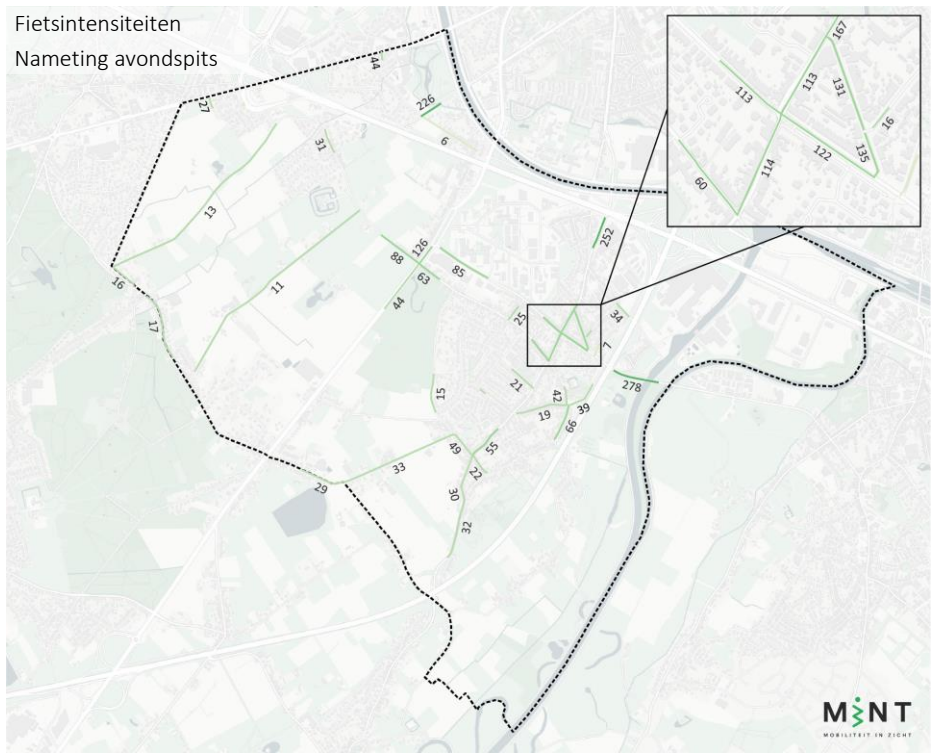
Ten opzichte van de voormeting zien we een stijging van het aantal fietsers. Deze stijging is wellicht niet enkel te wijten aan het wijkmobiliteitsplan: in het algemeen zien we overal meer fietsers. Het is niet mogelijk om te bepalen welk aandeel van deze stijging ten gevolge is van de maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan. Daarom tonen we enkel de fietsintensiteiten van de nameting. Zo krijgen we een inzicht in de huidige fietsstromen. Er zijn een aantal straten waar we beduidend meer fietsers zien dan op andere straten.

Zo zijn er in de Rijvisschestraat en de Hutsepotstraat een hoog aantal fietsers. Deze straten werden ingericht als fietsstraat. In de Leebeekstraat in de buurt Maaltemeers zit ook een grote fietsersstroom. De Leebeekstraat is gelegen op de fietssnelweg F7 Gent – Kortrijk tussen twee fietsersbruggen: de André Denysbrug en de Zoé Borluutbrug. Verder zien we ook in de Isabella van Oostenrijkstraat veel fietsers. Hier werden circulatiemaatregelen ingevoerd.

Daarnaast zijn er ook veel fietsers op de gewestwegen N60, N469 Tramstraat - A. della Faillelaan en de Heerweg-Noord. De N469 Tramstraat - A. della Faillelaan en de Heerweg-Noord maken deel uit van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk en de N60 van het lokaal functioneel fietsnetwerk. Op de N469 Tramstraat - A. della Faillelaan zien we de meeste fietsers op de Zwijnaardekasteelbrug. Ondanks het hoog aantal fietsers, is de fietsinfrastructuur langs deze wegen onaangenaam en niet conform met het Fietsvademecum. Voor de N60 zijn er nochtans parallelle, aangename routes beschikbaar. Voor de A. della Faillelaan is er voorlopig nog geen alternatief voor de Scheldebrug, maar dit komt er wel na realisatie van de extra brug naar Eiland Zwijnaarde.



- < 10 fietsers/u
- 10 - 50 fietsers/u
- 50 - 200 fietsers/u
- 200 - 400 fietsers/u
- 400 - 600 fietsers/u
- > 600 fietsers/u



- < 10 fietsers/u
- 10 - 50 fietsers/u
- 50 - 200 fietsers/u
- 200- 400 fietsers/u
- 400- 600 fietsers/u
- > 600 fietsers/u

1.1.3.1. OPHEFFEN FILTER J. SCHAYCKSTRAAT

We bekijken hier of de filter in de J. Schayckstraat een invloed had op de fietsintensiteiten. Na het opheffen van de filter in de J. Schayckstraat zien we dat de fietsintensiteit in dezelfde grootteorde liggen als met filter. De filter had dus geen duidelijk effect op het aantal fietsers.



- < 10 fietsers/u
- 10 - 50 fietsers/u
- 50 - 200 fietsers/u
- 200- 400 fietsers/u
- 400- 600 fietsers/u
- > 600 fietsers/u

1.2. VERKEERSSTROMEN

1.2.1. METHODIEK

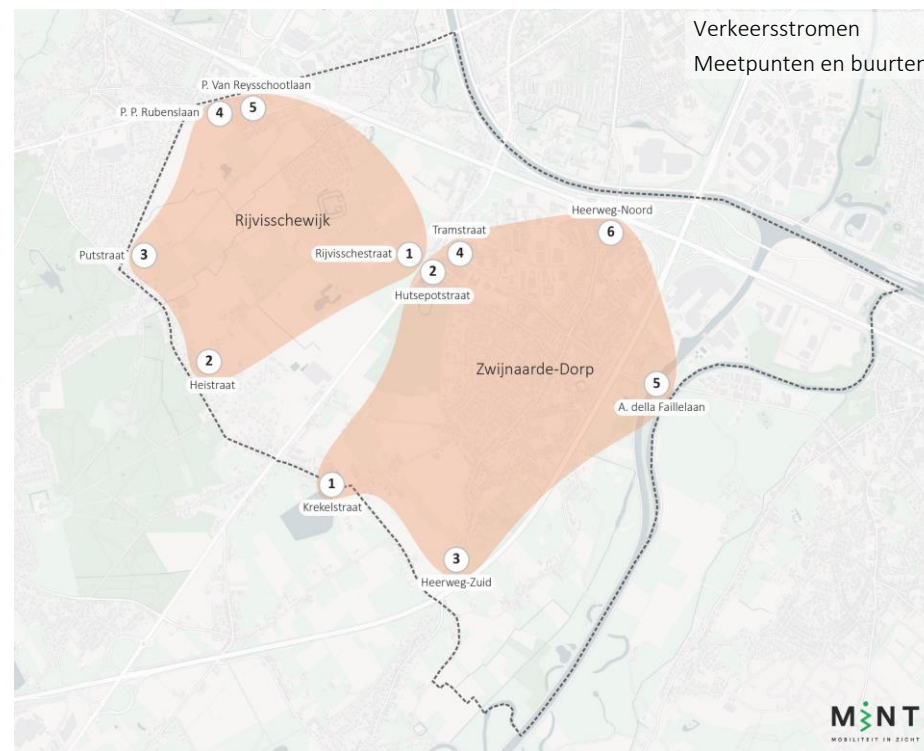
Externe onderzoeksbureaus hebben in opdracht van Stad Gent kentekenonderzoeken uitgevoerd voor en na invoering van het wijkmobiliteitsplan. Met deze onderzoeken wil Stad Gent een goed beeld krijgen van de verdeling van de (auto)verkeersstromen over het wegennet, voor en na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Deze onderzoeken helpen ook om na te gaan wat het aandeel doorgaand verkeer en wat het aandeel herkomst- en bestemmingsverkeer is in de onderzoeksgebieden. Daarnaast werd de data van de kentekenonderzoeken ook gebruikt om de verkeersintensiteiten te meten.

De kentekenonderzoeken vonden plaats op 21 oktober 2021 (voormeting) en 1 oktober 2024 (nameting).

De meetlocaties in het voor- en na onderzoek wijken af, omdat de onderzoeksvragen die aan de basis van de onderzoeken lagen, ook licht verschilden. Deze locaties werden zo gekozen om het doorgaand verkeer dat een wijk binnenrijdt te meten en te analyseren. In het vooronderzoek waren er 11 meetpunten (inclusief tussenposten) in Zwijnaarde-Dorp en 2 meetpunten in de Rijvisschewijk. In het na-onderzoek waren er slechts 6 meetpunten in Zwijnaarde-Dorp (door de invoering van de maatregelen van het wijkmobiliteitsplan was het gebruik van tussenposten minder relevant), maar werden er 5 meetpunten voorzien in de Rijvisschewijk. Door dit verschil is het niet mogelijk om een representatieve vergelijking te maken tussen de resultaten van de voor- en nameting voor de Rijvisschewijk. Voor Zwijnaarde-Dorp laat de beschikbare data wel toe een analyse te maken van de verschuiving van verkeersstromen ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan. Daarvoor werd de data van de nameting op een andere, vereenvoudigde manier verwerkt, waardoor sommige relevante detailinfo verloren gaat. Die nemen we verder wel mee.

Op de meetlocaties zijn per richting de kentekens met behulp van een ANPR-camera's (Automated Number Plate Recognition) geregistreerd. Hierbij werd, naast het

kenteken, ook het tijdstip (uu:mm:ss) vastgelegd. De kentekenregistraties vonden plaats van 7.00 u tot 9.00 u en van 16.00 u tot 18.00 u. Er is bij de registraties een visueel onderscheid gemaakt naar voertuigcategorieën. De verkeersintensiteiten in de voormeting werden opgehoogd met de ophogingsfactoren die ook werden toegepast voor de andere kruispunt- en doorsnedetellingen uit dezelfde meetperiode.



Voor de verdere analyse wordt gebruik gemaakt van herkomst- en bestemmingsmatrices. Deze matrices geven per meetlocatie aan welk aandeel verkeer ook op andere locaties werd waargenomen (doorgaand verkeer) en welk aandeel alleen op de meetlocatie (herkomst- en bestemmingsverkeer).

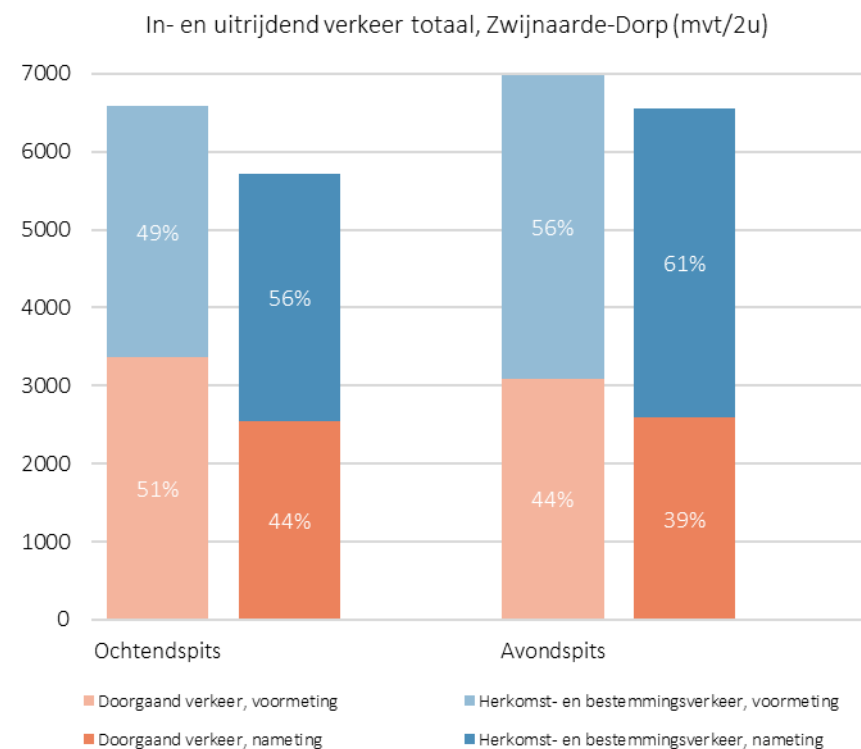


1.2.2. ZWIJNAARDE-DORP

VERGELIJKING VOORMETING – NAMETING

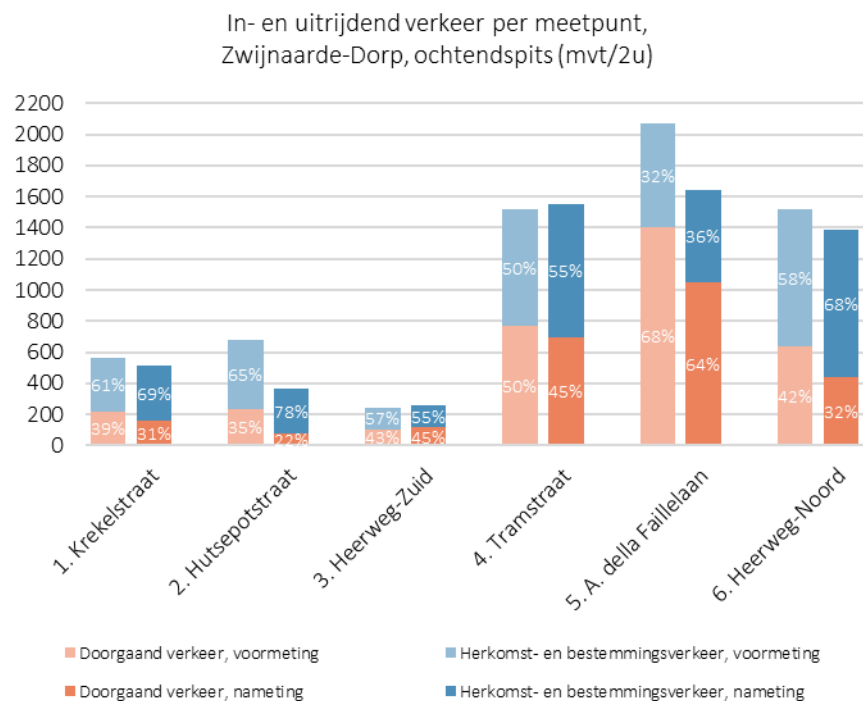
Ten opzichte van de voormeting zijn in de nameting zowel de totale verkeersintensiteiten als het totale aandeel doorgaand verkeer afgenomen, zowel in de ochtendspits als in de avondspits. Het aandeel doorgaand verkeer nam zowel in de ochtend- als in de avondspits af met ongeveer 5 %-punt; het totale volume doorgaand verkeer nam af met ongeveer 25% in de ochtendspits en ongeveer 15% in de avondspits.

De maatregelen in het wijkmobiliteitsplan viseren een aantal ongewenste relaties waarop doorgaand verkeer mogelijk was, maar niet alle doorgaand verkeer. De assen Heerweg-Noord en Tramstraat – A. della Faillelaan en hun onderlinge relaties werden niet geviserd en behouden ook na invoering van het wijkmobiliteitsplan hun verkeersfunctie (respectievelijk de verbinding naar Nieuw Gent, Merelbeke en De Pinte). Daarom is het een logisch en te verwachten resultaat dat er ook in de nameting nog een aanzienlijk aandeel doorgaand verkeer geregistreerd werd.



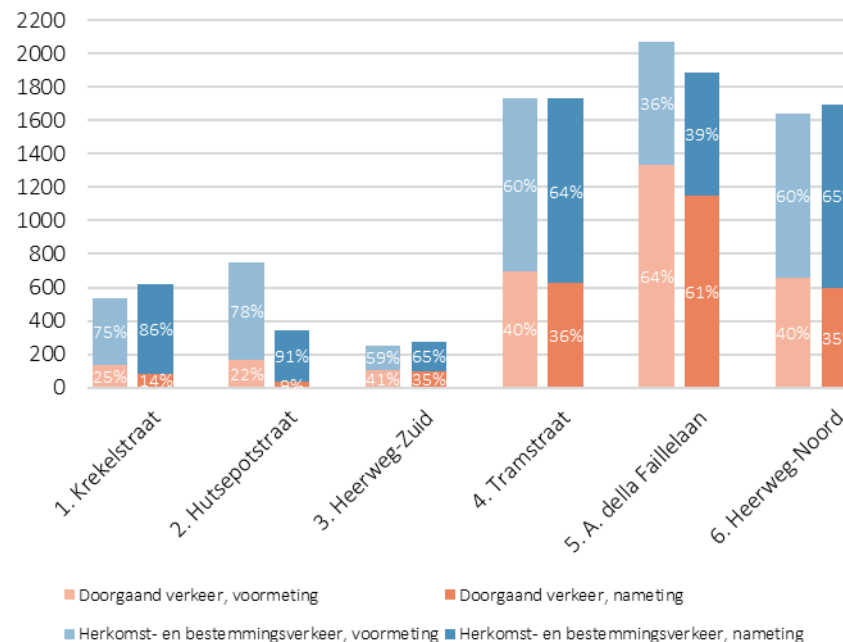
Ook per meetlocatie is er bijna altijd een beperkte afname van de verkeersintensiteiten en een beperkte afname van het aandeel doorgaand verkeer waargenomen. De verkeersintensiteiten daalden het sterkst in de Hutsepotstraat en in de A. della Faillelaan. Met name in de Krekelstraat en de Hutsepotstraat daalde het aandeel doorgaand verkeer ook sterk. Enige uitzondering is de Heerweg-Zuid: daar namen zowel de intensiteiten in ochtend- en avondspits als het aandeel doorgaand verkeer in de ochtendspits (zeer) licht toe. Uit de resultaten blijkt niet meteen of dit komt door een grotere verkeersvraag in het zuiden van Zwijnaarde, dan wel of er ten zuiden van Zwijnaarde ook een herroutering plaatsvond (verkeer door het centrum van Zevegem).

Er is een duidelijk verschil te zien tussen enerzijds de Tramstraat, A. della Faillelaan en Heerweg-Noord, die relatief hoge verkeersintensiteiten en relatief hoge aandelen doorgaand verkeer kennen, en anderzijds de Kregelstraat, Hutsepotstraat en Heerweg-Zuid, die veel lagere verkeersintensiteiten en ook veel lagere aandelen doorgaand verkeer hebben. Dit zijn dan ook zeer verschillende types straten wat betreft snelheidsregime, rijbaanbreedte, kruispuntconfiguraties, ...

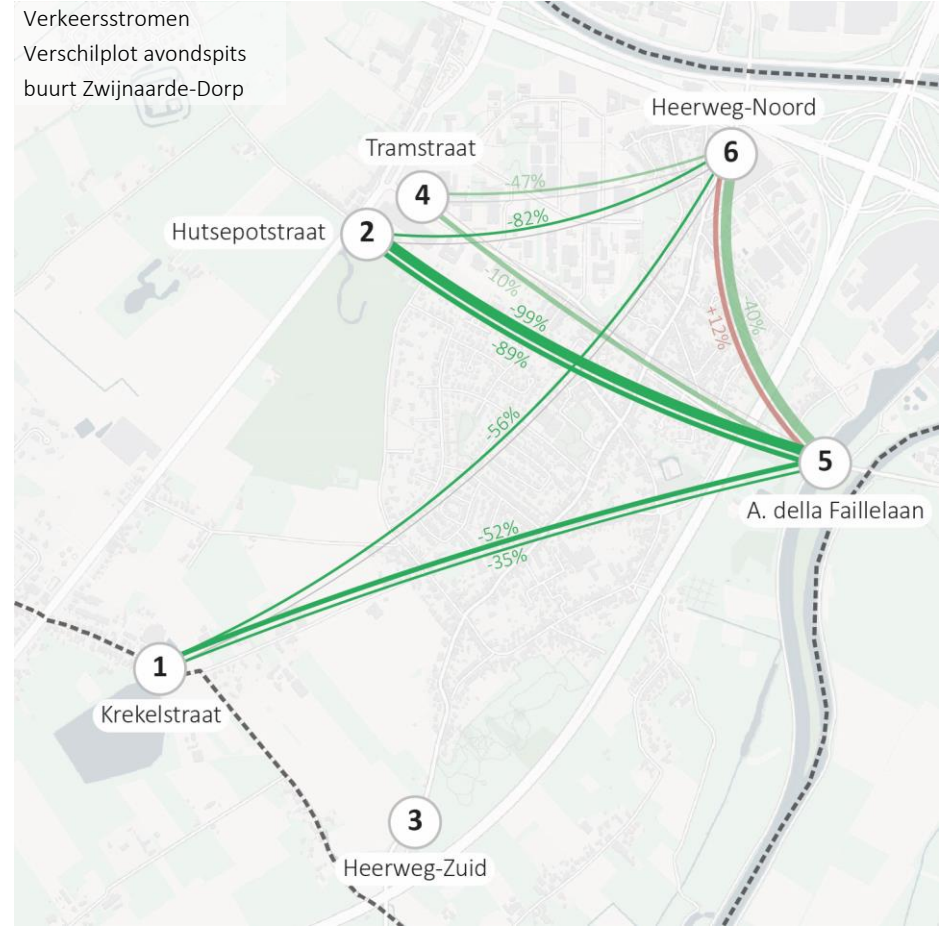
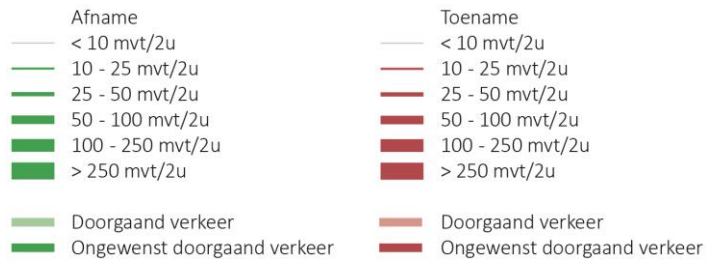
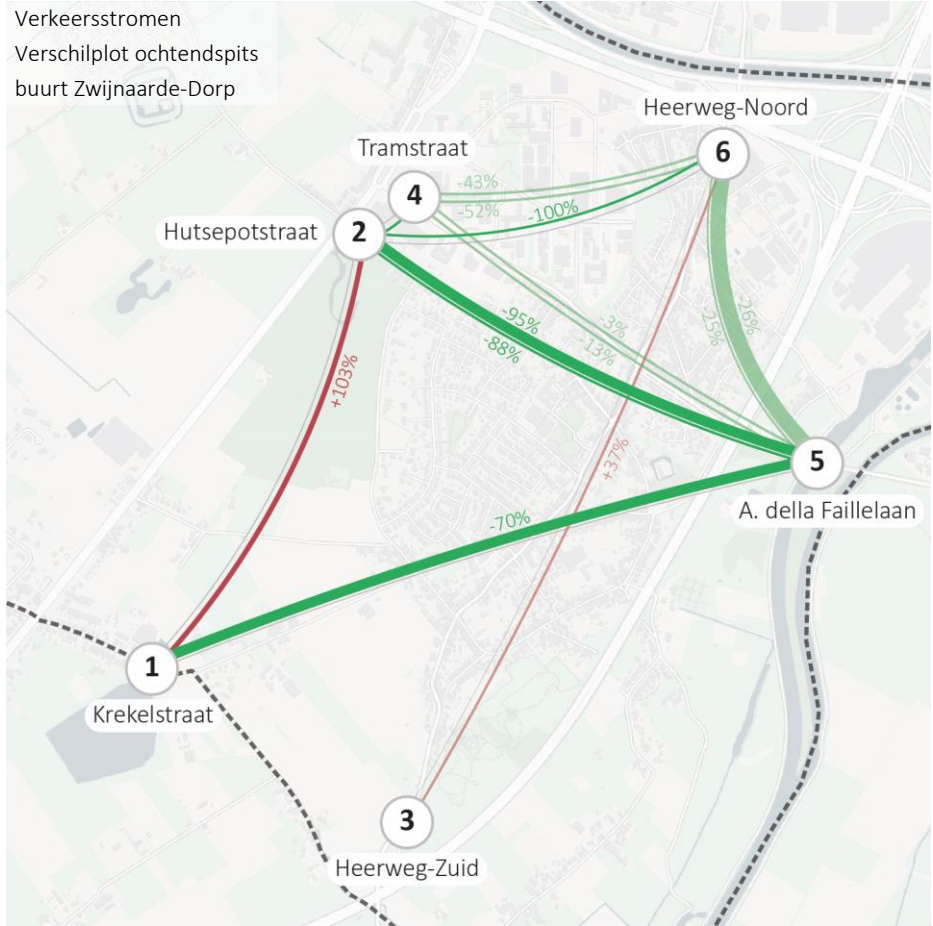


Er zijn geen opvallende verschillen te zien tussen de resultaten per meetlocatie voor de ochtend- en avondspits.

