



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

- d) Evaluatie WMP Dampoort/Oud-Gentbrugge + aanpassingen. (met bijlagen voor de raadsleden)**
- d) Evaluatie WMP Dampoort/Oud-Gentbrugge + aanpassingen. (met bijlagen voor de raadsleden)**
- d) Evaluatie WMP Dampoort/Oud-Gentbrugge + aanpassingen. (met bijlagen voor de raadsleden)**
- d) Evaluatie WMP Dampoort/Oud-Gentbrugge + aanpassingen. (met bijlagen voor de raadsleden)**

d) Evaluatie WMP Dampoort/Oud-Gentbrugge + aanpassingen. (met bijlagen voor de raadsleden)

Openbare bijlage(n)

- 20250611_DO_MASSE_WMP Dampoort-Oud Gentbrugge.pdf



Wijkmobiliteitsplan Dampoort – Oud Gentbrugge

Evaluatie

Colofon

Opdracht	Evaluatie Wijkmobiliteitsplan Dampoort – Oud Gentbrugge
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	Sara Van Boeckhout Hannelore Hernalsteen
Versiebeheer	2025/05/15 –v4
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	11
3.	Invoering, monitoring, bijsturing	13
4.	Methodiek	13
4.1.	Indicatoren	13
4.2.	Bevraging	15
5.	Maatregelen wijkmobiliteitsplan	16

III. ANALYTISCH DEEL

1.	Selectieve bereikbaarheid – weren doorgaand verkeer	21
1.1.	Verkeersintensiteiten	21
1.2.	Verkeersstromen	34
1.3.	Autoreistijden	51
1.4.	Doorstroming openbaar vervoer	54
2.	Verkeersveiligheid	56
2.1.	Ongevallengegevens	56
2.2.	Gepercipieerde veiligheid	58
3.	Belevingswaarde publieke ruimte	59
3.1.	Luchtkwaliteit	59
3.2.	Geluidskwaliteit	60
3.3.	Verkeersdrukke en leefkwaliteit	61
4.	Economische leefkwaliteit	64
5.	Wijziging verplaatsingsgedrag	67
5.1.	Modale keuze	67
5.2.	Routekeuze	69

IV. CONCLUDEREND DEEL

1.	Evaluatie globale doelstellingen	71
1.1.	Selectieve bereikbaarheid – welen doorgaand verkeer.....	71
1.2.	Verkeersveiligheid.....	74
1.3.	Belevingswaarde publieke ruimte.....	75
1.4.	Economische leefkwaliteit.....	76
1.5.	Wijziging verplaatsingsgedrag.....	77
2.	Evaluatie wijkspecifieke doelstellingen	78
3.	Algemene conclusie	85

V. BIJLAGEN

III. MANAGEMENTSAMENVATTING



Inleiding

Het wijkmobiliteitsplan voor Dampoort – Oud Gentbrugge ging op 29 april 2024 van kracht, na een intensief participatief traject met bewoners en lokale actoren. Het plan vormt een onderdeel van het bredere mobiliteitsbeleid van Stad Gent en heeft als doel de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk te verhogen, door doorgaand verkeer te weren en duurzame mobiliteitsvormen te stimuleren.

Doelstellingen

Het plan vertrekt vanuit drie overkoepelende ambities:

een verhoogde leefkwaliteit,
een selectieve bereikbaarheid en
een grotere rol voor duurzame vervoersmodi.

Deze zijn verankerd in het Mobiliteitsplan van de stad en het bestuursakkoord 2019–2024, en worden herbevestigd in het bestuursakkoord 2025–2030. Aan deze globale doelstellingen werden vijf globale en negentien concrete wijkspecifieke doelstellingen gekoppeld.

Invoering en bijsturing van het plan

Zowel vóór als na de invoering van het plan werden gerichte bijsturingen doorgevoerd, onder meer aan de Gentbruggebrug, Nijverheidskaai en Emiel Lossystraat. Stewards en politiehandhaving ondersteunden de implementatie op het terrein. Naar aanleiding van meldingen over verhoogde verkeersdrukke in enkele buurten werden bijkomende circulatiewijzigingen en zones voor plaatselijk verkeer ingevoerd.

Evaluatiemethodiek en bevraging

De effectmeting van het plan gebeurde via een combinatie van kwantitatieve data (verkeerstellingen) en een grootschalige bevraging bij bewoners, ondernemers en scholen. De bevraging werd zorgvuldig gewogen om representativiteit te waarborgen

op het niveau van de betrokken buurten. Specifieke aandacht ging naar het meten van de impact op de vijf globale doelstellingen aan de hand van meetbare indicatoren. De evaluatie van deze indicatoren vormt de basis voor het analytisch en concluderend deel van het rapport.

Algemene conclusies

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 19 wijkspecifieke doelstellingen op straat- en buurtniveau.

Op basis van kwantitatieve data kunnen we besluiten dat globaal de doelstelling **selectieve bereikbaarheid/ het weren van doorgaand verkeer voor een groot deel is behaald**. In de meeste woonstraten nemen de verkeersintensiteiten af. Er zijn tal van doorgaande bewegingen doorheen de wijk sterk afgenomen. Een aantal knelpunten blijven wel bestaan in een aantal woonstraten – zoals de Frederik Burvenichstraat, Toekomststraat en Doornakkerstraat – Verbindingstraat – zijn nog aanzienlijke intensiteiten aanwezig door circulatiewijzigingen of ongewenste doorgaande stromen. Daarnaast heeft de afname van verkeer binnen de wijken geleid tot toegenomen verkeersdrukke en filevorming op hoofdas de Dendermondsesteenweg, met negatieve gevolgen voor de autobereikbaarheid en de doorstroming van het openbaar vervoer. Hoewel het wijkmobiliteitsplan heeft gezorgd voor minder verkeer in veel woonstraten, ervaren bewoners en ondernemers dit niet altijd als een verbetering. De perceptie is vaak negatief. Ondernemers geven aan klanten mis te lopen door verminderde bereikbaarheid, alsook bewoners geven aan dat hun woning minder bereikbaar is door de file op de Dendermondsesteenweg en het omrijden in de wijken.

De impact van het wijkmobiliteitsplan op **de verkeersveiligheid** is op dit moment nog **moeilijk objectief te beoordelen**, omdat er onvoldoende ongevalgegevens

beschikbaar zijn sinds de invoering. Uit de bevraging blijkt dat de perceptie van verkeersveiligheid verdeeld is.

Het wijkmobiliteitsplan heeft geleid tot een algemene daling van de verkeersintensiteiten, maar de **belevingswaarde van de publieke ruimte** wordt door **veel bewoners** toch **als verslechterd ervaren**. De perceptie is vaak negatief, ook in straten waar objectieve verbeteringen zichtbaar zijn, wat deels verklaard kan worden door enkele hardnekkige knelpunten zoals filevorming en verminderde autobereikbaarheid (voornamelijk op de Dendermondsesteenweg) die hier de bovenhand nemen. De impact op luchtkwaliteit en geluidshinder is gemengd en locatiegebonden, zonder eenduidig positief of negatief totaalbeeld.

Het wijkmobiliteitsplan heeft volgens veel ondernemers een **negatieve impact op de economische leefbaarheid**. Ze ervaren een verminderde bereikbaarheid door files en omrijroutes, wat leidt tot minder klantenbezoek en minder huisbezoeken in de zorg. Een minderheid past zich aan met duurzamere levermethoden of aangepaste tijdstippen, maar over het algemeen klinkt de perceptie negatief.

Het wijkmobiliteitsplan heeft **geen significante verandering** teweeggebracht in de **vervoerswijzekeuze** van bewoners of andere gebruikers van de wijk, al zijn er wel aanwijzingen van een lichte daling in autogebruik. Wel is er een **duidelijke impact** op de **routekeuze**: doorgaand autoverkeer doorheen de wijk is sterk afgenomen, hoewel in zones met uitgezonderd plaatselijk verkeer nog aanzienlijke ongewenste doorgaande bewegingen voorkomen.

Het wijkmobiliteitsplan heeft op **verschillende wijkspecifieke doelstellingen positieve effecten** gehad. Zo is de verkeersveiligheid verbeterd aan de 'Vijfhoek' (Gentbruggestraat), is de fietskwaliteit in de omgeving van de Nijverheidskaai sterk verbeterd, en is de verblijfskwaliteit in de Wasstraat en omgeving verbeterd. Verder is het doorgaand verkeer in de Kerkstraat en Kliniekstraat aanzienlijk beperkt, en zijn verschillende straten in de omgeving van Heilig-Hart ontlast van verkeer. Echter, de perceptie bij zowel bewoners als ondernemers is niet altijd positief. Ondernemers in de buurt van de Nijverheidskaai ervaren dat de omgeving minder goed bereikbaar is geworden, wat heeft geleid tot een daling van klanten. Bewoners geven aan dat, hoewel de circulatiemaatregelen mogelijk de verkeersveiligheid en fietskwaliteit hebben verbeterd, de autobereikbaarheid van hun woningen is afgenomen. Daarnaast zijn er ook wijkspecifieke doelstellingen waar het wijkmobiliteitsplan **niet in voldoende mate** een antwoord heeft geboden. De balans tussen de verkeers- en verblijfsfunctie op de Dendermondsesteenweg is niet verbeterd. De verkeersdruk op deze centrale verkeersas is toegenomen, met als gevolg files en een verslechterde doorstroming van het openbaar vervoer. De Dendermondsesteenweg wordt gezien als de zwakke schakel van het wijkmobiliteitsplan. In de Frederik Burvenichstraat en Toekomststraat zijn er nog steeds aanzienlijke doorgaande verkeersstromen, waardoor de leef- en woonkwaliteit in deze straten niet substantieel is verbeterd. Tot slot is de situatie bij de Gentbruggebrug voor zachte weggebruikers niet veiliger geworden door de complexe constructie en de vele overtredingen van verkeersregels aan de brug.



I. INLEIDEND DEEL

1. INLEIDING

Op 29 april 2024 trad het wijkmobiliteitsplan Dampoort – Oud Gentbrugge in werking. Dit wijkmobiliteitsplan is het resultaat van een lang proces waarbij op verschillende momenten ideeën zijn verzameld bij de bewoners uit de wijk. Het plan omvat verschillende maatregelen die samen tot doel hadden om de leefbaarheid te verhogen en om het veiliger te maken in de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge. De maatregelen beoogden om straten autolouwer 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 heeft elke 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: de bestuursakkoorden en het mobiliteitsplan van Stad Gent.

MOBILITEITSPLAN (2015)

Al in het Mobiliteitsplan Stad Gent ¹ 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

¹ Mobiliteitsplan Gent, Strategische Mobiliteitsvisie (2015).

https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/20150929_DO_%20Mobiliteitsplan%20Gent%20-%20strategische%20mobiliteitsvisie.pdf

bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden om zo te komen tot een gedragen plan. Uitgebreide communicatie begeleidt het traject van opmaak tot uitvoering. [...].”

MOTIVATIENOTA WIJKMOBILITEITSPLAN 2022²

Globaal beoogde het wijkmobiliteitsplan bij opmaak zo 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 2025-2030 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. [...]

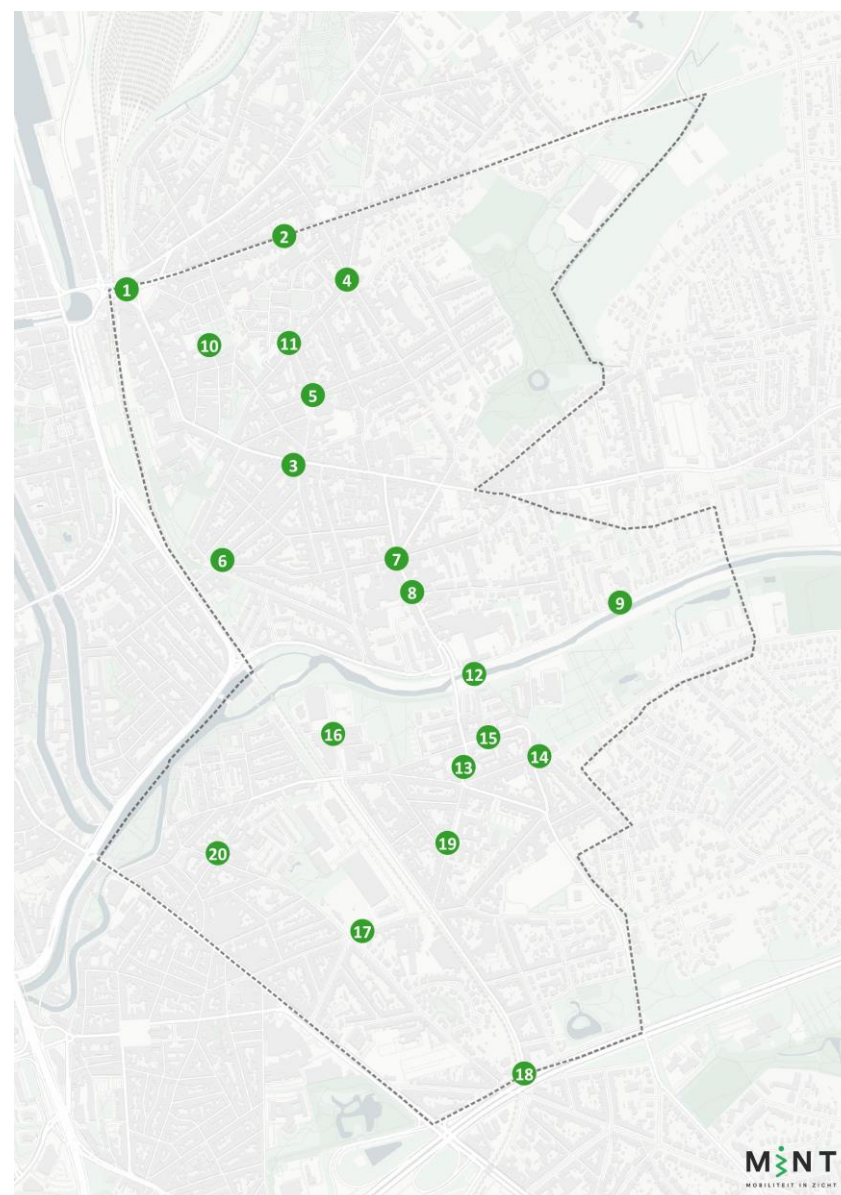
De ingevoerde wijkmobiliteitsplannen worden grondig geëvalueerd en waar nodig taboeloos bijgestuurd. De evaluatie zal gebeuren in het eerste kwartaal van 2025. We gaan onmiddellijk over tot de verwijdering van de vrachtwagensluis in de Frederik Burvenichstraat in Gentbrugge (en zorgen we op termijn voor digitale handhaving) en in het kader van de vlotte bereikbaarheid van de buurtparking de aanpassing van het éénrichtingsverkeer tussen de Leo Tertzweillaan en de Bassijnstraat in Gentbrugge. Om

effectiever doorgaand verkeer in woonwijken te weren, gaan we de zones van Uitgezonderd Plaatselijk Verkeer in kader van de evaluatie van het wijkmobiliteitsplan Dampoort/Oud Gentbrugge vervangen door andere maatregelen.”

² Motivatienuota keuzes wijkmobiliteitsplan Oud Gentbrugge & Dampoort
https://stad.gent/sites/default/files/media/documents/20211021_DO_WMP%20Damp%20GB_Motivatienuota%20Fase%20II.pdf

2.2. WIJKSPECIFIEKE DOELSTELLINGEN

Nr.	Locatie	Doelstelling
1	Antwerpenplein	Veiliger maken voor voetgangers en fietsers en groenstructuur
2	Land van Waaslaan – Victor Braeckmanlaan	Meer leefkwaliteit met extra aandacht voor fietsers en openbaar vervoer
3	Dendermondsesteenweg – Heernisplein	De verkeersfunctie en verblijfsfunctie in evenwicht brengen en deze ten dienste stellen van de wijk en het openbaar vervoer
4	Adolf Baeyensstraat – Azaleastraat – Schoolstraat	De straten rond het Henri Van Cleemputteplein ontlasten van het autoverkeer
5	Heilig-Hartplein en omgeving	Hier het werkelijke hart en de ontmoetingsplek van de wijk van maken, veiliger voor fietsers en schoolgaande kinderen
6	Toekomststraat – Forelstraat	De leefkwaliteit voor de bewoners verhogen
7	Gentbruggestraat	'Vijfhoek': de verkeersveiligheid verbeteren zonder het openbaar vervoer te hinderen
8	Gentbruggestraat en omliggende straten	De leefkwaliteit in deze straten verhogen
9	Nijverheidskaai – Emiel Lossystraat – Paul de Ryckstraat	De fietskwaliteit verhogen zonder het vrachtverkeer van en naar de bedrijven uit het oog te verliezen
10	Wasstraat en omgeving	De verblijfskwaliteit versterken in deze smalle straten



Nr.	Locatie	Doelstelling
11	Volledige Dampoortwijk	De parkeervraag in de Dampoortwijk verminderen
12	Bruggen over de Schelde	De verbindingen tussen de Dampoortwijk en Oud Gentbrugge comfortabeler en veiliger maken voor de zachte weggebruikers
13	Edmond Blockstraat – Odilon Vanderlindenstraat – Tweekapellenstraat	Inzetten op aangename woonstraten
14	Gentbruggeplein	De verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid verhogen zonder de bereikbaarheid van de winkels in het gedrang te brengen
15	Kerkstraat	Doorgaand verkeer zoveel mogelijk beperken
16	Frederik Burvenichstraat	Veiliger maken voor voetgangers en fietsers en doorgaand gemotoriseerd verkeer verminderen zodat het aangenaam wonen wordt
17	Robert Rinskopflaan en Land van Rodelaan	De veiligheid van zachte weggebruikers garanderen
18	Kliniekstraat	Doorgaand gemotoriseerd verkeer beperken en de parkeervraag aanpakken, ook in omliggende straten
19	Louis Van Houttestraat en buurt	De bereikbaarheid verbeteren voor verschillende vormen van verkeer met aandacht voor leefkwaliteit

3. INVOERING, MONITORING, BIJSTURING

Het wijkmobiliteitsplan beroerde de gemoederen bij de bewoners en in het bijzonder de bedrijven gevestigd in de omgeving van Gentbruggebrug en de buurgemeente Destelbergen. Er werden enkele rechtszaken aangespannen door deze bedrijven en de gemeente Destelbergen. Om deels tegemoet te komen aan de bezorgdheden van dezen zijn er voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan enkele bijsturingen doorgevoerd. Hierbij is de rechtsafslag komende van Gentbruggebrug naar Nijverheidskaai toegelaten, is Nijverheidskaai fietsstraat geworden en zijn er circulatiewijzigingen doorgevoerd in de Emiel Lossystraat en Nekkersvijverstraat en werd de Emile Moysonlaan geen eenrichtingstraat.

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, met uitzondering aan Gentbruggebrug. Om die reden werd aan de Gentse politie gevraagd om op regelmatige basis te handhaven.

Het mobiliteitsbedrijf bleef meldingen ontvangen dat de verkeersdrukke is toegenomen in de buurten Scheldeoord, Heilig-Hart en in de Frederik Burvenichstraat. Ten gevolge van de observaties en meldingen zijn enkele bijsturingen doorgevoerd. Zo is een deel van de Oude Brusselseweg terug dubbelrichting geworden omdat grotere voertuigen hinder ondervinden om door de Désiré Toeffaertstraat te rijden. In de zomer 2024 is, wegens onveilige situaties aan Gentbruggebrug, de circulatie opnieuw gewijzigd. Rechtsaf komende van Gentbruggebrug naar Nijverheidskaai is niet meer toegelaten, maar nu mogen auto's (geen vracht) wel over de brug rijden, komende van Gentbruggestraat. Om de verkeersdrukke in buurten en Frederik Burvenichstraat in te dijken, is in september 2024 uitgezonderd plaatselijk verkeer ingevoerd in de buurten Scheldeoord, Heilig-Hart en Sas-Bassijn.

4. METHODIEK

4.1. 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 in het najaar 2024 verschillende onderzoeken uitgevoerd of bij externe partners onderzoeksresultaten en data opgevraagd. Tijdens deze periode zijn er werken in de Braemkasteelstraat, zuidelijk deel van de E17-viaduct. Hierdoor is er meer congestie in de Land van Rodelaan.

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 hiernaast 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.

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.

		Databronnen								
Doelstelling	Indicator	Kruispunt- en doorsnedetellingen	Fietstellingen	Kentekenonderzoek	Autoreistijden Waze	Commerciële snelheden De Lijn	Ongevallencijfers	Luchtkwaliteitsmetingen	Gereden snelheden Here	Resultaten bevraging
Selectieve bereikbaarheid - weren 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									x
	Leefkwaliteit: tevredenheid en perceptie									x
	Luchtkwaliteit							x		
Economische leefkwaliteit: tevredenheid bedrijven, handel en horeca, vrije beroepen en zorgverstrekkers										x
Wijziging verplaatsingsgedrag	Modale keuze									x
	Routekeuze	x		x						

4.2. BEVRAGING

De bevraging werd uitgevoerd in het gebied waar het wijkmobiliteitsplan Dampoort – Oud Gentbrugge werd ingevoerd. Dat gebied werd daarna opgedeeld in 5 buurten, namelijk Heilig-Hart, Scheldeoord, Nijverheidskaai, Dorp en Sas- en Bassijnwijk zodat ook voor deze vijf buurten aparte analyses opgemaakt konden worden. De buurt Dries werd ook meegenomen in de bevraging. Deze buurt valt net buiten het wijkmobiliteitsplan maar kan mogelijks ook een impact ondervinden van het ingevoerde wijkmobiliteitsplan.

Voor het onderzoek werden verschillende doelgroepen geïdentificeerd om te bevragen binnen elke wijk. De doelgroepen met een voldoende basis (aantal ingevulde antwoorden) waren de volgende:

- De inwoners van de wijk
- De bezoekers van de inwoners van de wijk (via de bewoners)
- De ondernemers in de wijk
- De werknemers van de ondernemingen in de wijk (via de ondernemers)
- De werknemers van de scholen in de wijk (via de directie)

Het is gebleken dat in sommige buurten binnen het wijkmobiliteitsplan Dampoort – Oud Gentbrugge meer bewoners de vragenlijst hadden ingevuld 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 buurten binnen het wijkmobiliteitsplan.

Wegen is cruciaal omdat het ervoor zorgt dat de steekproef een accurate afspiegeling is van de totale populatie binnen de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge. 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. Het aantal antwoorden is in deze categorieën ook beduidend lager. We focussen daarom op de antwoorden van de bewoners, tenzij de categorie expliciet is opgenomen in de wijkspecifieke doelstellingen.

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 (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.

GESPREKKEN MET ONDERNEMERS – DIENST ECONOMIE

De Dienst Economie van de Stad Gent organiseerde een aantal gesprekken met ondernemers in de wijk Dampoort en Oud Gentbrugge. Er vonden gesprekken plaats met de ondernemers gevestigd in de omgeving van Gentbruggeplein, op of in de omgeving van het bedrijventerrein Gentbrugge II en in de omgeving van de Nijverheidskaai en Gentbruggestraat. Deze gesprekken vonden eind november – begin december 2024 plaats.

De belangrijkste bevindingen van deze gesprekken zijn in het hoofdstuk 'Economische leefkwaliteit' beschreven.

5. MAATREGELEN WIJKMOBILITEITSPLAN

DEFINITIES

In Dampoort – Oud Gentbrugge is er op tal van locaties **eenrichtingsverkeer** ingevoerd. Dit gaat steeds om **beperkt eenrichtingsverkeer**, fietsers mogen in tegenrichting fietsen.