In- en uitrijdend verkeer per meetpunt, Zwijnaarde-Dorp, avondspits (mvt/2u)

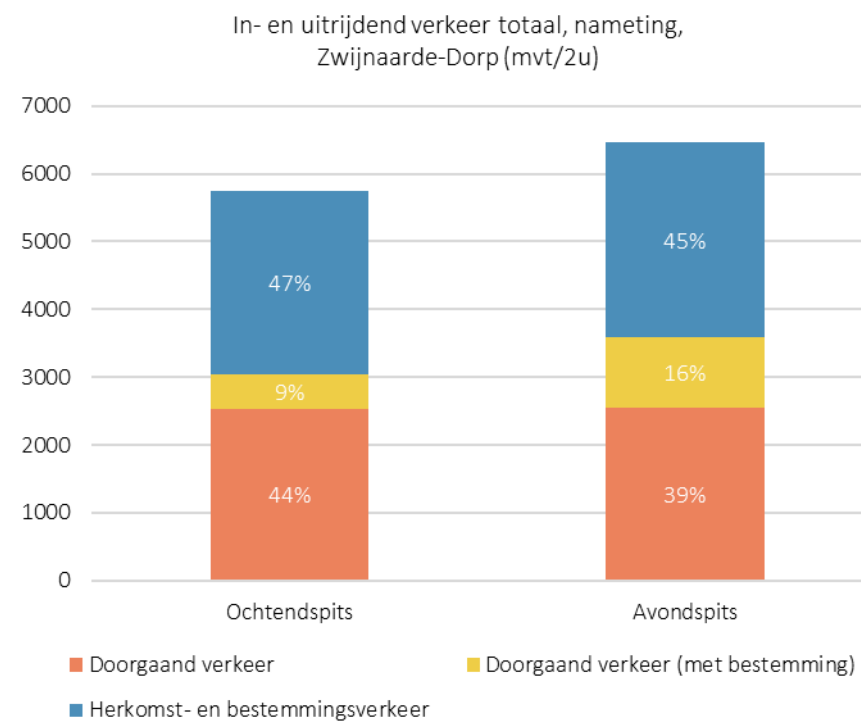


Onderstaande kaarten geven inzicht in de evolutie van het doorgaand verkeer tussen de verschillende meetpunten. Er is een opvallende afname van het doorgaand verkeer van de A. della Faillelaan richting de Kregelstraat en de Heerweg-Noord (deze laatste relatie werd door het wijkmobiliteitsplan nochtans niet geïsoleerd, maar de mogelijkheden om door het woonweefsel te rijden werden wel beperkt), zowel absoluut als relatief. Het doorgaand verkeer tussen de A. della Faillelaan en de Hutsepotstraat is bijna volledig verdwenen. Van de Kregelstraat naar de Hutsepotstraat is er in de ochtendspits dan weer een sterke toename van het aandeel doorgaand verkeer, die in absolute aantallen weliswaar beperkt is. Relaties met minder dan 10 mvt/2u worden op de kaarten niet weergegeven.



DETAILANALYSE NAMETING

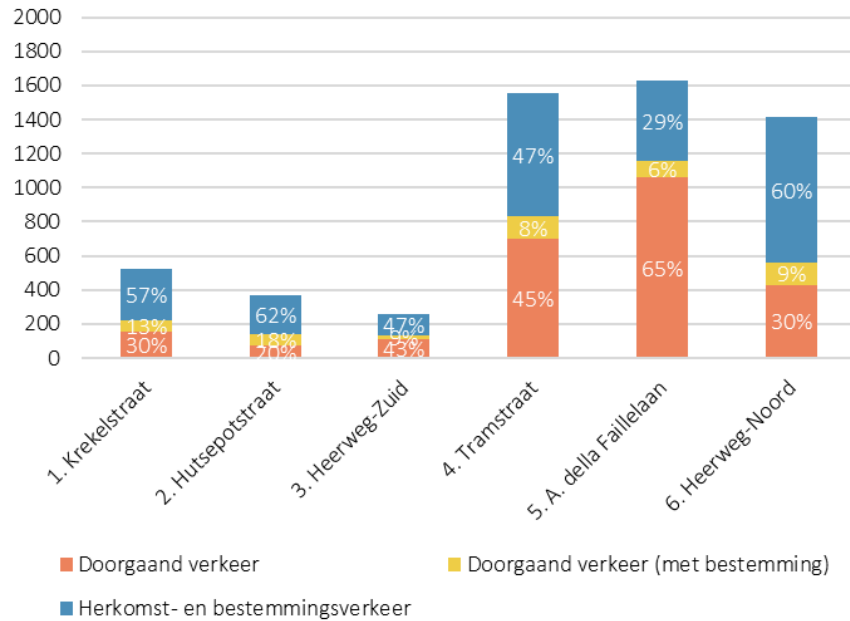
In de nameting wordt bij het doorgaand verkeer nog een onderscheid gemaakt tussen (puur) doorgaand verkeer en doorgaand verkeer met een bestemming. Wanneer de reistijd tussen twee meetlocaties groter is dan de maximale reistijd op dat moment, wordt er aangenomen dat het voertuig onderweg stopte (bv. om een kind aan school af te zetten, een boodschap te doen...). Door te werken met een maximale reistijd per relatie houden we rekening met eventuele wachtrijen in files. Bij puur doorgaand verkeer is er geen bestemming tussen de twee meetlocaties waar een voertuig werd waargenomen. Door deze aannames kunnen de aandelen doorgaand verkeer en herkomst- en bestemmingsverkeer beperkt afwijken van de cijfers uit de vergelijking tussen de voor- en nameting.



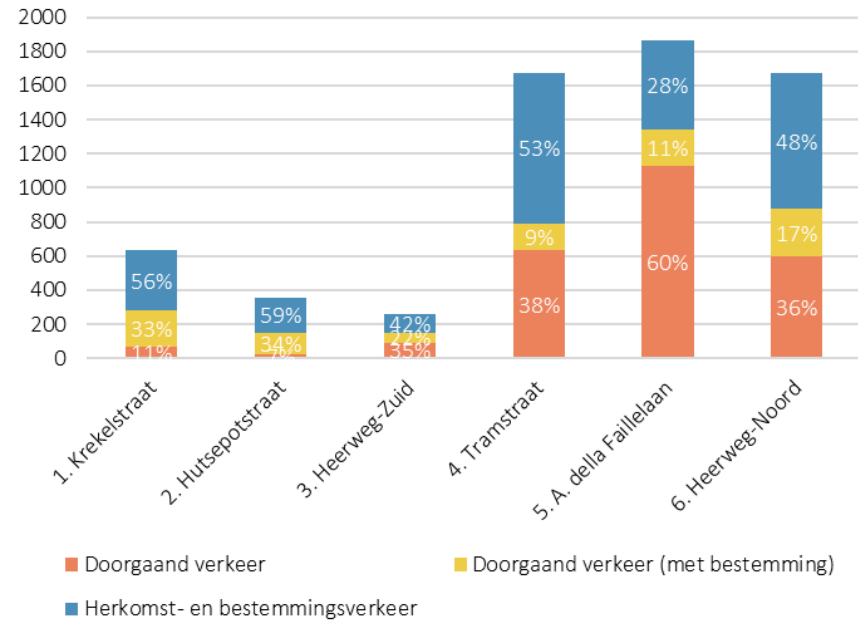
Het aandeel doorgaand verkeer met bestemming is niet verwaarloosbaar en is hoger in de avondspits dan in de ochtendspits, wat verklaard kan worden doordat er tijdens de avondspits bijvoorbeeld meer boodschappen en vrijetijdsactiviteiten worden gedaan.

Ongeveer de helft van het aandeel doorgaand verkeer met bestemming rijdt in en uit via hetzelfde meetpunt, de andere helft rijdt na de bestemming weg via een ander meetpunt. De aandelen doorgaand verkeer met bestemming zijn met name tijdens de avondspits wat hoger op de meetpunten met lage verkeersintensiteiten en/of lage aandelen puur doorgaand verkeer (Krekelstraat, Hutsepotstraat, Heerweg-Zuid) dan op de meetpunten met hogere intensiteiten en hogere aandelen doorgaand verkeer.

In- en uitrijdend verkeer per meetpunt, nameting, Zwijnaarde-Dorp, ochtendspits (mvt/2u)

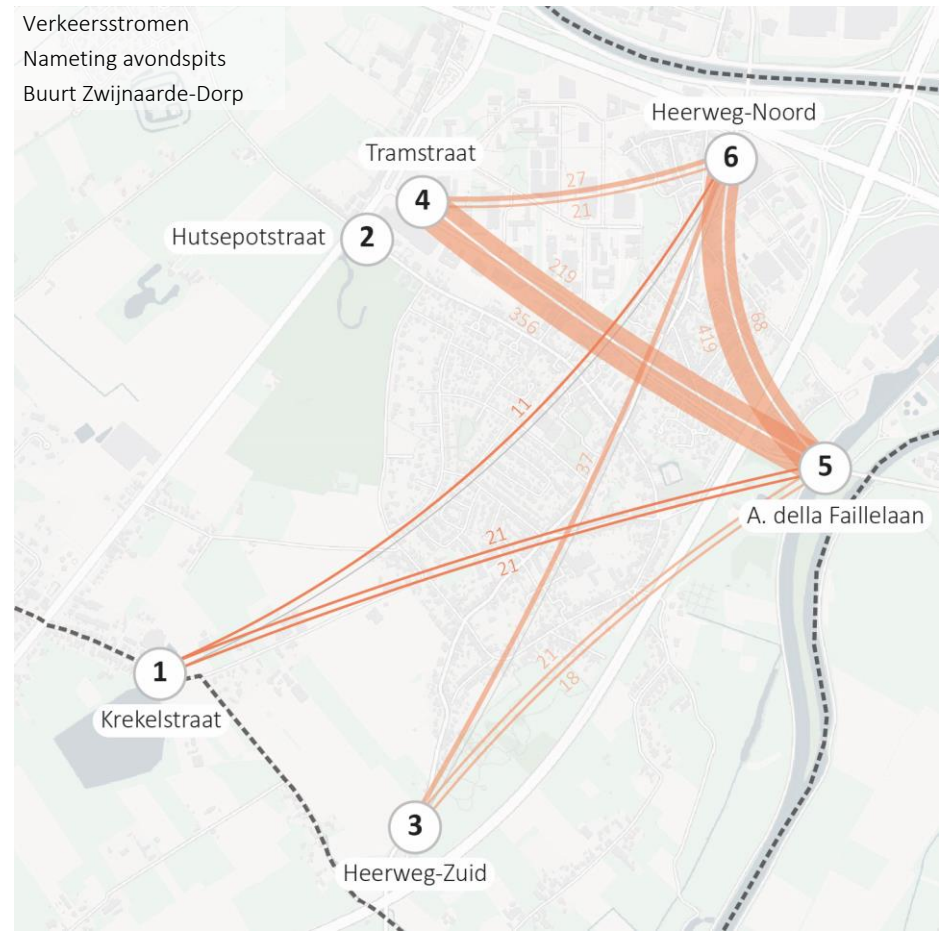
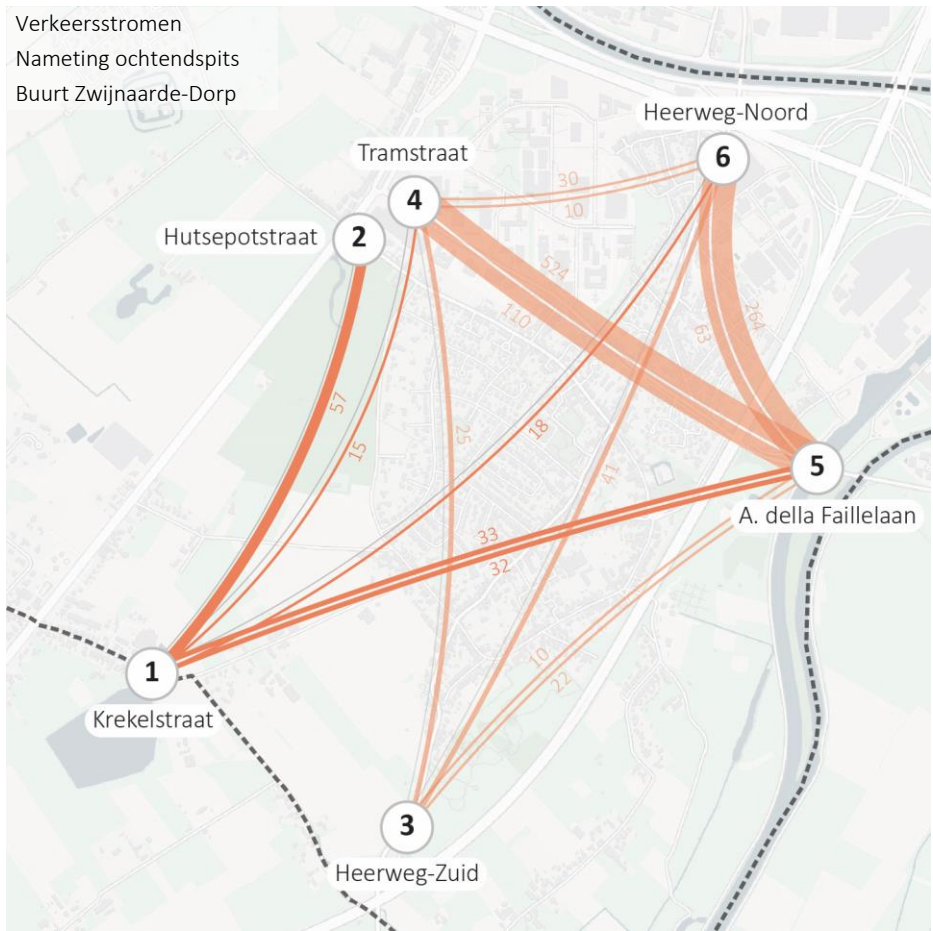


In- en uitrijdend verkeer per meetpunt, nameting, Zwijnaarde-Dorp, avondspits (mvt/2u)



Onderstaande kaarten tonen de verkeersintensiteiten doorgaand verkeer (exclusief doorgaand verkeer met bestemming) tussen de verschillende meetpunten in de nameting. Relaties met minder dan 10 mvt/2u worden opnieuw niet weergegeven. De grootste stromen doorgaand verkeer bevinden zich op de relaties waarop deze stromen niet gevisieerd worden. In de ochtendspits is er vooral nog ongewenst doorgaand verkeer van de Krekelstraat naar de Hutsepotstraat en tussen de Krekelstraat en A. della Faillelaan. De nameting gebeurde met de filter in de J. Schayckstraat in werking. Het is dus mogelijk dat sinds het weghalen van de filter doorgaand verkeer van en naar de Krekelstraat weer is toegenomen.

In de avondspits zijn de intensiteiten ongewenst doorgaand verkeer in het algemeen iets kleiner.

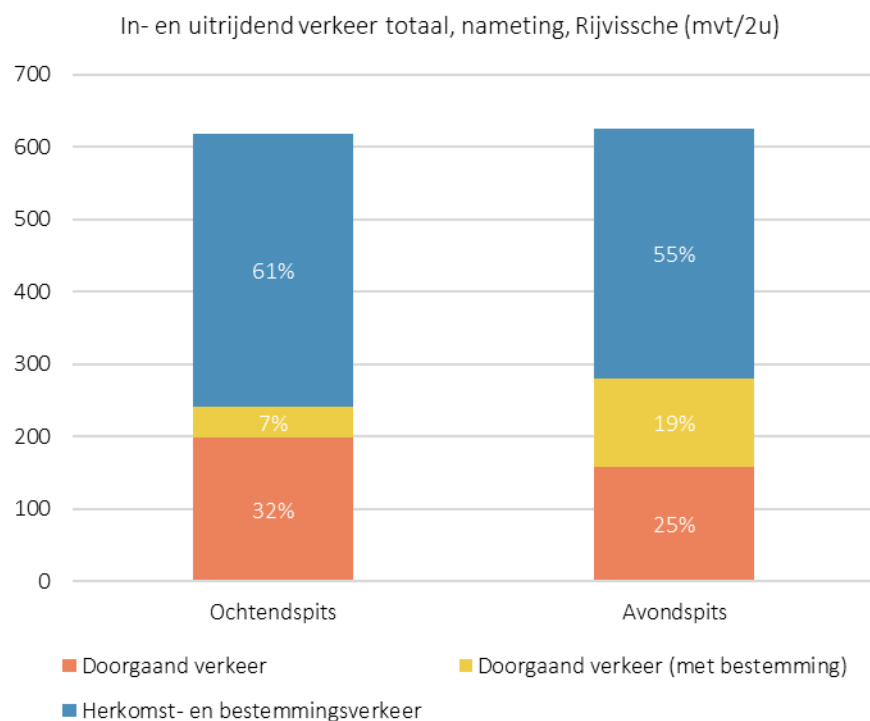


1.2.3. RIJVISSCHEWIJK

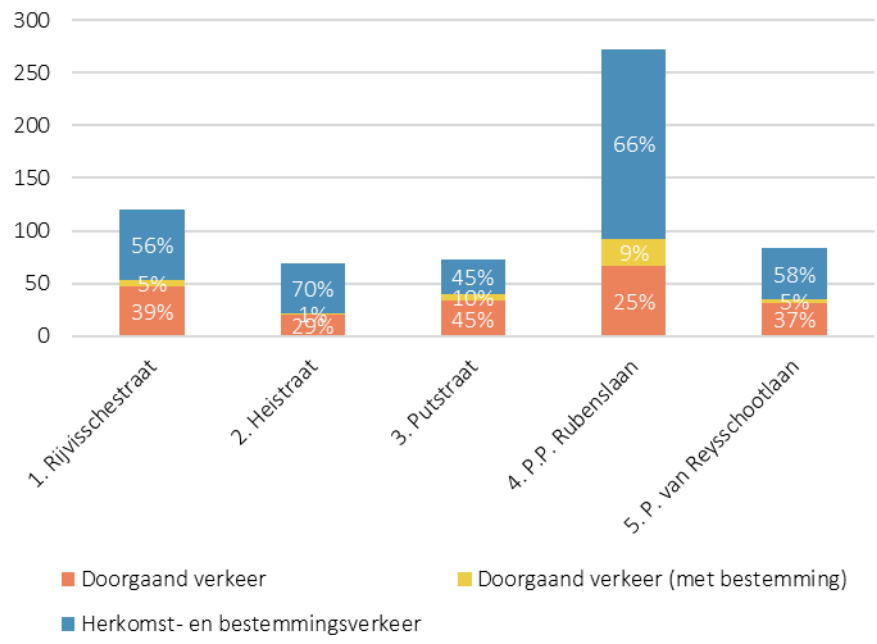
Omdat het vooronderzoek in de Rijvisschewijk beperkt was tot twee meetpunten, is het niet mogelijk om een volledige, representatieve vergelijking te maken tussen de resultaten van de voor- en nameting. Globaal werd er wel een afname van de verkeersintensiteiten op alle assen en een sterke daling van het aandeel doorgaand verkeer op de as Rijvisschestraat – P. van Reysschootlaan vastgesteld (in de voormeting werden er van de P. van Reysschootlaan naar de Rijvisschestraat 154 mvt/2u en 130 mvt/2u doorgaand verkeer in respectievelijk de ochtend- en avondspits geregistreerd, in omgekeerde richting 53 mvt/2u en 54 mvt/2u in respectievelijk de ochtend- en avondspits).

In de Rijvisschewijk kunnen alle relaties tussen de meetpunten beschouwd worden als ongewenste routes voor doorgaand verkeer. Toch werd er in de nameting nog relatief veel doorgaand verkeer waargenomen: 32% in de ochtendspits en 25% in de avondspits, aangevuld met een niet te verwaarlozen deel doorgaand verkeer met bestemming (dat opnieuw opvallend) groter was in de avondspits dan in de ochtendspits. De absolute verkeersintensiteiten zijn in de Rijvisschewijk weliswaar vele malen lager dan in Zwijnaarde-Dorp.

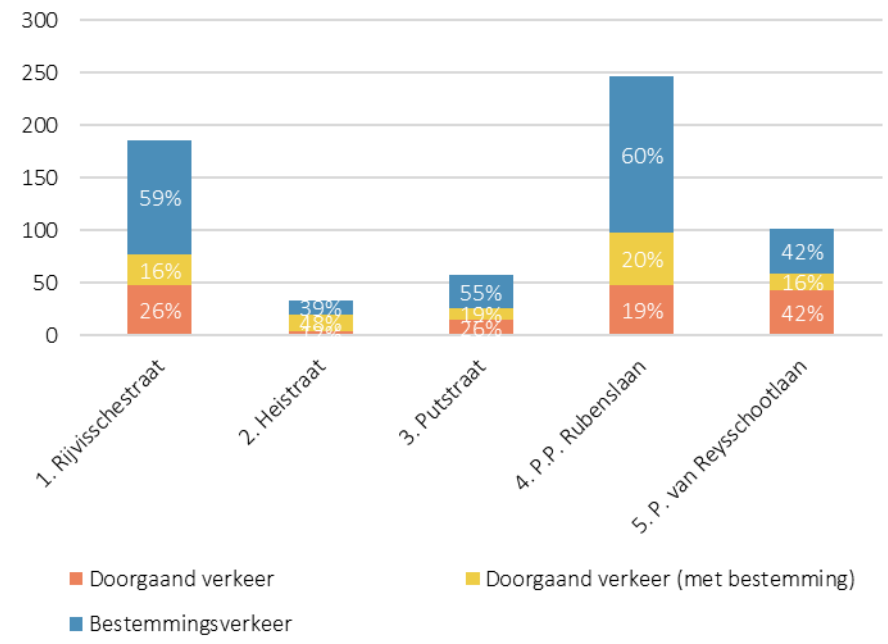
De verkeersintensiteiten lagen het hoogst in de P.P. Rubenslaan en in de Rijvisschestraat. Op de andere meetlocaties bleven de intensiteiten in beide richtingen samen zowel tijdens de ochtend- als avondspits onder of rond de 100 mvt/2u. De aandelen puur doorgaand verkeer schommelden op de verschillende locaties tussen de 25% en de 45%, zonder duidelijk verschil tussen ochtend- en avondspits (in de avondspits liggen de aandelen doorgaand verkeer wel lager in de Heistraat en de P. P. Rubenslaan).



In- en uitrijdend verkeer per meetpunt, nameting, Rijvissche, ochtendspits (mvt/2u)



In- en uitrijdend verkeer per meetpunt, nameting, Rijvissche, avondspits (mvt/2u)



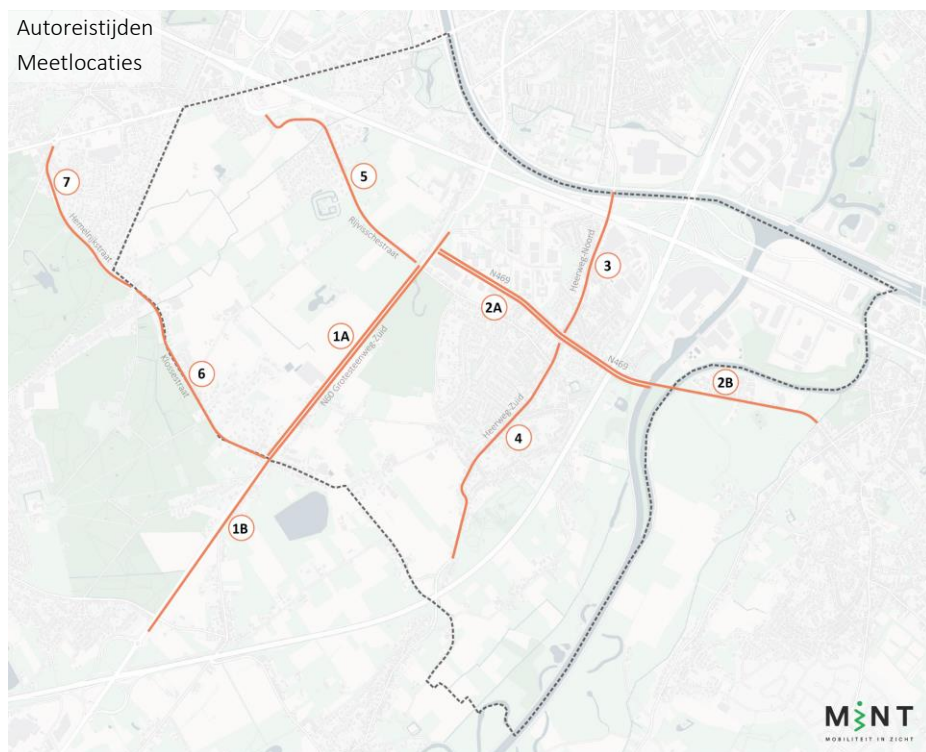
Uit onderstaande kaarten blijkt dat de grootste stroom puur doorgaand verkeer in de ochtendspits van de Putstraat naar de P.P. Rubenslaan rijdt. Dit kan wijzen op sluisverkeer tussen de N60 Oudenaardsesteenweg en de N43 Kortrijksesteenweg. Ook van en naar de Rijvisschestraat werden op verschillende relaties nog (veel) kleinere stromen van puur doorgaand verkeer waargenomen.



1.3. AUTOREISTIJDEN

1.3.1. METHODIEK

Stad Gent verzamelt sinds 2021 voor een aantal straten binnen de wijkmobiliteitsplannen reistijdgegevens op basis van Floating Car Data (FCD) van Waze. Deze data maakt gebruik van gps-gebaseerde voertuiglocaties. Aan de hand van deze data krijgen we een beeld van de verkeersdrukke binnen het wijkmobiliteitsplan, zowel voor als na de invoering van het wijkmobiliteitsplan.



In de evaluatie worden vergelijkingen gemaakt tussen de *mediane* reistijden doorheen werkdagen buiten de schoolvakanties in de maanden september, oktober en november in enerzijds 2023 en anderzijds in 2024.

Een aandachtspunt hierbij is het feit dat op een aantal straten de dagdagelijkse verkeerssituatie verstoord werd door werken of andere hinder. Zo werden er in de eerste maanden na invoering van het WMP langere reistijden gemeten op bepaalde routes. De oorzaak lag waarschijnlijk bij de werken aan het complex Zwijnaarde waardoor er extra verkeer op het lokale wegennet reed.

De kaart hiernaast toont op welke straten binnen het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde reistijdgegevens verzameld werd.

1.3.2. ANALYSE

1. N60 GROTESTEENWEG-ZUID

A) N60 Grotesteenweg-Zuid binnen WMP Zwijnaarde

De reistijden van gemotoriseerde voertuigen op de N60 Grotesteenweg-Zuid rijdend richting de E17 en De Pinte zijn doorheen de dag nauwelijks gewijzigd na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. De reistijden richting Gent zijn in de ochtendspits significant gedaald. Doorheen de rest van de dag wordt er weinig verschil in reistijd waargenomen.

B) Van de E17 naar het Technologiepark

De autoreistijden werden nog eens apart bekeken voor het traject van de E17 naar het Technologiepark. Ook hier zijn de reistijden in de ochtendspits aanzienlijk gedaald, maar zijn er doorheen de rest van de dag geen grote verschillen.

2. N469 TRAMSTRAAT – A. DELLA FAILLELAAN

A) N469 binnen WMP Zwijnaarde

De reistijden van gemotoriseerde voertuigen op de N469 rijdend richting Zwijnaarde zijn iets hoger in de ochtend- en avondspits na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Voor de voertuigen die rijden richting Merelbeke zijn de reistijden in de ochtendspits dan weer wat afgenomen. Doorheen de rest van de dag is er weinig verschil.

B) Van Merelbeke naar het Technologiepark

De autoreistijden werden nog eens apart bekeken voor het traject van Merelbeke naar het Technologiepark. Over het algemeen is de wijziging in autoreistijden over dit traject beperkt. Enkel tijdens de avondspits is er een lichte toename na de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

3. HEERWEG-NOORD

De verschillen in de reistijden van gemotoriseerde voertuigen op de Heerweg-Noord na de invoering van het wijkmobiliteitsplan zijn klein. Enkel tijdens de ochtendspits is er een afname in de reistijd te zien rijdend van Gent naar Zwijnaarde.

4. HEERWEG-ZUID

De reistijden van gemotoriseerde voertuigen die richting Heerweg-Noord reden op de Heerweg-Zuid zijn doorheen de dag nauwelijks gewijzigd na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. De reistijd van voertuigen in zuidelijke richting is licht toegenomen. Dit valt te verklaren door de invoering van de zone 30 en het plaatsen van snelheidsremmers.

5. RIJVISSCHESTRAAT

Op de Rijvisschestraat is de reistijd over het algemeen licht gestegen in beide richtingen na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Dit is een logisch gevolg van de uitbreiding van de zone 30 in het gebied en de invoering van een fietsstraat in de Rijvisschestraat.

Tijdens de spitsuren zijn er wel enkele uitzonderingen. Zo blijft de reistijd van verkeer dat weg van het centrum van Zwijnaarde rijdt ongeveer gelijk in ochtend- en avondspits. Tijdens de ochtendspits is er ook een significante daling in de reistijd van het verkeer dat naar het centrum van Zwijnaarde rijdt. Uit waarnemingen blijkt dat er minder lange wachtrijen staan in de Rijvisschestraat, wat een reden kan zijn.

6. KLOSSESTRAAT

De verschillen in de reistijden van gemotoriseerde voertuigen op de Klossestraat na de invoering van het wijkmobiliteitsplan zijn zeer beperkt.

7. HEMELRIJKSTRAAT

In de Hemelrijkstraat hebben we geen data van voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Net na de invoering van het wijkmobiliteitsplan was de maximale reistijd in de ochtendspits erg hoog door de werken aan het complex Zwijnaarde. Sinds de afronding van de werken zijn de reistijden terug genormaliseerd.

OPHEFFEN FILTER J. SCHAYCKSTRAAT

Om te kijken of het weghalen van de filter in de Schayckstraat een invloed heeft op de autoreistijd, werden de reistijden van 1 november tot 30 november 2024 bijgehouden. De reistijden van de situatie met de filter worden vergeleken met de situatie waarin de filter is afgeschaft.

De reistijden werden bekeken op de volgende segmenten:



- N60 Grotesteenweg-Zuid
 - N60 Grotesteenweg-Zuid binnen WMP Zwijnaarde
 - Van de E17 naar het Technologiepark
- Heerweg-Noord
- Heerweg-Zuid
- Klossestraat
- Merelbeke-Technologiepark
- N469 Tramstraat – A. della Faillelaan
- Rijvisschestraat

De reistijden lopen op de meeste wegen min of meer gelijk met en zonder de filter in de Schayckstraat. De meeste wegen liggen ook verder van de J. Schayckstraat, de invloed is dus beperkt in ruimte.

In de omgeving van de J. Schayckstraat zijn wel kleine verschillen te merken. Zo is er op de Heerweg-Zuid een beperkte afname in reistijd richting Zwijnaarde tijdens de ochtendspits. In de avondspits is er dan weer een beperkte stijging in reistijd weg van Zwijnaarde. Daarnaast blijft er op de N469 Tramstraat – A. della Faillelaan over een langere aaneengesloten periode een hogere reistijd richting Merelbeke.

1.4. DOORSTROMING OPENBAAR VERVOER

1.4.1. METHODIEK

Het monitoringssysteem van De Lijn registreert de commerciële snelheid van alle bussen en trams. Deze commerciële snelheid is de gemiddelde snelheid over heel het segment, inbegrepen halteringstijden aan haltes. Dit wordt uitgedrukt in km/u.

Twee andere indicatoren worden afgeleid van de commerciële snelheid. Dit zijn:

- De betrouwbaarheid. Dit is de gemiddelde rijtijd in een tijdsblok gedeeld door het 90-percentiel in dat tijdsblok. Dit wordt uitgedrukt als een percentage. Hoe hoger

dat percentage, hoe hoger de betrouwbaarheid. M.a.w.: hoe hoger de betrouwbaarheid, hoe minder fluctuatie in de rijtijden.

- De efficiëntie. Dit is de gemiddelde rijtijd van het snelste tijdsblok (meestal voor 7.00 uur of na 19.30 uur) gedeeld door de gemiddelde rijtijd binnen een tijdsblok (b.v. de ochtendspits). Ook dit wordt uitgedrukt als een percentage. Hoe hoger dat percentage, hoe hoger de efficiëntie. Dus hoe hoger de efficiëntie, hoe dichter de reistijd ligt bij het meest haalbare moment, rekening houdend met de omgevingsfactoren.

In het kader van de evaluatie van het wijkmobiliteitsplan werden zo de commerciële snelheden vergeleken op alle openbaar vervoerlijnen binnen en nabij de wijkmobiliteitsplannen voor schooldagen tijdens de ochtend- en avondspits.

Gezien het netplan van De Lijn wijzigde begin 2024, werden twee momenten als voormeting geselecteerd naast één nameting. Voor Zwijnaarde zijn dit de volgende momenten:

- Een eerste voormeting vond plaats tussen 1/9/2023 en 31/10/2023 (tijdens dezelfde maanden als de nameting)
- Een tweede voormeting vond plaats tussen 1/2/2024 en 24/3/2024 (nadat het huidige netplan werd ingevoerd)
- De nameting vond plaats tussen 1/9/2024 en 31/10/2024.

1.4.2. ANALYSE

Na de analyse van De Lijn kunnen we concluderen dat het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde geen significante verbetering betekent voor de doorstroming van het openbaar vervoer.

Wanneer het nieuwe netplan werd ingevoerd (februari – maart 2024), ging de doorstroming achteruit ten opzichte van de voormeting die gebeurde in september – oktober 2023. Deze achteruitgang had te maken met de impact van de nieuwe

verkeerslichten aan de inrit van het Technologiepark. De verkeerslichten werden geplaatst begin december 2023 omwille van de nieuwe buslijn die de campus oprijdt.

De Tramstraat ondervond de grootste negatieve impact van de nieuwe lichtenregeling. Maar ook de lichtenregeling op het kruispunt Tramstraat x A. della Faillelaan x Heerweg-Noord x Heerweg-Zuid bemoeilijkte de doorstroming. Het is moeilijk om een evenwicht te vinden tussen de voorrang van de tram op de as Heerweg-Noord - Heerweg-Zuid en het busverkeer op de as Tramstraat x A. della Faillelaan.

Na de invoering van het wijkmobiliteitsplan lijkt echter de achteruitgang van de doorstroming met de invoering van het nieuwe netplan op sommige plaatsen te zijn gemilderd. Daardoor zijn de doorstromingscijfers op verschillende vlakken opnieuw vergelijkbaar met de periode najaar 2023.

Door filevorming op de N60 werd een omleiding ingevoerd voor het busverkeer langs de Eedstraat. Bussen van Zwijnaarde naar De Pinte reden daarbij via de N60 en bussen van De Pinte naar Zwijnaarde reden via de Eedstraat. De omleiding duurde van 06/02/2024 - 15/07/2024. Dit was tijdens de voormeting in het voorjaar (februari – maart 2024). Uit de resultaten blijkt dat deze omleiding ook noodzakelijk was; doorstromingsmaatregelen op de N60 blijven noodzakelijk.

Op de N43 Kortrijksesteenweg is de doorstroming wel verslechterd ten opzichte van de voormeting.

2. VERKEERSVEILIGHEID

2.1. ONGEVALLLEN

2.1.1. METHODIEK

Ter ondersteuning van de evaluatie van het wijkmobiliteitsplan werden verkeersongevallencijfers aangeleverd door de Politiezone Gent. Deze ongevallencijfers bevatten ongevallen die plaats vonden binnen de contouren van het wijkmobiliteitsplan.

De ongevallencijfers van een zo ruim mogelijke periode, namelijk april tot december, worden geanalyseerd over meerdere jaren (2017-2024). Dit gebeurt om de statistische betrouwbaarheid te verhogen. Die blijft echter heel beperkt omdat het absoluut aantal registraties klein is. Conclusies op dit vlak moeten dus met de nodige omzichtigheid worden getrokken; toevallige gebeurtenissen kunnen immers een grote impact hebben die niets met de hier geëvalueerde maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan te maken hebben.

De ongevallencijfers (aantal ongevallen totaal, met doden, gewonden of enkel stoffelijke schade) worden geanalyseerd in volgende categorieën:

- Te voet: hierbij worden ongevallencijfers geanalyseerd waarbij een of meerdere voetgangers bij betrokken zijn
- Per fiets: hierbij worden ongevallencijfers geanalyseerd waarbij een of meerdere fietsers bij betrokken zijn
- Gemotoriseerd verkeer: hierbij worden ongevallencijfers geanalyseerd waarbij een of meerdere (vracht)autobestuurders, motorrijders of passagiers bij betrokken zijn.

Door de opsplitsing in bovenvermelde categorieën, worden ongevallen waar meerdere weggebruikers betrokken zijn (bv. autobestuurder-fietsers) meerdere keren

opgenomen. Daarnaast wordt ook het totaal aantal ongevallen beschreven (naar ongevalsernst), waarbij ongevallen met meerdere betrokkenen beschouwd worden als één ongeval.

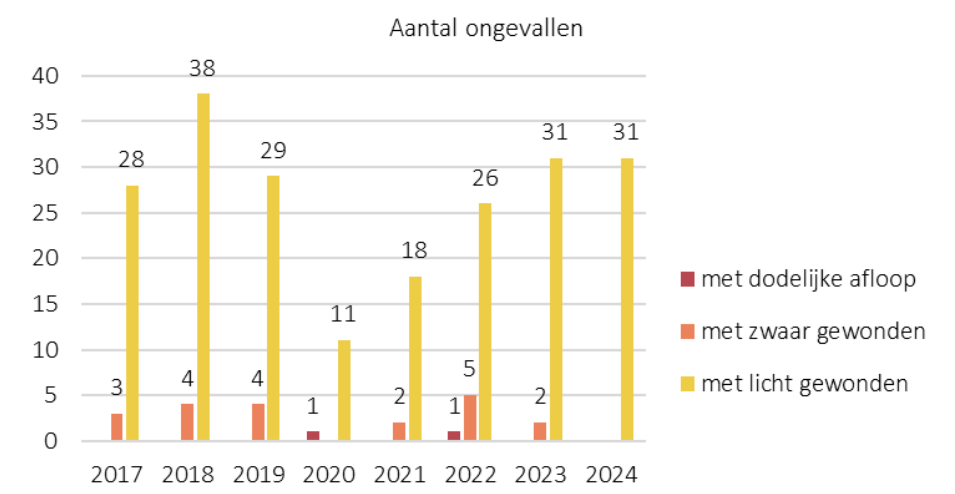
De ongevallencijfers werden gemeten van 2017 tot 2024 tijdens de maanden van april tot december. De ongevallendata beperkt zich tot het gebied binnen de grenzen van het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde en de ongevallen op snelwegen werden niet meegeteld.

2.1.2. ANALYSE

In alle ongevalleengegevens is er een duidelijke terugval in 2020 en 2021. Dit valt te verklaren door de maatregelen die genomen werden tijdens de coronapandemie. Mensen mochten toen enkel hoogstnoodzakelijke verplaatsingen maken. Er was dan ook weinig verkeer op de wegen, waardoor er logischerwijs minder ongevallen plaatsvonden. Omdat dit een uitzonderlijke situatie was, zijn de gegevens voor deze jaren minder relevant.

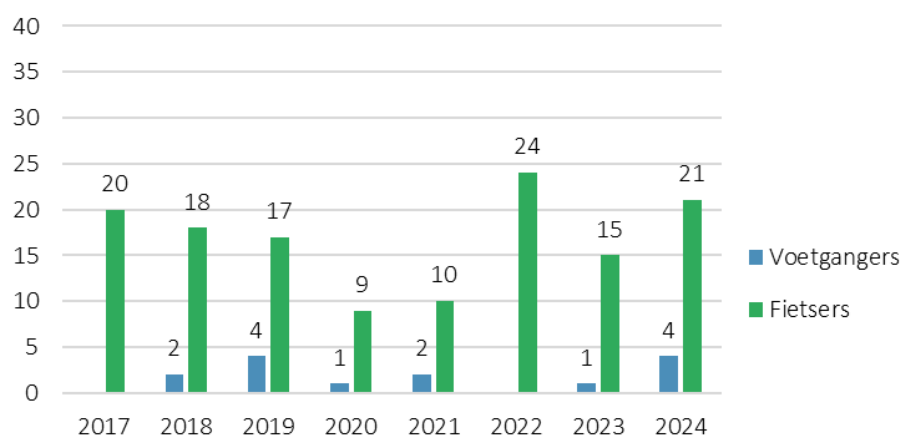
Doorheen de afgelopen jaren waren er in totaal 2 ongevallen met dodelijke afloop en 20 met zwaargewonden. Het aantal ongevallen met lichtgewonden schommelt doorheen de jaren rond de 30 ongevallen per jaar.

Sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan is er (nog) geen duidelijke toe- of afname in ongevallen te zien. Belangrijke nuance hierbij is dat om een representatieve vergelijking in ongevallen te maken, er voor zowel de voor- als na-situatie minstens drie jaar aan ongevalleengegevens beschikbaar moeten zijn. De invoering van het wijkmobiliteitsplan is dus nog te recent om conclusies te trekken over de impact op het aantal ongevallen.

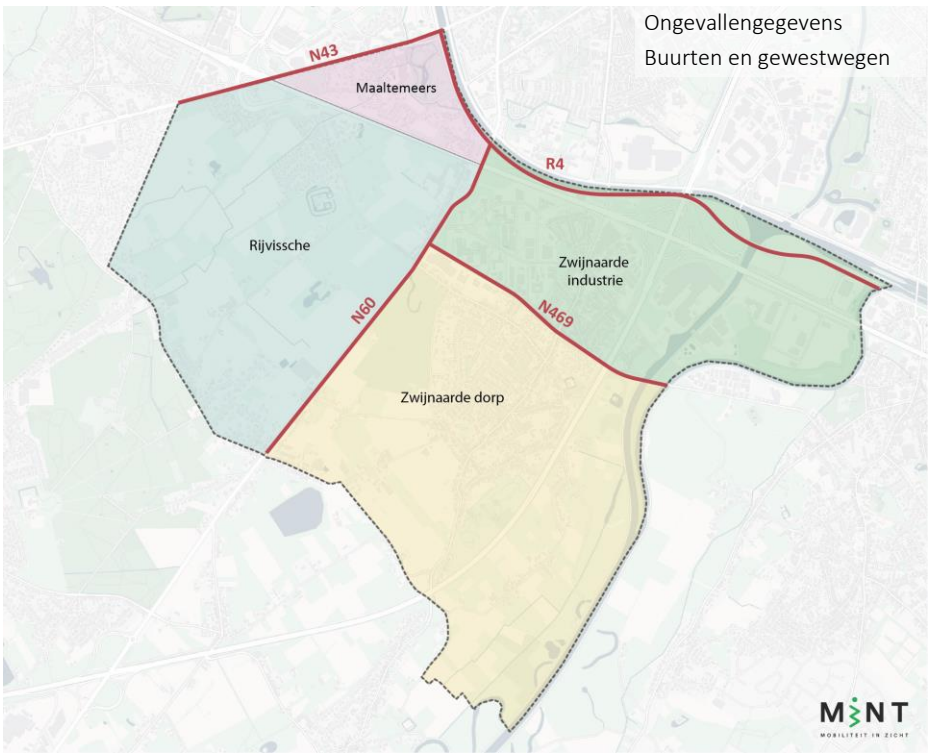


Het aantal betrokken fietsers in alle ongevallen (inclusief deze met stoffelijke schade) ligt veel hoger dan het aantal voetgangers. Het aantal schommelt doorheen de jaren rond de 20 personen. Ook hierin is geen duidelijke toe- of afname te zien na de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

Aantal betrokken voetgangers en fietsers bij ongevallen

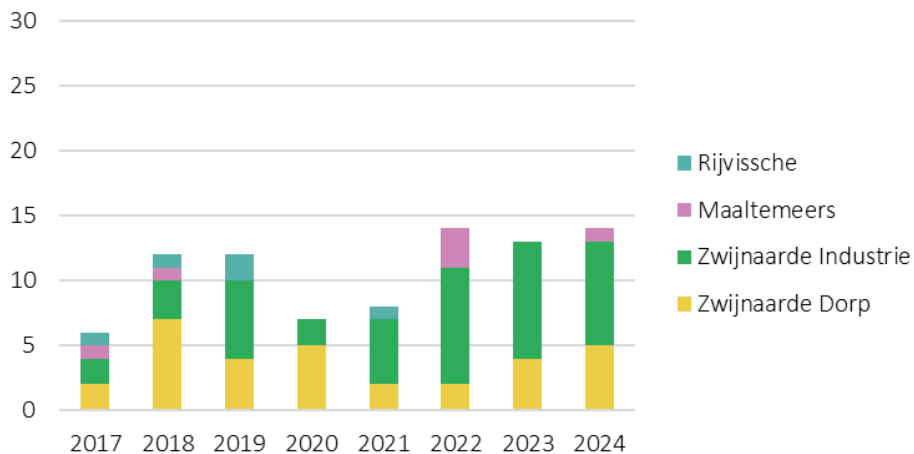


We bekijken de ongevallencijfers meer specifiek op de belangrijkste R- en N-wegen in de omgeving (N43, N60, N469 en R4 buitenring) en per buurt binnen het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde. In de ongevallencijfers van de verschillende buurten van Zwijnaarde worden de gewestwegen op de grenzen van de buurt niet meegenomen.