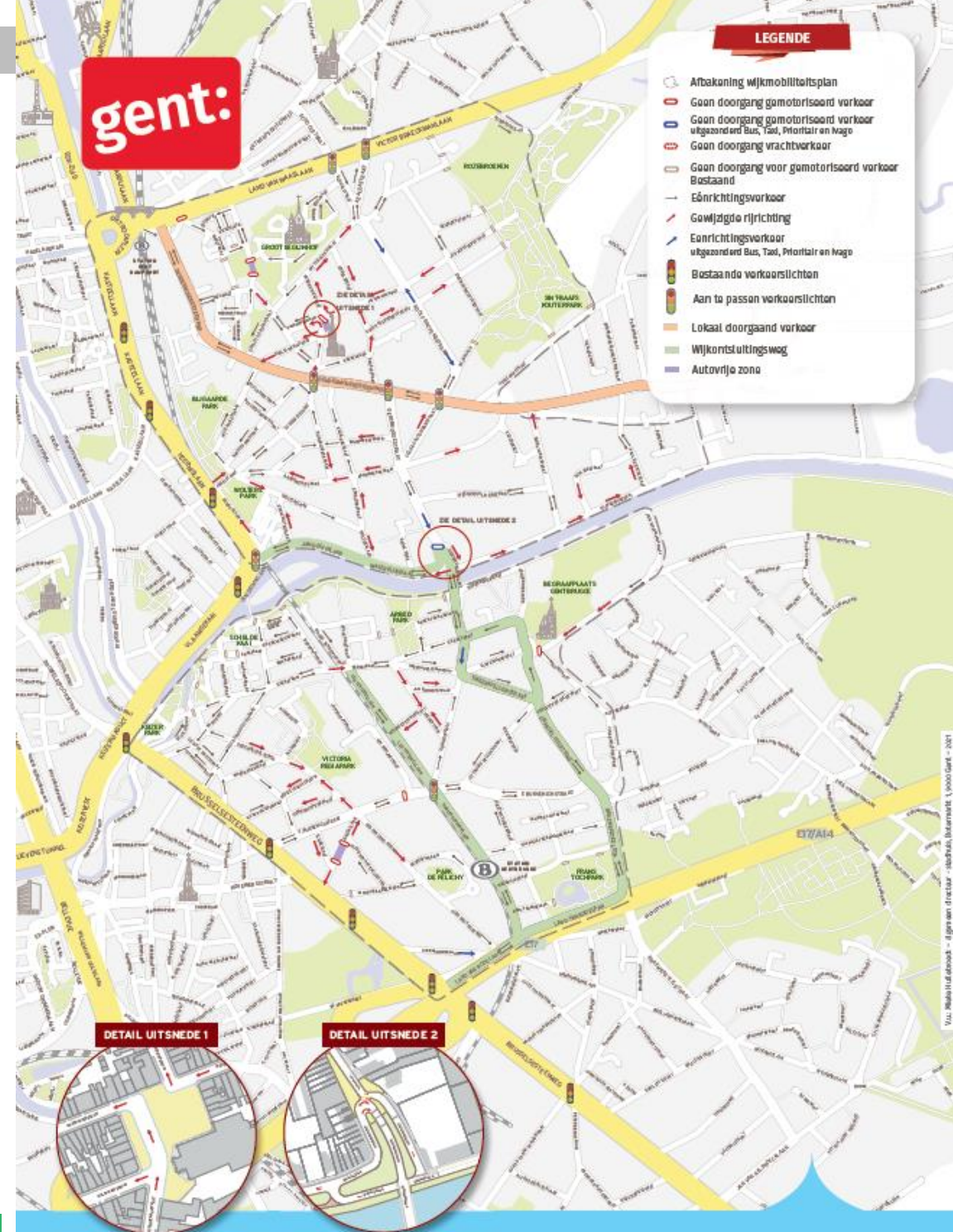
Iedereen die een bestemming heeft in een van de straten van de **zones voor plaatselijk verkeer** wordt gezien als plaatselijk verkeer. Wie in het gebied woont, werkt of op bezoek gaat bij iemand, is plaatselijk verkeer. Daarnaast gelden de zones voor uitgezonderd plaatselijk verkeer enkel voor gemotoriseerd verkeer. Fietsers en voetgangers mogen steeds deze zones wel doorkruisen.

OVERZICHT

De kaart geeft het oorspronkelijk wijkmobiliteitsplan weer voor Dampoort – Oud Gentbrugge. Ondertussen zijn er al verschillende bijsturingen gedaan aan het oorspronkelijk plan, zowel voor de invoering van het plan als na de invoering van het plan. Voor de invoering van het plan zijn er bijsturingen gebeurd in de omgeving van de Gentbruggebrug, de Nijverheidskaai, de Emile Moysonlaan, de Nekkersvijverstraat en de Emiel Lossystraat. Deze wijzingen zijn gebeurd na overleg met gemeente Destelbergen.

Eén week na invoering van het wijkmobiliteitsplan is er een wijziging gebeurd aan de Oude Brusselseweg. Er is opnieuw voor een deel tweerichtingsverkeer ingevoerd omdat het voor zwaarder verkeer en schoolbussen niet eenvoudig was om door de Désiré Toeffaertstraat te rijden.

In de zomer 2024 is er een tweede bijsturing gebeurd aan de Gentbruggebrug, omdat er te veel gemotoriseerd verkeer reed door de Nijverheidskaai. Daarnaast wordt de Nijverheidskaai ook ingericht als fietsstraat.



In september 2024 zijn er drie zones uitgezonderd plaatselijk verkeer toegevoegd aan het wijkmobiliteitsplan.

Tot slot zijn in januari/februari 2025 nog een aantal wijzigingen gebeurd. Zo is de vrachtwagensluis in de Frederik Burvenichstraat weggehaald en is het eenrichtingsverkeer in de Kerkstraat ingekort.

In de volgende paragrafen worden de maatregelen meer in detail besproken voor de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge apart, alsook de exacte bijstellingen.

De uiteindelijke situatie is weergegeven op de volgende kaarten. De zwarte pijlen geven de bijstellingen weer en overrulen dus de oorspronkelijke maatregelen.

WEGENHIËRARCHIE

Tot slot zijn er binnen het wijkmobiliteitsplan de dragers van (lokaal) doorgaand verkeer en wijkontsluitingswegen aangeduid. De overige straten zijn woonstraten.

De Dendermondsesteenweg is een drager van (lokaal) doorgaand verkeer. De volgende straten zijn geselecteerd als een wijkontsluitingsweg:

- Jan Delvinlaan – Waterkluiskaai
- Gentbruggebrug
- Emanuel Hielstraat – Kerkstraat/Odilon Vanderlindenstraat – Tweekappellenstraat
- Emanuel Hielstraat – Braemkasteelstraat
- Land van Rodelaan
- Robert Rinskopflaan – Leo Tertzweillaan

MAATREGELEN DAMPOORT

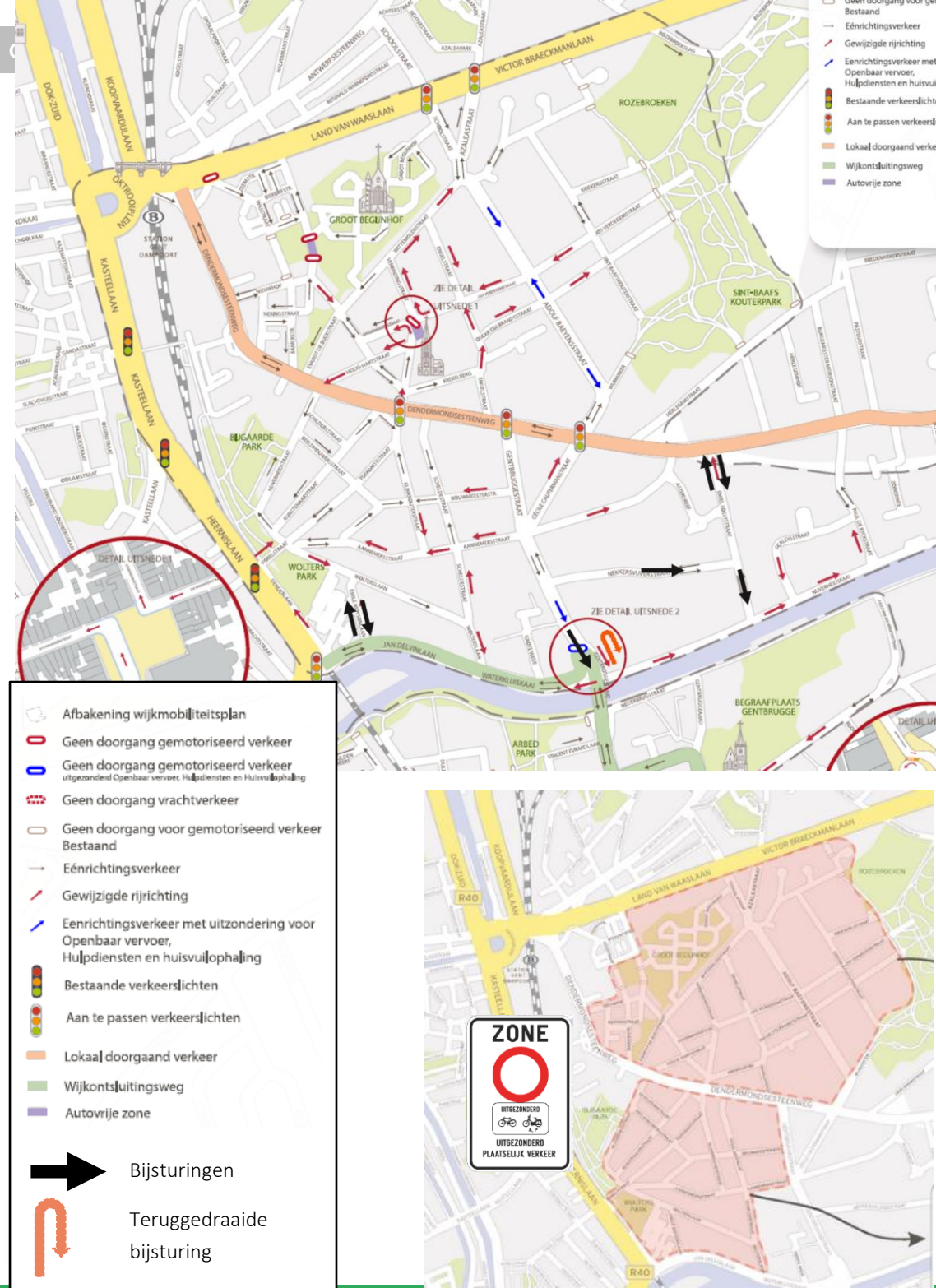
In de **wijk Dampoort** zijn er verschillende verkeersfilters ingevoerd:

- Pilorijnstraat
- Heilig-Hartplein
- Engelbert van Arenbergstraat
- Gentbruggebrug (met uitzonderingen)

Daarnaast zijn er tal van rijrichtingen aangepast. De aangepaste rijrichtingen zijn weergegeven met een rode of blauwe pijl op de kaart.

Zoals aangehaald zijn er een aantal bijsturingen gebeurd aan het plan:

- Tweerichtingsverkeer Emile Moysonlaan;
- Tweerichtingsverkeer Emiel Lossystraat aan de kant van de Dendermondsesteenweg + eenrichtingsverkeer Emiel Lossystraat richting Nijverheidskaai in het zuidelijk deel van de straat;
- Eenrichtingsverkeer Nekersvijverstraat;
- Gentbruggebrug:
 - Rechtsaf richting Nijverheidskaai is mogelijk gemaakt. Echter is deze maatregel in de zomer van 2024 teruggedraaid;
 - Rechtdoor van Gentbruggestraat naar Gentbruggebrug is mogelijk gemaakt sinds zomer 2024;
 - *Uiteindelijke situatie Gentbruggebrug: toegestane bewegingen:*
 - Van Gentbruggestraat (noord) naar Gentbruggebrug en naar de Nijverheidskaai via de Gentbruggestraat;
 - Van Gentbruggebrug naar Waterkluiskaai.
- Nijverheidskaai is een fietsstraat geworden;
- Er zijn bijkomend twee gebieden afgebakend waar uitzonderlijk plaatselijk verkeer geldt: buurten Heilig-Hart en Scheldeoord;
- Verkeerslichten op de Dendermondsesteenweg werden bijgestuurd in mate van het mogelijke.



MAATREGELEN OUD GENTBRUGGE

Ook in de wijk **Oud Gentbrugge** zijn verschillende verkeersfilters ingevoerd:

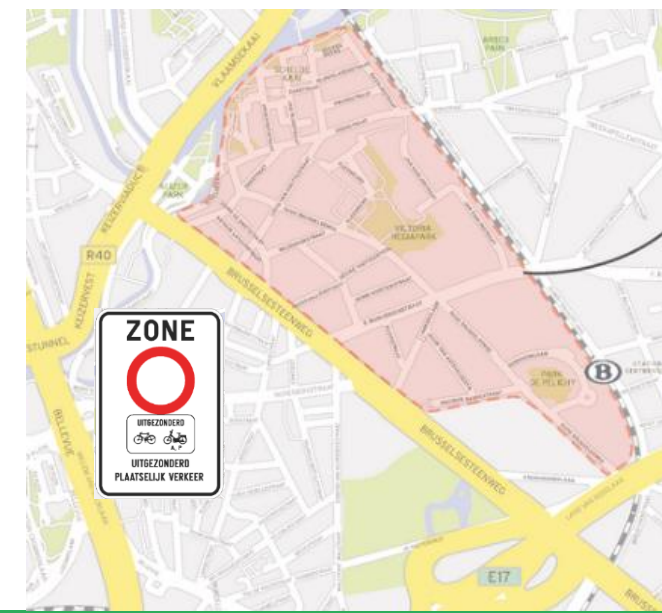
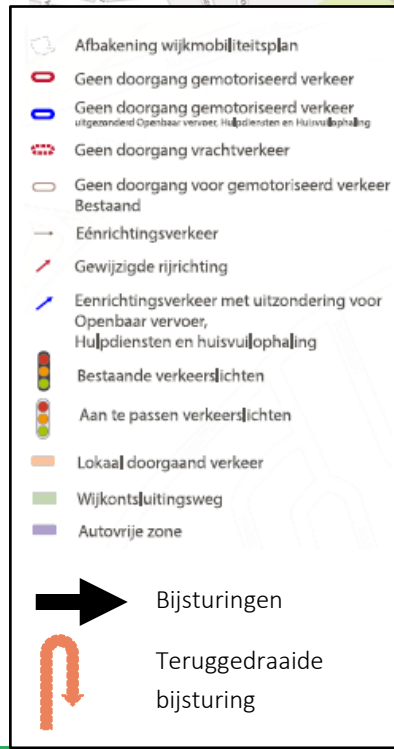
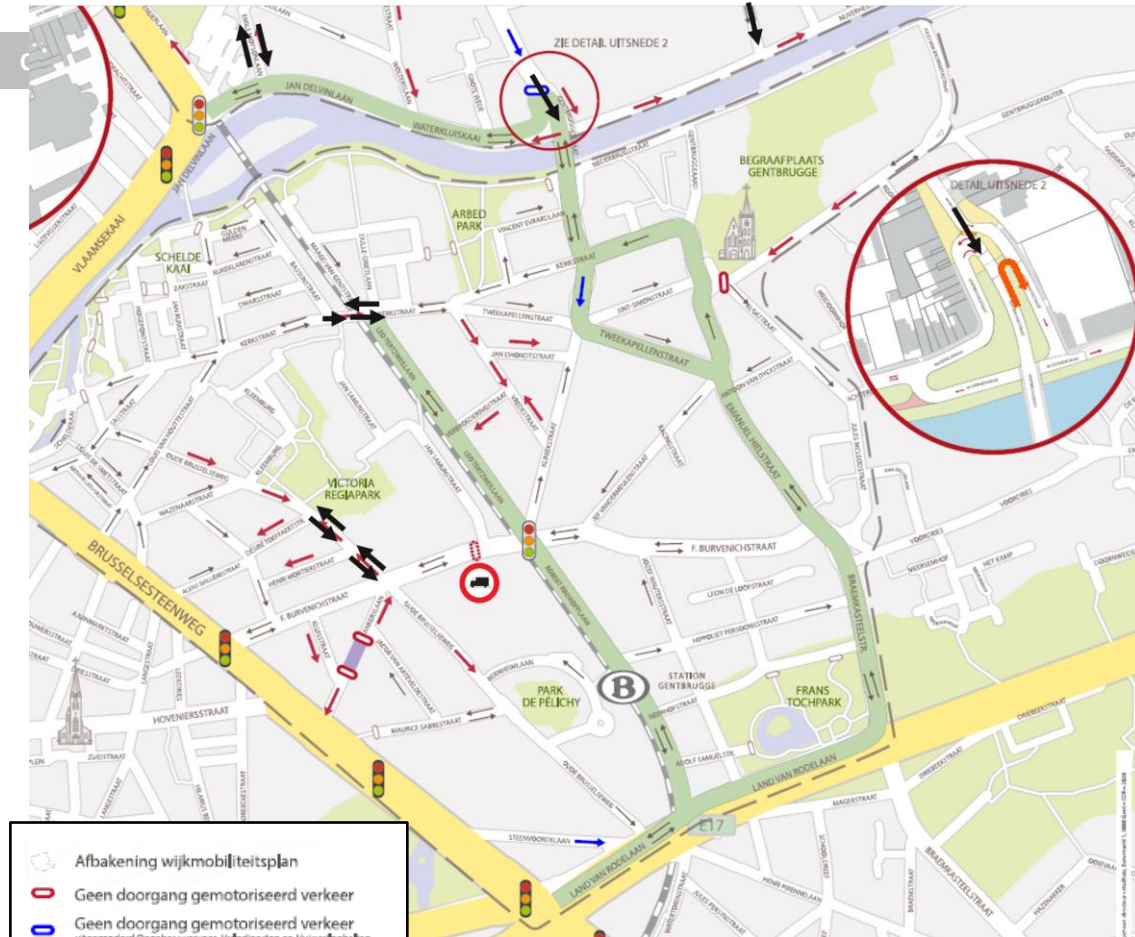
- Gentbruggeplein;
- Ankerslaan;
- Steenvoordelaan: Je kan de Steenvoordelaan niet inrijden vanaf de Land van Rodelaan.

Daarnaast zijn tal van rijrichtingen aangepast. De aangepaste rijrichtingen zijn in het rood en blauw weergegeven op de kaart.

Tot slot is er ook een vrachtwagensluis geplaatst in de Frederik Burvenichstraat.

Ook in dit deelgebied zijn er reeds verschillende bijsturingen gebeurd:

- Deel van de Oude Brusselseweg is opnieuw tweerichtingsverkeer geworden;
- In buurt Sas-Bassijn is uitgezonderd plaatselijk verkeer ingevoerd;
- In februari 2025 is het enkelrichtingsverkeer in de Kerkstraat ingekort en is de vrachtwagensluis in de Frederik Burvenichstraat vervangen door een C23-bord.



II. ANALYTISCH DEEL



1. SELECTIEVE BEREIKBAARHEID – WEREN DOORGAAND VERKEER

Selectieve bereikbaarheid houdt in dat een leefbare stad bereikbaar moet zijn, maar niet altijd, overall 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 vier indicatoren:

- Verkeersintensiteiten op basis van verkeerstellingen;
- Verkeersstromen op basis van kentekenonderzoek;
- Autoreistijden op basis van reistijdmetingen;
- Doorstroming van het openbaar vervoer op basis van meting van de commerciële snelheden van De Lijn.

1.1. VERKEERSINTENSITEITEN

1.1.1. METHODIEK

VERKEERSTELLINGEN

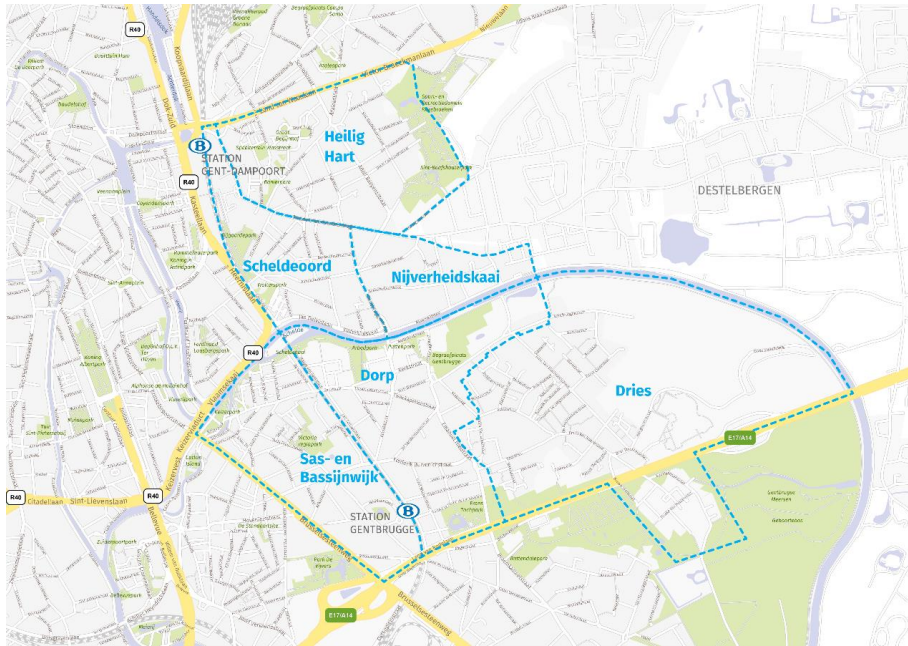
De verkeersintensiteiten in het wijkmobiliteitsplan worden in beeld gebracht met behulp van kruispunt- en doorsnedetellingen. Dat zijn verkeerstellingen aan de hand van videobeelden, manuele tellingen of telsingen (alleen doorsnedetellingen). De manuele tellingen zijn onder andere ook door burgers gebeurd. In het kader van de wijkmobiliteitsplan is de telcampagne 'Tel je mee' georganiseerd. Deze vond driemaal plaats, in januari 2021 en begin februari 2022. De locaties van deze burgertellingen zijn opgenomen op een kaart in bijlage.

De tellocaties zijn zo gekozen (in aanvulling van de meetlocaties van het kentekenonderzoek) dat zoveel mogelijk straten waar gewijzigde verkeersstromen verwacht werden, zijn geteld.

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 dinsdagen of donderdagen buiten schoolvakanties uitgevoerd, en werden meestal zowel motorvoertuigen als fietsers geteld.

Voor de voormeting werd een grote meetcampagne georganiseerd in januari 2021 (vóór de werken aan de Dampoort). Voor een aantal locaties werden ook iets oudere of meer recente teldata gebruikt. Na de invoering van het wijkmobiliteitsplan, werd een vergelijkbare telcampagne voorzien in oktober 2024.

Voor de evaluatie van het wijkmobiliteitsplan werden de kruispunt- en doorsnedetellingen gebruikt voor het vergelijken van verkeersintensiteiten op het niveau van wegsegmenten. Dit gebeurde apart per categorie verkeersdeelnemers (motorvoertuigen en fietsers). Per buurt werd ook een aparte analyse gemaakt om in te schatten hoe het totale verkeersvolume gewijzigd is na invoering van het wijkmobiliteitsplan.



WEGINGSCOËFFICIËNTEN

De tellingen tijdens de voormeting vonden voornamelijk plaats in januari 2021, vóór de start van de werken aan de Dampoort. In dat jaar waren er op bepaalde momenten nog steeds coronamaatregelen van kracht, die een impact hadden op de verkeersvolumes in en rond Gent. Bovendien werden er als voormeting ook oudere en meer recente verkeerstellingen gebruikt, waardoor er op een groot tijdsinterval werd gemeten. Globaal zijn er voormetingen in acht genomen tussen mei 2019 en april 2024, in verschillende maanden van het jaar.

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 van AWW. 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 liggen tussen 0,99 en 1,35.

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 wegsegmenten en dat zowel voor de ochtend- als de avondspits. In de regel geldt 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: 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 telslangmetingen, 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

1.1.2.1. BUURTNIVEAU

VERSCHIL

In alle buurten zien we tijdens de ochtend- en avondspits een afname in het inrijdend en uitrijdend verkeer. Tijdens de ochtendspits doet de grootste afname zich voor in Gentbrugge – centrum. Tijdens de avondspits is dit in de Heilig-Hartwijk.

Doorgaans is de afname van het inrijdend en uitrijdend verkeer van dezelfde grootteorde. Dit impliceert dat het om een afname in doorgaand verkeer gaat. Dit zal verder worden belicht in hoofdstuk 1.2 waar er gefocust wordt op het HB-onderzoek.

Hieronder wordt er een korte analyse per buurt beschreven.

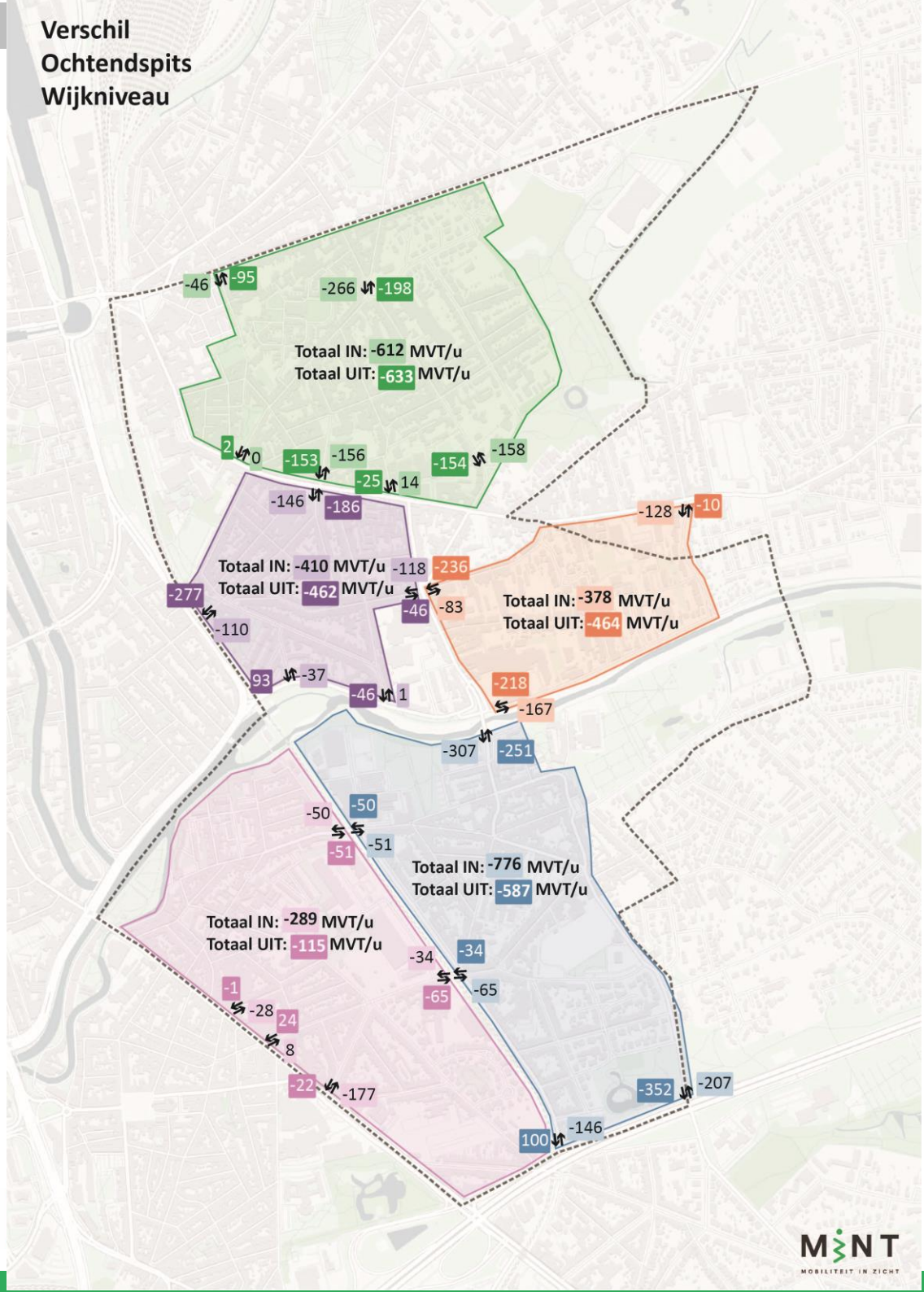
Dampoort – Heilig-Hartwijk

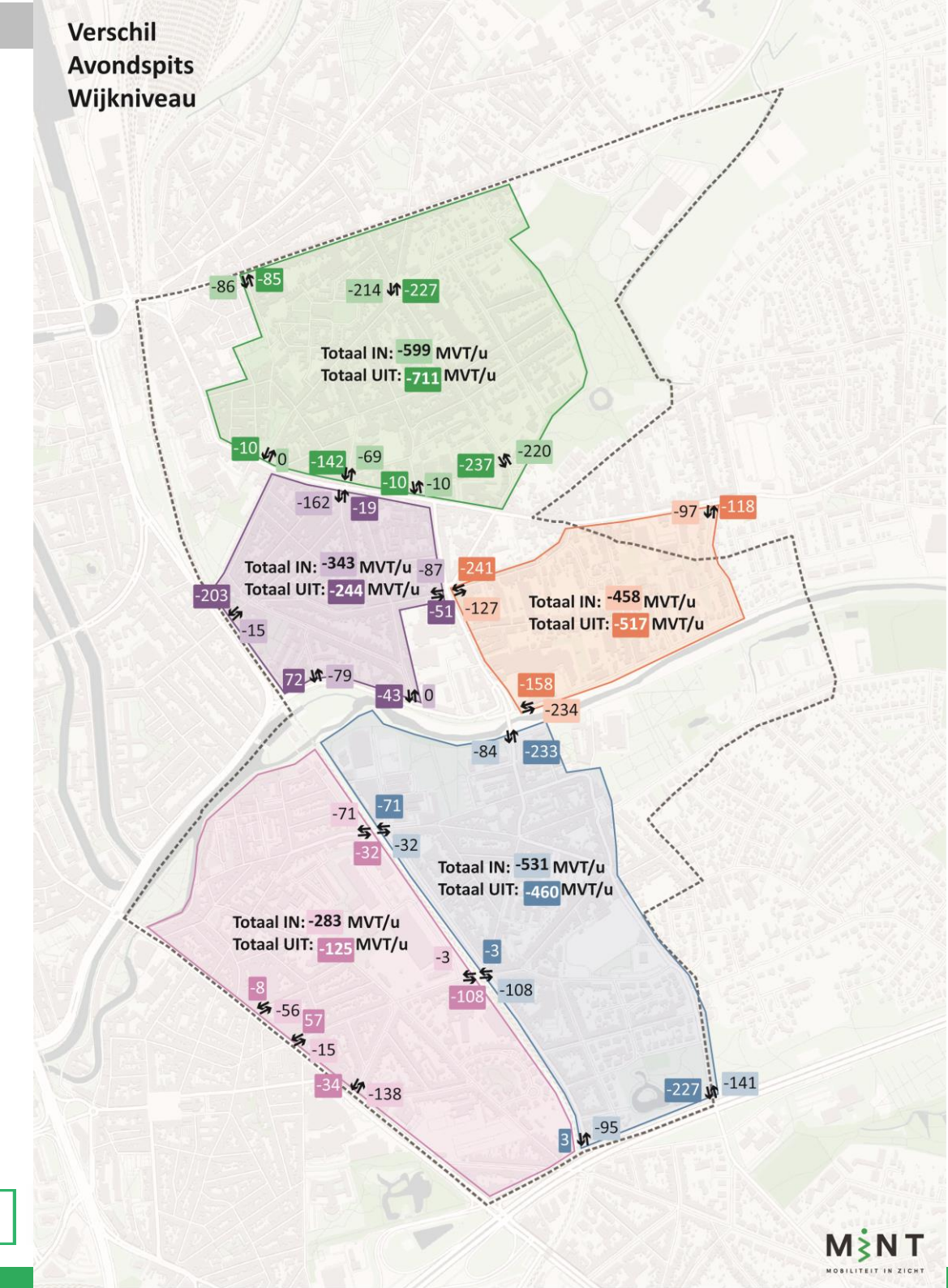
In de Heilig-Hartwijk is zowel tijdens de ochtend- als de avondspits een sterke afname van het inrijdend en uitrijdend verkeer. De belangrijkste afnames tijdens de ochtendspits doen zich voor op het Henri van Cleemputteplein, de Louis Schuermanstraat en de Adolf Baeyensstraat. Tijdens de avondspits zien we een gelijkaardig patroon, waarbij de afname in de Adolf Baeyensstraat nog wat sterker is.

In de Evarist de Buckstraat en Engelstraat zien we nagenoeg geen verschillen. In de Engelbert van Arenbergstraat blijven de verschillen minder dan 100 mvt/u per rijrichting.

Dampoort – Scheldeoord

In de buurt Scheldeoord is de afname van het verkeer in de ochtendspits aanzienlijk hoger dan in de avondspits. De grootste afnames doen zich voor aan de kant van de Dendermondsesteenweg en de R40. De afname in de Forelstraat is te wijten aan het feit dat de straat eenrichtingsverkeer is geworden inwaarts de buurt Scheldeoord.





In de Jan Delvinlaan zien we een toename in het uitrijdend verkeer, zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. Dit kan gerelateerd worden aan de afname in de Forelstraat richting de R40. Verkeer zal nu via de Jan Delvinlaan richting de R40 rijden vanuit de wijk, in plaats van via de Forelstraat.

Dampoort – Omgeving Nijverheidskaai

Ook in de omgeving Nijverheidskaai nemen de verkeersintensiteiten in de buurt sterk af, zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. In de avondspits is de afname nog iets sterker. De grootste afnames doen zich voor aan de westkant van de buurt. Dit komt doordat de Destelbergenstraat en Nijverheidskaai eenrichtingsverkeer zijn geworden. Zo is het onmogelijk gemaakt om van de Jan Delvinlaan naar de Nijverheidskaai te rijden.

Gentbrugge drop

De afname in de ochtendspits in Gentbrugge dorp is groter dan tijdens de avondspits, zowel voor het inrijdend- als voor het uitrijdend verkeer.

De grootste afname doet zich voor ter hoogte van de Gentbruggebrug en de Braemkasteelstraat. De afnames aan de westkant van de buurt zijn eerder beperkt tijdens beide spitsmomenten.

In de Robert Rinskoplaan is er tijdens de ochtendspits een toename van 100 mvt/u de buurt uitwaarts. In de avondspits blijven deze verkeersintensiteiten nagenoeg gelijk.

Gentbrugge – Sas-Bassijn

In de Sas-Bassijn is de afname het kleinst, zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. De grootste afname doet zich voor aan de kant van de N9 Brusselsesteenweg, in de Ankerslaan. Dit is te wijten aan het ingevoerde eenrichtingsverkeer in de Ankerslaan richting de N9 Brusselsesteenweg, alsook een knip verderop in de straat.



NAMETING

Tijdens de avondspits zijn de verkeersintensiteiten in de wijken steeds hoger dan tijdens de ochtendspits. De verkeersintensiteiten in de buurt Gentbrugge dorp zijn steeds het hoogst.

Dampoort – Heilig-Hartwijk

Het meest verkeer rijdt de Heilig-Hartwijk in en uit via het Henri van Cleemputteplein tijdens de ochtend- en avondspits. Tijdens de avondspits rijdt er ook veel verkeer de buurt binnen via de Louis Schuermanstraat.

Dampoort – Scheldeoord

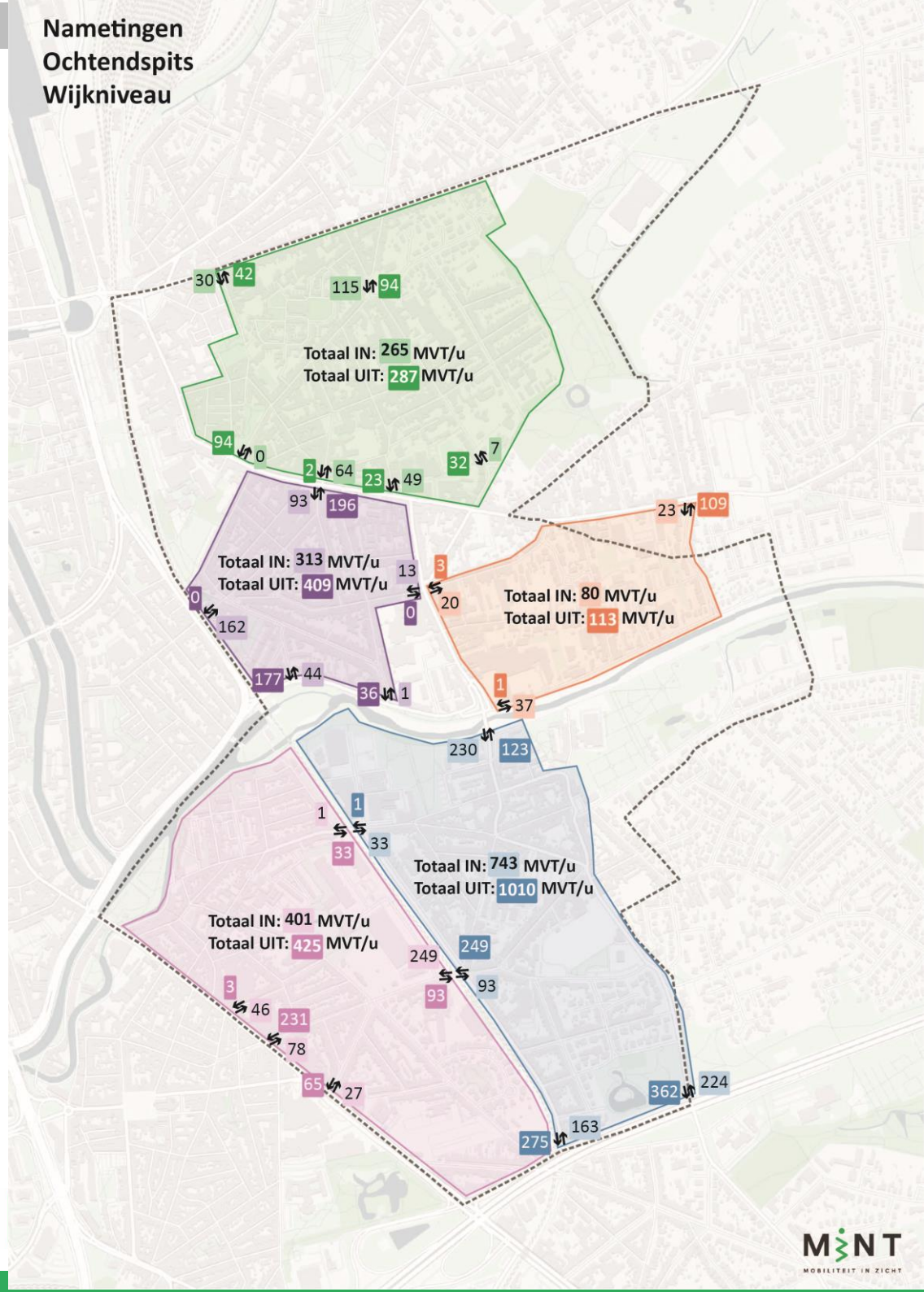
Tijdens de avondspits vallen de hoge intensiteiten inrijdend verkeer in de Forelstraat op, alsook de hoge intensiteiten van uitrijdend verkeer via het Heernisplein. Deze intensiteiten impliceren een doorgaande beweging tussen de R40 en de Dendermondsesteenweg.

Tijdens de ochtend- en avondspits rijdt er ook een groot deel van het verkeer de buurt uit via de Jan Delvinlaan. Zoals daarnet aangehaald, is doordat de Forelstraat eenrichtingsverkeer geworden, de Jan Delvinlaan de ontsluiting voor de buurt naar de R40.

Dampoort – Omgeving Nijverheidskaai

In de omgeving van de Nijverheidskaai zijn de verkeersintensiteiten tijdens de nameting die de wijk in- en uitrijden erg laag. Het meeste verkeer rijdt de buurt binnen via de Nijverheidskaai en verlaat de buurt via de Paul De Ryckstraat naar de Dendermondsesteenweg.

Nametingen
Ochtendspits
Wijkniveau



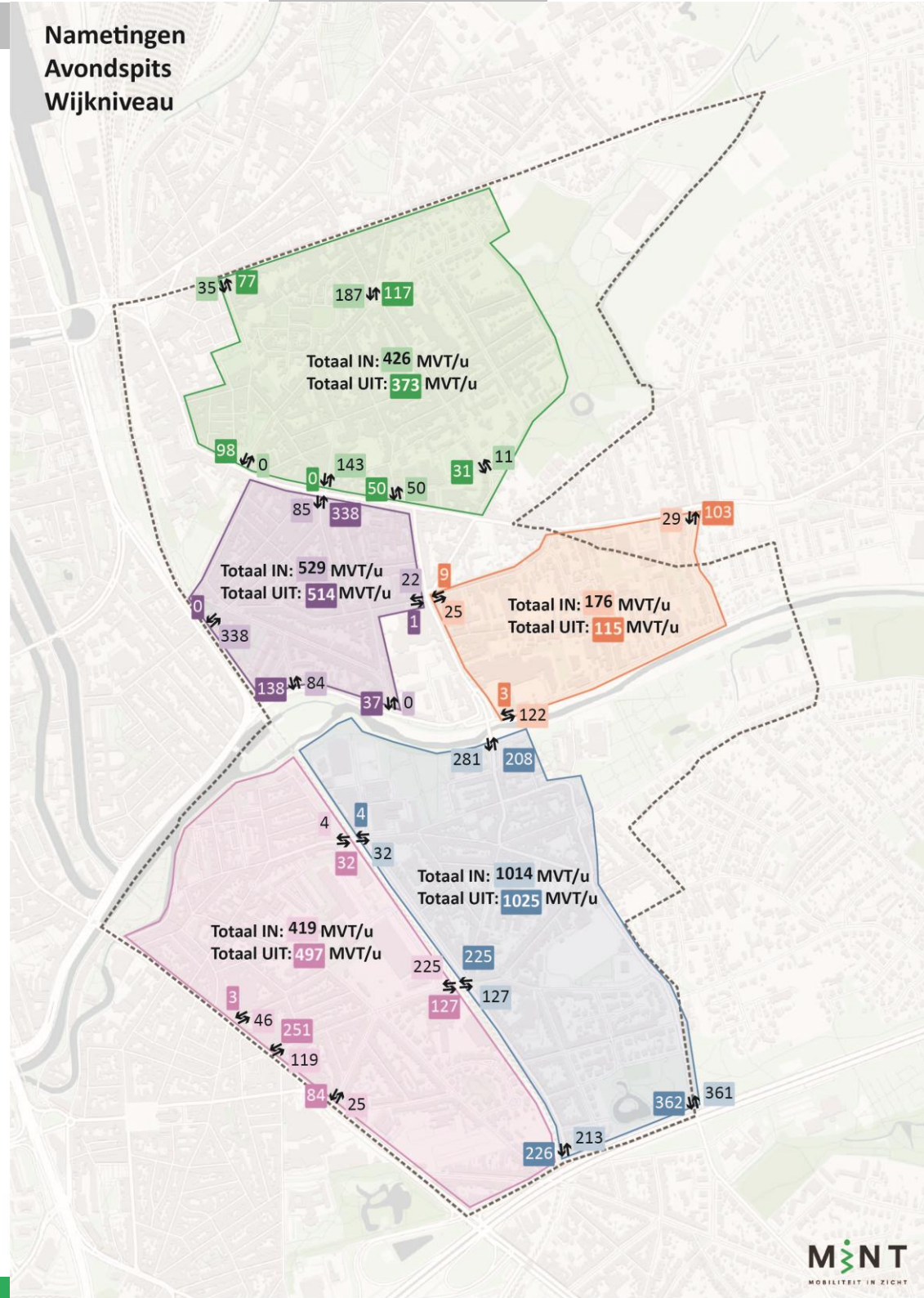
Gentbrugge dorp

In Gentbrugge dorp rijdt zowel tijdens de ochtend- als avondspits het meest verkeer de wijk in en uit. Zo rijdt er tijdens de avondspits meer dan 1000 mvt/u in en uit de wijk. Het meeste verkeer rijdt de wijk in en uit via de Gentbruggebrug, via de Braemkasteelstraat en Robert Rinskoplaan. Ook de in- en uitgaande bewegingen via de Frederik Burvenichstraat vallen op.

Gentbrugge – Sas-Bassijn

In Sas-Bassijn valt op dat er steeds een grote ingaande stroom is via de Frederik Burvenichstraat aan de kant van de sporen en een grote uitgaande stroom via de Frederik Burvenichstraat naar de N9 Brusselsesteenweg, zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. Dit impliceert een doorgaande beweging door de buurt. De verkeersintensiteiten op de andere straten op de rand van de buurt zijn eerder beperkt.

Nametingen Avondspits Wijkniveau

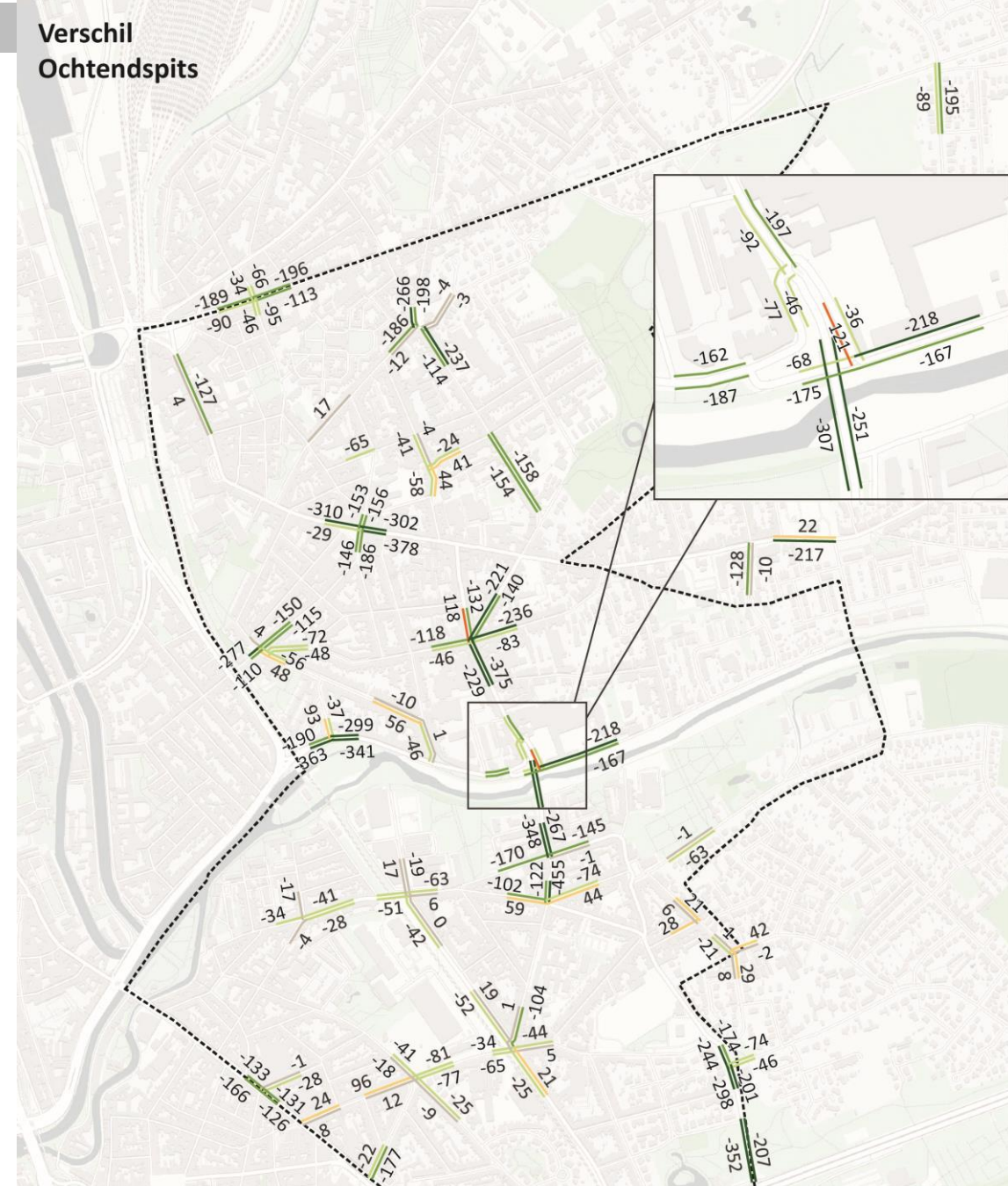


1.1.2.2. SEGMENTNIVEAU

VERSCHIL

We zien voornamelijk afnames op segmentniveau, zoals we dit ook zagen op buurtniveau. De grootste afnames doen zich voor op (afnames groter dan 300 mvt/u (beide richtingen samen)):

- **Gentbruggestraat – Gentbruggebrug – Edmond Blockstraat:** dit is te wijten aan het eenrichtingsverkeer in de Gentbruggestraat, alsook het feit dat er niet meer vanop de Gentbruggebrug naar de Nijverheidskaai en Gentbruggestraat mag gereden worden. Verkeer komend van de Gentbruggestraat moet dan weer via de Nijverheidskaai zich naar de Waterkluiskaai – Jan Delvinlaan begeven. Dit gaat dan weer gepaard met een toename op de verbinding van de Gentbruggebrug naar de Nijverheidskaai. Het gaat om een toename van ca. 120 mvt/u;
- “vijfhoek” **Gentbruggestraat – Cécile Cautermastraat – Aannemersstraat - Destelbergenstraat:** hier zijn we op verschillende takken ook aanzienlijke afnames. De Destelbergenstraat, Aannemersstraat, Cécile Cautermastraat zijn eenrichtingsverkeer geworden;
- **Jan Delvinlaan** (oostkant kruispunt met Emile Moysonlaan). De afname in de omgeving van de Gentbruggestraat, Gentbruggebrug en Nijverheidskaai uit zich ook verderop in de Jan Delvinlaan. Er is wel een toename in de Emile Moysonlaan richting de Jan Delvinlaan. Dit is gelinkt aan de Forelstraat die eenrichtingstraat is geworden weg van de R40, zoals eerder aangehaald;
- **Nijverheidskaai:** de Nijverheidskaai is eenrichtingsverkeer geworden en ligt in de directe omgeving van de Gentbruggebrug en Gentbruggestraat
- **Braemkasteelstraat:** deze afnames zijn ook te relateren aan afnames in de omgeving van Gentbruggebrug en Gentbruggestraat;



Legende

Verschil in verkeersintensiteiten MVT/u

Afname verkeer	Beperkt verschil	Toename verkeer
20 - 100	-20 - 20	20 - 100
100 - 200		100 - 200
> 200		> 200

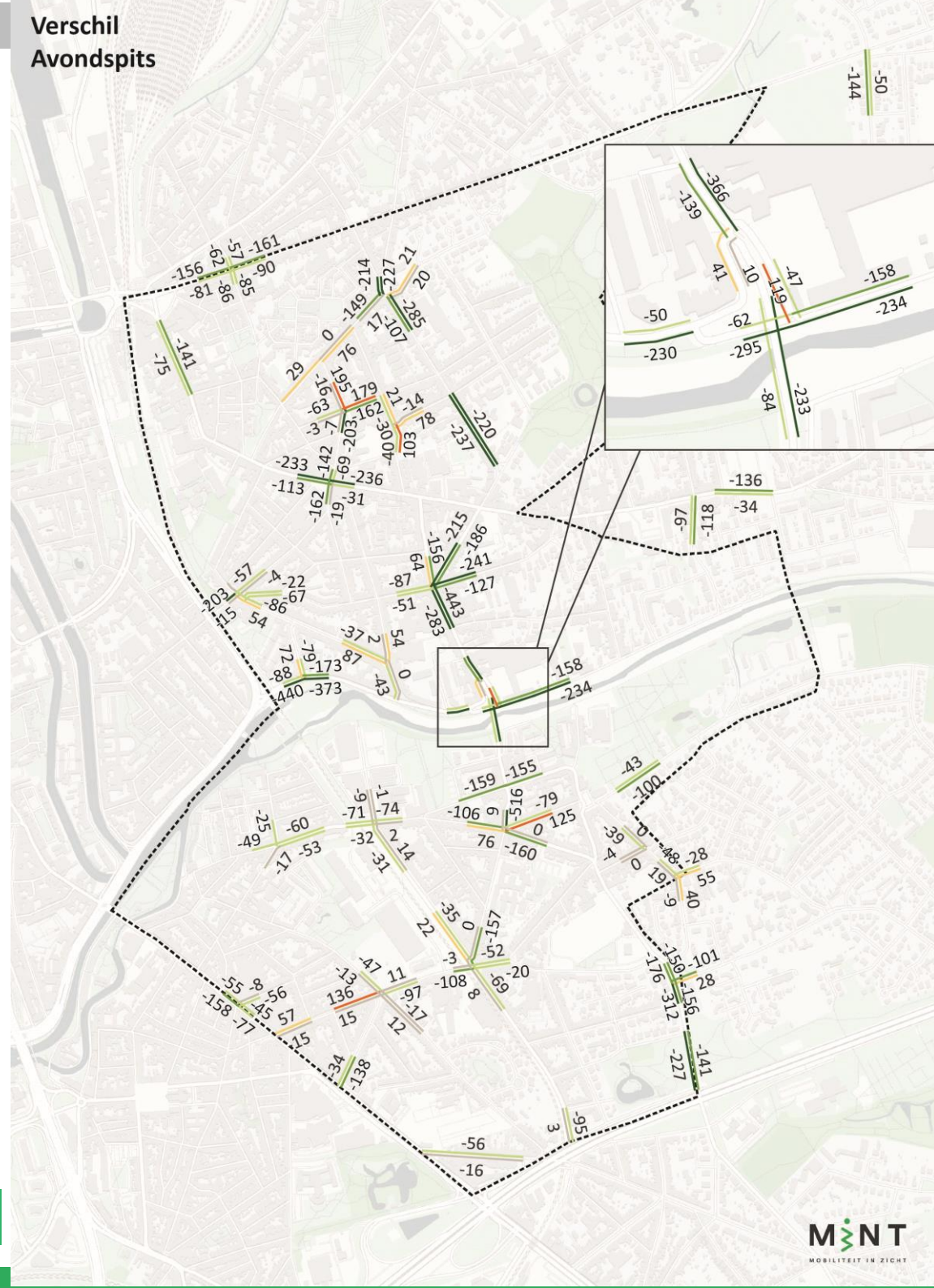
- **Henri van Cleemputteplein, Adolf Baeyensstraat en Louis Schuermanstraat:** in de Heilig-Hartwijk zijn tal van rijrichtingen aangepast en verschillende filters ingevoerd om doorgaand verkeer te ontraden. Dit uit zich het sterkst aan het Henri van Cleemputteplein, Adolf Baeyensstraat.
- **Forelstraat en Heernisplein (OSP):** tijdens de ochtendspits zien we aanzienlijke afnames op de Forelstraat en Heernisplein. De Forelstraat is eenrichtingsverkeer geworden, waardoor de beweging van het Heernisplein naar de Forelstraat niet meer mogelijk is. De beweging van de Forelstraat naar het Heernisplein is wel nog mogelijk, maar tijdens de ochtendspits zien we ook hier een grote afname.