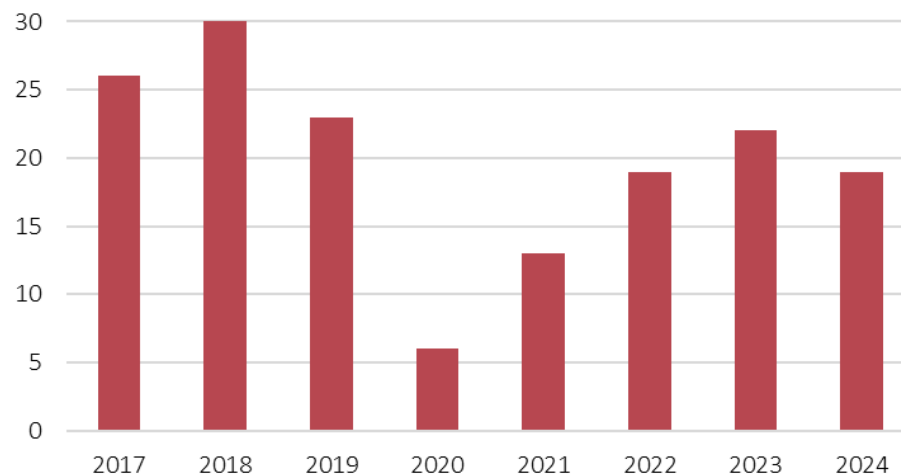
In de buurten Zwijnaarde industrie en Zwijnaarde dorp gebeuren meer ongevallen dan in Rijvissche of Maaltemeers. Een verklaring hiervoor is dat de buurt Maaltemeers veel kleiner is in oppervlakte en de buurt Rijvissche veel lagere verkeersintensiteiten en minder wegen heeft. Met uitzondering van de coronajaren is het aantal ongevallen per jaar relatief constant.

Aantal ongevallen (met doden en/of gewonden) per deelwijk



In het gebied van het wijkmobiliteitsplan ligt het totaal aantal ongevallen op de vier R- en N-wegen hoger dan het totaal aantal ongevallen op de lokale wegen binnen de buurten. Er is in de periode post-corona een voorzichtige daling in het aantal ongevallen te zien ten opzichte van de periode pre-corona. Deze daling staat waarschijnlijk los van de maatregelen van het wijkmobiliteitsplan: met uitzondering van een snelheidsverlaging op de Tramstraat en de wegmarkeringen en de voetgangersoversteek op de A. della Faillelaan werden er op de gewestwegen zelf immers geen maatregelen genomen. De invoering van de maatregelen is bovendien te recent om al representatieve uitspraken te kunnen doen.

Aantal ongevallen (met doden en/of gewonden) op gewestwegen

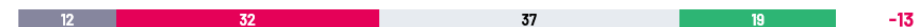


2.2. GEPERCIPIEERDE VEILIGHEID

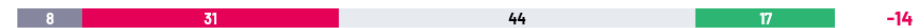
De algemene veiligheid werd niet rechtstreeks bevraagd in de enquête. Wel werd de oversteekbaarheid bekeken in functie van veiligheid. Zowel voor voetgangers als voor fietsers ziet het grootste deel van de bewoners niet veel verschil voor en na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Ongeveer 20% geeft aan dat het veiliger is en ongeveer 30% geeft aan dat het onveiliger is.

Veranderingen in de straat NA invoering van het wijkmobiliteitsplan

Met de fiets oversteken (minder veilig/even veilig/veiliger)



Te voet oversteken (minder veilig/even veilig/veiliger)



■ Weet ik niet / geen mening ■ - ■ = ■ +

In de open vragen komt het thema veiligheid ook sterk naar voren. Bijna de helft van de respondenten van de bewonersbevraging geeft spontaan in de open vragen een positief effect van het wijkmobiliteitsplan aan. 20% heeft het over een veiligere verkeerssituatie. Vooral in Zwijnaarde Dorp en Rijvissche wordt hier vaak over gesproken. Men benoemt in de antwoorden vooral dat het veiliger is geworden voor fietsers, maar ook op specifieke plaatsen, bijvoorbeeld in de Hutsepotstraat.

Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering

Veiliger



Bijna 9 op 10 inwoners die de bewonersbevraging invulden, geven spontaan echter ook een negatief effect aan. De toename van onveilige situaties wordt door 20% van de respondenten aangegeven. Bewoners reageren vooral dat de verkeersdrukte is verschoven naar de hoofdassen en het daardoor op deze assen (nog) onveiliger is geworden voor actieve weggebruikers. Vaak vermelden ze dat de fietsinfrastructuur langs deze assen niet altijd (voldoende) is uitgerust. Men benoemt ook specifiek de Krekelstraat als een onveilige locatie.

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering

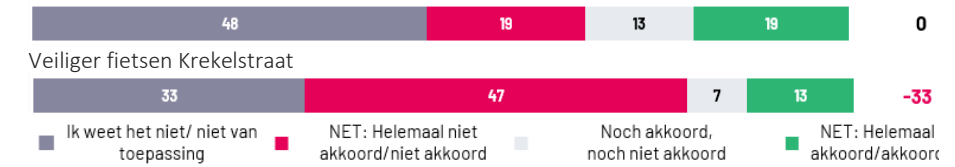
Onveilige situaties



In een aantal stellingen werden bewoners rechtstreeks naar de veiligheid op bepaalde locaties gevraagd. De as P.P. Rubenslaan/Putstraat/Rijvisschestraat werd deels een fietsstraat. Voor 50% van de respondenten is deze vraag niet van toepassing. 20% vindt het veiliger en 20% juist onveiliger. Volgens de helft van de bewoner is het in de Krekelstraat niet veiliger geworden.

Stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark

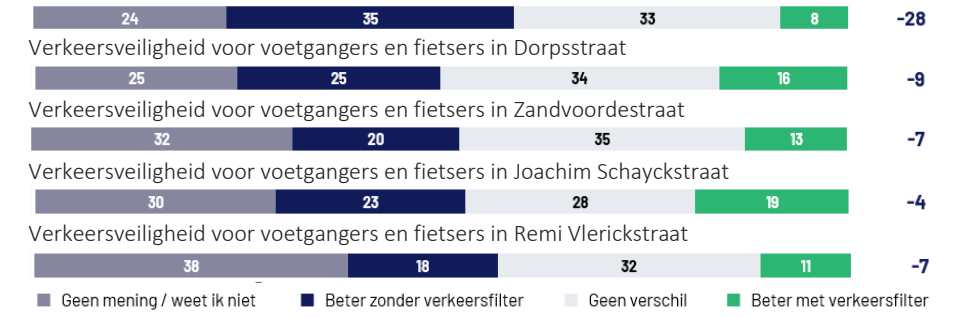
Veiligere as P. P. Rubenslaan/Putstraat/Rijvisschestraat



Daarnaast werd ook specifiek gekeken naar de impact op de veiligheid door de verkeersfilter in de J. Schayckstraat. Oorspronkelijk werd bij de invoering van het wijkmobiliteitsplan deze verkeersfilter aangelegd, maar eind oktober 2024 werd de verkeersfilter al terug ongedaan gemaakt. Om het verschil te kennen met en zonder filter werd de veiligheid van voetgangers en fietsers bevraagd in de J. Schayckstraat en de omliggende straten. In de meeste straten ziet een groot deel van de bewoners geen verschil. Op de Heerweg-Zuid geeft een groot deel van de bewoners wel aan dat de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers beter is zonder de filter. Opvallend is wel dat er evenveel respondenten aangeven dat de verkeersdrukte in de Joachim Schayckstraat beter is in de situatie zonder filter als dat er respondenten zijn die het omgekeerde aangeven.

Evaluatie verkeersfilter voor voetgangers en fietsers

Verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers in Heerweg-Zuid



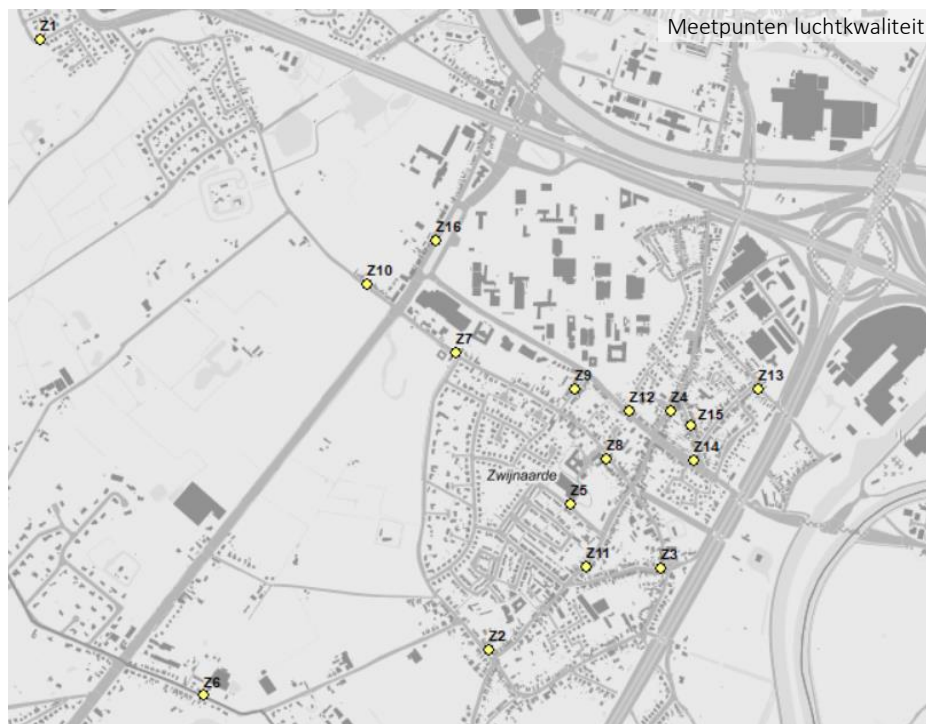
Over het algemeen kunnen we stellen dat de meningen over veiligheid gemengd zijn. Het merendeel van de bewoners ziet geen verschil. Ongeveer een even groot aandeel ziet dat het veiliger of onveiliger is geworden.

3. BELEVINGSWAARDE PUBLIEKE RUIMTE

3.1. LUCHTKWALITEIT

LUCHTKWALITEITSMETINGEN

De luchtkwaliteit is voor- en na de invoering van het wijkmobiliteitsplan gemeten op 16 meetpunten verspreid in Zwijnaarde. De concentratie stikstofdioxide (NO₂) is door de Vlaamse Milieumaatschappij gemeten met passieve samplers. De voormeting vond plaats van 26 oktober 2022 tot 24 mei 2023, de nameting van 11 september 2024 tot 12 maart 2025. Onderstaande kaart geeft de meetpunten weer.



Onderstaande tabel geeft de verschillen weer in de NO₂-concentraties voor en na de invoering van het wijkmobiliteitsplan, voor de verschillende meetpunten. Op 15 van de 16 meetplaatsen steeg de gemiddelde NO₂-concentratie. Echter, ook in andere meetpunten in het VMM-meetnet in Vlaanderen werd een vergelijkbare toename in de gemiddelde NO₂-concentratie gemeten.

Straatnaam locatie	NO ₂ -concentraties in µg/m ³			Relatief verschil	Netto evolutie
	Voor	Na	Absoluut verschil		
Grotesteenweg-Noord 81	26,4	26,0	-0,4	-1,5%	-1,20
Tramstraat 24	21,6	21,6	0,0	0,1%	-0,80
Hutsepotstraat 27	17,4	17,5	0,1	0,5%	-0,70
Hutsepotstraat 168	16,2	16,4	0,2	1,1%	-0,60
Isabella Van Oostenrijkstraat 2	18,3	18,9	0,6	3,5%	-0,20
Campusstraat 11	16,2	16,9	0,7	4,0%	-0,10
Pieter Rubenslaan 14	15,0	15,8	0,8	5,5%	0,00
Adolphe della Faillelaan 47	21,2	22,0	0,8	3,6%	0,00
Nederzwijnaarde 21	20,2	21,0	0,9	4,4%	0,10
Heerweg-Noord 62	20,3	21,2	1,0	4,7%	0,20
Eedstraat 2	15,6	16,7	1,1	7,3%	0,30
Rijvisschestraat 30	15,6	16,8	1,2	7,7%	0,40
Heerweg-Zuid 101	17,6	18,9	1,3	7,6%	0,50
Remi Vlerickstraat 1	18,2	19,8	1,6	8,6%	0,80
Krekelstraat 37	14,9	16,6	1,7	11,2%	0,90
Ter Linden 29	14,6	16,9	2,3	15,7%	1,50

De belangrijkste verklaring voor de algemene toename in Zwijnaarde, maar ook in de rest van Vlaanderen, is de verschillende weersituatie in voor- en nameting. Hoewel de langetermijntrend voor NO₂ zeker dalend is in Vlaanderen, heft het verschil in weer dat hier meer dan volledig op. Dit is vooral te wijten aan de droge eerste maanden van 2025 met veel minder verdunning en minder uitwassen van luchtvervuiling dan de voorbije jaren. Tijdens de nameting bleek er meer oostenwind te waaien, en waren er ook meer dagen met lagere windsnelheden. Tijdens de voormeting waren er 18% dagen met een gemiddelde windsnelheid <1 m/s, terwijl er dat tijdens de nameting 31% waren. Dit

zorgde niet alleen voor minder gunstige omstandigheden qua luchtvervuiling, het betekent ook dat er op meetplaatsen een verschil kan geweest zijn in de mate waarin samplers beïnvloed werden door het lokale verkeer. Een sampler kan bijvoorbeeld meer windafwaarts gehangen hebben van het verkeer in de ene periode dan in de andere, of een street canyoneffect kan meer gespeeld hebben in één periode dan in een andere.

Daarnaast zal voor Zwijnaarde ook meespelen dat er in de nameting meer oostenwind waaide. Niet ver ten oosten van heel wat meetpunten ligt immers de E17, waardoor de impact van het verkeer dat daar rijdt in de periode van de nameting groter was dan tijdens de voormeting. Bovendien werd in de periode van de nameting ook meer verkeer geteld op de E17. Ook lag Zwijnaarde tijdens de nameting vaker windafwaarts van de E40, die ten noorden ligt van de meetpunten.

De waarden in het grijs aangeduid in bovenstaande tabel, zijn waarden die onder de toekomstige EU grenswaarde van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liggen. Dit is niet het geval in 5 van de 16 meetpunten, die zowel in de voormeting als in de nameting (te) hoog scoren. De advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie van $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt in geen enkel meetpunt gehaald.

De meest rechtse kolom geeft aan welke impact het wijkmobiliteitsplan op de luchtkwaliteit in de wijk heeft gehad. Hier is getracht om abstractie te maken van externe factoren zoals de algemene verbetering van de luchtkwaliteit door propere voertuigen, de negatieve impact van de weersomstandigheden, ... om zo een inschatting te kunnen maken van het effect van het wijkmobiliteitsplan op de luchtkwaliteit in de wijk.

Het effect van verkeerswijzigingen op de luchtkwaliteit is in een wijk met veel open bebouwing zoals Zwijnaarde beperkter dan in een wijk met veel gesloten bebouwing en street canyons. Luchtvervuiling verdunt in een open configuratie immers makkelijker en sneller, waardoor de concentraties lager zijn en het potentiële effect van verkeerswijzigingen dus ook minder groot is dan in wijken die dichter bebouwd zijn.

De straten waar het verkeersvolume het sterkst is gedaald (in absolute waarden dan), tonen ook de meest gunstige evolutie van de luchtkwaliteit, namelijk de Grotesteenweg-Noord, de Tramstraat, de Hutsepotstraat, de I. van Oostenrijkstraat en Campusstraat. Omgekeerd tonen de straten waar het verkeersvolume het sterkst is gestegen ook de minst gunstige evolutie van de luchtkwaliteit. Afwijkend echter zijn de Rijvisschestraat en de R. Vlerickstraat, waar (minstens tijdens het deel van de metingen met filter in de J. Schayckstraat) verkeersafnames werden gemeten, maar er geen verbeterde luchtkwaliteit werd vastgesteld. Op deze twee locaties zijn de meetwaarden moeilijk te rijmen met de gemeten verkeersintensiteiten. We vermoeden dat op deze locaties de lokale windeffecten de meetresultaten extra negatief beïnvloed hebben.

BEVRAGING

In de bevraging werd ook nagegaan of mensen een verschil merkten in luchtkwaliteit. Ongeveer de helft van de bewoners merkt geen verschil op. 32% geeft aan dat de luchtkwaliteit slechter is geworden. In de open vragen gaven verschillende inwoners aan dat autobestuurders vaker moeten omrijden en in de file staan, waardoor er meer luchtvervuiling zou zijn. Bewoners uit straten waar het minder druk is geworden, antwoorden positiever op deze vraag.

De luchtkwaliteitsmetingen tonen op verschillende locaties effectief een verslechtering in de luchtkwaliteit, maar deze lijkt vooral te wijten aan de weersomstandigheden tijdens de nameting en de opstelling van de meetapparatuur en niet zozeer aan het wijkmobiliteitsplan.

Veranderingen in de straat NA invoering van het wijkmobiliteitsplan

Luchtkwaliteit (slechter/even goed/beter)



3.2. GELUIDSKWALITEIT

De geluidskwaliteit werd niet kwantitatief gemeten. We kunnen dan ook niet objectief onderbouwen hoe de geluidskwaliteit geëvolueerd is.

De geluidsoverlast door het verkeer is volgens ongeveer de helft van de bewoners gelijk gebleven. Ongeveer de helft van de bewoners merkt geen verschil op. 1 op de 3 geeft aan dat ze meer geluidsoverlast ervaren. De bewoners uit straten waar het minder druk is geworden, beoordelen deze vraag wel positiever.



Hoewel een minderheid aangeeft dat ze minder geluidsoverlast ervaren, komen de reacties van deze respondenten wel terug in de open vragen. Ze geven aan dat het veel aangenamer is in de dorpskern.

3.3. VERKEERSDRUKTE EN LEEFKWALITEIT

Het algemeen gevoel in de buurten is overheersend negatief. Ruim de helft van de bewoners vindt het onaangenamer in de wijk sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Er werden verschillende mogelijke oorzaken bevraagd.

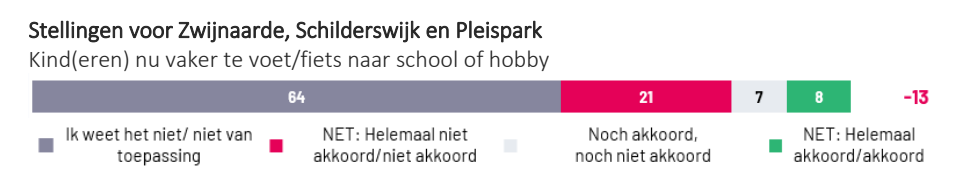


Over het comfort en de veiligheid van voetgangers en fietsers zijn de meningen verdeeld. Voor ongeveer de helft van de bewoners zijn deze hetzelfde gebleven of ze hebben er geen mening over. Het overige deel is verdeeld tussen bewoners die het nu

aangenamer en comfortabeler vinden, of net niet. In straten waar het minder druk is geworden, beoordelen de bewoners het comfort en de veiligheid ook positiever.



Naast de algemene veiligheid en het comfort van de voetganger en fietser werd ook op kinderen gefocust. In welke mate is het veiliger en aangenamer geworden zodat ook kinderen zich vaker te voet of met de fiets verplaatsen? Bij de meerderheid van de respondenten is deze vraag niet van toepassing of hebben ze geen mening. 21% van de respondenten geeft aan dat dit niet het geval. 8% van de respondenten geeft aan dat kinderen wel degelijk vaker te voet of met de fiets naar scholen mogen.

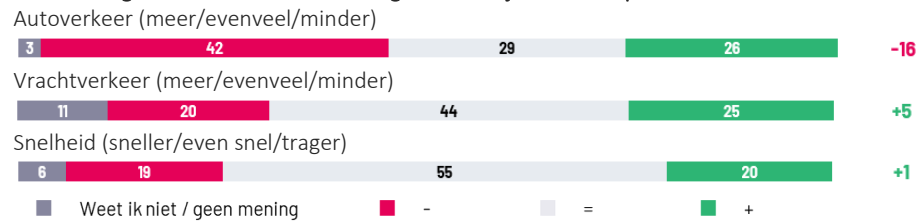


Het gemotoriseerd verkeer werd opgesplitst in autoverkeer en vrachtverkeer. De meeste bewoners hebben het gevoel dat er meer autoverkeer is. Uit de open vragen kunnen we afleiden dat de respondenten wel inzien dat er minder verkeer is in de woonstraten, maar ze geven aan dat de hoofdassen drukker zijn geworden (N60, Tramstraat – A. della Faillelaan, Heerweg, N43, ...). Daardoor staan ze vaker in de file en doen ze langer over hun woon-werktrajecten (zie onder) met de nodige frustraties tot gevolg. Ze ervaren dus eerder meer autoverkeer op hun traject dan in hun eigen straat. De negatieve resultaten wijzen waarschijnlijk dus eerder op een algemeen negatief gevoel ten aanzien van het hele wijkmobiliteitsplan.

Over het vrachtverkeer zijn de meningen verdeeld. Volgens de meeste respondenten is er evenveel vrachtverkeer als ervoor. 25% geeft aan dat er minder vrachtverkeer is en 20% geeft aan dat er meer vrachtverkeer is. Verschillende bewoners geven in de open vragen wel aan dat het nu rustiger is in hun woonstraat of dorp omdat er minder vrachtverkeer rijdt.

Daarnaast is ook de snelheid van het gemotoriseerd verkeer bevroegd. De meerderheid geeft aan dat ze geen verschil merken. Ongeveer evenveel respondenten geven aan dat het verkeer sneller of trager is. In het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 3.4) bestuderen we de objectieve data rond snelheid.

Veranderingen in de straat NA invoering van het wijkmobiliteitsplan

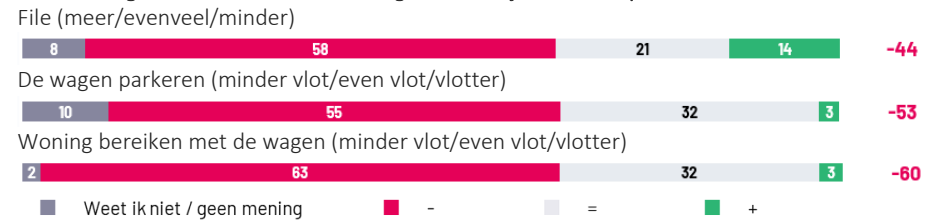


Ook hier kunnen we stellen dat in straten waar het minder druk is geworden, de bewoners het autoverkeer, vrachtverkeer en de snelheid positiever beoordelen. Het verschil in het beoordelen van de snelheid is wel kleiner dan bij de andere factoren.

De drie stellingen met de meeste negatieve reacties zijn degene over (de toename van) file, de autobereikbaarheid van de woning en het zoeken van een parkeerplaats. Zoals hierboven besproken geven bewoners aan dat de hoofdassen drukker zijn geworden waardoor ze vaker in de file staan en ze langer doen over hun trajecten. De negatieve perceptie is dus eerder te wijten aan een algemeen gevoel dan aan een specifiek knelpunt in de eigen straat.

Uit de bevraging blijkt ook dat de bewoners een hogere parkeerbezetting ervaren. In de open vragen komt aan bod dat er veel zoekverkeer is doordat een aantal parkeerplaatsen moesten wijken.

Veranderingen in de straat NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



De vragen over file en de wagen parkeren worden positiever beoordeeld als het minder druk geworden is in de straat. Op het vlak van de woning bereiken met de wagen is er ongeacht de evolutie van de drukte in eigen straat een negatieve perceptie.