Ook op de **Dendermondsesteenweg** zien we afnames, tijdens de ochtend- en avondspits. Deze afnames kunnen te wijten zijn aan filevorming op de Dendermondsesteenweg. Hierdoor is de capaciteit van de Dendermondsesteenweg tijdens de spitsmomenten lager waardoor er tijdens de nameting tijdens de spitsmomenten lagere verkeersintensiteiten zijn gemeten.

Globaal gezien zijn de afnames het meest beperkt in **Sas-Bassijn**. Dit uitte zich ook in de eerder beperkte afnames op buurtniveau. Op de **Frederik Burvenichstraat** zien we een toename richting de N9, zowel tijdens de ochtend- als tijdens de avondspits, dit ten gevolge van de filter in de Ankerslaan en eenrichtingsverkeer in de Kerkstraat.

De grootste toenames doen zich voor op (toenames groter dan 100 mvt/u (beide richtingen samen)) :

- **Frederik Burvenichstraat**, zoals eerder aangehaald. Dit is de kortste weg richting de N9 Brusselsesteenweg vanuit Gentbrugge dorp. Dit kan ook deels gerelateerd worden aan filevorming op de Land van Rodelaan richting de N9 Brusselsesteenweg. Deze filevorming wordt deels veroorzaakt door de werken ter hoogte van de Braemkasteelstraat ten zuiden van de E17;
- Omgeving van de verkeersfilter aan het **Heilig-Hartplein**. Er waren in deze omgeving enkel voormetingen in de avondspits, waardoor enkel de verschillen tijdens de avondspits zijn weergegeven. We zien een toename in de beweging van **Doornakkerstraat** naar de **Verbindingsstraat**. Door de aangepaste rijrichtingen en



de verkeersfilter, wordt er meer verkeer gedwongen om deze beweging te maken, waardoor we deze toename zien. Echter worden deze toename deels gecompenseerd doordat deze straten eenrichtingsverkeer zijn geworden.

Verderop zien we de toename steeds kleiner worden en uiteindelijk verdwijnen;

- **Engelstraat:** hier zijn we voornamelijk tijdens de avondpits een toename;
- **Gentbruggestraat** tussen brug en Nijverheidskaai: zoals eerder aangehaald zijn de verkeersintensiteiten hier toegenomen doordat verkeer komend van de Gentbruggestraat via de Nijverheidskaai naar de Waterkluiskaai moet rijden.
- **Sint-Simonstraat:** ook hier zijn we voornamelijk tijdens de avondspits een toename. Van de omgeving Rinskopflaan – Leo Tertzweillaan is de kortste route naar de Gentbruggebrug via de Sint-Simonstraat;

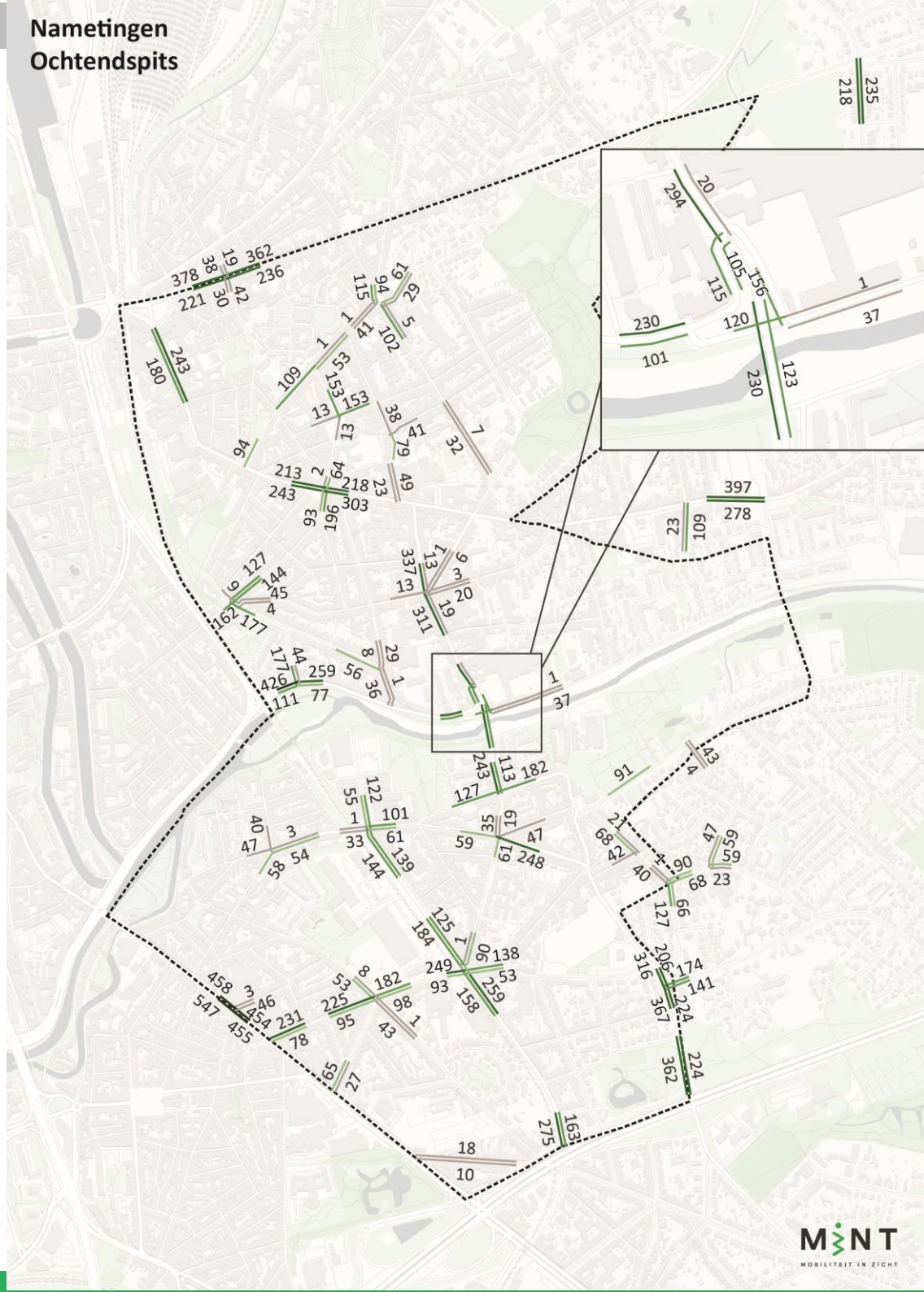
DETAILANALYSE NAMETING

De N70 Land Van Waaslaan – Victor Braeckmanlaan, de Dendermondsesteenweg en N9 Brusselsesteenweg zijn de dragers van (lokaal) doorgaand verkeer. Bijgevolg zien we daar de hoogste verkeersintensiteiten. Daarnaast zijn er een aantal straten aangeduid als wijkontsluitingswegen, namelijk:

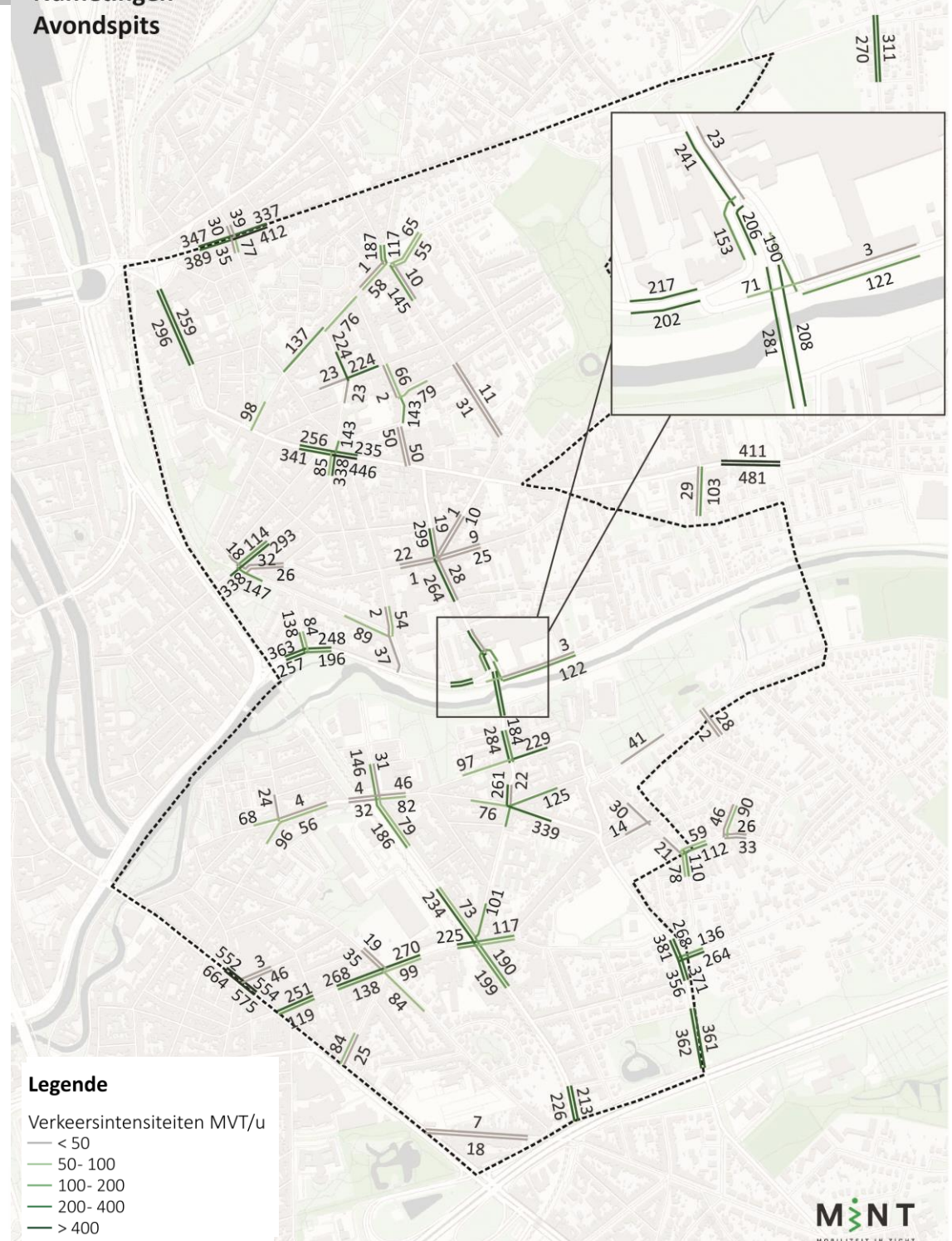
- Jan Delvinlaan
- Gentbruggebrug
- Edmond Blockstraat
- Ius Kerkstraat/Tweekapellenstraat/Emanuel Hielstraat
- Braemkasteelstraat
- Robert Rinskopflaan – Leo Tertzweillaan

Op deze assen zien we ook de hoogste verkeersintensiteiten in de wijk.

Daarnaast zien we eerder hoge verkeersintensiteiten (> 200 mvt/u (beide richtingen samen)) op volgende straten, die geen wijkontsluitingsfunctie zijn toegekend en waar het niet de bedoeling is dat (lokaal) doorgaand verkeer rijdt:



- **Gentbruggestraat** (ten noorden van de Gentbruggebrug): voornamelijk richting het zuiden (net ten noorden van de Gentbruggebrug geldt er eenrichtingsverkeer richting het zuiden). De Schelde kan enkel gekruist worden in de omgeving van de wijk via de Gentbruggebrug of via de N9 Brusselsesteenweg. Dit uit zich ook in de verkeersintensiteiten;
- **Toekomststraat**: via de Toekomststraat kan er een doorgaande beweging tussen de Dendermondsesteenweg en R40 gemaakt worden. We zien ook eerder hoge verkeersintensiteiten op het **Heernisplein**, voornamelijk tijdens de avondspits. Dit wordt verder geanalyseerd in het hoofdstuk 1.2;
- **Emile Moysonlaan**: doordat de Forelstraat eenrichtingsverkeer is geworden, is de Emile Moysonlaan – Jan Delvinlaan een belangrijke verbinding geworden naar de R40 voor de buurt.
- **Voordries**: hier zijn we ook eerder hoge verkeersintensiteiten. Wanneer we kijken naar de verschillen, zien we de verkeersintensiteiten (beide rijrichtingen samen) beperkt zijn afgenomen in de nameting. Kortom, voor de invoer van het wijkmobiliteitsplan waren de verkeersintensiteiten gelijkaardig in Voordries. Voordries ontsluit het gebied ten oosten van Gentbrugge Dorp;
- **Verbindingstraat**: hier zijn voornamelijk in de avondspits de verkeersintensiteiten hoog. Zoals eerder aangehaald is het verkeer toegenomen in de Verbindingstraat door de verkeersfilter ter hoogte van de Doornakkerstraat x Heilig-Hartplein x Verbindingstraat. Verkeer wordt gedwongen om via de Verbindingstraat de verbinding te kunnen maken richting de N70 Land Van Waaslaan.



1.1.3. FIETSVERKEER

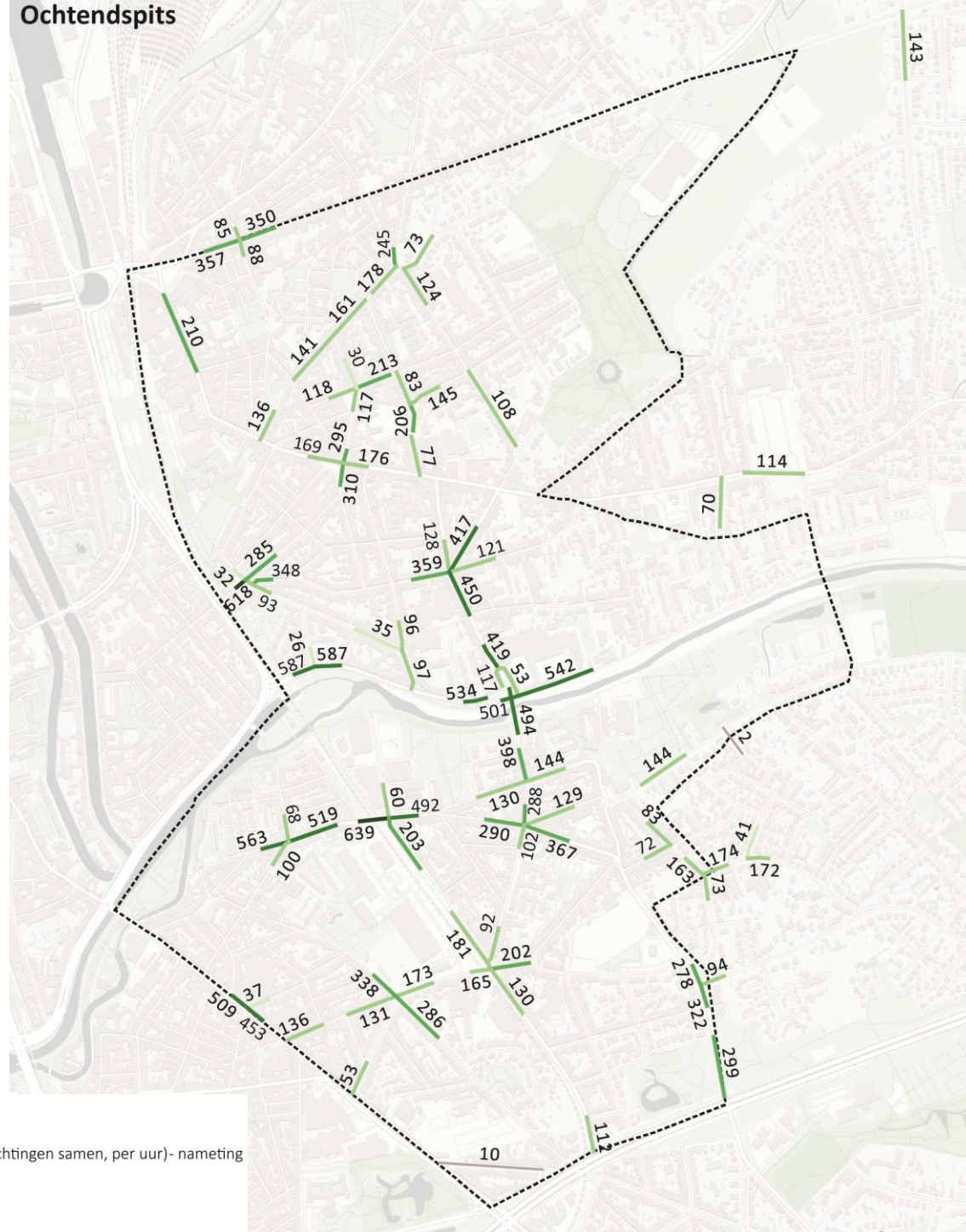
Zoals aangehaald hebben we niet voldoende data om de fietstellingen van de voormeting op te hogen tijdens de coronaperiode en/of naar één ijkingsmaand. Daarenboven zijn gemeten fietsintensiteiten erg gevoelig aan de weersomstandigheden. Als we globaal de fietsintensiteiten toch eens vergelijken tussen de voor- en nameting, zien we voornamelijk toenames. Deze toenames in fietsintensiteiten zijn niet alleen te wijten aan het wijkmobiliteitsplan. Globaal gezien zien we een stijging in het aantal fietsers de laatste jaren. Welke toename er wel aan het wijkmobiliteitsplan te danken is, kunnen we niet bepalen.

Op een aantal assen zijn deze toenames erg groot: Nijverheidskaai, Jan Delvinlaan, Gentbruggestraat, Cécile Cautermanstraat, Annemersstraat, Kerkstraat en N9 Brusselsesteenweg. De toenames zijn groter tijdens de ochtendspits dan tijdens de avondspits. Op de assen waar we afnames zien, zijn deze doorgaans slechts beperkt..

Zoals beschreven bij de methodiek, focussen wij bij het fietsverkeer op de fietsintensiteiten die zijn gemeten tijdens de nameting.

De grootste fietsstromen doen zich voor op:

- **Fietstunnel Dampoort** (Luc Lemiengrepad): belangrijke fietsverbinding tussen wijk en centrum. Op die manier kunnen fietsers de Dampoort vermijden.
- **Nijverheidskaai – Waterkluiskaai – Jan Delvinlaan**: fietssnelweg F403 Gent – Destelbergen;
- **Cécile Cautermanstraat – Annemersstraat – Forelstraat**: fietsverkeer van/naar Gent centrum, komende van Heilig-Hart/gebied ten noorden van N70 (via Sint-Baafskouter park).
- **Gentbruggestraat – Gentbruggebrug**: ook voor fietsers kan de Schelde in omgeving van de wijk slechts op een aantal locaties gekruist worden;
- **Kerkstraat**: een belangrijke verbinding voor fietsers naar de fietsbrug over de Schelde richting de Visserij;



Legende

Fietsintensiteiten (beide richtingen samen, per uur)- nameting

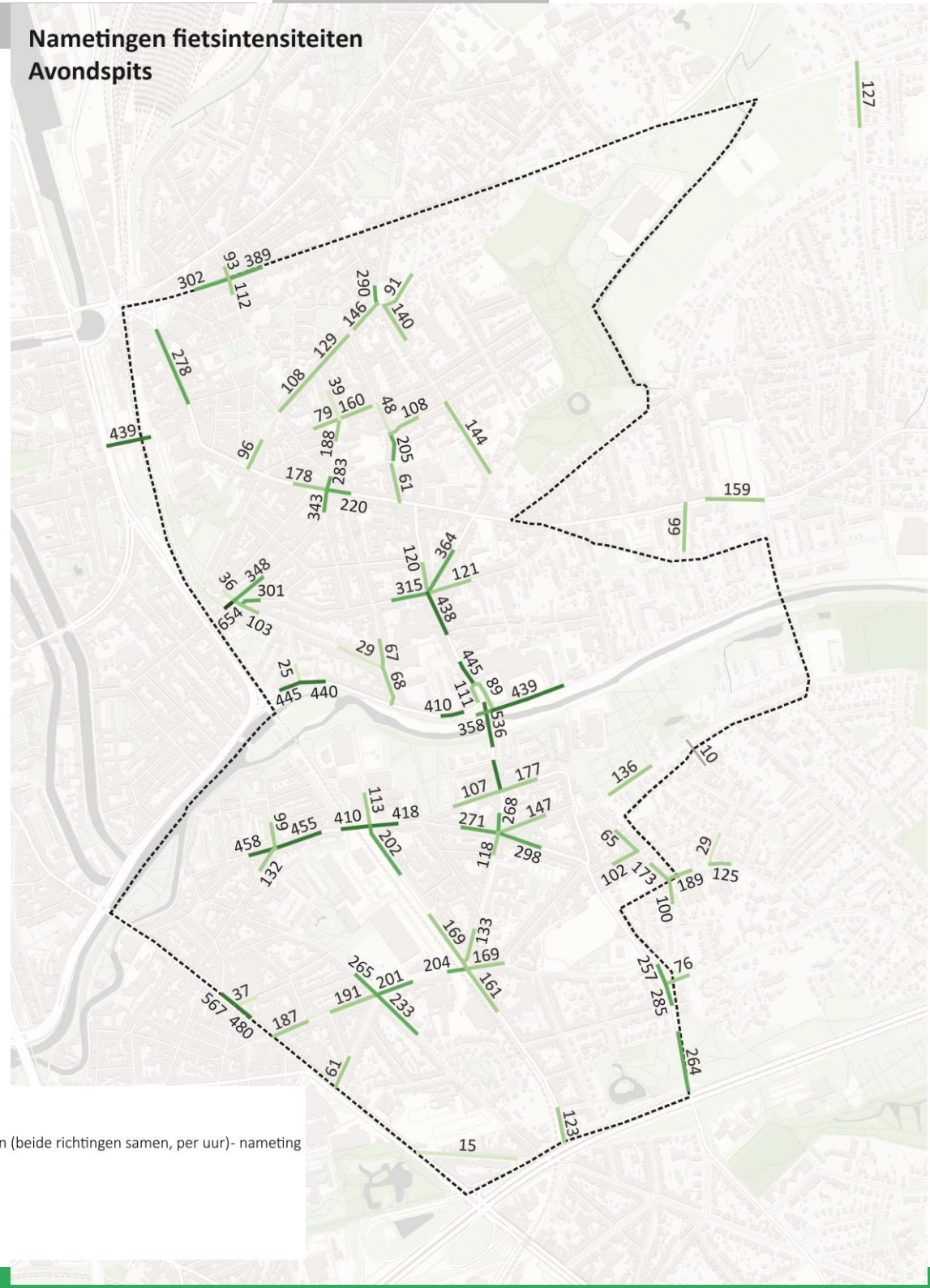
0- 10
10- 50
50- 200
200- 400
400- 600
600- 1000

Op de **Braemkasteelstraat** zijn er zowel hoge verkeersintensiteiten als fietsintensiteiten waargenomen in de nameting. De Braemkasteelstraat is een bovenlokale functionele fietsroute. Vandaag is er geen aparte fietsinfrastructuur aanwezig, er geldt gemengd verkeer. Op bepaalde stukken zijn er fietssuggestiestroken voorzien. Er zijn op dit moment werken bezig aan de Braemkasteelstraat, waarbij fietsinfrastructuur zal voorzien worden.

De **N9 Brusselsesteenweg** zijn de verkeersintensiteiten hoog en rijden er veel fietsers. Het is de meest rechtstreekse verbinding tussen Gentbrugge/Ledeberg/Melle en de binnenstad van Gent. Er is aan weerszijden een eenrichtingsfietspad aanwezig.

Het valt op dat de fietsintensiteiten op de Dendermondsesteenweg niet erg hoog zijn. Door de filevorming tijdens de spitsmomenten op de Dendermondsesteenweg en het eerder smal gabarit, is het voor fietsers niet de meest comfortabele en veilige fietsroute.

Voornamelijk tijdens de ochtendspits valt het op dat de fietsintensiteiten op verschillende locaties **even hoog** of **hoger zijn** dan de intensiteiten gemotoriseerd verkeer. Dit zien we bijvoorbeeld in de Wittemolenstraat, de Doornakkerstraat, de Adolf Baeyensstraat, op het Heernisplein, op de Toekomststraat, op de Gentbruggestraat en Gentbruggebrug, op de Jan Delvinlaan, op de Nijverheidskaai, op de Kerkstraat, op de Oude Brusselseweg enz. Tijdens de avondspits zien we dit minder. Zoals reeds beschreven zijn de intensiteiten gemotoriseerd verkeer steeds hoger tijdens de avondspits dan tijdens de ochtendspits.



Legende

- Fietsintensiteiten (beide richtingen samen, per uur)- nameting
- 0- 10
 - 10- 50
 - 50- 200
 - 200- 400
 - 400- 600
 - 600- 1000

1.2. VERKEERSSTROMEN

1.2.1. METHODIEK

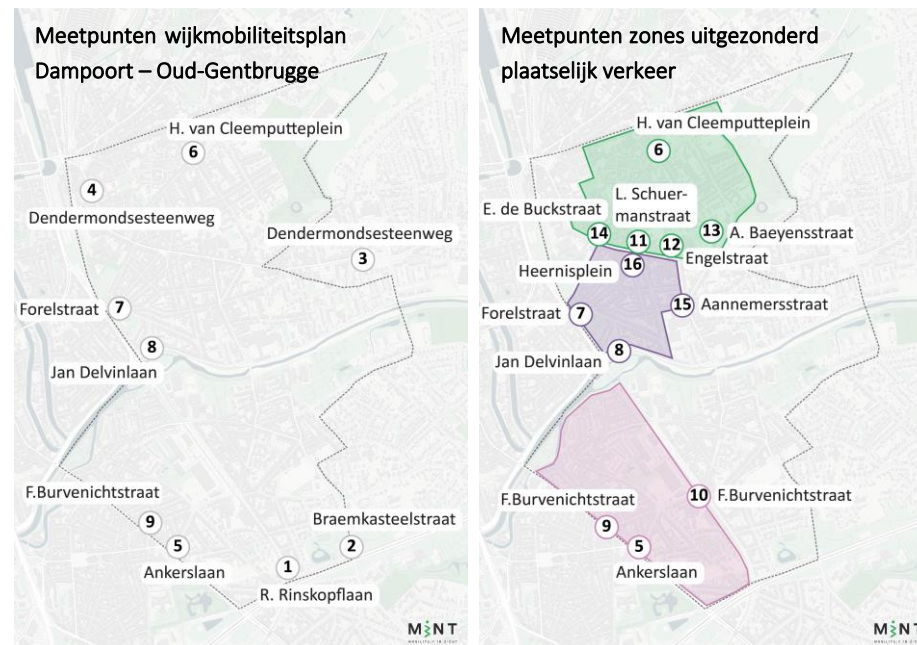
Externe onderzoeksbureaus hebben in opdracht van Stad Gent kentekenonderzoeken uitgevoerd voor en na invoering van het wijkmobiliteitsplan. Met deze onderzoeken wil Stad Gent een goed beeld krijgen van de verdeling van de (gemotoriseerd) verkeersstromen over het wegennet, voor en na de invoering van 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 afgebakende zones waar uitgezonderd plaatselijk verkeer geldt. Daarnaast werd de data van de kentekenonderzoeken ook gebruikt om de verkeersintensiteiten te meten.

De kentekenonderzoeken vonden plaats op dinsdag 19 januari 2021 (voormeting) en dinsdag 15 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 15 meetpunten (inclusief tussenposten) in het volledige studiegebied. In het na-onderzoek waren er meer meetpunten, om ook uitspraken te kunnen doen over de afgebakende zones waar uitgezonderd plaatselijk verkeer geldt. De vergelijking is daarom enkel op niveau van het volledige wijkmobiliteitsplan gedaan en op niveau van wijk Dampoort en wijk Oud-Gentbrugge, waarbij de data van nameting op een andere, eenvoudigere manier verwerkt, waardoor sommige relevante detailinfo verloren gaat. Daarnaast zijn er bijkomende detailanalyses gedaan op basis van de nameting, waarbij er ook specifiek de zones uitgezonderd plaatselijk verkeer zijn geanalyseerd.

Op de meetlocaties zijn per richting de kentekens met behulp van een ANPR-camera (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. 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).



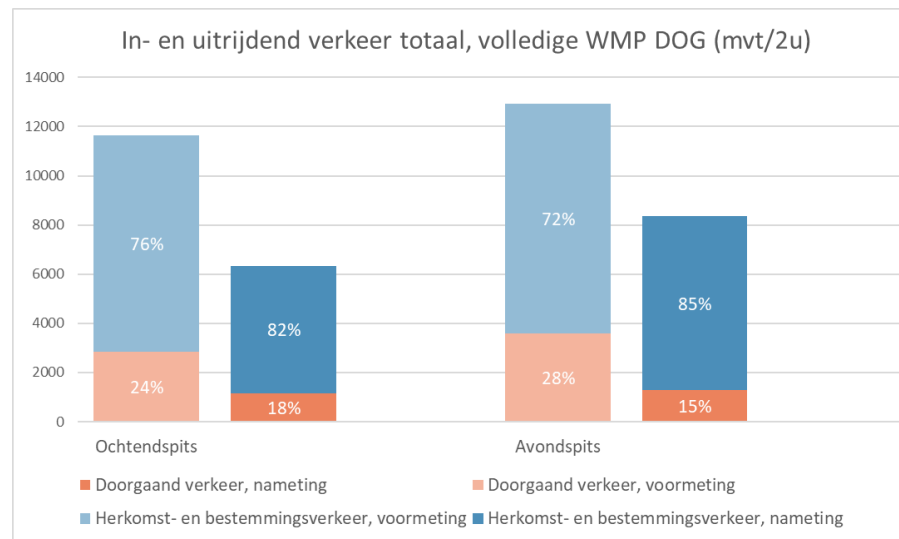
1.2.2. VERGELIJKING VOORMETING – NAMETING

VOLLEDIGE WIJKMOBILITEITSPLAN

Ten opzichte van de voormeting zijn in nameting zowel de totale verkeersintensiteiten als het totale aandeel doorgaand verkeer sterk afgenomen, en dit zowel in de ochtendspits als in de avondspits. De absolute verkeersintensiteiten van herkomst- en bestemmingsverkeer zijn ook aanzienlijk afgenomen. Hier moet de nuance toegevoegd worden dat de voormeting in de coronaperiode is gebeurd, waardoor de toegepaste ophoogfactor voor de voormeting best hoog is. Zoals toegelicht bij de methodiek, zal deze ophoogfactor voor bepaalde woonstraten een overschatting zijn. Daarnaast kunnen er nog oorzaken zijn voor deze aanzienlijke daling in verkeersintensiteiten, zoals meer telewerk, meer leveringen en bezoekers buiten spitsmomenten,...

We focussen voor het totaalbeeld van het wijkmobiliteitsplan voornamelijk op de relatieve verschillen.

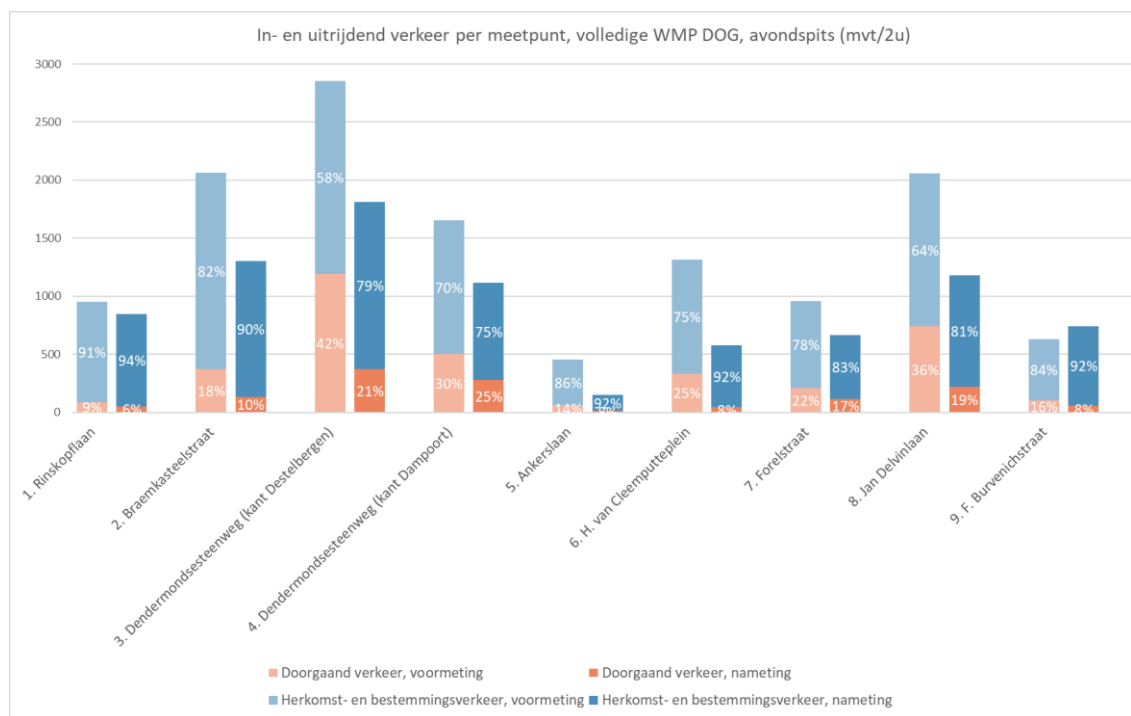
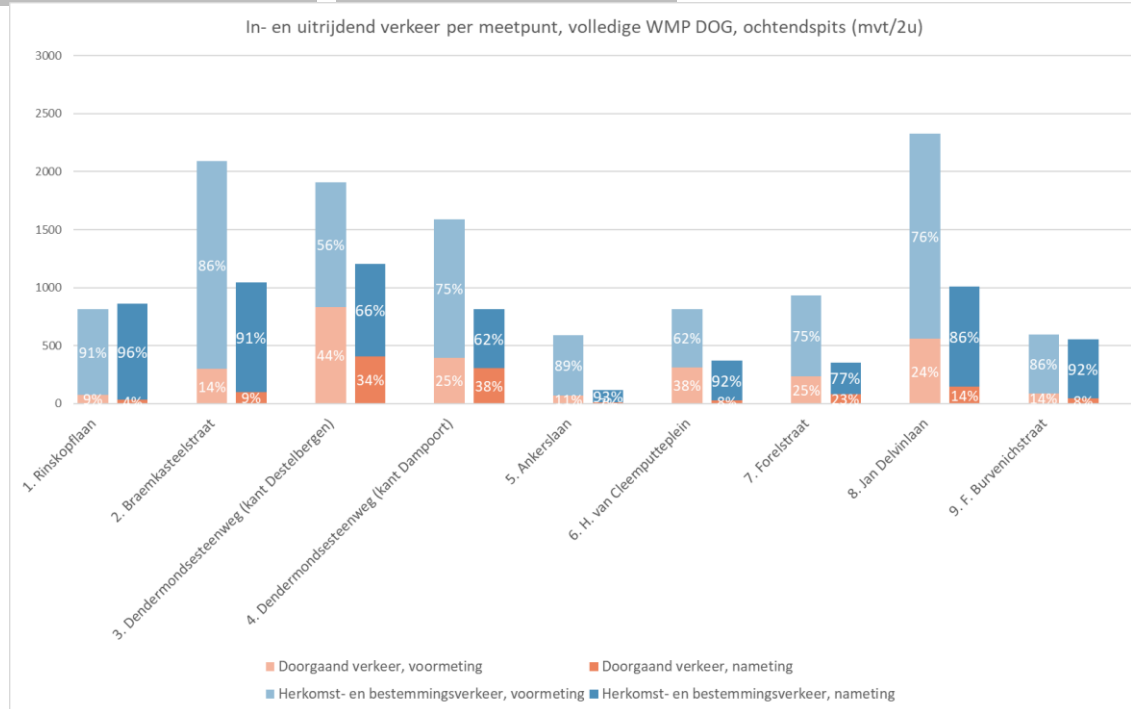
Het aandeel doorgaand verkeer nam in de ochtendspits globaal gezien af met 6%-punt en tijdens de avondspits met 13%-punt. Niet al het doorgaand verkeer doorheen het cordon dient als ongewenst beschouwd te worden. De Dendermondsesteenweg is zo drager van lokaal doorgaand verkeer.



Ter hoogte van elk meetpunt is het aandeel doorgaand verkeer afgenomen, behalve in de **Dendermondsesteenweg** (kant Dampoort) tijdens de ochtendspits. Door de invoering van het wijkmobiliteitsplan is er meer doorgaand verkeer naar de Dendermondsesteenweg geduwd, dus deze toename is gewenst. Tijdens de avondspits neem het aandeel doorgaand verkeer aanzienlijk af op de Dendermondsesteenweg. Dit kan te wijten zijn aan de file, waardoor er tijdens de spitsmomenten er minder verkeer van het ene meetpunt naar het andere meetpunt geraakt. Daarnaast kan door de filevorming doorgaand verkeer een alternatieve route beginnen zoeken, waardoor de doorgaande bewegingen op de Dendermondsesteenweg afnemen.

Naast de Dendermondsesteenweg, zien we de grootste afnames in doorgaand verkeer in de **Jan Delvinlaan**. Dit is te wijten aan de circulatiemaatregelen in de Nijverheidskaai en in de Gentbruggestraat. Tegelijk is het aandeel doorgaand verkeer in de Jan Delvinlaan nog steeds het hoogst in de nameting.

In de **Robert Rinskopflaan** en in de **Frederik Burvenichstraat** nemen de absolute verkeersintensiteiten nagenoeg niet af of stijgen ze zelfs. Het aandeel doorgaand verkeer, alsook de absolute verkeersintensiteiten doorgaand verkeer nemen wel af.



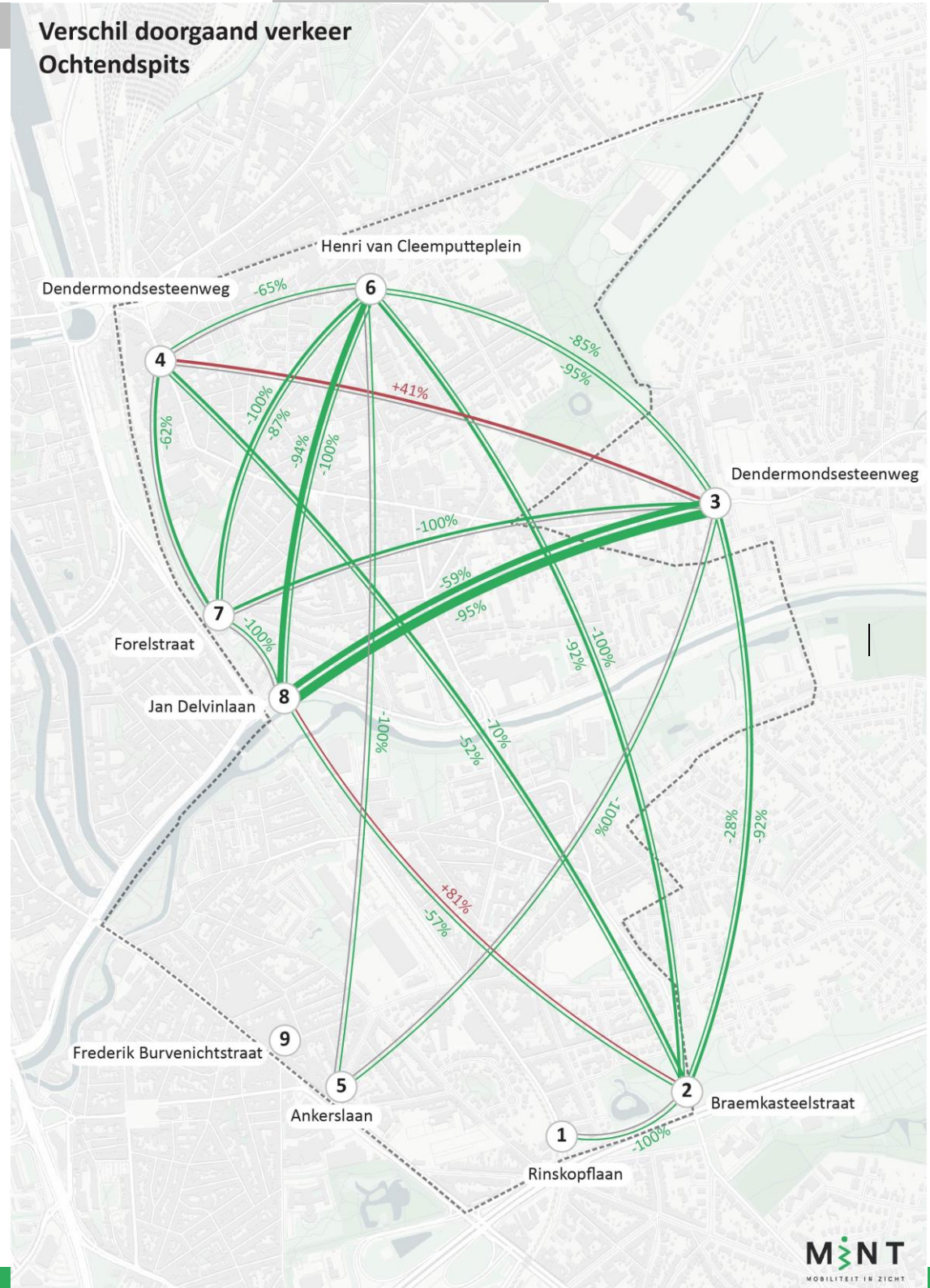
Volgende kaarten geven inzicht in de evolutie in het doorgaand verkeer tussen de verschillende meetpunten. De kaart geeft de relatieve toe- of afname weer in cijfers en de absolute toe- of afname op basis van de dikte van de lijnen. Wanneer het verschil kleiner is dan 10 mvt/u, is de toename of afname in de doorgaande relatie niet opgenomen op de kaart.

Het is opvallend dat tijdens de ochtendspits er geen afname of toename groter is dan 10 mvt/2u van en naar de **Frederik Burvenichstraat**. In het volgende hoofdstuk wordt er ingegaan op de bestaande doorgaande relaties (na invoering van het wijkmobiliteitsplan). Daar krijgen we inzicht in de doorgaande bewegingen van en naar de Frederik Burvenichstraat.

We zien de grootste afnames in doorgaande bewegingen tussen de **Dendermondsesteenweg (kant Destelbergen)** en de **Jan Delvinlaan**, zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. De afname is steeds het grootst (95% tijdens de ochtendspits, 87% tijdens de avondspits) van de Jan Delvinlaan naar de Dendermondsesteenweg. Door de genomen maatregelen, is de doorsteek van de Jan Delvinlaan richting de Dendermondsesteenweg door Scheldeoord en via de Nijverheidskaai erg omslachtig geworden. In de omgekeerde richting kan de beweging van de Dendermondsesteenweg naar de Jan Delvinlaan wel nog vrij rechtstreeks gemaakt worden. We zien dan ook dat de doorgaande beweging in mindere mate afneemt, namelijk met 59% .

Tijdens de ochtendspits is er ook een aanzienlijke afname in doorgaande beweging van het **Henri van Cleemputteplein** naar de **Jan Delvinlaan**. Deze beweging is nog steeds mogelijk, maar minder aantrekkelijk geworden door de genomen maatregelen.

We zien ook een aantal doorgaande bewegingen die afnemen met 100%. Deze afnames komen doorgaans doordat er eenrichtingsverkeer is ingevoerd en de beweging dus niet meer mogelijk is. Dit is bijvoorbeeld het geval voor verkeersbewegingen naar de **Forelstraat** en verkeersbewegingen vanuit de **Ankerslaan**.



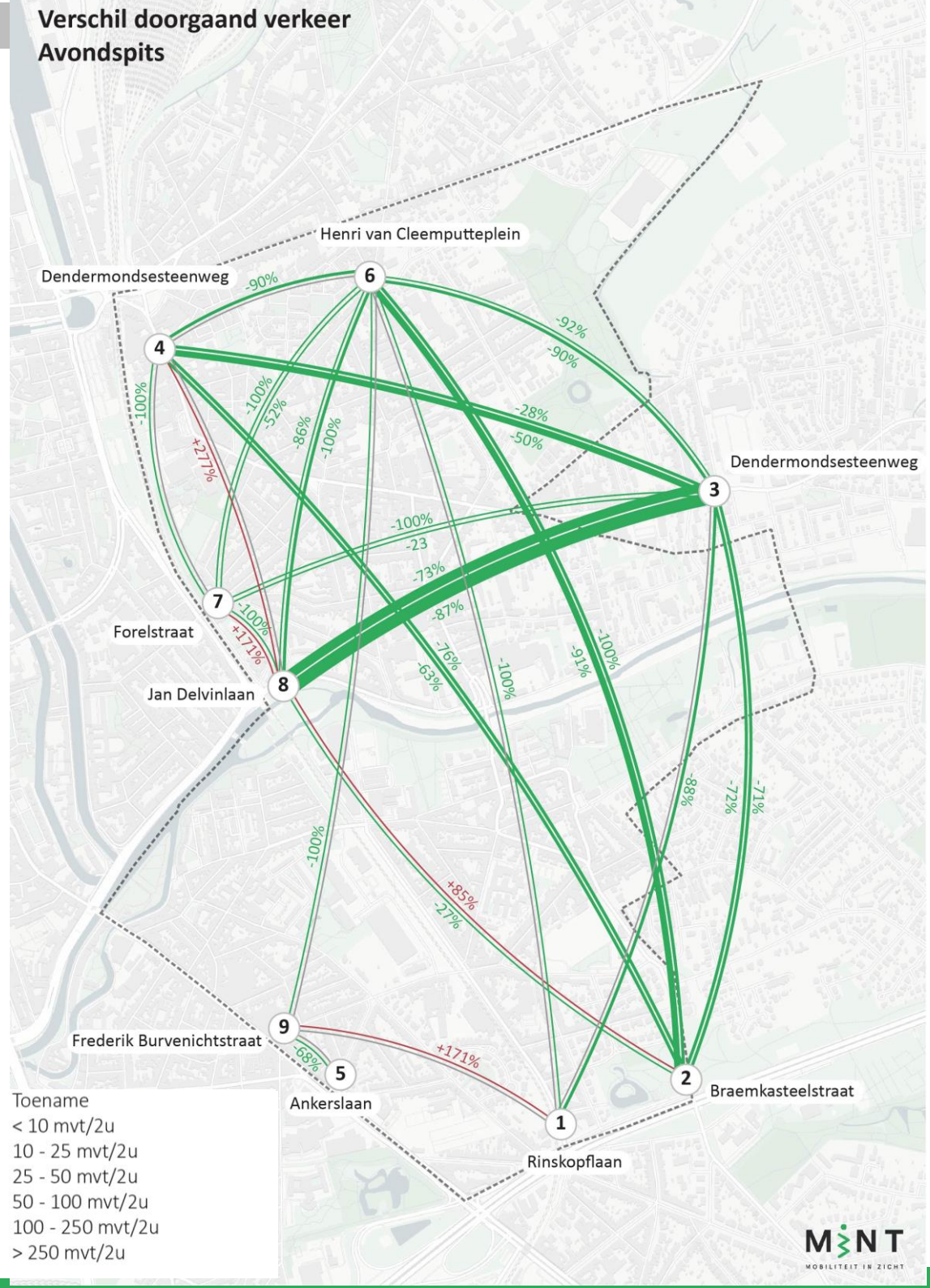
Er zijn twee doorgaande bewegingen tijdens de ochtendspits die (beperkt) toenemen. Zo neemt de doorgaande beweging op de **Dendermondsesteenweg** toe. Echter is dit net wenselijk, het (lokaal) doorgaand verkeer dient gebruik te maken van de steenweg. Daarnaast neemt de doorgaande relatie tussen de **Braemkasteelstraat** en de **Jan Delvinlaan** toe. Echter gaat het in absolute intensiteiten slechts over een toename van 10 – 25 motorvoertuigen/2u. We zien hetzelfde fenomeen tijdens de avondspits.