3.4. GEREDEN SNELHEDEN

3.4.1. METHODIEK

Stad Gent beschikt over snelheidsdata, afgeleid uit Floating Car Data van Here. Deze data geeft een inschatting van de V85 (de snelheid waar 85% van de bestuurders onder zit) op een bepaald wegsegment voor een bepaald moment of periode. De focus ligt hier op de gereden snelheden tijdens schooldagen-werkdagen overdag (van 6.00 u tot 22.00 u) in de maanden september en oktober in 2024 en 2023.

Daarnaast beschikt stad Gent over doorsnedetellingen waarbij ook de snelheid werd geregistreerd. De data bevatten de gereden snelheden tijdens werkdagen in oktober 2021 en oktober 2024. Hierdoor kan ook een inschatting worden gemaakt van de V85 voor en na de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

3.4.2. ANALYSE

INVOERING SNELHEIDSVERLAGING

Samen met het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde werden snelheidsverlagingen ingevoerd. Om de snelheidsverlaging duidelijk te maken in het wegbeeld werd niet enkel bebording geplaatst, maar werden ook maatregelen genomen zoals snelheidsremmers. We bekijken of dit een effect heeft.

Rijvisschestraat

Op de Rijvisschestraat gold voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan 50 km/u in het gedeelte dat aansluit op de N60. Met de introductie van de fietsstraat in de Rijvisschestraat werd de snelheid verlaagd naar 30 km/u. We hebben enkel een snelheidsmeting op het segment tussen de Putstraat en Rijvisschepark waar al 30 km/u gold. Zowel uit de Here data als de afgeleide snelheid uit de doorsnedetellingen geven aan dat de snelheid hier ligt tussen de 30-40 km/u.

Putstraat en Heistraat

In de Putstraat en de Heistraat gold eerst 70 km/u. Met de invoering van het wijkmobiliteitsplan is de snelheidslimiet verlaagd naar 30 km/u. Dit veroorzaakte een daling van de snelheid, maar de V85 snelheid ligt nog steeds rond de 50 km/u volgens de Here-data. De doorsnedetellingen maten V85 snelheden die dicht tegen de 60 km/u lagen. De snelheid ligt dus nog altijd te hoog ondanks de snelheidsremmers die werden geplaatst in de Putstraat. In de Heistraat werd er ook een wandelstrook aangelegd.

Krekelstraat

In de Krekelstraat tussen de Mijlgrachtstraat en de Eedstraat werd het snelheidsregime verlaagd van 50 km/u naar 30 km/u. Uit de snelheidsdata van de doorsnedetellingen leiden we af dat men voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan hier al te snel reed, met een V85 van rond de 60 km/u. De V85 is door de snelheidsverlaging naar 30 km

wel afgenomen, maar ligt nog altijd rond de 50 km/u. In de bevraging gaf de meerderheid van de respondenten dan ook aan dat het in de Krekelstraat niet veiliger is geworden.

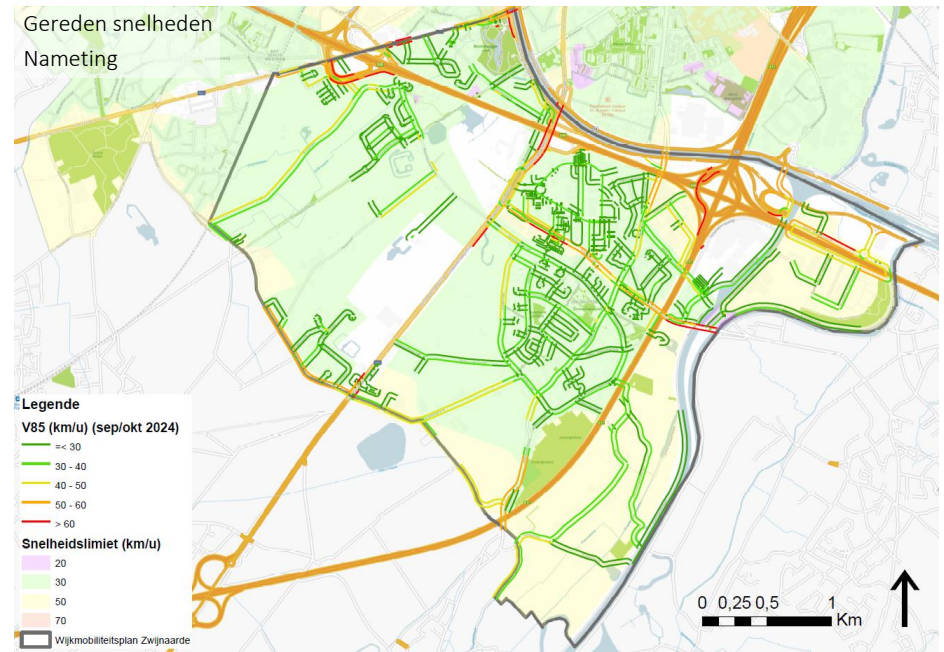
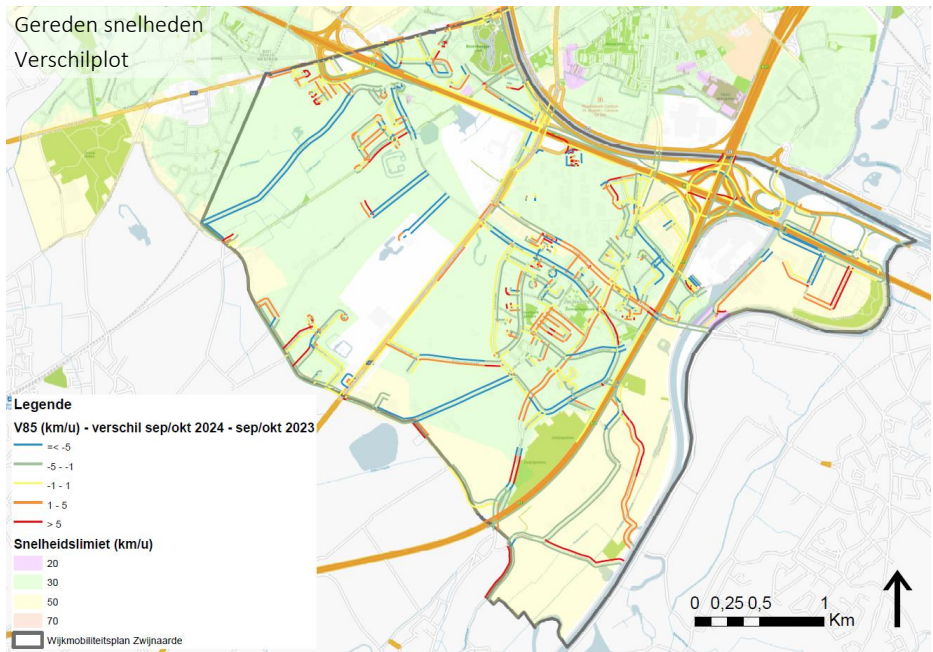
Heerweg-Zuid

Op de Heerweg-Zuid vanaf de gemeentegrens tot de Eedstraat gold eerst 50 km/u, de snelheid werd verlaagd naar 30 km/u. Ondanks de snelheidsverlaging, ligt de V85 nog steeds tussen de 50 en 60 km/u volgens de Here-data. Er werden intussen wel snelheidsremmers geplaatst, maar dit leidde tot de perceptie van een onveilige verkeerssituatie. Daarom werden fietslogo's aangebracht op het wegdek die verduidelijken waar de plaats van fietsers en gemotoriseerd verkeer is op de rijbaan.

Tramstraat

In de Tramstraat werd het snelheidsregime verlaagd van 70 km/u naar 50 km/u. Uit de Here-data leiden we af dat dit in de Tramstraat tussen de N60 en de Campusstraat een daling veroorzaakt van de snelheid. Tussen de Campusstraat en de A. della Faillelaan is er daarentegen een stijging van de snelheid (1 tot 5 km/u). De gemeten V85 ligt wel voor het gehele traject tussen de 50 en 60 km/u.





INVOERING SNELHEIDSREMMENDE MAATREGELEN

Over het algemeen zien we in straten waar maatregelen zijn genomen om het snel rijdend sluipverkeer te weren ook een snelheidsdaling.

Hutsepotstraat

In de Hutsepotstraat zien we een grote daling in snelheid. Er werden daar verschillende maatregelen genomen. Ten eerste werd een fietsstraat ingevoerd, waardoor autobestuurders voorzichtiger moeten rijden. Ten tweede werd een verkeersfilter geplaatst aan het kruispunt met de Campusstraat, waardoor de westelijk tak van de Hutsepotstraat enkel nog bereikbaar is voor de actieve weggebruiker. Bovendien werd ook beperkt eenrichtingsverkeer ingevoerd in de Campusstraat. Door deze maatregelen wordt ook het doorgaand verkeer van/naar de N60 weggefilterd.

Zandvoordestraat en Remi Vlerickstraat

In de Zandvoordestraat en de Remi Vlerickstraat werd een daling in snelheid waargenomen. Dit is waarschijnlijk mede een gevolg van de filter in de J. Schayckstraat die tijdens de periode van de meting nog gold. De filter zorgde voor het weren van doorgaand verkeer tussen de A. della Faillelaan en het dorpsplein.

Nederzwijnaarde

Ook in Nederzwijnaarde is er een daling van de snelheid te merken

Maaltemeers

In Maaltemeers is er een stukje beperkt eenrichtingsverkeer ingevoerd, vanaf de Leebeekstraat tot aan de eerste zijstraat in de richting van de N43. Daardoor kan het sluijverkeer niet meer van de N43 naar de N60 rijden. We zien in het grootste deel van Maaltemeers ook een daling in gereden snelheden.

CONCLUSIE

Stad Gent breidde de zone 30 verder uit. Deze uitbreiding werd verduidelijkt in het wegbeeld door maatregelen zoals snelheidsremmers. Vaak hebben deze maatregelen wel een vertragend effect, maar ligt de V85 nog steeds boven de gewenste snelheid van 30 km/u. Enkel op de Heerweg-Zuid vanaf de gemeentegrens tot de Eedstraat nemen we geen vertragend effect waar.

In de Tramstraat werd het snelheidsregime verlaagd van 70 km/u naar 50 km/u. De V85 ligt hier tussen de 50-60 km/u.

Daarnaast werden ook maatregelen genomen om het sluijverkeer te weren, zoals het invoeren van een verkeerfilter of een wijziging in de circulatie. Ook door deze maatregelen zagen we op verschillende plaatsen een vermindering in snelheid.

4. ECONOMISCHE LEEFKWALITEIT

De grootste groep van de 56 ondernemers die de bevraging invulden, is actief in de gezondheidszorg (20%) of informatie en communicatie (11%). Iets meer dan de helft van de deelnemende ondernemers woont niet op het adres van de onderneming. Wie niet op hetzelfde adres woont, is wel overwegend woonachtig in Gent. 8 op 10 van de bevroegde bedrijven ontvangt klanten. Hiervan geeft 4 op 10 aan dat ze hun klanten geïnformeerd hebben over de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

Gezondheidszorg en welzijn (bv. Ziekenhuis, thuisverpleging, dokter, kinesist, apotheek...)	20
Informatie en communicatie (bv. IT-bedrijf, uitgeverij...)	11
Financiële en zakelijke diensten (bv. Bank, makelaar, boekhouder...)	7
Kleinhandel (bv. Supermarkt, kruidenier, bakkerij, slagerij, bloemenwinkel, boekenwinkel...)	5
Industrie (bv. Voedingsmiddelenproductie, chemische fabriek...)	5
Overheid en onderwijs	4
Horeca (bv. Hotel, restaurant, café, catering, bed and breakfast...)	4
Groothandel (bv. Groothandel in bouwmaterialen, in voedingsmiddelen...)	4
Bouw (bv. Aannemer, elektricien, installateur, wegebouwbedrijf...)	4
Landbouw (bv. Veeteelt, akkerbouw, tuinbouw...)	4
Overige diensten (bv. Kapper, schoonheidssalon, wasserij, begrafenisondernemer, schoonmaakbedrijf...)	2
Kunst en recreatie (bv. Fitnesscentrum, dansschool, theater...)	0
Transport en logistiek (bv. Transportbedrijf, koeriersdienst, logistiek bedrijf...)	0
Andere	32

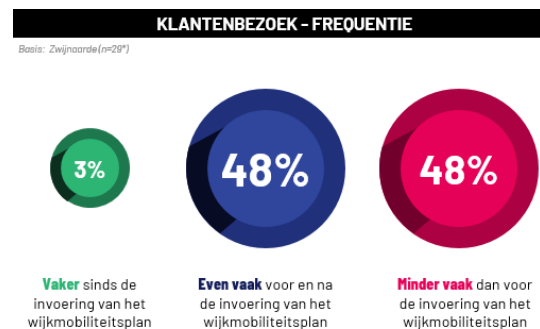
De helft van de bedrijven en ondernemers vinden het over het algemeen niet aangenamer sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Voor 11% is het dan weer wel aangenamer.

Stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark

Aangenamer in de wijk sinds wijkmobiliteitsplan



1 op 2 ondernemers/bedrijven geeft aan klanten te bezoeken. Voor 48% onder hen is de frequentie van klantenbezoeken onveranderd na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Nog eens 48% geeft aan dat ze minder vaak klanten bezoeken dan voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Met deze resultaten moet echter voorzichtig worden omgegaan aangezien het hier gaat om een kleine steekproef.



De meeste ondernemers en bedrijven krijgen ook producten geleverd aan de zaak. De frequentie, het tijdstip en de manier waarop zijn grotendeels gelijk gebleven. Ook het verplaatsingsgedrag van de ondernemers zelf is niet veranderd; verplaatsingen gebeuren nog steeds voornamelijk met de wagen en bestelwagen.

Ondernemers kregen ook een open vraag voorgelegd over de eventuele effecten van het wijkmobiliteitsplan op hun zaak. 16% van de ondernemers geeft aan dat het wijkmobiliteitsplan geen effect heeft op de zaak, 5% van de ondernemers reageert positief. Echter de overgrote meerderheid van ondernemers (70%) meldt minder gunstige effecten. Zaken die regelmatig terugkomen bij verschillende sectoren zijn:

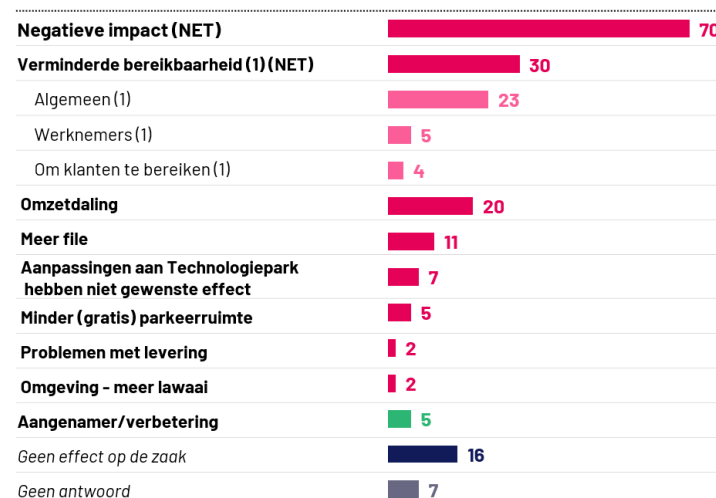
- Verminderde bereikbaarheid en omrijden met langere reistijden;
- Minder parkeerplaatsen en hogere parkeerbezetting;
- Meer files;
- Verschillende klachten over het functioneren van de ovonde op de N60 en de bereikbaarheid van het Technologiepark (bijvoorbeeld het afsluiten van de toegangen aan de Tramstraat)

Positieve effecten die worden genoemd door ondernemers zijn bijvoorbeeld minder verkeersdrukke of file, minder sluipverkeer, het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers, het verbeteren van de leefbaarheid door minder lawaai en zwaar verkeer...

Over de filter aan de Schayckstraat worden zowel negatieve elementen benoemd (mindere bereikbaarheid) maar ook positieve (rust). Over het uitgezonderd plaatselijk verkeer in de Rijvisschewijk geven verschillende respondenten aan dat bezoekers niet altijd weten of ze de zone wel/niet mogen in rijden met de (bestel)wagen.

Vanuit de gezondheidszorg zijn er duidelijk bekommernissen over huisbezoeken (minder parkeermogelijkheden en langere reistijden, waardoor ze minder huisbezoeken kunnen uitvoeren) en minder parkeergelegenheid voor (minder mobiele) patiënten nabij hun bestemming. Van de ondernemers die klanten ontvangen, geeft een aanzienlijk aandeel aan dat het plan een negatieve impact had op het aantal klanten en/of hun omzet.

Impact van het wijkmobiliteitsplan op de onderneming



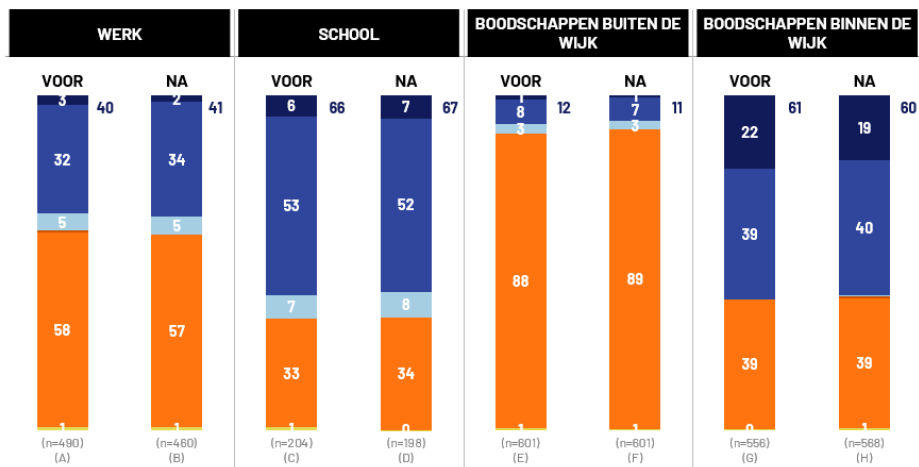
5. WIJZIGING VERPLAATSIJNGSGEDRAG

5.1. MODALE KEUZE

BEWONERS

Het wijkmobiliteitsplan in de wijk Zwijnaarde zorgde niet voor een significante modal shift bij de bewoners. Verplaatsingen naar het werk, school, boodschappen doen binnen de wijk en bezoek binnen de wijk gebeurden reeds (relatief) duurzaam en blijven het ook.

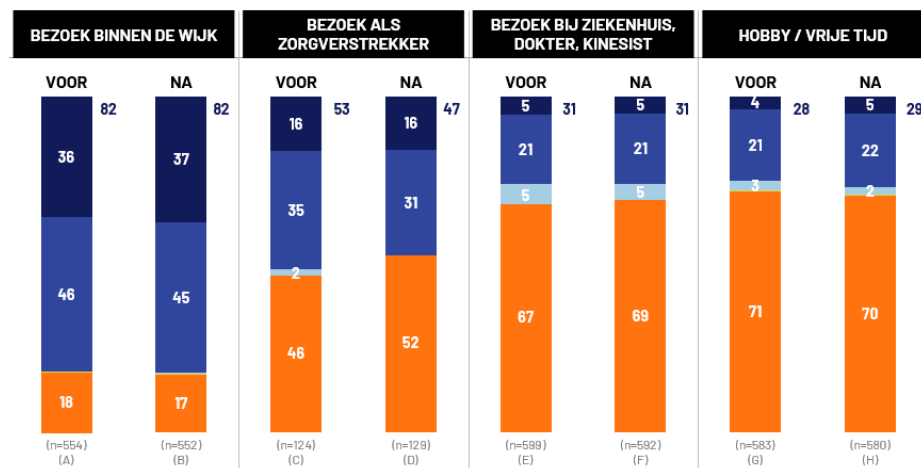
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (1/2)



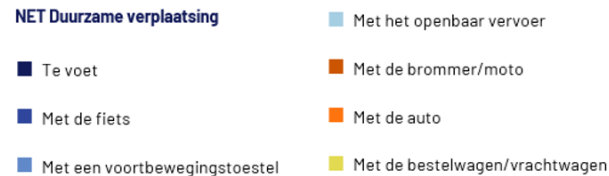
NET Duurzame verplaatsing



Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (2/2)



NET Duurzame verplaatsing



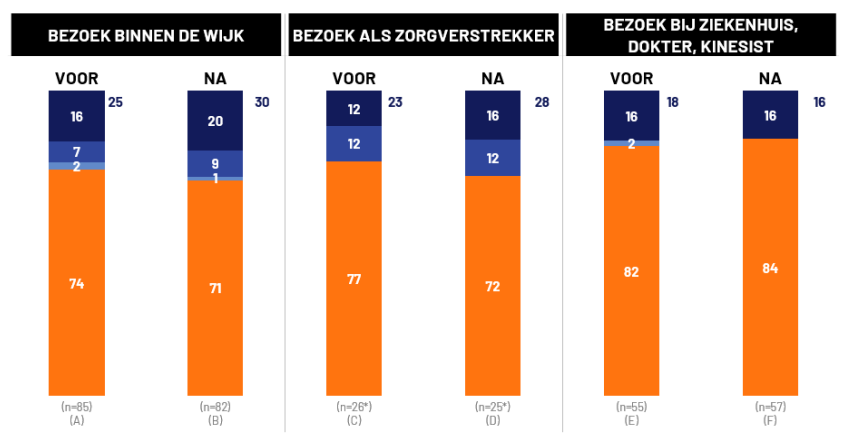
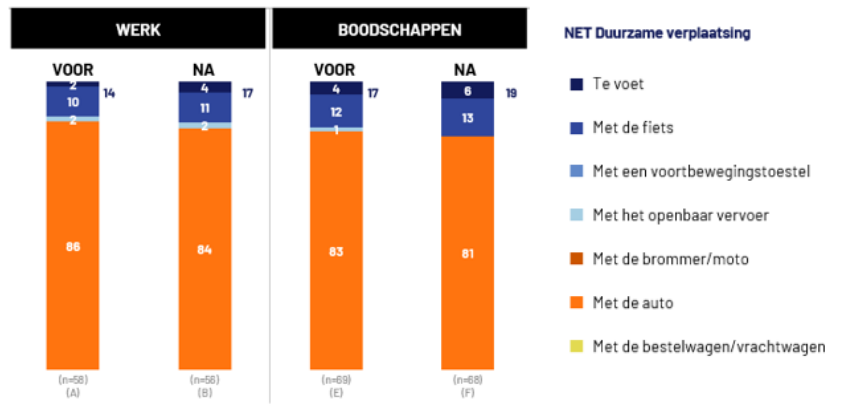
Een grote meerderheid (±85%) van de bewoners verplaatst zich niet anders sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

- Enkelen geven aan vaker te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te verplaatsen. In het bijzonder voor verplaatsingen naar school geeft 10% van de respondenten aan dit vaker op een duurzame manier te doen.
- Bijna 8% van de bewoners geeft aan nu minder vaak iemand in de wijk te bezoeken.
- 5% geeft aan minder vaak naar het werk of naar hun hobby te gaan.
- 6% doet minder vaak boodschappen binnen de wijk.
- 5% gaat nu ergens anders boodschappen doen binnen de wijk.

BEZOEKERS VAN BEWONERS

Bij de bezoekers blijft het overgrote deel van de verplaatsingen met de auto gebeuren. Er is een dalende, maar niet significante trend te merken in het autogebruik.