Tijdens de avondspits zien we een vrij sterke afname van de doorgaande beweging op de **Dendermondsesteenweg**. Dit kan te wijten zijn aan filevorming op de steenweg, waardoor er minder doorgaand verkeer tijdens de spitsuren kan doorrijden en/of dat er wordt gekozen voor andere routes.

Tijdens de avondspits is de relatieve afname van de **Henri van Cleemputteplein** naar de **Braemkasteelstraat** gelijkaardig aan de ochtendspits, maar gaat het om een grotere absolute afname, namelijk om 50 – 100 mvt/2u. Algemeen kan er gesteld worden dat de absolute afnames van en naar de Braemkasteelstraat in de avondspits groter zijn dan in de ochtendspits.

Tijdens de avondspits zien we nog op drie bijkomende locaties een toename in doorgaande bewegingen. Van de Dendermondsesteenweg (kant Dampoort) naar de Jan Delvinlaan, van de Forelstraat naar de Jan Delvinlaan en van de Robert Rinskopflaan naar de Frederik Burvenichstraat. Echter gaat het steeds om minder dan 25 extra motorvoertuigen/2u.

Globaal kan er besloten worden dat de doorgaande bewegingen doorheen de Dampoort – Oud Gentbrugge sterk zijn afgenomen na de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

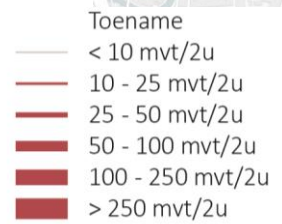
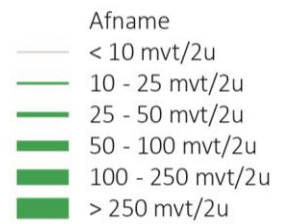
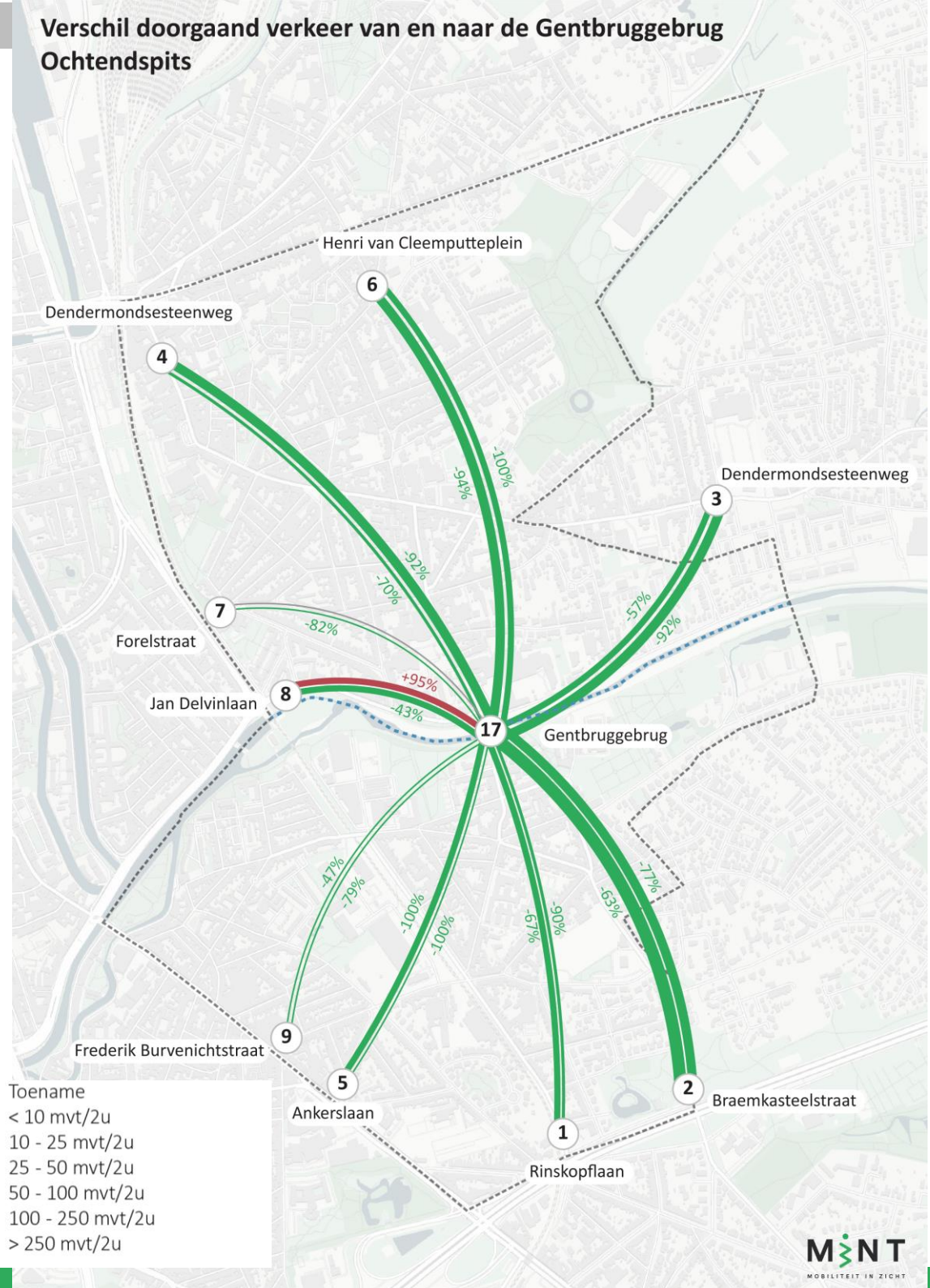


ZOOM GENTBRUGGEBRUG

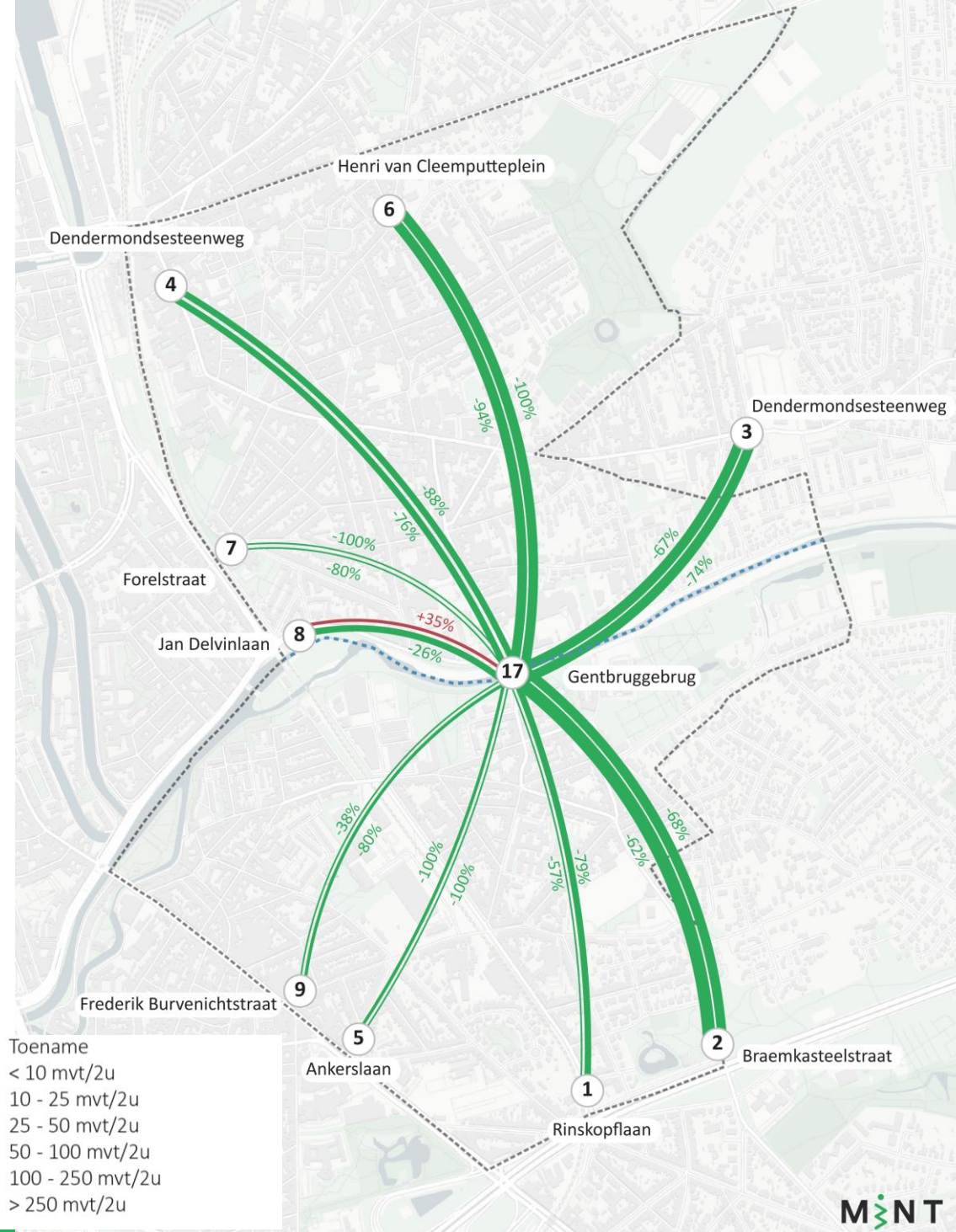
Volgende kaarten geven inzicht in de evolutie in het doorgaand verkeer van en naar de Gentbruggebrug en bijgevolg in de doorgaande stromen doorheen de wijk Dampoort en wijk Oud Gentbrugge. De Gentbruggebrug ligt op de grens van deze twee wijken.

We zien dat nagenoeg alle bewegingen van en naar de Gentbruggebrug van de verschillende meetpunten zijn afgenomen, zowel tijdens de ochtend- als avondspits. Kortom, doorgaande bewegingen doorheen de wijk Dampoort en doorheen de wijk Oud-Gentbrugge zijn aanzienlijk afgenomen. We zien dit ook aan de aanzienlijk afname in verkeersintensiteiten op de Gentbruggebrug.

Enkel de beweging van de **Gentbruggebrug** naar de **Jan Delvinlaan** is tijdens de twee spitsmomenten toegenomen. Tijdens de ochtendspits gaat het om een toename van 95%, absoluut gaat het om een toename tussen de 50 en 100 mvt/2u. In de avondspits is de toename beperkter. Het gaat om een relatieve toename van 35% en een absolute toename tussen de 25 – 50 mvt/2u. Dit kan gerelateerd worden aan de Gentbruggestraat die eenrichtingsverkeer is geworden, waardoor verkeer vanop de Gentbruggebrug via de Jan Delvinlaan ontsluit naar de R40.



Verskil doorgaand verkeer van en naar de Gentbruggebrug Avondspits



- Afname
- < 10 mvt/2u
 - 10 - 25 mvt/2u
 - 25 - 50 mvt/2u
 - 50 - 100 mvt/2u
 - 100 - 250 mvt/2u
 - > 250 mvt/2u

- Toename
- < 10 mvt/2u
 - 10 - 25 mvt/2u
 - 25 - 50 mvt/2u
 - 50 - 100 mvt/2u
 - 100 - 250 mvt/2u
 - > 250 mvt/2u

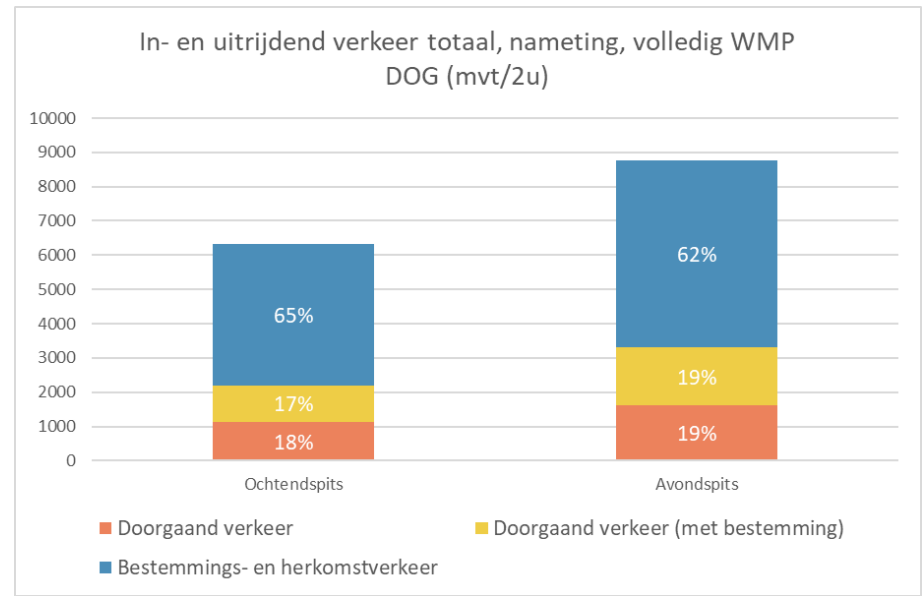
1.2.3. DETAILANALYSE NAMETING

In dit hoofdstuk beschrijven we een gedetailleerde analyse van de data van de nameting. Hoeveel doorgaand verkeer is er nog in Dampoort – Oud Gentbrugge? Daarnaast zoomen we ook in op de zones waar uitgezonderd plaatselijk verkeer geldt. Hoeveel verkeer rijdt er nog doorheen deze zones?

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.

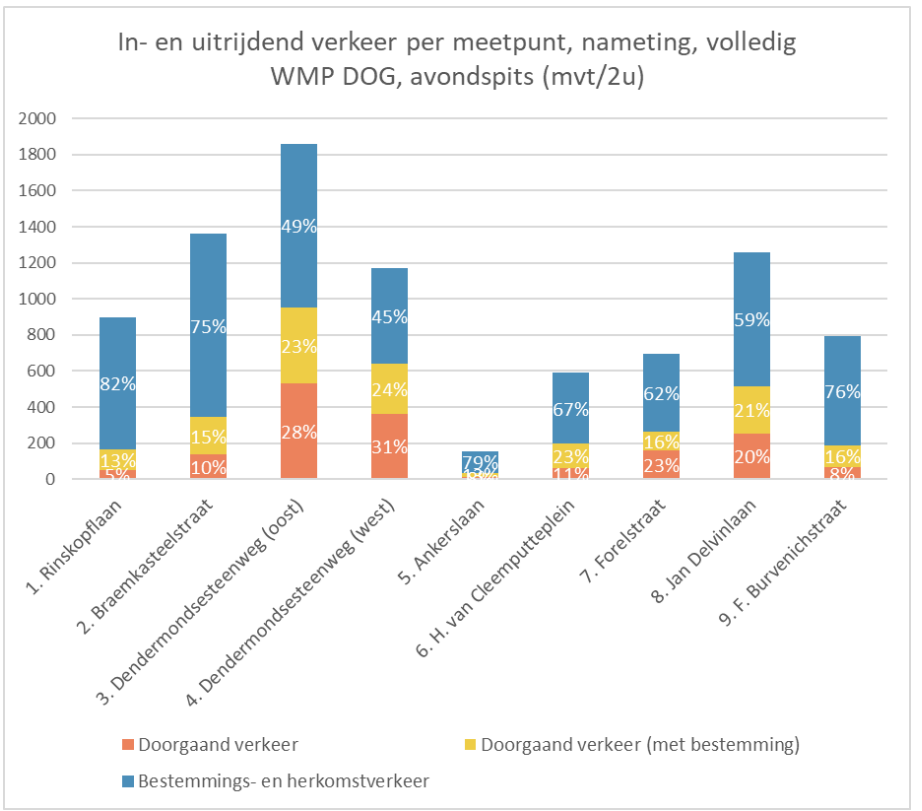
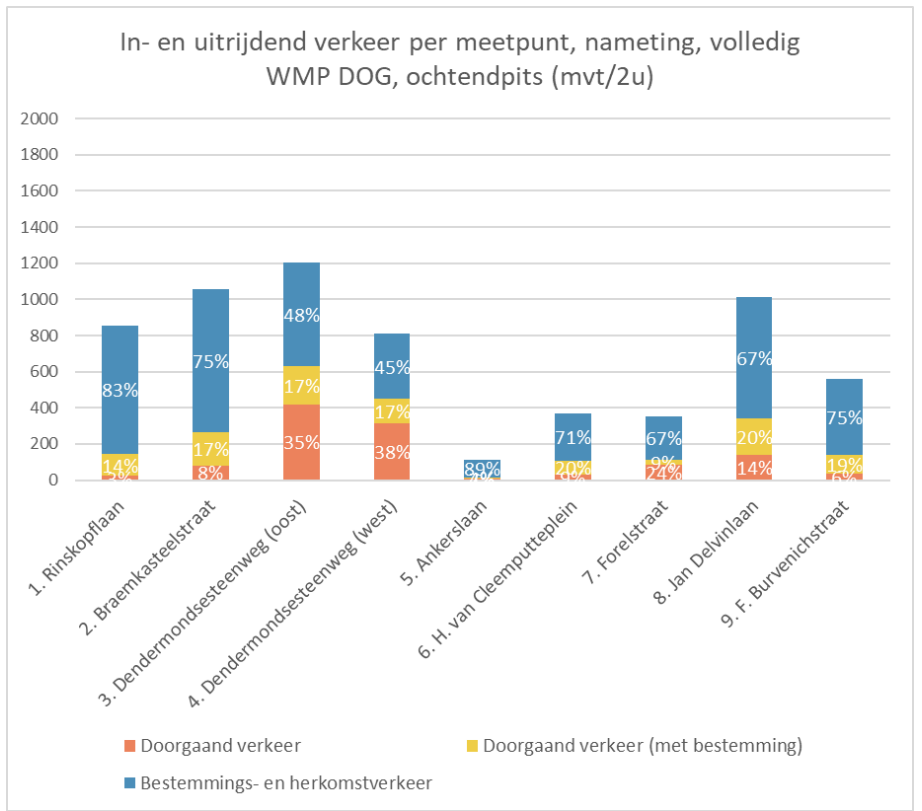
VOLLEDIGE WMP DOG

Het aandeel doorgaand verkeer met bestemming is niet verwaarloosbaar, zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. Het aandeel is in de avondspits beperkt hoger. Er bevinden zich een aantal scholen in de wijk. Afzet- en ophaalbewegingen worden doorgaans gecategoriseerd als een doorgaande beweging met een bestemming. Daarnaast zal voornamelijk tijdens de avondspits boodschappen en vrijetijdsactiviteiten worden gedaan, deze bewegingen vallen ook binnen deze categorie.



Minstens de helft van het aandeel doorgaand verkeer met bestemming rijdt in en uit via hetzelfde meetpunt. Op sommige locaties is dit niet mogelijk door eenrichtingsverkeer, zij zijn genoodzaakt om weg of aan te rijden via een ander meetpunt.

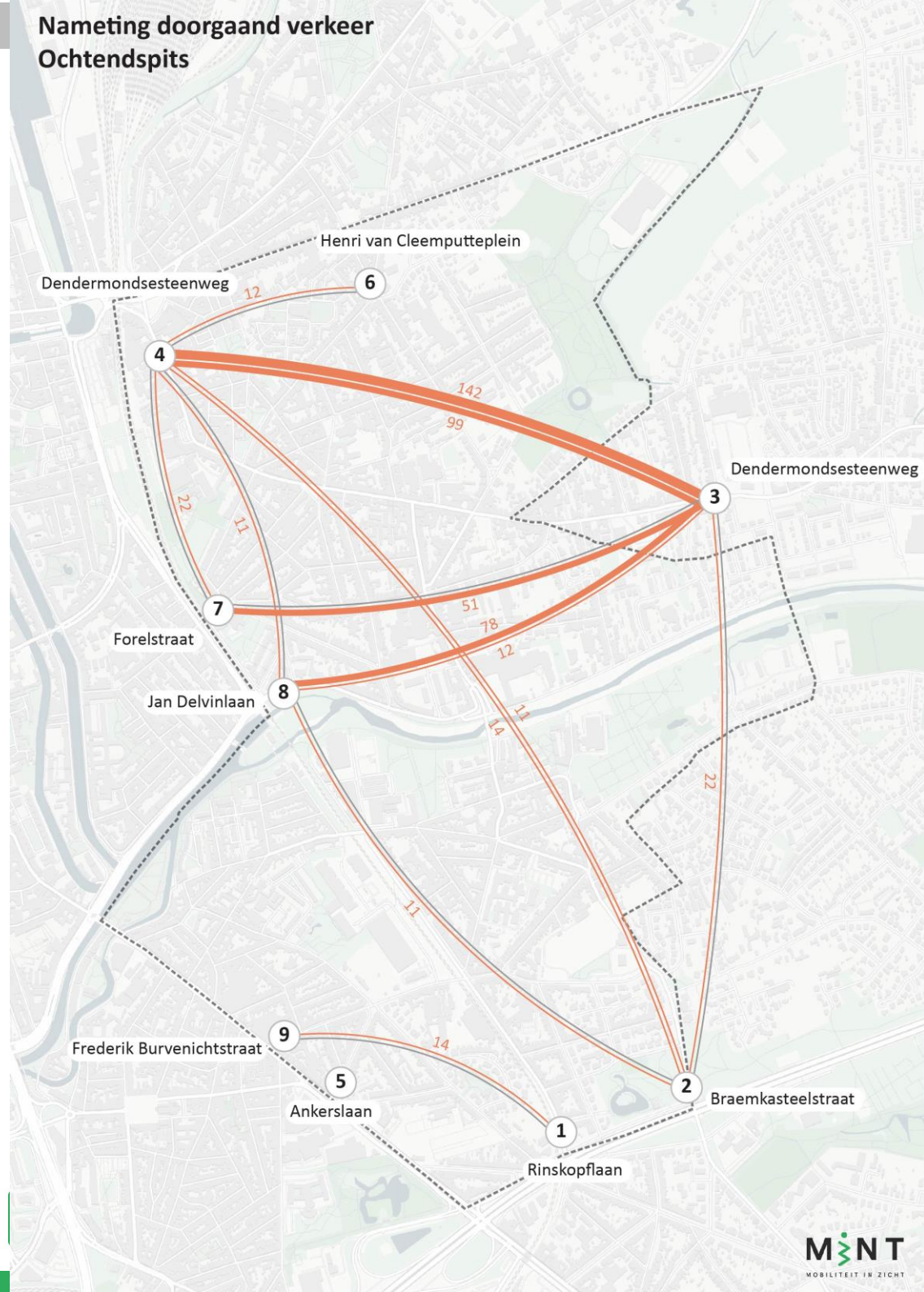
Het aandeel doorgaand verkeer met bestemming is tijdens de ochtendspits het hoogst in de **Jan Delvinlaan**. Tijdens de avondspits is dit in de **Dendermondsesteenweg** en de **Henri van Cleemputteplein**. Op de Dendermondsesteenweg bevinden zich tal van bestemmingen. In de buurt Heilig-Hart bevinden er zich verschillende scholen. De hogere aandelen in doorgaand verkeer met een bestemming in het Henri van Cleemputteplein en de Jan Delvinlaan kunnen deels daar aan gerelateerd worden.



Volgende kaarten tonen de absolute verkeersintensiteiten doorgaand verkeer (exclusief doorgaand verkeer met bestemming) tussen de verschillende meetpunten in de nameting. Relaties met minder dan 10 mvt/u worden opnieuw niet weergegeven.

De grootste stromen doorgaand verkeer bevinden zich op de **Dendermondsesteenweg**. De Dendermondsesteenweg is een drager van lokaal doorgaand verkeer, waardoor dit voornamelijk gewenste bewegingen zijn.

Tijdens de ochtendspits zijn de grootste doorgaande stromen dwars door de wijk tussen de **Dendermondsesteenweg (kant Destelbergen)** en de **Jan Delvinlaan** en van de **Forelstraat** naar de **Dendermondsesteenweg (kant Destelbergen)**.



Tijdens de avondspits zijn de doorgaande bewegingen doorheen de wijk over het algemeen hoger. Zo zijn er een aantal bijkomende relaties die oplichten tijdens de avondspits (en niet tijdens de ochtendspits). Tijdens de avondspits zijn opnieuw dezelfde doorgaande bewegingen het grootst (naast die op de Dendermondsesteenweg). Bijkomend is ook de doorgaande beweging van de **Jan Delvinlaan** naar de **Dendermondsesteenweg (kant Destelbergen)** van aanzienlijke grootte.

Uit deze kaarten kunnen we besluiten dat de ongewenste doorgaande bewegingen doorheen de wijk eerder beperkt zijn. De grootste ongewenste doorgaande relatie bedraagt 83 motorvoertuigen/2u.