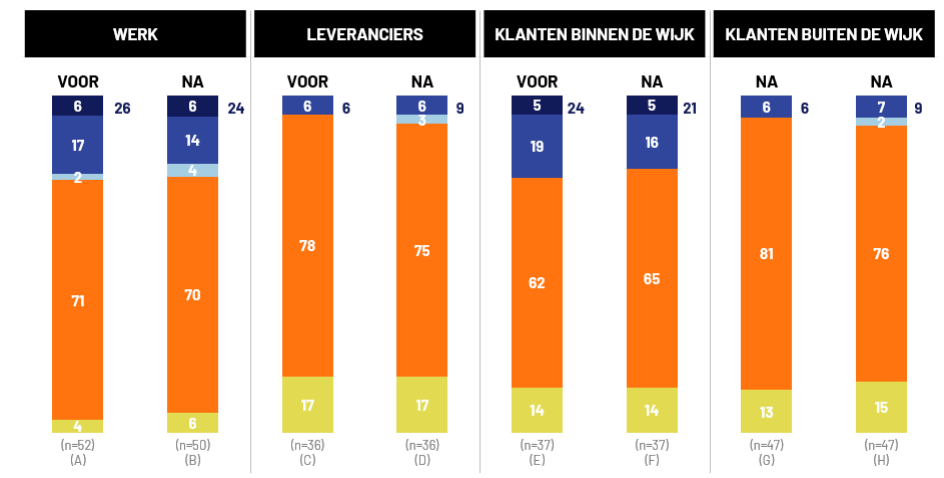
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan



ONDERNEMERS EN BEDRIJVEN

De ondernemers verplaatsen zich voornamelijk met de wagen en de bestelwagens. Dit is niet significant veranderd na de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

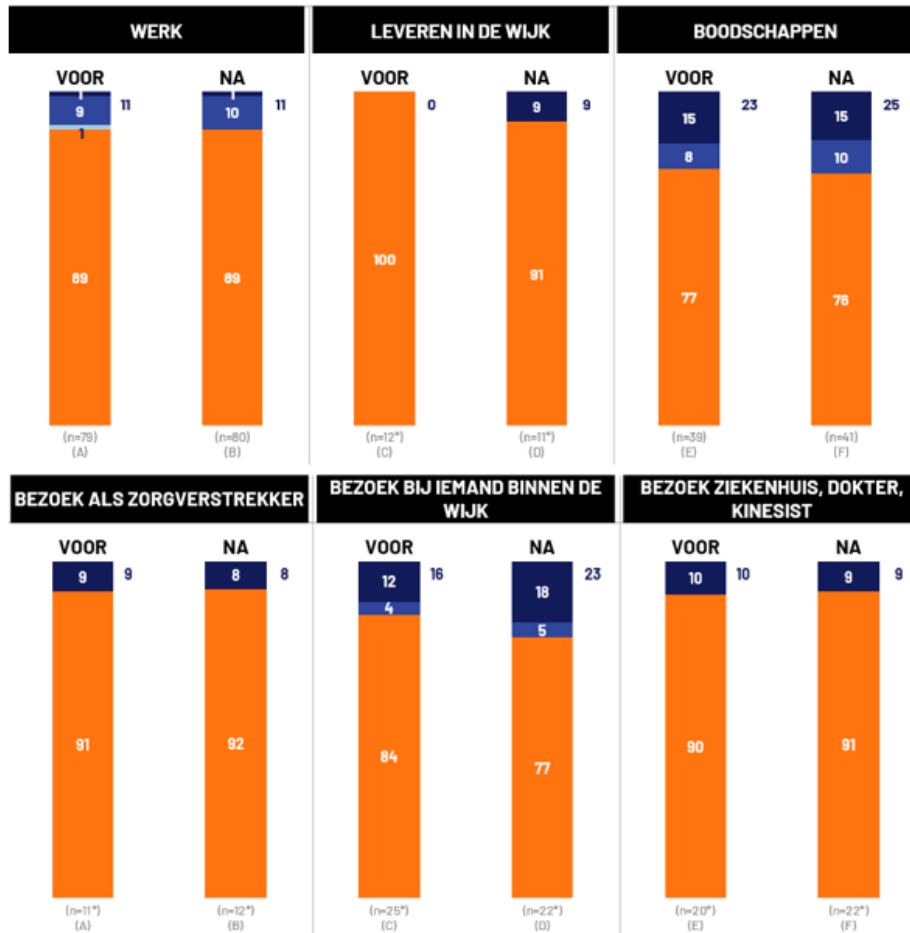
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan voor ondernemers



WERKNEMERS

Werknemers verplaatsen zich nog steeds voornamelijk met de wagen voor alle types verplaatsingen binnen de wijk. Ook hier zien we terug een licht dalende trend, die evenwel niet significant is.

Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan



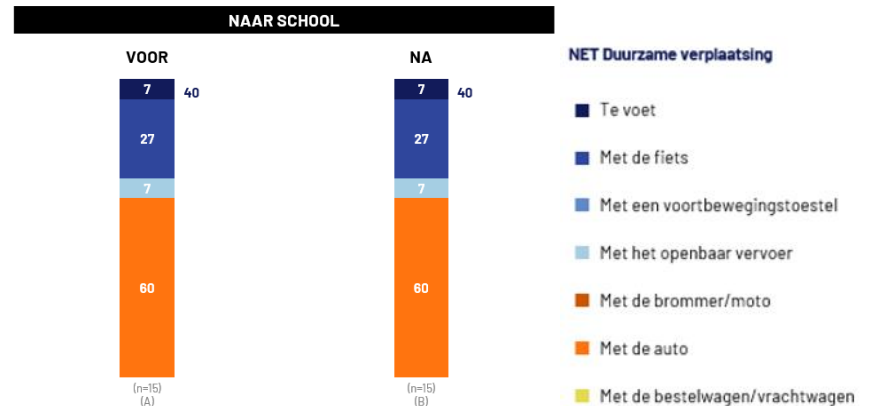
NET Duurzame verplaatsing

- Te voet
- Met de fiets
- Met een voortbewegingstoestel
- Met het openbaar vervoer
- Met de brommer/moto
- Met de auto
- Met de bestelwagen/vrachtwagen

SCHOOLPERSONEEL

Een meerderheid van het schoolpersoneel gaat met de wagen. Het verplaatsingsgedrag is niet veranderd na de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

Verplaatsing schoolpersoneel naar school



5.2. ROUTEKEUZE

Uit de analyse van de verkeersstromen (zie paragraaf 0) blijkt duidelijk dat de maatregelen van het wijkmobiliteitsplan een impact hebben gehad op de routekeuzes van het gemotoriseerd verkeer. In het algemeen is het aandeel doorgaand verkeer in het volledige gebied van het wijkmobiliteitsplan afgenomen.

Sluipverkeerstromen via straten die geïsoleerd werden door maatregelen zijn sterk verminderd (bijvoorbeeld tussen de A. della Faillelaan en de Kerkelstraat of de Hutsepotstraat), terwijl de stromen op de routes waarop geen maatregelen werden genomen geen sterke toe- of afnames vertonen (bijvoorbeeld van Heerweg-Noord naar Heerweg-Zuid of van Tramstraat naar A. della Faillelaan en vice versa).

Er werden nog enkele andere opmerkelijke wijzigingen in routekeuzes waargenomen:

- In Ter Linden stellen we een lichte toename van de verkeersintensiteiten vast, wellicht omdat doorgaand verkeer door de Hutsepotstraat niet meer mogelijk is;
- Op de as Hemelrijkstraat – Klossestraat zien we geen toename van het verkeer, ondanks de relatief grote afname van de intensiteiten op de parallelle as P. van Reysschootlaan – Putstraat – Rijvisschestraat;
- In de situatie met filter in de J. Schayckstraat zien we een relatief grote toename van het verkeer in de A. della Faillelaan richting Heerweg-Zuid en Heerweg-Noord:
 - Enerzijds is er een sterke toename van het aantal rechtsafslaande voertuigen komende van de A. della Faillelaan richting Heerweg-Noord, doordat het verkeer niet meer via de Isabella van Oostenrijkstraat of de Hofakkerstraat kan rijden. Toch is deze toename (veel) kleiner dan de verkeersafname die waargenomen werd in de Isabella van Oostenrijkstraat;
 - Anderzijds nam ook het aantal linksafslaande voertuigen komende van de A. della Faillelaan richting Heerweg-Zuid sterk toe door de invoering van de verkeersfilter in de J. Schayckstraat. Ook de omgekeerde beweging nam toe: het aantal rechtsafslaande voertuigen komende van de Heerweg-Zuid naar de A. della Faillelaan nam sterk toe. Maar opnieuw zijn deze toenames (veel) beperkter dan de verkeersafnames in de J. Schayckstraat (in de nameting waar de filter nog van toepassing was). In de actuele situatie zonder verkeersfilter is een deel van dit verkeer mogelijks weer verschoven.



IV. CONCLUDEREND DEEL

In dit deel vatten we eerst samen in welke mate de maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan bijdragen aan de globale doelstellingen, over de verschillende indicatoren heen, op het niveau van het onderzoeksgebied. Vervolgens evalueren we meer in detail de effecten van het wijkmobiliteitsplan op de wijkspecifieke doelstellingen op straat- en buurniveau.

1. EVALUATIE GLOBALE DOELSTELLINGEN

1.1. SELECTIEVE BEREIKBAARHEID – WEREN DOORGAAND VERKEER

WAT BETEKENT SELECTIEVE BEREIKBAARHEID?

Een eerste globale doelstelling van het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde is het realiseren van selectieve bereikbaarheid door doorgaand verkeer te weren.

Ruimte voor Gent⁴ beschrijft dat mensen moeten kunnen kiezen hoe ze zich binnen de stad verplaatsen. Een **leefbare stad** moet bereikbaar zijn, maar niet altijd, overal, op gelijk welke manier – selectief dus. Daarbij gaat Stad Gent uit van het STOP-principe: prioritair zijn de stappers, dan de trappers, vervolgens het openbaar vervoer en ten slotte het privé-vervoer. Dit zet mensen aan om na te denken over het gebruik van vervoersmiddelen in functie van het moment, de behoefte en de aard van de verplaatsing: voor elke verplaatsing het geschikte vervoersmiddel kiezen.

Om **selectieve bereikbaarheid** te realiseren wordt het STOP-principe toegepast op verschillende niveaus: van strategische beleidskeuzes tot en met de inrichting van de publieke ruimte. Door de bereikbaarheid selectief voor bepaalde modi te verbeteren, wordt gestuurd in de keuze van vervoersmiddel en worden bepaalde verplaatsingen in tijd en ruimte beperkt. Een kwalitatief netwerk van korte en veilige voetgangersroutes,

meer vlotte, veilige fietsverbindingen en verbindingen voor het openbaar vervoer zijn daarvoor noodzakelijk.

Maar ook het **weren van doorgaand verkeer** uit de woonkernen van de deelgemeentes is een belangrijke randvoorwaarde voor het realiseren van een leefbare, selectief bereikbare stad. Door doorgaand gemotoriseerd verkeer te sturen naar de wegen die ervoor geschikt zijn, is er op wegen die niet geschikt zijn voor doorgaand verkeer meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer en kan de leefkwaliteit er verbeterd worden.

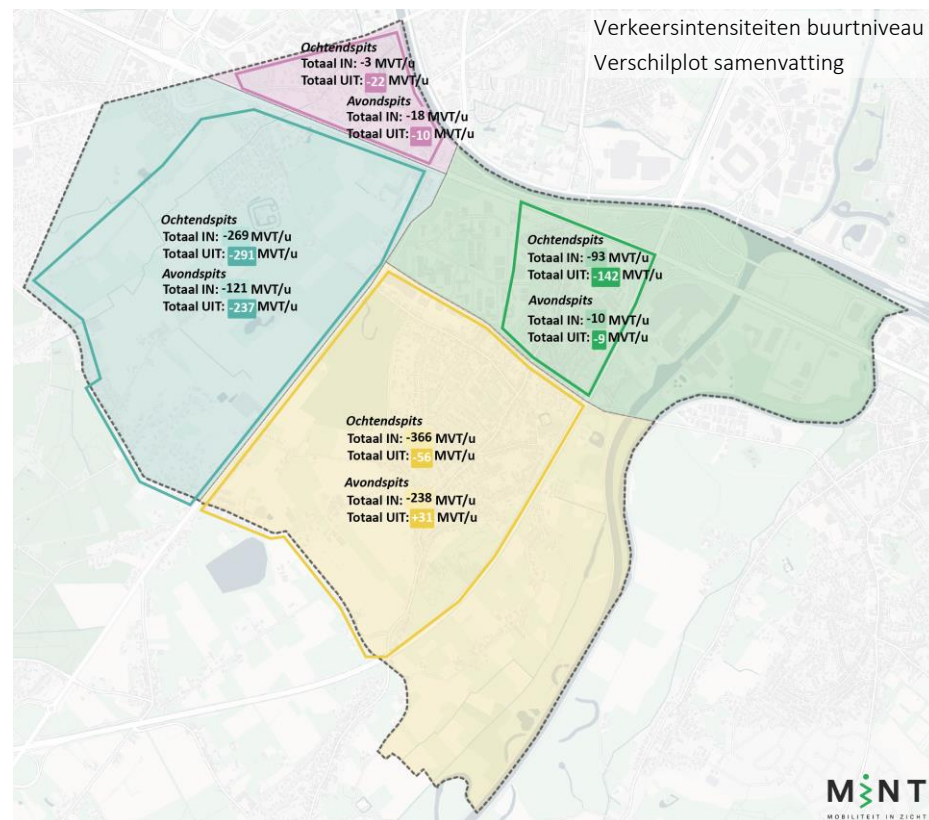
WAT ZIJN DE EFFECTEN VAN HET WIJKMOBILITEITSPLAN OP DE SELECTIEVE BEREIKBAARHEID EN HET WEREN VAN DOORGAAND VERKEER?

In het algemeen hebben de maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan geleid tot een duidelijke **afname van de totale intensiteiten** gemotoriseerd verkeer in alle buurten van Zwijnaarde. Die afname zien we vooral in de woonstraten die niet bedoeld zijn voor doorgaand verkeer, wat ook wordt bevestigd in de resultaten van de bevraging.

Uit de verkeerstellingen blijkt niet meteen dat lagere verkeersintensiteiten in de woonstraten hebben geleid tot hogere intensiteiten op de wegen voor doorgaand verkeer, zoals de N60 Grotesteenweg-Zuid/-Noord en de N469 Tramstraat – A. della Faillelaan. Dit komt echter wel sterk naar voor in de resultaten van de bevraging: er is duidelijk **de perceptie van toegenomen verkeersdruk op de belangrijke verkeersassen**, vooral op de N60, maar ook op een aantal andere wegen. Ook overheerst in de resultaten van de bevragingen **het gevoel** dat de **autobereikbaarheid verminderd** is, wat deels verklaard kan worden doordat het aantal mogelijke routes naar bepaalde locaties inderdaad verminderd is door de circulatiemaatregelen. Uit de analyse van de verkeersstromen blijkt overigens ook dat het herkomst- en

⁴ [Ruimte voor Gent. Structuurvisie 2030 \(2018\)](#)

bestemmingsverkeer ongeveer gelijk is gebleven: van een significante wijziging in verplaatsingsgedrag is dus geen sprake (zie verder).



Wat betreft de **reistijden van het autoverkeer** tonen de metingen weinig significante toe- of afnames op de geregistreerde wegvakken. In sommige straten nam de gemiddelde reistijd licht toe, bijvoorbeeld door het verlagen van de maximumsnelheid of het plaatsen van snelheidsremmers, terwijl in andere straten de gemiddelde reistijd net beperkt afnam, bijvoorbeeld door lagere verkeersintensiteiten. Dat gemengde beeld zien we ook terug in de resultaten van de bevragingen: respondenten wijzen vooral in de woonstraten op minder verkeersdruk, minder files of een betere

bereikbaarheid, terwijl in andere straten (vooral op de hoofdassen) net melding wordt gemaakt van veel meer verkeersdruk en files.

Of de afname van de totale intensiteiten van gemotoriseerd verkeer heeft gezorgd voor meer fietsers en voetgangers of meer openbaar vervoergebruikers, kan bij gebrek aan vergelijkbare voormetingen niet uit de kwantitatieve databronnen worden afgeleid. Uit de analyse van de evolutie van de doorstroming van het openbaar vervoer blijkt dat het wijkmobiliteitsplan geen significante impact heeft gehad op de commerciële snelheden van de trams en bussen van de Lijn in het onderzoeksgebied. In de resultaten van de bevragingen zijn de meningen zeer verdeeld over de vraag of het wijkmobiliteitsplan de **bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer** positief of negatief heeft beïnvloed.

Wat uit de metingen wel duidelijk blijkt, is dat sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan in de verschillende buurten het **doorgaand verkeer sterk is afgenomen**. Er is weliswaar nog steeds heel wat doorgaand verkeer op verschillende verkeersassen in Zwijnaarde, maar in de meeste straten en in alle buurten die door maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan geïsoleerd werden, zien we wel een duidelijke daling van zowel de totale verkeersintensiteiten als het aandeel doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in het onderzoeksgebied). Dat wordt ook bevestigd in de resultaten van de bevragingen: bewoners uit de straten waar het (doorgaand) verkeer afnam ten gevolge van maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan reageerden over het algemeen positiever dan bewoners uit straten zonder duidelijke afname. Minder doorgaand (vracht)verkeer in de woonstraten werd dan ook regelmatig als een positief effect benoemd. Er is in heel Zwijnaarde, met name in de avondspits, overigens ook een niet te verwaarlozen aandeel doorgaand verkeer met bestemming in het onderzoeksgebied geregistreerd (bijvoorbeeld ophaal- en afzetbewegingen, korte boodschappen,...). Uit dezelfde metingen blijkt ook dat het herkomst- en bestemmingsverkeer ongeveer gelijk is gebleven. Daaruit kunnen we concluderen dat er geen significante modal shift is gerealiseerd bij de bewoners, bezoekers en werknemers van de wijk.

1.2. VERKEERSVEILIGHEID

WAT WORDT ER VERSTAAN ONDER VERKEERSVEILIGHEID?

De tweede globale doelstelling van het wijkmobiliteitsplan is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Verkeersveiligheid gaat zowel over objectieve als over subjectieve verkeersveiligheid. De evolutie van de **objectieve verkeersveiligheid** kan in principe relatief eenvoudig worden gemeten aan de hand van ongevalgegevens. De ongevallencijfers van een zo ruim mogelijke periode, namelijk april tot december, worden geanalyseerd over meerdere jaren (2017-2024). Dit gebeurt om de statistische betrouwbaarheid te verhogen. Die blijft echter heel beperkt omdat het absoluut aantal registraties klein is. Conclusies op dit vlak moeten dus met de nodige omzichtigheid worden getrokken; toevallige gebeurtenissen kunnen immers een grote impact hebben die niets met de hier geëvalueerde maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan te maken hebben.

Het meten van de **subjectieve verkeersveiligheid** is minder eenduidig. Subjectieve verkeersveiligheid gaat over de persoonlijke beleving, waarneming of perceptie van verkeersveiligheid en wordt onder meer beïnvloed door de snelheid van het gemotoriseerd verkeer, de ruimte die actieve weggebruikers ter beschikking hebben, de verkeersdruk, de mate waarin kinderen, ouderen of minder mobiele mensen zich zelfstandig kunnen verplaatsen, ...

WAT ZIJN DE EFFECTEN VAN HET WIJKMOBILITEITSPLAN OP DE VERKEERSVEILIGHEID?

Uit de analyse van de ongevallencijfers leiden we geen duidelijke toe- of afname in ongevallen af sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Belangrijke nuance hierbij is dat om een representatieve vergelijking in ongevallen te maken, er voor zowel de voor- als na-situatie minstens drie jaar aan ongevalgegevens beschikbaar moeten zijn. De invoering van het wijkmobiliteitsplan is dus nog te recent om echt zinvolle conclusies te trekken over de impact op de **objectieve verkeersveiligheid**.

Wat betreft de **subjectieve verkeersveiligheid** zien we vanuit de bevraging zeer verdeelde meningen, die ook samenhangen met de mate waarin verkeersdruk in de betreffende straat is toegenomen: vooral in straten met minder verkeer geven bewoners en andere respondenten aan dat de verkeersveiligheid met name voor voetgangers en fietsers is toegenomen (bv. Hutsepotstraat), terwijl vooral in straten met evenveel of meer verkeer net gemeld wordt dat de situatie onveiliger geworden is (bv. Krekelstraat). Een groot deel van de respondenten geeft echter aan geen verandering te hebben gezien of geen mening te hebben.

1.3. BELEVINGSWAARDE PUBLIEKE RUIMTE

WAT WORDT ER BEDOELD MET BELEVINGSWAARDE EN PUBLIEKE RUIMTE?

De belevingswaarde van de publieke ruimte verwijst naar de manier waarop mensen de openbare ruimte **subjectief ervaren en waarderen**. Het gaat hierbij niet enkel om praktische of functionele aspecten zoals bereikbaarheid of veiligheid, maar juist om praktische of functionele aspecten zoals bereikbaarheid of veiligheid, maar juist om zintuiglijke en emotionele indrukken die bijdragen aan het algehele gevoel dat een plek oproept. Factoren zoals groen, licht, geluid, materiaalgebruik, sociale interactie en esthetiek spelen hierin een belangrijke rol. De belevingswaarde bepaalt in grote mate of een ruimte als prettig, uitnodigend of inspirerend wordt ervaren, en beïnvloedt daarmee ook het gebruik ervan. Belevingswaarde kan per individu en per context verschillen. In het kader van het wijkmobiliteitsplan vond geen herinrichting van het openbaar domein plaats, die voor een kwalitatievere openbare ruimte zorgde (zoals bijvoorbeeld bij het circulatieplan voor de binnenstad wel het geval was met onder meer tijdelijke invullingen ter hoogte van de verkeersfilters).



WAT ZIJN DE EFFECTEN VAN HET WIJKMOBILITEITSPLAN OP DE BELEVINGSWAARDE EN DE PUBLIEKE RUIMTE?

Algemeen zien we in de bevestigingen rond alles wat leefkwaliteit betreft **erg veel verdeelde en negatieve meningen** bij de respondenten. Zelfs in straten waar de verkeersintensiteiten daalden, zien we dat toch gemiddeld 15% van de respondenten aangeven dat ze minder aangenaam kunnen fietsen of wandelen, moeilijker kunnen oversteken, dat er meer geluidsoverlast is of dat ze aanvoelen dat de verkeersintensiteiten zijn gestegen. Dat de perceptie in hun eigen straat over objectief weerlegbare feiten zo negatief is, kan te maken hebben met het bestaan van knelpunten op hun dagelijkse trajecten.

Enkele van die zeer negatieve punten zijn files, de autobereikbaarheid van hun woning en de parkeerdruk. Ook hier is het niet steeds zo dat de file die men benoemt in de eigen straat plaatsvindt, hoewel de vraag wel zo gesteld werd. We zien dus een **zeer negatieve perceptie van files op enkele cruciale punten**, die de perceptie van het hele plan lijkt te kleuren, en dit terwijl uit de data geen sterke, algemene toename van het fileleed blijkt.

Globaal kunnen we dus stellen dat de belevingswaarde van de publieke ruimte door de bewoners als slechter wordt beschouwd na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Echter geven de gemeten verkeersintensiteiten aan dat op wijk- en buurtniveau de verkeersintensiteiten zijn afgenomen. De eerder negatieve antwoorden kunnen dus gekleurd zijn door een aantal knelpunten in de wijk, die de perceptie in zijn geheel negatief doen uitslaan.