ZONES UITGEZONDERD PLAATSELIJK VERKEER

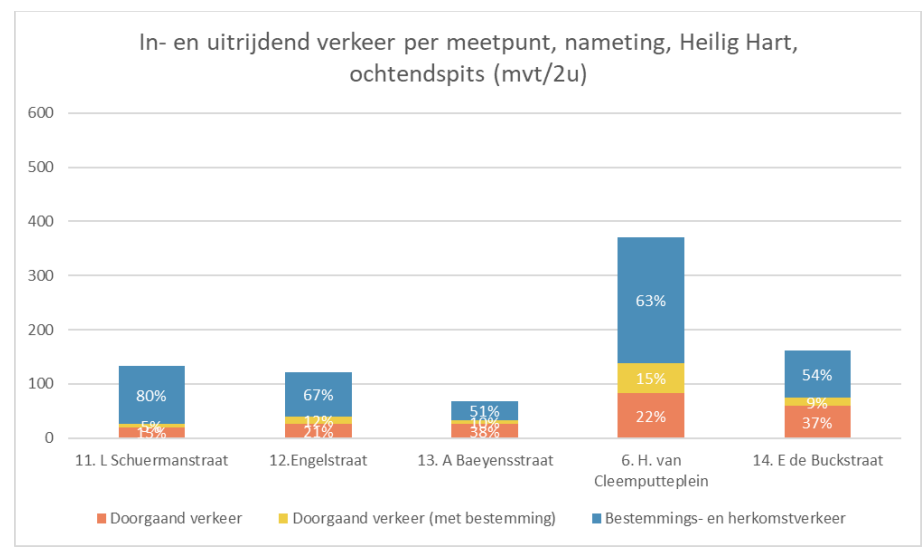
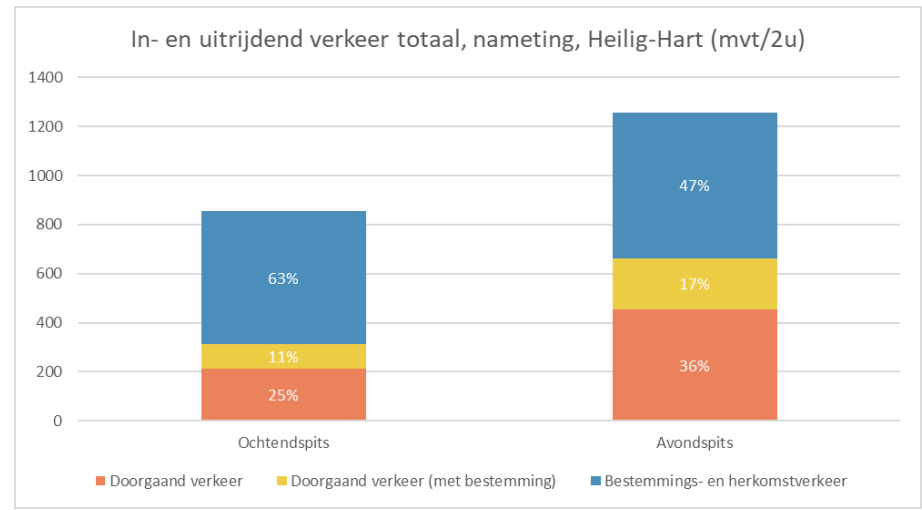
Per buurt waar uitgezonderd plaatselijk verkeer geldt, wordt in dit hoofdstuk uitgediept hoeveel doorgaand verkeer, doorgaand verkeer met bestemming en bestemmings- en herkomstverkeer er is. Daarnaast geven de kaarten (zie p. 44) de doorgaande relaties doorheen de zones waar uitgezonderd plaatselijke verkeer geldt, weer. Opnieuw zijn doorgaande relaties die kleiner zijn dan 10 mvt/2u niet weergegeven op de kaart.

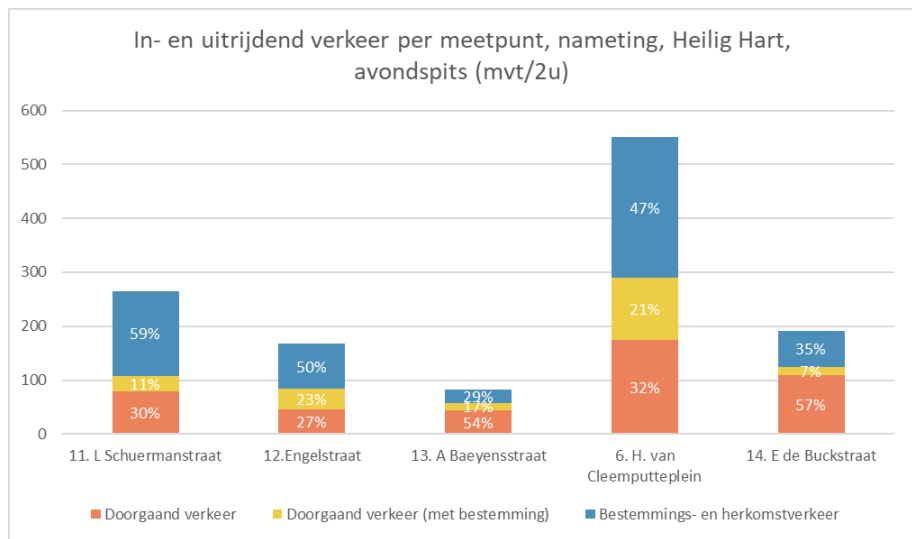
De grootste doorgaande stromen door de zones uitgezonderd plaatselijk verkeer doen zich voor in **Scheldeoord** en in **Sas-Bassijn**.

Dampoort – Heilig-Hart

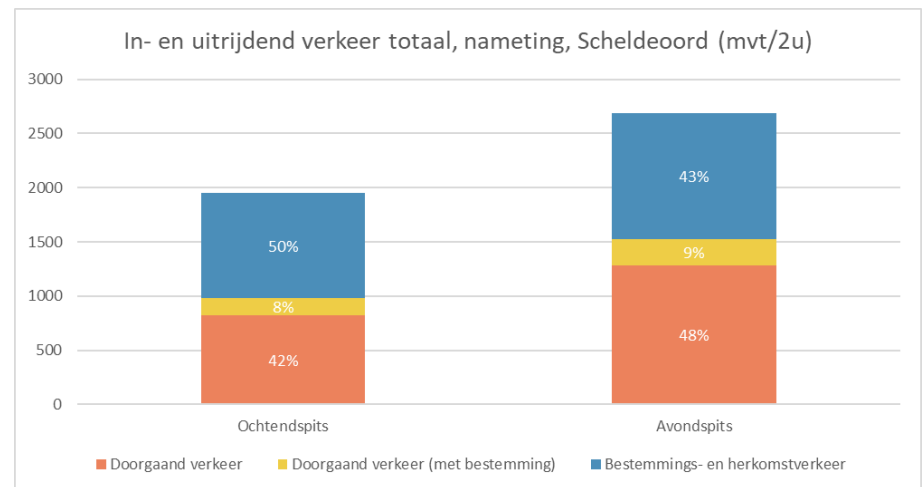
Tijdens de avondspits rijdt er meer verkeer Heilig-Hart in en uit dan tijdens de ochtendspits, alsook zijn er meer doorgaande bewegingen. Zowel tijdens de ochtend- als avondspits is het grootste aandeel bestemmings- en herkomstverkeer en doorgaand verkeer met een bestemming. Het meeste verkeer rijdt de wijk in en uit via het **Henri van Cleemputteplein**, zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. Ook in het Henri van Cleemputteplein is er absoluut het meest doorgaand verkeer. Relatief is er het meest doorgaand verkeer in de **Evarist de Buckstraat** en de **Adolf Baeyensstraat**. Echter gaat het in deze straten slechts om beperkte verkeersintensiteiten.

Op de kaarten zien we dat de doorgaande stromen door de Heilig-Hartwijk beperkt van grootte blijven. Tijdens de ochtend- en avondspits is de grootste doorgaande stroom door de buurt die van het **Henri van Cleemputteplein** naar de **Evarist de Buckstraat**. Verkeer dat de Heilig-Hart op die manier doorkruist, vermijdt de omgeving van de Dampoort om van de N70 naar de Dendermondsesteenweg te rijden. Het gaat om maximum 84 mvt/2u. Tijdens de avondspits zien we meer doorgaande relaties opduiken dan tijdens de ochtendspits (> 10 mvt/2u). Het gaat echter om beperkte verkeersintensiteiten.





gebruikt van de R40 naar de Dendermondsesteenweg en de Jan Delvinlaan voor de omgekeerde richting.

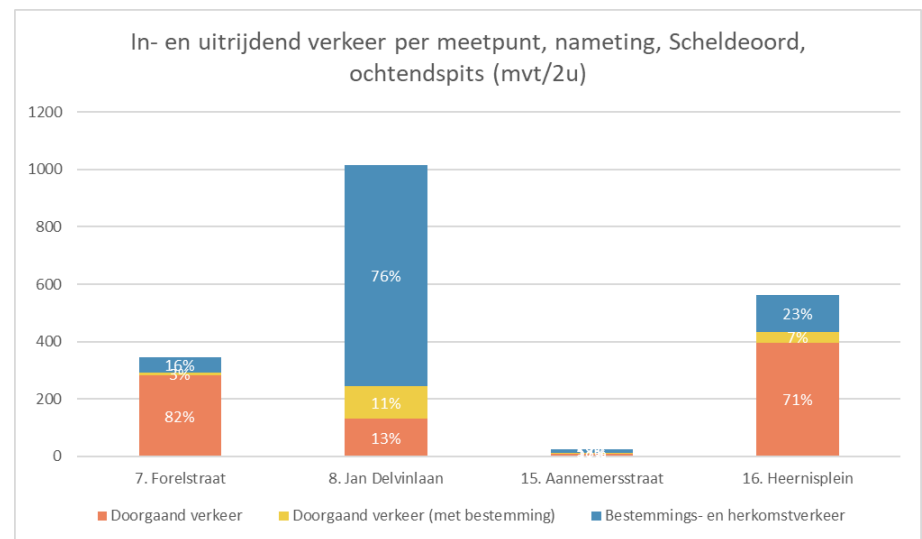


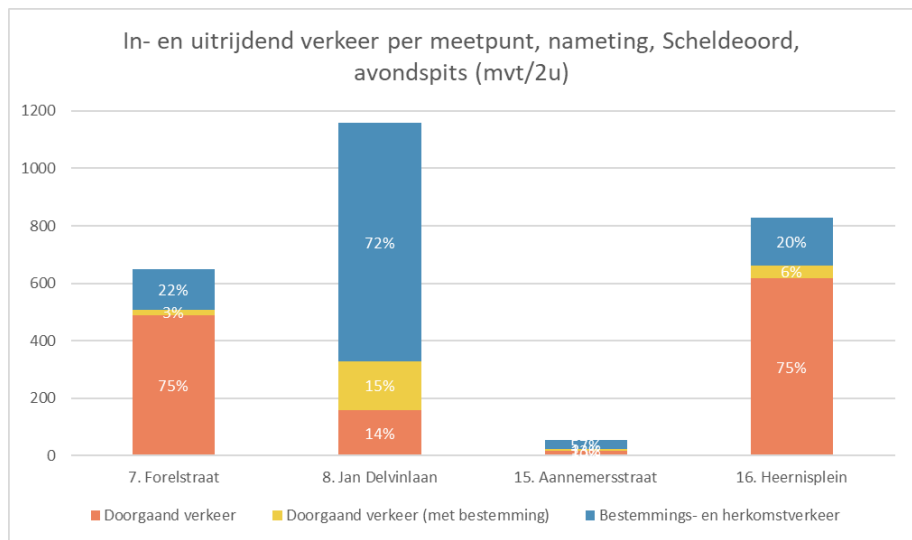
Dampoort – Scheldeoord

Ook in Scheldeoord zien we tijdens de avondspits hogere verkeersintensiteiten dan tijdens de ochtendspits, alsook is er tijdens de avondspits een groter aandeel doorgaand verkeer. **Jan Delvinlaan** kent de grootste verkeersintensiteiten, maar er is slechts een beperkt aandeel doorgaand verkeer, zowel tijdens de ochtend- als avondspits. Het is opvallend dat het aandeel doorgaand verkeer in de **Forelstraat** en in het **Heernisplein** erg hoog is tijdens de twee spitsmomenten.

In de buurt Scheldeoord zien we duidelijk twee grote doorgaande stromen op de kaarten tijdens de ochtend- en avondspits, namelijk van de **Forelstraat**, via de Toekomststraat, naar het **Heernisplein** en van het **Heernisplein**, via de Toekomststraat en Wolterslaan naar de **Jan Delvinlaan**. Zoals de grafieken aangeven, is het verkeer in de Forelstraat en in het Heernisplein voor het grootste aandeel doorgaand verkeer.

Op die manier kan er doorgestoken worden tussen de R40 en de Dendermondsesteenweg en wordt de Dampoort vermeden. De Forelstraat wordt



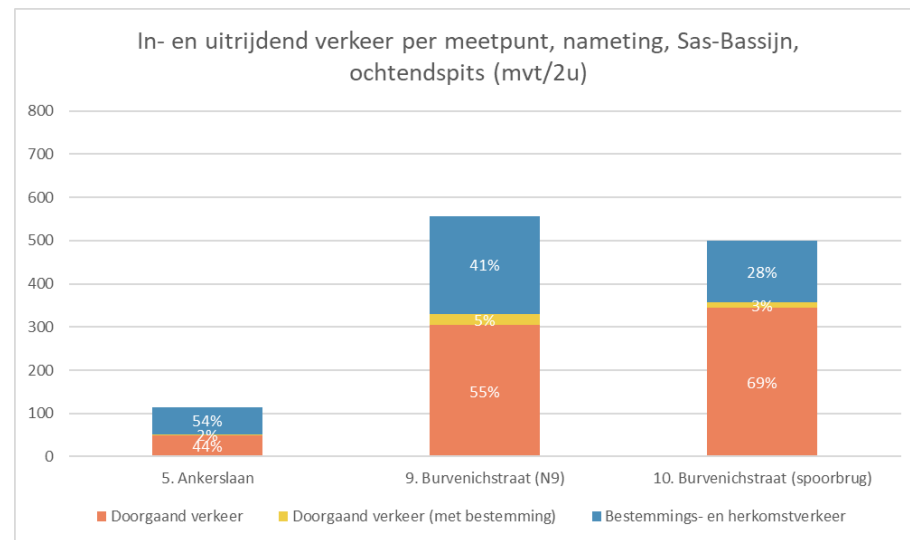
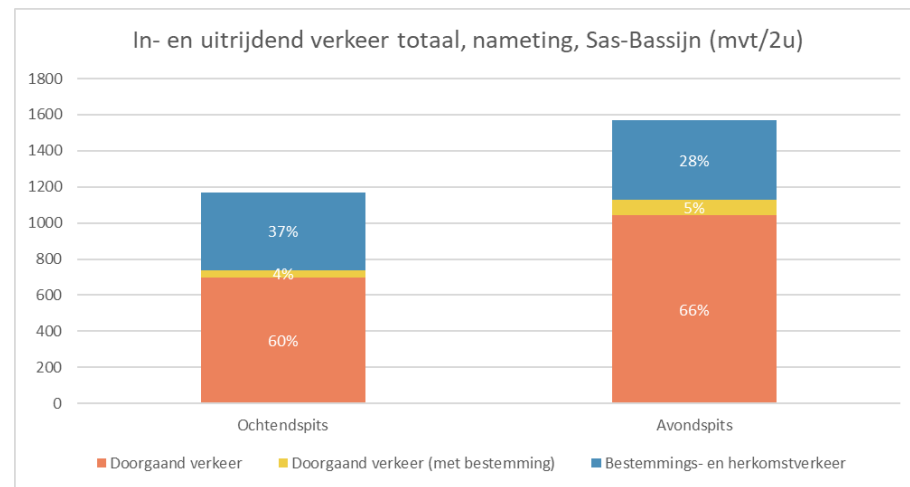


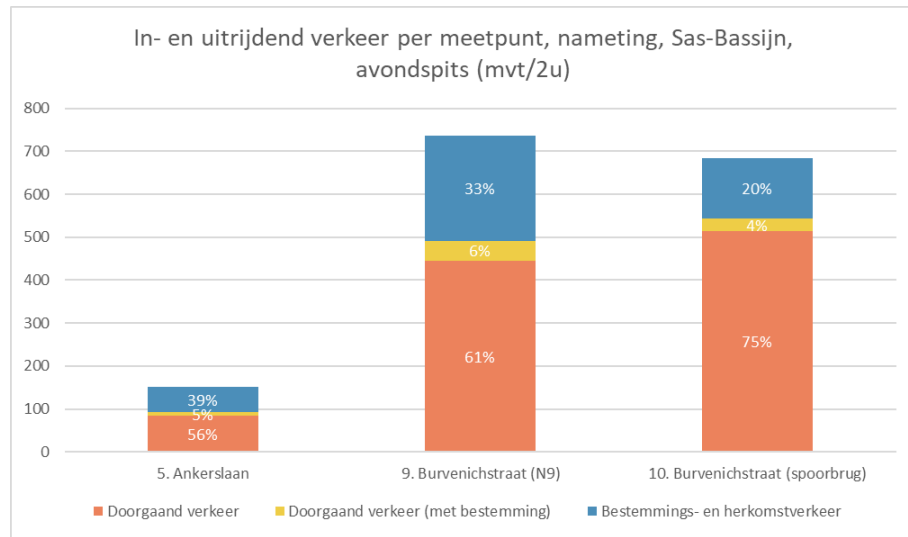
Gentbrugge – Sas-Bassijn

Ook in de buurt Sas-Bassijn zijn de verkeersintensiteiten hoger tijdens de avondspits dan tijdens de ochtendspits. In Sas-Bassijn maakt het grootste deel van het verkeer een doorgaande beweging doorheen de buurt tijdens de twee spitsmomenten. Het is voornamelijk in de **Frederik Burvenichstraat** (beide kanten) dat het relatief en absoluut aandeel doorgaand verkeer hoog is.

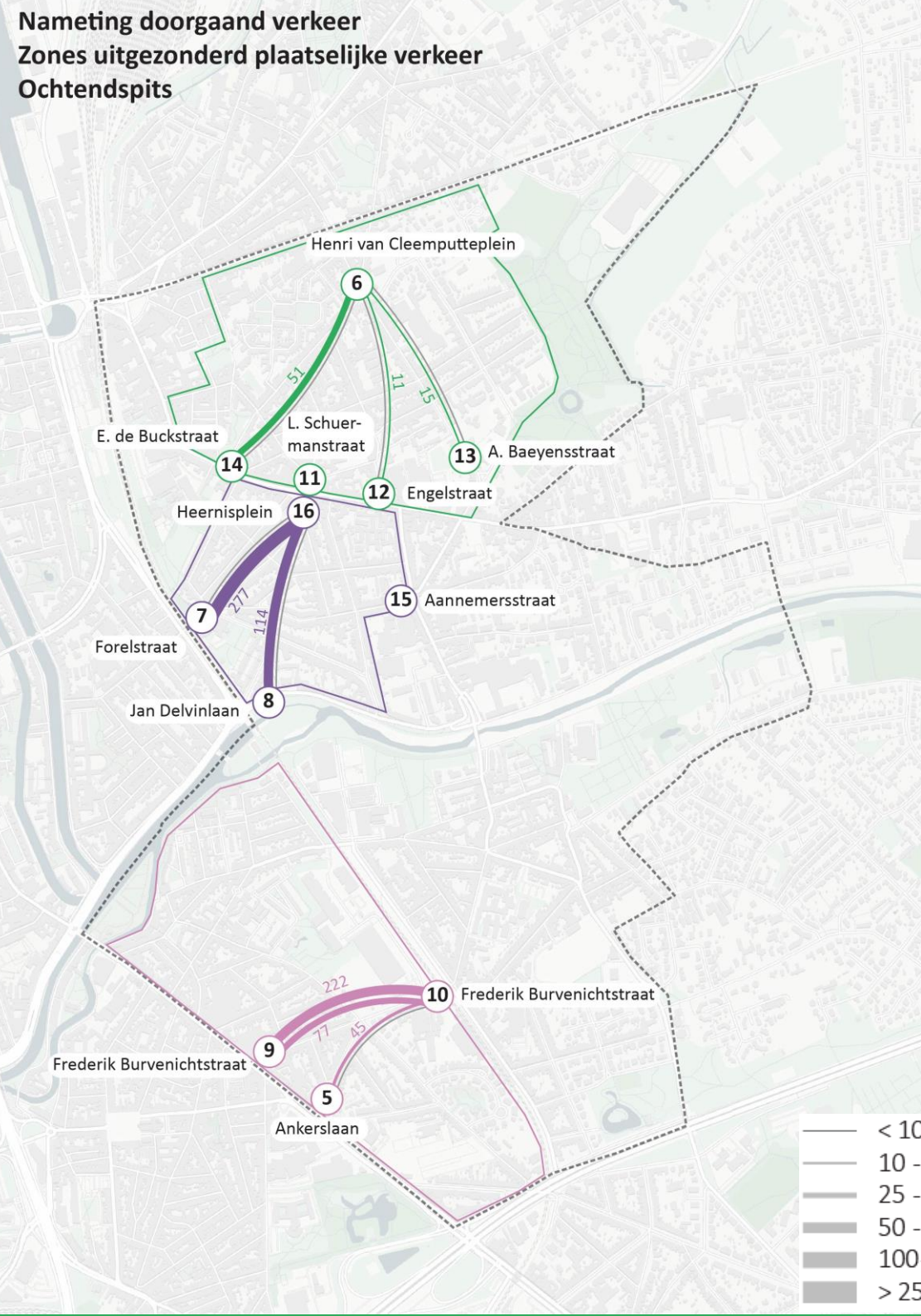
Op de kaarten zien we bovenstaande bevestigd. In de buurt Sas-Bassijn is er aanzienlijke doorgaande stroom door de **Frederik Burvenichstraat**. In de ochtendspits is er een dominante richting, namelijk van de sporen naar de N9 Brusselsesteenweg. Tijdens de avondspits zijn de doorgaande stromen in beide richtingen aanzienlijk, waarbij de doorgaande stroom van de N9 Brusselsesteenweg naar de sporen de grootste is. De Frederik Burvenichstraat wordt gebruikt, als alternatieve ontsluiting naar de N9 Brusselsesteenweg, voor de Land van Rodelaan, die druk kan zijn tijdens de spitsmomenten. Op het moment van het HB-onderzoek waren er werken bezig aan de Braemkasteelstraat, waardoor de verkeersdrukte op de Land van Rodelaan nog wat

groter was. Hierdoor wordt de doorgaande beweging op de Frederik Burvenichstraat mogelijk uitvergroet.

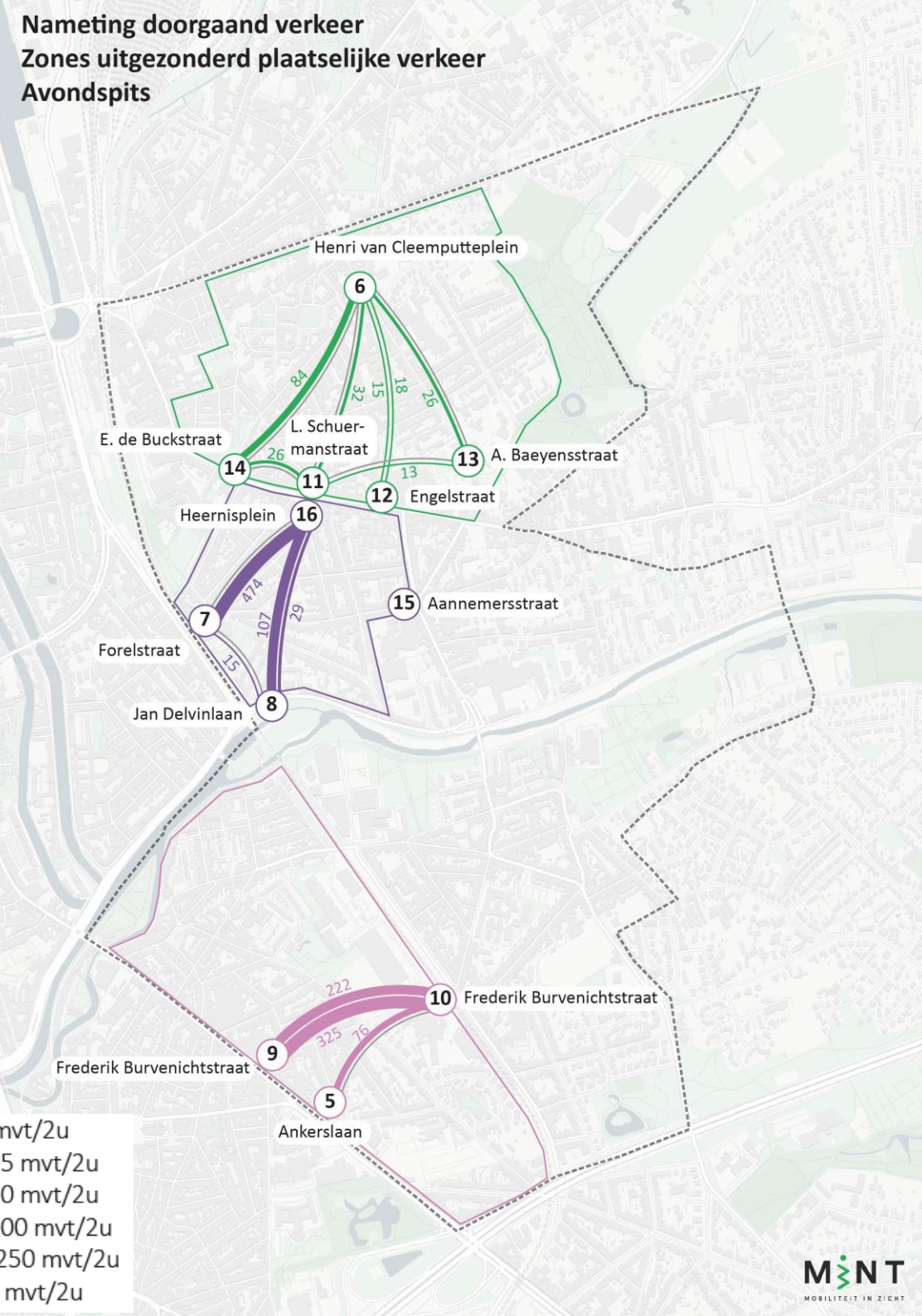




Nameting doorgaand verkeer
Zones uitgezonderd plaatselijke verkeer
Ochtendspits



Nameting doorgaand verkeer
Zones uitgezonderd plaatselijke verkeer
Avondspits



1.2.4. BESLUIT

Uit de analyse van de verkeersstromen kunnen we besluiten dat binnen het **volledige wijkmobiliteitsplan** de **doorgaande bewegingen** zijn **afgenomen**. Ook doorheen de **wijk Dampoort** en de **wijk Oud Gentbrugge** zijn de **doorgaande bewegingen** ook **sterk afgenomen**. Wanneer we meer inzoomen op de zones waar enkel plaatselijk verkeer is toegelaten, merken we op dat hier zich wel nog veel **doorgaande bewegingen** voordoen, voornamelijk in **Scheldoord** en **Sas-Bassijn**. Het gaat dus voornamelijk over verkeer dat een herkomst of een bestemming heeft in de wijk Dampoort of Oud Gentbrugge, maar niet via de wenselijke route verknoopt naar grotere verkeersassen.