De straten waar het verkeersvolume het sterkst is gedaald, tonen ook de meest gunstige evolutie van de **luchtkwaliteit**, namelijk de Grotesteenweg-Noord, de Tramstraat, de Hutsepotstraat, de I. van Oostenrijkstraat en Campusstraat. Omgekeerd tonen de straten waar het verkeersvolume het sterkst is gestegen ook de minst gunstige evolutie van de luchtkwaliteit.

1.4. ECONOMISCHE LEEFKWALITEIT

WAT WORDT ER BEDOELD MET ECONOMISCHE LEEFKWALITEIT?

Dit begrip verwijst naar de mate waarin de economische omstandigheden in een gebied bijdragen aan een **prettig en leefbaar woon- en werkklimaat**. Denk hierbij aan factoren zoals de bereikbaarheid van winkels en voorzieningen voor bewoners en leveranciers, de vitaliteit van lokale ondernemingen, het functioneren van de lokale middenstand, de verandering in bezoekersstromen, en de perceptie van ondernemers en bewoners ten aanzien van economische vitaliteit.

WAT ZIJN DE EFFECTEN VAN HET WIJKMOBILITEITSPLAN OP DE ECONOMISCHE LEEFKWALITEIT?

Ongeveer de helft van de **bedrijven en ondernemers** (56 respondenten) geven aan dat het over het algemeen niet aangenamer is geworden in de wijk sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

Voor het **bezoeken aan klanten** zien we dat ongeveer de helft van de respondenten geen wijzigingen ziet in het aantal bezoeken. De andere helft heeft zijn of haar bezoeken aan klanten verminderd. Vanuit de bevestiging is niet in te schatten of dit door een rationalisatie gebeurt (bijvoorbeeld het bundelen van afspraken, het digitaal vervangen) of dit effectief gepaard gaat met een daling van klantencontact is.

De **leveringen aan ondernemers en bedrijven** zijn grotendeels gelijk gebleven qua frequentie, tijdstip en de manier waarop ze gebeuren. Ook het **verplaatsingsgedrag** van de ondernemers zelf is niet veranderd en blijft voornamelijk met de wagen of bestelwagen.

De grootste knelpunten die worden benoemd in de bevestiging zijn het **vinden van parkeerplaats, files en de bereikbaarheid**. De ondernemers en bedrijven in verschillende straten geven aan dat er minder passage is en dat er daardoor ook minder



klanten hun weg vinden naar de zaak. Ook werknemers en leveranciers komen vaker te laat door files. Ongeveer een vijfde van de ondernemers geeft een daling in omzet en/of klantenbezoeken aan. Evengoed zijn er ook tevreden ondernemers en bedrijven. Het grootste positieve effect voor hen is de creatie van een rustigere omgeving.

1.5. WIJZIGING VERPLAATINGSGEDRAG

WAT WORDT ER BEDOELD MET VERPLAATINGSGEDRAG?

Verplaatsingsgedrag gaat over de manier waarop mensen zich verplaatsen binnen, vanuit of naar de wijk. In de evaluatie van het wijkmobiliteitsplan onderzochten we enerzijds de effecten op de **vervoerswijzekeuze** of modal split – een evolutie van niet-duurzame verplaatsingen met de wagen naar duurzame verplaatsingen te voet, met de fiets of het openbaar vervoer noemen we een duurzame modal shift – en anderzijds de effecten op de **routekeuze** van het gemotoriseerd verkeer.

Stad Gent formuleerde voor het wijkmobiliteitsplan van Zwijnaarde geen concrete, kwantitatieve modal shift-ambitie, maar de maatregelen in het plan hebben wel het doel om bij te dragen aan meer duurzame verplaatsingen en de duurzame mobiliteitsmogelijkheden te verbeteren. Daarnaast moest het wijkmobiliteitsplan door de routekeuzes van het gemotoriseerd verkeer te beïnvloeden doorgaand verkeer uit de wijk weren.

WAT ZIJN DE EFFECTEN VAN HET WIJKMOBILITEITSPLAN OP HET VERPLAATINGSGEDRAG?

De evolutie van de modal split werd niet op kwantitatieve wijze onderzocht. Uit de analyse van de verkeersstromen concludeerden we wel dat het herkomst- en bestemmingsverkeer in Zwijnaarde ongeveer hetzelfde is gebleven, wat er wellicht op duidt dat er geen significante modal shift heeft plaatsgevonden.

Inzicht in de modal shift maakte wel deel uit van de bevraging. Daaruit blijkt dat noch bij de bewoners, noch bij de andere bevraagde groepen er een significante verandering van de **vervoerswijzekeuze** kan worden vastgesteld. Belangrijke bedenking daarbij is dat de modal split in Zwijnaarde, met name van de bewoners, ook voor invoering van het wijkmobiliteitsplan al relatief duurzaam was. Hoe duurzamer de modal split al is, hoe meer inspanningen er uiteraard nodig zijn om een verdere verduurzaming te realiseren. De ligging van Zwijnaarde, omgeven door veel belangrijke assen voor gemotoriseerd verkeer (E17, E40, R4, N43, N60,...) werkt autogebruik wellicht in de hand, ook voor korte verplaatsingen vanuit, naar en door Zwijnaarde. De maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan blijken niet zo ingrijpend dat ze in Zwijnaarde op korte termijn reeds aanzetten tot een verandering van de vervoerswijzekeuze.

De maatregelen zijn wel voldoende verregaand om een duidelijke impact te hebben op de **routekeuzes** van het gemotoriseerd verkeer. In het algemeen is zoals gezegd het aandeel doorgaand verkeer in het volledige gebied van het wijkmobiliteitsplan afgenomen. Sluipverkeerstromen via straten die geïsoleerd werden door maatregelen zijn sterk verminderd, terwijl de stromen op de routes waarop geen maatregelen werden genomen geen sterke toe- of afnames vertonen.



2. EVALUATIE WIJKSPECIFIEKE DOELSTELLINGEN

Naast de globale doelstellingen werden ook 16 wijk specifieke doelstellingen geformuleerd (zie hoofdstuk **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Deze doelstellingen worden hieronder besproken per buurt.

2.1. ZWIJNAARDE INDUSTRIE

HEERWEG-NOORD

Op de Heerweg-Noord is het doel om de leefkwaliteit in evenwicht te brengen met de verkeersfunctie met extra aandacht voor de veiligheid van de actieve weggebruiker. Op de Heerweg-Noord zelf werden geen (grote) maatregelen genomen, op een nieuwe fietsoversteek ter hoogte van de Schaarkenstraat na. Wel werd in de Hofakkerstraat een verkeersfilter geplaatst en werd er in de Isabella van Oostenrijkstraat een circulatiemaatregel genomen. Met deze maatregelen in de omgeving wil Stad Gent doorgaand verkeer weren in de woonwijken en verschuiven naar het hogere wegennet. In de toekomst zullen de Heerweg-Noord en de omliggende woonwijken verkeersluser worden door de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg (Scheldelindeweg) gecombineerd met de nodige maatregelen.

De verkeersintensiteiten op de Heerweg-Noord tonen de belangrijke ontsluitende functie tussen Zwijnaarde en Nieuw Gent aan. Voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan was de verkeersintensiteit ongeveer even groot. Aangezien er geen specifieke maatregelen genomen zijn op de Heerweg-Noord viel er geen (grote) afname te verwachten. Het aandeel doorgaand verkeer is echter wel afgenomen.

In de bevraging worden de effecten van het plan op de verkeersleefbaarheid of de veiligheid van actieve weggebruikers op de Heerweg-Noord niet expliciet bevestigd. In de open vragen komt deze weg ook niet (veel) expliciet aan bod. Wel geven respondenten aan dat het drukker is geworden op de Heerweg (Noord en Zuid). Enkele

keren werd vermeld dat er meer file is. De data over de autoreistijden toont echter dat de autoreistijden niet significant veranderd zijn.

De kwantitatieve data tonen dus aan dat de Heerweg-Noord na de invoering van het wijkmobiliteitsplan zijn verkeersfunctie behoudt. Volgens de analyse van de verkeersstromen is het doorgaand verkeer afgenomen. In de bevestigingen werd de leefkwaliteit en veiligheid van voetgangers en fietsers niet bevestigd. Wel gaven een aantal respondenten aan dat het volgens hen drukker geworden is.

OMGEVING TECHNOLOGIEPARK

In de inventarisatiefase van het wijkmobiliteitsplan werd de parkeerbezetting in de omgeving van het Technologiepark als knelpunt gedefinieerd. Tijdens de daarop volgende fase van de opmaak van het plan, werd deze doelstelling echter *on hold* gezet, omdat het voorstel opgemaakt door Stad Gent verworpen werd door de buurtbewoners. De situatie wordt nu verder gemonitord en indien de parkeerbezetting op het publiek domein (sterk) zou toenemen, zouden er alsnog maatregelen ingevoerd kunnen worden. Deze doelstelling is daarom geen onderdeel van de evaluatie van het wijkmobiliteitsplan.

N469 TRAMSTRAAT/A. DELLA FAILLELAAN

Het doel op de as Tramstraat/A. della Faillelaan is de leefkwaliteit en de veiligheid te verhogen met extra aandacht voor de oversteekbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer. Op de Tramstraat/A. della Faillelaan werd tussen de Heerweg en de N60 een verlaging van het snelheidsregime tot 50 km/u ingevoerd. In de omliggende straten werden maatregelen genomen zodat er minder ongewenst doorgaand verkeer doorheen de woonwijken zou rijden. Dit verkeer moet dan de Tramstraat/A. della Faillelaan als hoofdas nemen. Daarnaast werd er een bijkomende voetgangersoversteek gerealiseerd, ongeveer ter hoogte van het Etienne della Faillepark en werd de belijning op verschillende plaatsen aangepast. Verder plant de



stad nog de aanleg van een voetpad ter hoogte van de inrit naar het Technologiepark op de Tramstraat.

In de bevraging werd naar de oversteekbaarheid van de Tramstraat/A. della Faillelaan gevraagd. De meerderheid van de respondenten geeft aan dat de oversteekbaarheid niet is verbeterd, hoewel er in het kader van het wijkmobiliteitsplan net een extra oversteekplaats werd gerealiseerd om de oversteekbaarheid te verbeteren. In de open vragen stellen sommige respondenten zelfs dat het oversteken gevaarlijker is geworden, omdat auto's minder zouden stoppen voor overstekende voetgangers. Ook wordt verschillende keren aangehaald dat er meer file is op de Tramstraat/A. della Faillelaan. Deze perceptie wordt echter niet bevestigd door de verkeersintensiteiten. De verkeersintensiteiten over het hele traject bleven gelijk of namen af: enkel op de A. della Faillelaan vlak aan het kruispunt met de Heerweg zien we een toename. In de autoreistijden zien we een beperkte toename in reistijd richting Zwijnaarde tijdens de spitsuren.

Na de analyse van De Lijn blijkt dat de doorstroming van het openbaar vervoer op de Tramstraat/A. della Faillelaan niet verbeterd is. Voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan werden nieuwe verkeerslichten aan de inrit van het Technologiepark geplaatst voor de verkeersveiligheid, omdat de nieuwe buslijn het Technologiepark op- en afrijdt. Deze nieuwe lichtenregeling had een grote negatieve impact op de Tramstraat. Daarnaast is het niet eenvoudig om in de lichtenregeling op het kruispunt Tramstraat x A. della Faillelaan x Heerweg-Noord x Heerweg-Zuid een evenwicht te vinden tussen de voorrang van de tram op de as Heerweg-Noord - Heerweg-Zuid en het busverkeer op de as Tramstraat x A. della Faillelaan.

De leefkwaliteit en veiligheid, met in het bijzonder de oversteekbaarheid, op de Tramstraat/A. della Faillelaan is volgens de respondenten niet verbeterd, hoewel er een extra voetgangersoversteek werd gerealiseerd. Ze geven ook aan dat er meer file is. We zien echter dat de verkeersintensiteiten op het traject gelijk bleven of licht daalden. In de autoreistijden zien we wel een lichte toename in gereden tijd richting Zwijnaarde tijdens de spitsuren.

Na de invoering rijdt het openbaar vervoer niet vlotter op de Tramstraat/A. della Faillelaan.

N60-OVONDE

Op de N60/ovonde wil Stad Gent de barrière-effecten verminderen en extra aandacht geven aan actieve weggebruikers en openbaar vervoer. Deze doelstelling wil men bereiken door de N60-ovonde, een gewestweg die dus in het beheer is van de Vlaamse overheid, te vernieuwen⁵. De vernieuwde N60-ovonde moet voor veiliger en rustiger verkeer zorgen. Een veilige oversteekplaats voor voetgangers en fietsers en de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer staan hierbij centraal. Dit maakt geen deel uit van de evaluatie van het wijkmobiliteitsplan, daarom kunnen we deze doelstelling ook niet beoordelen.

WOONSTRATEN OMGEVING BEDRIJVENZONE ZWIJNAARDE II & III

Het doel in de omgeving van de bedrijvenzone is om het vrachtverkeer en het bestemmingsverkeer te sturen voor de bedrijvenzone Zwijnaarde II & III om zo de leefbaarheid van de woonstraten in deze omgeving te verbeteren. Samen met de voltooiing van een nieuwe ontsluitingsweg⁶ (Scheldelindeweg) zullen hier in een latere

⁵ [Herinrichting ovonde en fietsverbinding Sterre-Ardoyen | Wegen en verkeer](#)

⁶ [Project Scheldelindeweg - nieuwe ontsluitingsweg Bedrijventerrein Zwijnaarde II en III | Stad Gent](#)



fase de nodige maatregelen voor worden ingevoerd (zie paragraaf 4.3). Dit is geen onderdeel van deze (fase van de) evaluatie van het wijkmobiliteitsplan, daarom kunnen we deze doelstelling hier ook niet evalueren.

ALLE BEDRIJVEN EN KENNISZONES

Voor de bedrijven en kenniszones wordt vooropgesteld om een verkeersveilige en vlotte selectieve bereikbaarheid te realiseren. De maatregelen die binnen het wijkmobiliteitsplan werden ingevoerd, kunnen hier deels op inspelen, maar de geplande maatregelen zoals onder andere deze op de N60 (cf. doelstelling N60-ovonde) en de Scheldelindeweg (cf. doelstelling woonstraten omgeving bedrijvenzone Zwijnaarde II en II) zullen een meer ingrijpend effect kunnen hebben. Daarom is de evaluatie van deze doelstelling op dit moment geen onderdeel van de evaluatie van het wijkmobiliteitsplan.

2.2. ZWIJNAARDE DORP

DORPSCENTRUM ZWIJNAARDE

In het dorpscentrum van Zwijnaarde is het de bedoeling om het doorgaand verkeer door het centrum (ten zuiden van de as Tramstraat – A. della Faillelaan) te weren om zo de leefkwaliteit en de veiligheid te verbeteren. Om het doorgaand verkeer te weren, werden in het gebied twee verkeersfilters geplaatst, in de Hutsepotstraat en in de J. Schayckstraat, en in de Campusstraat werd eenrichting ingevoerd. De verkeersfilter in de J. Schayckstraat werd ondertussen weer verwijderd.

Door het plaatsen van de verkeersfilters zagen we dat de doorgaande verkeersstromen doorheen Zwijnaarde dorp zijn afgenomen in de Hutsepotstraat en de Krekelstraat. Ondertussen werd de verkeersfilter in de J. Schayckstraat verwijderd. Door de filter op te heffen namen de verkeersintensiteiten logischerwijs weer toe, maar niet tot het niveau van voor het wijkmobiliteitsplan. Omdat de filter nog maar twee maanden was

verwijderd op het moment van de meting, kan het zijn dat nog niet iedereen zijn weg langs hier heeft teruggevonden. Daarom is het belangrijk om ook op langere termijn na te gaan wat het effect is op het doorgaand verkeer in het centrum van Zwijnaarde.

De bevestigingen werden afgenomen kort nadat de verkeersfilter in de J. Schayckstraat werd verwijderd. Bij de vraag of de Dorpsstraat en het dorpsplein aangenamer zijn geworden, zijn de meningen zeer verdeeld tussen positieve, negatieve of neutrale antwoorden.

Stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark

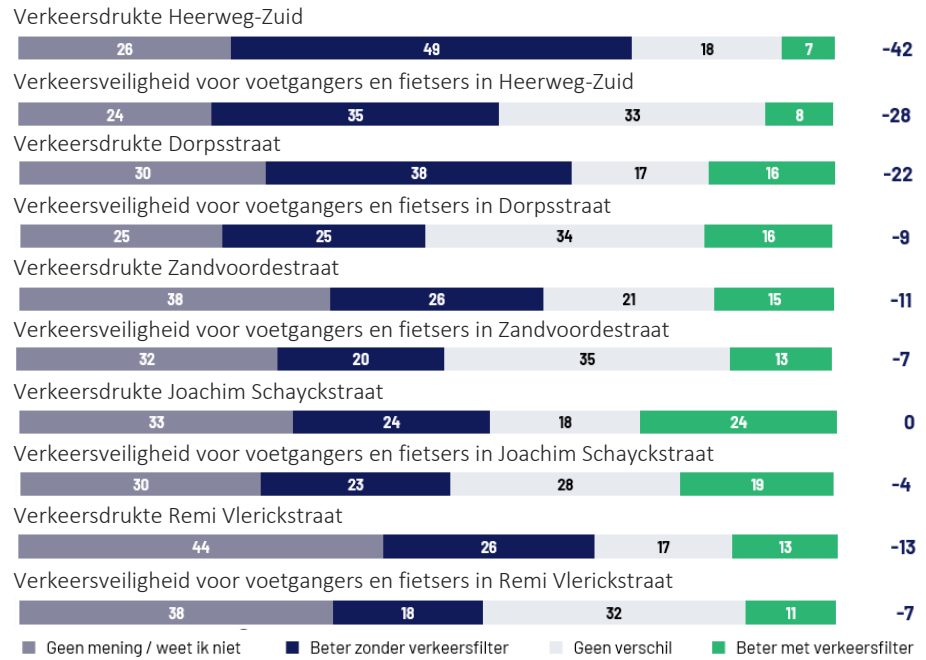
Dorpsstraat en dorpsplein aangenamere plek geworden



Om te weten te komen welk effect de verkeersfilter in de J. Schayckstraat had, werden specifieke vragen gesteld. Een aanzienlijk deel van de bewoners van Zwijnaarde heeft geen mening over het effect van de verkeersfilter of zag geen verschil in de aanliggende straten naar verkeersdrukke of verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers. Bijna de helft van de respondenten geeft wel aan dat de verkeersdrukke in de Heerweg-Zuid beter is zonder verkeersfilter. Opvallend is wel dat er evenveel respondenten aangeven dat de verkeersdrukke in de J. Schayckstraat beter is in de situatie zonder filter als dat er respondenten zijn die het omgekeerde aangeven.

Dat de verkeersdrukke op de J. Schayckstraat hoger zou zijn met de filter, is niet mogelijk gezien de verkeersfilter waarlangs geen gemotoriseerd verkeer toegelaten is (uitgezonderd tractoren). Ook de data bevestigen dit. De negatieve antwoorden zullen dus eerder te maken hebben met de algemene negatieve beoordelingen. Deze algemene negatieve perceptie komt voort uit het feit dat de bewoners een knelpunten ondervinden in de wijk die het hele plan lijken te kleuren (zie hoofdstuk 1.3).

Evaluatie verkeersfilter voor voetgangers en fietsers



De meningen over de vraag of de leefkwaliteit en de veiligheid zijn verbeterd, zijn verdeeld. Uit de verkeersmetingen blijkt allezins dat het doorgaand verkeer door het dorp van Zwijnaarde (sterk is afgenomen). De verkeersfilter in de J. Schayckstraat werd ondertussen wel ongedaan gemaakt. In de huidige situatie zonder verkeerfilter, zijn de verkeersintensiteiten in de J. Schayckstraat wel nog steeds lager dan voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan. De meningen over de vraag of deze knip bijdroeg tot een rustigere en veiligere omgeving zijn verdeeld. In de objectieve data zien we echter wel dat zowel de verkeersintensiteiten als de doorgaande stromen afgenomen zijn in de situatie met de verkeersfilter. Dat perceptie over objectief weerlegbare feiten zo negatief is, kan te maken hebben met een aantal grote knelpunten die de respondenten ondervinden in de wijk.

HUTSEPOTSTRAAT

In de Hutsepotstraat wil Stad Gent de verblijfsfunctie verhogen met extra aandacht voor de actieve weggebruiker. Er werd een filter geplaatst aan het kruispunt Hutsepotstraat x Campusstraat om het doorgaand verkeer te weren. De Campusstraat werd een eenrichtingsstraat en de Hutsepotstraat werd ingericht als fietsstraat.

Uit de analyse van de verkeersstromen blijkt dat het doorgaand verkeer tussen de Tramstraat/A. della Faillelaan en de Hutsepotstraat en de Heerweg-Noord en de Hutsepotstraat praktisch verdwenen is. De fietsintensiteiten tonen dat de Hutsepotstraat ook een hoog aantal fietsers kent. Een voetgangerstelling in de buurt van de schooltoegang van Sint-Vincentius, bevestigde wel dat er minder kinderen (te voet) naar school gaan via de Hutsepotstraat en dus vaker via Ter Linden toekomen. Buiten de schoolspitsen lag het aantal voetgangers in de Hutsepotstraat in 2024 wel in dezelfde lijn als in 2021.

In Ter Linden is het iets drukker geworden, in het bijzonder op (school)piekmomenten. Naast de toegenomen drukte, is de straat ook smal waardoor het kruisen er moeilijk verloopt voor gemotoriseerd verkeer. Daarnaast ontving het Mobiliteitsbedrijf ook vragen over een toename in de parkeervraag en te snel verkeer. Op de snelheidskaarten zien we dat de gereden snelheden onder de 30-40 km/u liggen. Deze snelheid bleef ongeveer gelijk ten opzichte van voor de invoering van het wijkmobiliteitsplannen

In de bevestigingen vond ongeveer de helft van de bewoners dat de Hutsepotstraat aangenamer is geworden voor voetgangers en fietsers. Ook in de open vragen werd de Hutsepotstraat specifiek positief benoemd als veiliger en aangenamer. Wel waren er nog opmerkingen over de parkeerbezetting en de keerbewegingen net voor de verkeersfilter.

Het doorgaande verkeer in de Hutsepotstraat is bijna volledig verdwenen. De fietsintensiteiten zijn hoog. De bewoners vinden dat de Hutsepotstraat veiliger en aangenamer is geworden door de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

KREKELSTRAAT

In de Krekelstraat is het doel om de veiligheid voor de fietsers te verbeteren. Stad Gent plant een heraanleg van de Krekelstraat. In afwachting van de heraanleg werd de snelheid wel al gereduceerd naar 30 km/u en werden verschillende snelheidsremmers geplaatst.

Uit de analyse van de intensiteiten in de Krekelstraat kunnen we stellen dat de straat een ontsluitende functie heeft naar het centrum van Zwijnaarde en een verbinding vormt tussen de Heerweg-Zuid en de N60. Er rijden momenteel niet veel fietsers (\pm 30 fietsers/spitsuur). Uit de analyse van de gereden snelheden blijkt dat de nieuwe snelheid van 30 km/u niet gerespecteerd wordt.

Bijna de helft van de bevroegde bewoners geeft aan dat het niet veiliger is geworden in de Krekelstraat om te fietsen. Ook in de open vragen wordt de Krekelstraat vaak onveilig genoemd.

De hoge verkeersintensiteiten tonen de actuele verkeersfunctie aan van de Krekelstraat. Stad Gent plant een heraanleg met aandacht voor de fietsveiligheid en het fietscomfort. In afwachting van de heraanleg, verlaagde stad Gent de snelheid al naar 30 km/u om de veiligheid van de fietsers toch te verbeteren. Ondanks de snelheidsremmers om dit nieuwe snelheidsregime te ondersteunen, wordt de 30 km/u vaak niet gerespecteerd. Uit de bevraging blijkt dan ook dat inwoners de Krekelstraat niet veiliger vinden voor fietsers.

ZANDVOORDESTRAAT

Het doel in de Zandvoordestraat is om de fietskwaliteit te verbeteren. De Zandvoordestraat werd een voorrangsweg, uitgezonderd de kruispunten met de Heerweg-Zuid en met de J. Schayckstraat. In de J. Schayckstraat werd een verkeersfilter geplaatst om de verkeersdruk te doen afnemen en de veiligheid te verhogen. Deze werd ondertussen weer verwijderd. Verder zijn er geen concrete infrastructurele maatregelen genomen.

Na het invoeren van de verkeersfilter in de J. Schayckstraat zagen we een lichte afname van de verkeersintensiteiten in de Zandvoordestraat. Ook het doorgaand verkeer tussen de A. della Faillelaan en de Krekelstraat is afgenomen. Door de filter te verwijderen zijn de verkeersintensiteiten terug (beperkt) gestegen. De fietsintensiteiten liggen rond de 60 fietsers/spitsuur zowel met als zonder verkeersfilter. Dit valt ook te verwachten gezien de periode waarover de verkeersfilter werd ingevoerd en terug werd verwijderd te kort is om ook al meteen andere fietsintensiteiten te zien.

De meningen over het effect op verkeersveiligheid en verkeersdruk in de Zandvoordestraat met en zonder filter zijn opnieuw verdeeld. Bewoners geven in dezelfde grootteordes aan dat het beter is geworden zonder filter, beter was met filter of dat er geen verschil is.

Evaluatie verkeersfilter voor voetgangers en fietsers

Verkeersdruk Zandvoordestraat



Het invoeren van de verkeersfilter in de J. Schayckstraat zorgde voor een lichte afname van de verkeersintensiteiten in de Zandvoordestraat. Ook het doorgaand verkeer nam af tussen de A. della Faillelaan en de Kregelstraat. Door de verkeersfilter ongedaan te maken zijn de verkeersintensiteiten terug (beperkt) gestegen. De fietsintensiteiten bleven hetzelfde. Verder werden geen andere infrastructurele maatregelen genomen om de fietskwaliteit te verbeteren. De meningen over het effect op verkeersveiligheid en verkeersdruk in de Zandvoordestraat met en zonder filter in de J. Schayckstraat zijn erg verdeeld.

HEERWEG-ZUID

Veiligheid voor actieve weggebruikers en de doorstroming van de bus verbeteren zijn de twee doelstellingen voor de Heerweg-Zuid. De Heerweg-Zuid werd vanaf de gemeentegrens tot de Eedstraat mee opgenomen in de zone 30, de rest van de straat behoorde al langer tot de zone 30. Ter ondersteuning van deze maatregel werden verkeersremmers geplaatst. Verder werden nog kleinere ingrepen gedaan:

- De voorrangsregeling van de Heerweg-Zuid als fiets- en openbaar vervoeras beter gesignaleerd komende van het Zonnebloempark en Mattestede;
- Ter hoogte van huisnummer 22 werd het fietspad gesignaleerd en afgebakend;
- Tussen de kruispunten met Ter Linden en de Eedstraat werd afwisselend een parkeerverbod aangeduid om de doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen en het kruisen van ander gemotoriseerd verkeer veiliger te laten verlopen;
- Er werd een nieuwe oversteekplaats aangebracht voor voetgangers ter hoogte van huisnummer 112 om aan te sluiten op de zijde van het verharde voetpad in Den Holland;
- Op de noordelijke tak met de Zandvoordestraat werd de onderbroken aslijn omgevormd tot een doorlopende aslijn om ervoor te zorgen dat er op dat punt met slechte zichtbaarheid niet kan worden ingehaald.

De verkeersintensiteiten op de Heerweg-Zuid tonen de ontsluitende functie tussen Zwijnaarde en de wijdere omgeving aan. We zien na de invoering van het wijkmobiliteitsplan een toename van de verkeersintensiteiten op de Heerweg-Zuid, een gevolg van de doelstelling om doorgaand verkeer te weren in de woonstraten en te sturen langs de geschikte wegen. De analyse van de verkeersstromen bevestigen ook dat het doorgaand verkeer tussen de Heerweg-Noord en de Heerweg-Zuid is toegenomen. Na het opheffen van de filter in de J. Schayckstraat zagen we terug een lichte afname van het verkeer op de Heerweg-Zuid.

Uit de analyse van de doorstroming van het openbaar vervoer bleek dat er geen significante verbetering of verslechtering is. Dit geldt ook voor de Heerweg-Zuid. Daarnaast is het moeilijk om een evenwicht te vinden aan de verkeerslichten op het kruispunt Tramstraat x A. della Faillelaan x Heerweg-Noord x Heerweg-Zuid. Enerzijds mag de voorrang van de tram op de as Heerweg-Noord - Heerweg-Zuid niet in gedrang komen en anderzijds moet de doorstroming van het busverkeer op de as Tramstraat x A. della Faillelaan vlot blijven verlopen. De verkeerslichtenregeling is dan ook zo optimaal mogelijk afgesteld. In de bevraging gaven respondenten aan dat de tram minder vlot door kan.

Evaluatie verkeersfilter voor voetgangers en fietsers

Verkeersdruk Heerweg-Zuid



Verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers in Heerweg-Zuid



■ Geen mening / weet ik niet ■ Beter zonder verkeersfilter ■ Geen verschil ■ Beter met verkeersfilter

Ongeveer de helft van de bevroegde bewoners geeft in de bevraging aan dat er een grotere verkeersdruk was op de Heerweg-Zuid in de situatie met verkeersfilter in de J. Schayckstraat. Hoewel het minder druk is zonder de verkeersfilter, geven sommigen aan dat het op de Heerweg wel algemeen drukker is geworden. De meerderheid van de bewoners vindt dat de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers beter is zonder de verkeersfilter of ziet geen verschil met of zonder filter.

Er is geen significante verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer op de Heerweg-Zuid. De verkeersdrukke op de Heerweg-Zuid is volgens de bewoners toegenomen. Dit zien we ook terug in de verkeersintensiteiten. Het doorgaande verkeer werd uit de woonstraten geweerd en rijdt nu op de ontsluitingsweg Heerweg-Zuid. Na het opheffen van de filter in de J. Schayckstraat is er wel terug een lichte afname van de verkeersintensiteiten op de Heerweg-Zuid. De verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers is volgens de bewoners beter zonder verkeersfilter of ze voelen geen verschil met of zonder verkeersfilter.

DORPSSTRAAT

Stad Gent wil de verblijfskwaliteit verhogen in de Dorpsstraat. In de Dorpsstraat zelf werden geen maatregelen genomen. Wel werd in de J. Schayckstraat een verkeersfilter geplaatst om de verkeersdrukke te doen afnemen en de veiligheid te verhogen. Deze is ondertussen weer verwijderd.

Bij het invoeren van de verkeersfilter in de J. Schayckstraat zagen we een afname van de verkeersintensiteiten in de Dorpsstraat. Ook het doorgaand verkeer tussen de A. della Faillelaan en de Krekelstraat is afgenomen. Na het verwijderen van de filter in de J. Schayckstraat zijn de verkeersintensiteiten in de Dorpsstraat ongeveer gelijk gebleven.

De bevragingen werden afgenomen nadat de verkeersfilter werd verwijderd. Bij de vraag of de Dorpsstraat en het dorpsplein aangenamer zijn geworden, zijn de meningen opnieuw zeer verdeeld.

Stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark

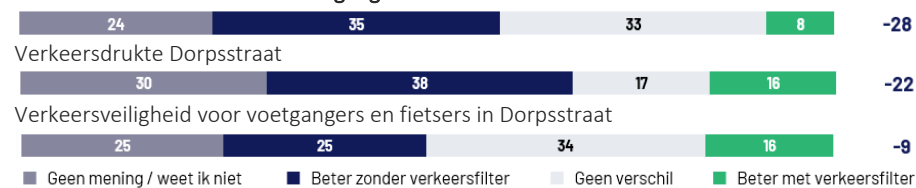
Dorpsstraat en dorpsplein aangenamere plek geworden



Om te weten te komen welk effect de verkeersfilter heeft, werden specifieke vragen gesteld over de filter. De meerderheid van de bevroagde bewoners geeft aan dat het minder of even druk is in de Dorpsstraat zonder filter. Ruim de helft vindt het veiliger of even veilig voor voetgangers en fietsers zonder filter.

Dat de data een ander beeld geeft dan de bevragingen heeft te maken met de algemene negatieve beoordelingen. Deze algemene negatieve perceptie komt voort uit het feit dat de bewoners een aantal grote knelpunten ondervinden in de wijk die het hele plan lijken te kleuren (zie hoofdstuk 1.3).

Evaluatie verkeersfilter voor voetgangers en fietsers



Om de verblijfskwaliteit in de Dorpsstraat te verbeteren werden verkeersfilters in de J. Schayckstraat en in de Hutsepotstraat geplaatst. Verder werden geen maatregelen genomen. Het invoeren van de verkeersfilter in de J. Schayckstraat zorgde voor een afname van de verkeersintensiteiten in de Dorpsstraat. Ook het doorgaand verkeer nam af tussen de A. della Faillelaan en de Krekelstraat. Door de verkeersfilter ongedaan te maken, zijn de verkeersintensiteiten terug (beperkt) gestegen. De daling van de verkeersdrukke zien we niet terugkomen in de bevragingen. Volgens de bewoners is de verkeersdrukke juist afgenomen door het verwijderen van de filter. Dat perceptie over objectief weerlegbare feiten zo negatief is, kan te maken hebben met andere knelpunten die de respondenten ondervinden in de wijk. De meningen over de verblijfskwaliteit van de Dorpsstraat zijn gemengd.

2.3. MAALTEMEERS

MAALTEMEERS

In Maaltemeers is het doel om het doorgaand gemotoriseerd verkeer te beperken om zo de leefkwaliteit en veiligheid te verbeteren. Het doorgaand (sluip)verkeer kon via Maaltemeers rijden als alternatief voor de R4 tussen de N43 Kortrijksesteenweg en de R4. Daarom werd tussen de Leebeekstraat en het doodlopend stukje Maaltemeers eenrichtingsverkeer ingevoerd, waardoor die beweging onmogelijk werd gemaakt.

De verkeersintensiteiten in Maaltemeers zijn laag zowel voor als na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Na de invoering van het wijkmobiliteitsplan zien we een dalende trend, maar het verschil is klein gezien de lage aantallen. Specifiek over het aandeel doorgaand verkeer in de huidige situatie is geen data beschikbaar, maar dat is nu nog maar in 1 rijrichting mogelijk.

De bevraagde bewoners van Maaltemeers geven vooral aan negatieve effecten te ondervinden van het wijkmobiliteitsplan. Ze vinden het minder aangenaam geworden in hun buurt. Ze geven aan dat de verkeersdrukke is toegenomen, het onveiliger is geworden en Maaltemeers minder bereikbaar is geworden met de auto. Vooral de omrijfactor wordt specifiek benoemd. Momenteel moeten de bewoners van Maaltemeers omrijden langs de R4, wat ze gevaarlijker en drukker vinden. Verkeersmetingen tonen wel aan dat de gereden snelheid is afgenomen.

De genomen circulatiemaatregelen zorgen ervoor dat de alternatieve route doorheen Maaltemeers tussen de N43 Kortrijksesteenweg en de R4 onmogelijk is gemaakt. De bevraagde bewoners geven vooral aan dat ze negatieve effecten ondervinden. Uit de open vragen blijkt het grootste knelpunt dat ze hun buurt moeilijker kunnen bereiken omdat ze moeten omrijden langs de R4.

KORTRIJKSESTEENWEG EN OMGEVING TEN ZUIDEN

Op de N43 Kortrijksesteenweg wil Stad Gent de veiligheid van de fietser verhogen. Ten zuiden van de Kortrijksesteenweg wil men een sturend parkeerbeleid uitwerken om de leefkwaliteit te verhogen. Er werd tijdens de participatiefase van het wijkmobiliteitsplan op vraag van de buurtbewoners beslist om geen sturend parkeerbeleid in te voeren. Ook op de Kortrijksesteenweg, een gewestweg die dus in het beheer is van de Vlaamse overheid, werden er geen maatregelen genomen om de fietsveiligheid te verbeteren. De Kortrijksesteenweg van het Parkbos tot aan Het Maaltepark vormt echter wel onderdeel van het project GentSpoort, waar het verbeteren van de fietskwaliteit een wezenlijk onderdeel vormt. Om deze reden is de realisatie van deze doelstelling geen expliciet onderdeel van de evaluatie van het wijkmobiliteitsplan.

Het Mobiliteitsbedrijf kreeg nog vragen over de verkeers(on)veiligheid nabij Don Bosco Sint-Denijs-Westrem. Observaties van het Mobiliteitsbedrijf tonen aan dat er wel degelijk onveilige situaties aan de Kortrijksesteenweg plaats vinden, eerder dan aan Maaltemeers zelf. Het wijkmobiliteitsplan heeft de verkeersveiligheid aan de schooltoegang aan de Kortrijksesteenweg (dus) niet verbeterd.

2.4. RIJVISSCHE

PIETER PAUWEL RUBENSLAAN – RIJVISSCHESTRAAT

Het doel op de as Pieter Pauwel Rubenslaan – Rijvisschestraat is om de leefkwaliteit en de veiligheid te verbeteren en de fietssnelweg beter te integreren. In de buurt Rijvissche is alleen nog plaatselijk verkeer toegelaten. Het snelheidsregime werd in de hele zone uitgezonderd plaatselijk verkeer verlaagd naar 30 km/u. De Rijvisschestraat werd van het Rijvisschepark tot de N60 een fietsstraat en de voorrangregeling werd op het kruispunt met de fietssnelweg aangepast. Tussen N60-ovonde en het Modderenmanpad (aan de Zoë Borluutbrug) plant de stad een nieuwe fietsverbinding.

Over het algemeen zien we een (sterke) daling van de verkeersintensiteiten in de buurt Rijvissche en een sterke afname van het aandeel doorgaand verkeer tussen de Rijvisschestraat en de Pieter Pauwel Rubenslaan. Alhoewel het doorgaand verkeer is afgenomen, werd toch nog een significant aandeel doorgaand verkeer waargenomen. De doorgaande beweging is echter niet meer toegelaten. Op de Rijvisschestraat werden ook een aanzienlijk aantal fietsers geteld.

Op de vraag of de as Pieter Pauwel Rubenslaan – Rijvisschestraat veiliger is geworden, antwoorden de bewoners, maar ook leerlingen, gemengd. Er zijn even veel bewoners die het onveiliger vinden als bewoners die het veiliger vinden. Respondenten halen aan dat het rustiger en veiliger is in Rijvissche, vooral voor fietsers en schoolgaande kinderen. Het autoverkeer moet langs de R4 of de Klossestraat – Hemelrijkstraat rijden. Deze laatste as is volgens de bewoners drukker geworden waardoor ze aangeven vaker in de file te staan en er zich meer onveilige situaties voordoen. Verschillende bewoners van de Klossestraat en Hemelrijkstraat geven ook aan dat hun autobereikbaarheid verslechterd is, doordat ze niet langer door de Rijvisschewijk mogen rijden.

De verkeersintensiteiten op de Klossestraat – Hemelrijkstraat zijn echter gelijklopend met de verkeersintensiteiten voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan. De verschillen in de reistijden op de Klossestraat na de invoering van het wijkmobiliteitsplan zijn zeer beperkt. Door de werken aan het complex Zwijnaarde was de maximale reistijd een tijd erg hoog. Sinds de afronding van de werken zijn de reistijden terug genormaliseerd.

Globaal zien we een (grote) afname van de verkeersintensiteiten en van het aandeel doorgaand verkeer op deze as. Ondanks dat de doorgaande beweging niet meer is toegelaten, zien we toch nog een aanzienlijk deel doorgaand verkeer. De snelheid op de Rijvisschestraat ligt nog steeds hoger dan de toegestane 30 km/u. Het aantal fietsers is toch aanzienlijk. Deze positieve effecten zien we echter maar beperkt terug in de bevraging. Bewoners reageren gemengd. Hoewel ze aanhalen dat het rustiger en veiliger is voor actieve weggebruikers, stellen ze ook dat autobestuurders moeten

omrijden langs de Klossestraat – Hemelrijkstraat. Deze as is volgens hen drukker geworden met onveiliger verkeer en meer files. Dit zien we echter niet terug in de data.

KLOSSESTRAAT

Stad Gent wil de leefkwaliteit en de veiligheid verhogen in de Klossestraat. In de Klossestraat zelf werden geen maatregelen genomen. Wel werden allerlei maatregelen genomen in de buurt Rijvissche om daar het doorgaand verkeer te weren. De route via de Klossestraat/Hemelrijkstraat is dus nog mogelijk tussen N43 en N60.

Dit verbindend karakter zien we terug in de verkeersintensiteiten. De Pinte erkent deze verkeersfunctie in haar wegcategorisering. In de wegcategorisering van stad Gent werd aan deze weg echter nog categorie toegekend.

Na het invoeren van het wijkmobiliteitsplan zien we in de Klossestraat nauwelijks verschil in de verkeersintensiteiten. Dat is een positieve vaststelling aangezien het doorgaand verkeer uit Rijvissche wordt geweerd, had een aandeel van dit verkeer kunnen verschuiven naar de Klossestraat, maar dat lijkt niet het geval te zijn. In de bevraging geven respondenten echter aan dat ze nu langs de as Klossestraat – Hemelrijkstraat moeten rijden, waardoor ze vinden dat deze as drukker en onveiliger is geworden. De verschillen in de reistijden op de Klossestraat na de invoering van het wijkmobiliteitsplan zijn echter zeer beperkt. Door de werken aan het complex Zwijnaarde was de maximale reistijd richting Driesleutelsrotonde een tijd erg hoog. Sinds de afronding van de werken zijn de reistijden terug genormaliseerd.

De verkeersintensiteiten tonen de ontsluitende functie van de Klossestraat. Na de invoering van het wijkmobiliteitsplan zijn de verkeersintensiteiten gelijk gebleven. Ondanks deze objectieve data, geven de respondenten aan dat ze het gevoel hebben dat de Klossestraat drukker is geworden. Ze spreken ook van een onveiligheidsgevoel en meer file. Echter zijn de reistijden na de invoering ook niet toegenomen.

3. ALGEMENE CONCLUSIE

De evaluatie van het wijkmobiliteitsplan gebeurde op basis van verschillende kwantitatieve en kwalitatieve indicatoren. We evalueerden in welke mate de maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan bijdragen aan enerzijds de 5 globale doelstellingen op niveau van het hele onderzoeksgebied, en anderzijds aan de 16 wijkspecifieke doelstellingen op straat- en buurtniveau.

Op basis van de kwantitatieve data lijkt de globale doelstelling om **selectieve bereikbaarheid te realiseren door doorgaand verkeer te weren grotendeels behaald**: de verkeersintensiteiten daalden merkbaar in veel woonstraten. Ook het aandeel doorgaand verkeer is in de verschillende buurten sterk afgenomen. Tegelijk heerst er de perceptie van toegenomen verkeersdruk op de belangrijke verkeersassen en het gevoel dat de autobereikbaarheid verminderd is, ondanks dat de reistijd op niet veel momenten en straten toegenomen is. In de resultaten van de bevestigingen zijn de meningen zeer verdeeld over de vraag of het wijkmobiliteitsplan de bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer positief, negatief of niet heeft beïnvloed.

Er is geen duidelijke verbetering of verslechtering van de objectieve **verkeersveiligheid** sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan, al is het nog **te vroeg voor sluitende conclusies**. De perceptie van verkeersveiligheid is verdeeld: in rustigere straten wordt vaker een verbetering gemeld, terwijl in drukke straten de situatie als onveiliger wordt ervaren, en veel respondenten ook aangeven geen verandering te hebben gemerkt.

De bevestiging toont dat bewoners de **belevingswaarde van de publieke ruimte** en de leefkwaliteit na invoering van het wijkmobiliteitsplan **overwegend negatief ervaren**, ondanks objectieve dalingen in verkeersintensiteiten. Deze negatieve perceptie lijkt sterk beïnvloed door lokale knelpunten zoals files, parkeerdruk en verminderde autobereikbaarheid, zelfs als die zich niet in de eigen straat voordoen.

Het wijkmobiliteitsplan heeft **gemengde effecten op de economische leefkwaliteit**: sommige ondernemers ervaren minder klantenpassage, moeilijkere bereikbaarheid, hogere parkeerdruk en omzetsdaling, terwijl anderen de rustigere omgeving als positief benoemen. Leveringen en verplaatsingsgedrag zijn grotendeels onveranderd gebleven.

Het wijkmobiliteitsplan heeft **geen merkbare modal shift** teweeggebracht: bewoners en andere groepen kozen na de invoering niet significant vaker voor andere vervoerswijzen, mede doordat de modal split vooraf al relatief duurzaam was. Wel heeft het plan **duidelijk invloed** gehad op de **routekeuzes** van gemotoriseerd verkeer, met een afname van doorgaand verkeer en sluipverkeer in de meeste straten.

De evaluatie van de wijkspecifieke doelstellingen toont een gemengd beeld: in meerdere straten, zoals de Hutsepotstraat en delen van de Rijvissestraat en Dorpsstraat, zijn het doorgaand verkeer en de verkeersintensiteiten effectief afgenomen, wat in sommige gevallen ook door de respondenten als positief werd ervaren. In andere zones, zoals de Tramstraat, Heerweg-Zuid en Krekelstraat, bleven de perceptie van verkeersdruk en onveiligheidsgevoelens bestaan of namen deze zelfs toe volgens bewoners, ondanks objectieve verbeteringen. De opgeheven filter in de J. Schayckstraat heeft er wel voor gezorgd dat de verkeersafnames in een aantal straten deels teniet werden gedaan. Verder bleven in enkele straten, zoals Klossestraat en Maaltemeers, de objectieve data stabiel, terwijl de perceptie van overlast of onveiligheid toenam. Samengevat werden sommige wijkspecifieke doelstellingen **gedeeltelijk bereikt**, maar botsen positieve verkeerscijfers vaak op een negatieve of verdeelde bewonersperceptie, mede door lokale knelpunten. De meeste lokale knelpunten maakten ook geen deel uit van het wijkmobiliteitsplan, zoals de files aan de ovonde N60, de fietsonveiligheid in de Krekelstraat, bewonersparkeerplaatsen in de omgeving Hutsepot en Heerweg. Het is dan ook aangewezen om de wijkspecifieke doelstellingen die geen onderdeel vormen van de evaluatie van het wijkmobiliteitsplan verder aan te pakken en op te volgen

A photograph of a person walking away from the camera on a paved path in a park. The person is wearing a dark, patterned coat and bright orange pants. The path is flanked by grass and young trees. In the background, there are more trees and a building. A semi-transparent green horizontal band is overlaid across the middle of the image, containing the text 'V. BIJLAGEN' in white.

V. BIJLAGEN



WWW.MINTNV.BE