Scheldeoord wordt doorkruist door verkeer dat eigenlijk de Dampoort zou moeten gebruiken voor de uitwisseling tussen de Dendermondsesteenweg en de R40. De Frederik Burvenichstraat wordt gebruikt als alternatief voor de drukke Land van Rodelaan om te verknopen van/naar de N9 Brusselsesteenweg.

1.3. AUTOREISTIJDEN

1.3.1. METHODIEK

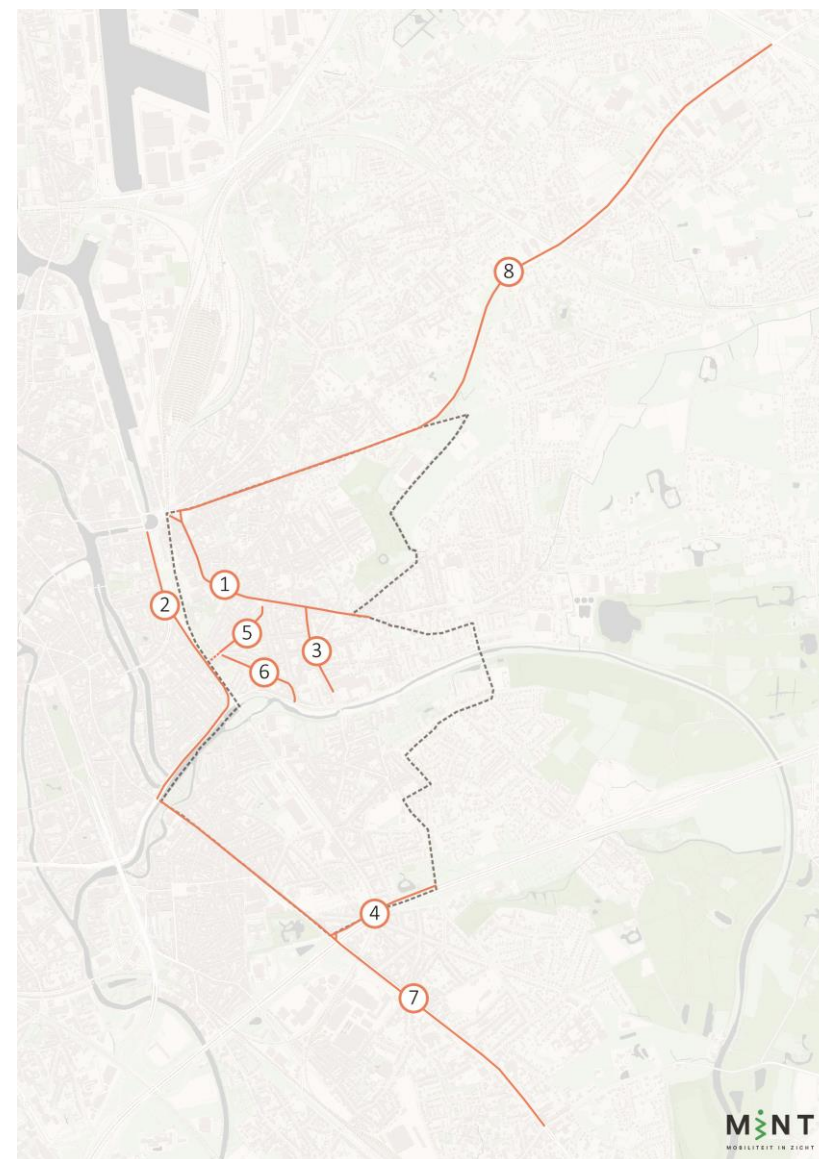
Stad Gent verzamelt sinds 2021 op een aantal straten binnen de wijkmobiliteitsplannen reistijdgegevens op basis van Floating Car Data (FCD) van Waze. Deze data maakt gebruik van gps-gebaseerde voertuiglocaties. Aan de hand van deze data krijgt de Stad Gent een beeld van de reistijden op bepaalde segmenten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

We maken de vergelijking tussen de mediane reistijden in 2023 en 2024, in de periode van 1 mei tot 15 november, op werkdagen, buiten de schoolvakanties. Voor de Land van Rodelaan gaat het om een afwijkende periode, namelijk tussen 1 mei en 8 september, omdat op 9 september 2024 de werken zijn gestart in de Braemkasteelstraat. Vervolgens is er ook een vergelijking gemaakt tussen de reistijden op de Land van Rodelaan voor de start van de werken en tijdens de werken in de Braemkasteelstraat. Op de N70 Land van Waaslaan is er enkel een meting beschikbaar, door de werken aan de Dampoort.

Op volgende straten is de reistijd gemonitord:

1. Dendermondsesteenweg
2. R40 (tussen de N9 Brusselsesteenweg en Dampoort)
3. Gentbruggestraat
4. Land van Rodelaan
5. Toekomststraat
6. Wolterslaan
7. N9 Brusselsesteenweg
8. N70 Land van Waaslaan

De kaart hiernaast toont op welke straten binnen het wijkmobiliteitsplan Dampoort – Oud Gentbrugge reistijdgegevens verzameld werd.



1.3.2. ANALYSE

We zien geen significante verschillen op volgende trajecten voor- en na de invoering van het wijkmobiliteitsplan:

- R40 tussen de N9 Brusselsesteenweg en Dampoort (2)
- Gentbruggestraat (3)
- N9 Brusselsesteenweg (7)

In onderstaande trajecten zien we wel een duidelijk verschil.

DENDERMONDSESTEENWEG (1)

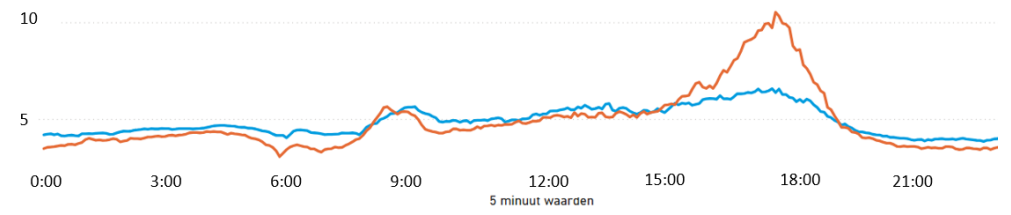
Volgende figuren geeft de reistijd per rijrichting op de Dendermondsesteenweg voor en na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. We zien voornamelijk tijdens de avondspits een grote toename in reistijd. De reistijd is wat hoger richting de Dampoort dan richting Destelbergen.

Tijdens de ochtendspits zien we ook richting Destelbergen een piek waarbij de reistijd na de invoering van het wijkmobiliteitsplan hoger is.

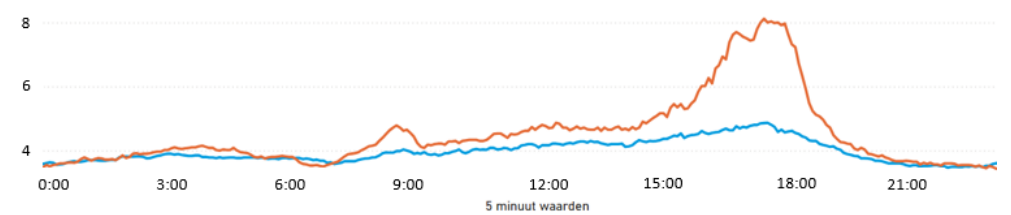
Buiten de reguliere spitsmomenten is de reistijd op de Dendermondsesteenweg gelijkaardig gebleven.

Zoals eerder aangehaald, is door de maatregelen meer lokaal doorgaand verkeer naar de Dendermondsesteenweg geduwd. Hierdoor is de verkeersdrukke op de Dendermondsesteenweg toegenomen, waardoor er tijdens de spitsmomenten regelmatig file is.

Mediane reistijd in minuten – Dendermondsesteenweg van oost naar west



Mediane reistijd in minuten – Dendermondsesteenweg van west naar oost



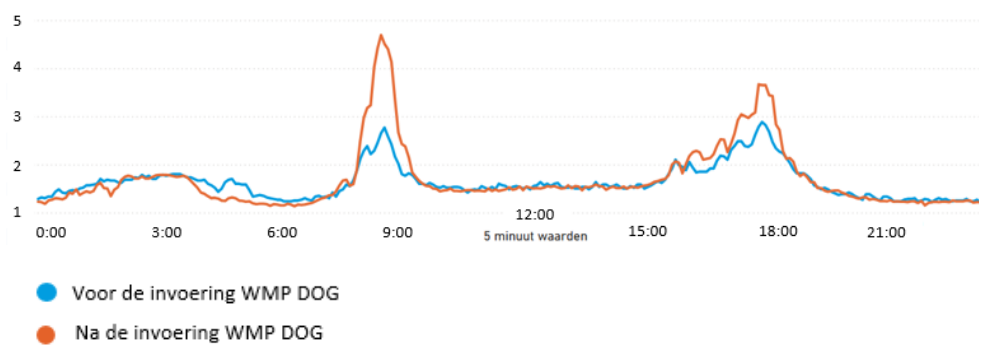
- Voor de invoering WMP DOG
- Na de invoering WMP DOG

LAND VAN RODELAAN (4)

Volgende figuur geeft de reistijd weer op de Land van Rodelaan richting de N9 Brusselsesteenweg voor en na de invoering van het wijkmobiliteitsplan (voor de start van de werken in de Braemkasteelstraat). Voornamelijk tijdens de ochtendspits zien we een grote toename in reistijd na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Ook tijdens de avondspits is de reistijd toegenomen na de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

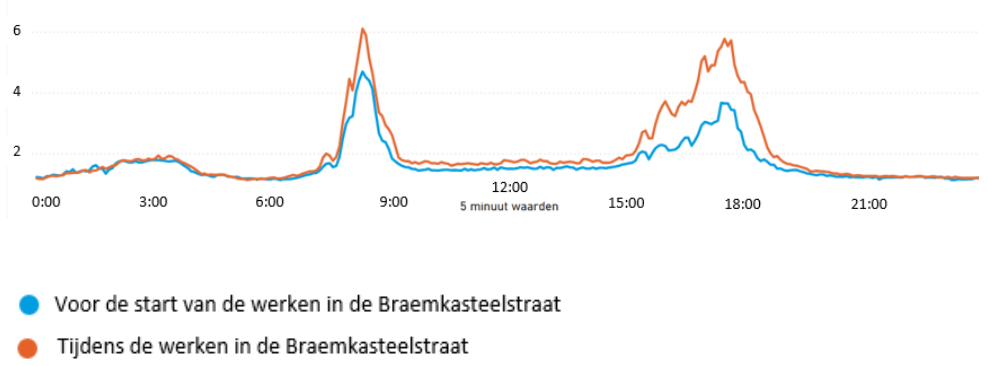
De genomen circulatiemaatregelen ter hoogte van Gentbruggebrug zorgt ervoor dat er meer verkeer moet ontsluiten naar de N9 Brusselsesteenweg via de Land van Rodelaan.

Mediane reistijd in minuten – Land van Rodelaan van oost naar west



De volgende figuur vergelijkt de mediane reistijd tijdens een periode voor de start van werken in de Braemkasteelstraat, na de invoering van het wijkmobiliteitsplan, met een periode tijdens de werken. We zien tijdens de ochtend- en avondspits een verschil in reistijd van ca. 2 minuten op het segment.

Mediane reistijd in minuten – Land van Rodelaan van oost naar west – invloed werken Braemkasteelstraat



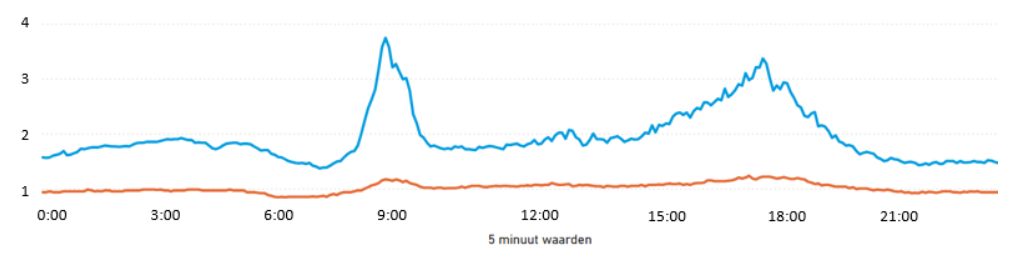
TOEKOMSTSTRAAT (5)

Volgende figuren geven de reistijd per rijrichting weer in de Toekomststraat, voor en na de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

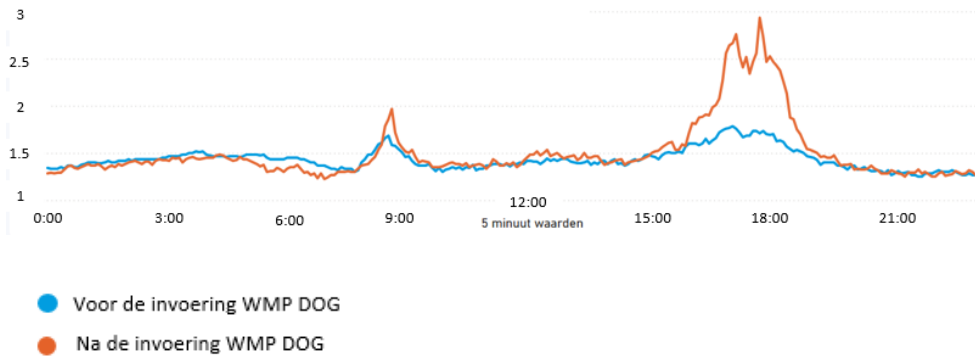
In de Toekomststraat de reistijd sterk afgenomen van noord naar zuid. Dit is te wijten aan het ingevoerde eenrichtingsverkeer in de Forelstraat richting het noorden. Voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan was er een de aansluiting van de Forelstraat op de R40 lichtengeregeld. De verkeerslichten en daarmee gepaarde wachtrij, zorgt ervoor dat de reistijd voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan steeds hoger was.

In de andere richting is de reistijd toegenomen tijdens de avondspits na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. De toename bedraagt maximum 1,5 minuten. Dit is vermoedelijk te wijten aan de files op de Dendermondsesteenweg, waardoor de afwikkeling in de Toekomststraat niet optimaal verloopt. We zien dat de piek in reistijd tijdens de avondspits in de Toekomststraat, zich op hetzelfde moment voordoet als in de Dendermondsesteenweg.

Mediane reistijd in minuten – Toekomststraat van noord naar zuid



Mediane reistijd in minuten – Toekomststraat van zuid naar noord



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 gans het segment, inbegrepen halteringstijden aan haltes. Dit wordt uitgedrukt in km/u.

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

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, was het niet mogelijk overeenkomstige maanden voor en na de invoering met elkaar te vergelijken. Volgende periodes zijn in acht genomen om de vergelijking te kunnen maken:

- Voormeting: februari 2024 tot maart 2024. In deze periode vonden er werken plaats aan de Dampoort. Daardoor moeten deze gegevens in de omgeving ervan worden genuanceerd.

- Nameting: mei 2024 en september 2024

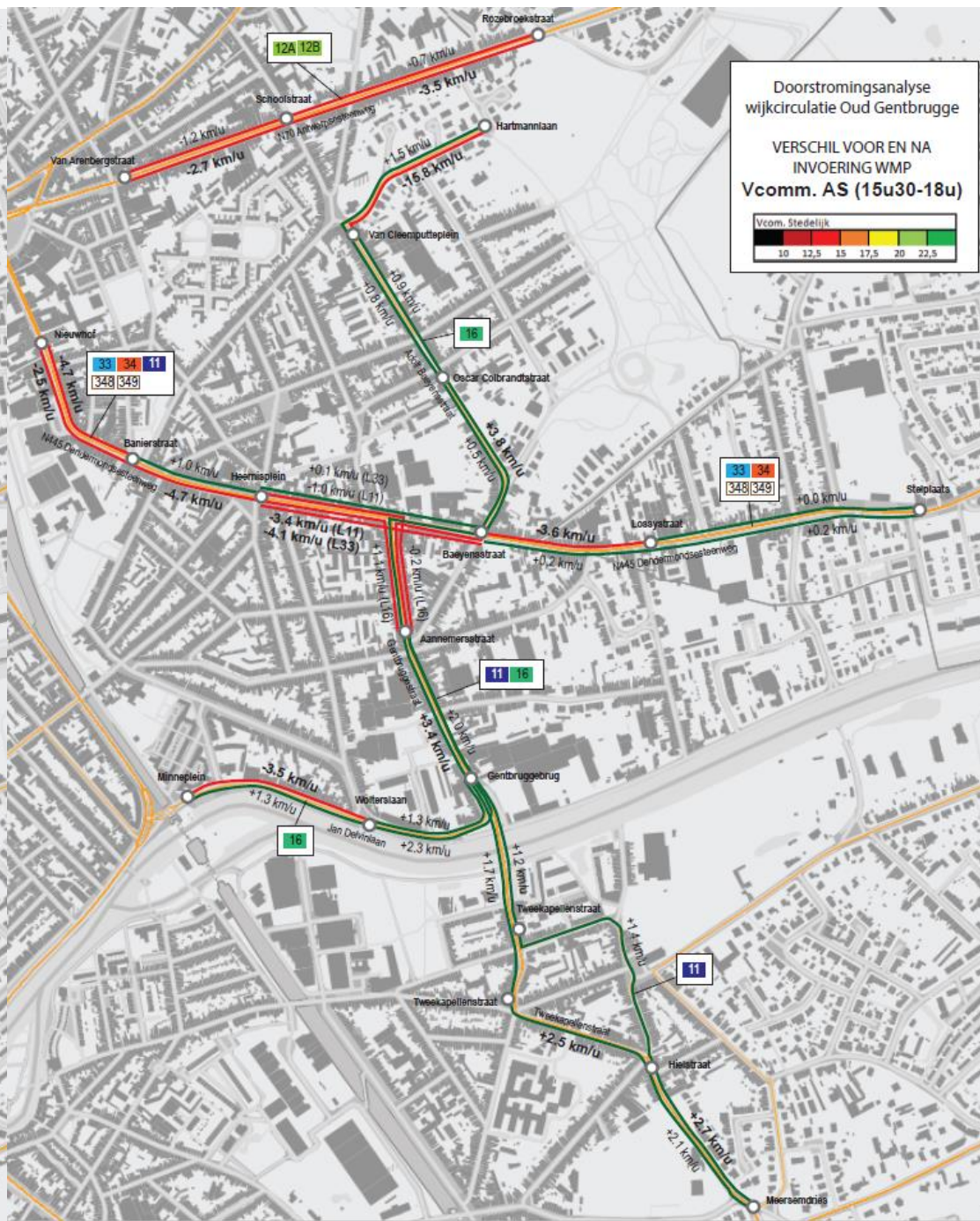
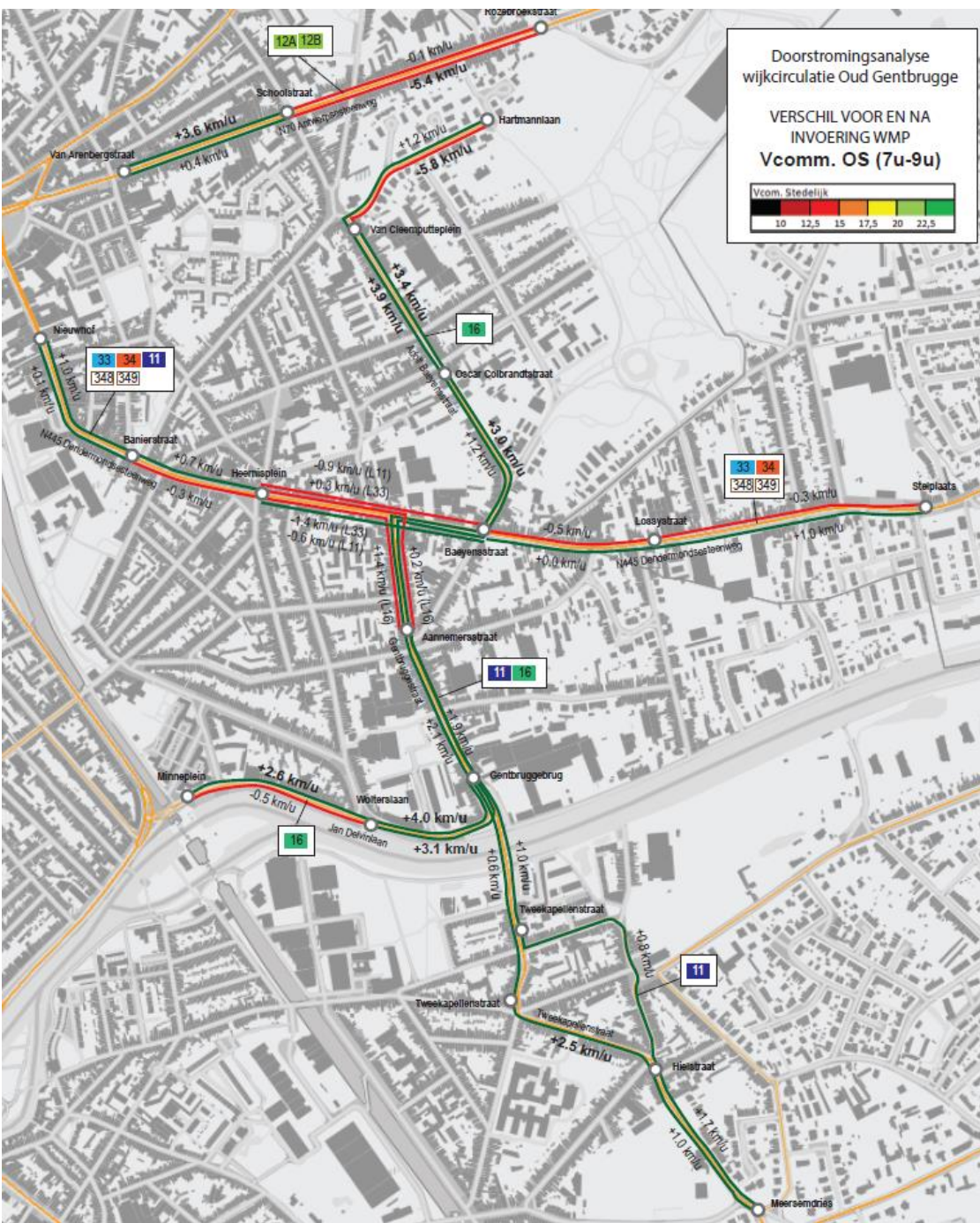
1.4.2. ANALYSE

Volgende kaarten geven het verschil weer in commerciële snelheid van de bussen van De Lijn voor en na invoering van het wijkmobiliteitsplan. Globaal ging de doorstroming voor het busverkeer erop achteruit. De buslijnen die door de wijken rijden merken positieve effecten, maar op de grote assen (Dendermondsesteenweg, N70 Land van Waaslaan) zijn de negatieve effecten aanzienlijk.

Op de N70 Land van Waaslaan neemt de commerciële snelheid aanzienlijk af. De afname loopt op tot 5,4 km/u tijdens de ochtendspits, tussen de Schoolstraat en de Rozebroekstraat, richting het oosten. Of dit direct gerelateerd kan worden aan de invoering van het wijkmobiliteitsplan, kan in vraag gesteld worden. Mogelijks zorgt de invoering van de zone 30 op deze locatie hiervoor.

Op de Dendermondsesteenweg zien we zowel tijdens de ochtend- als de avondspits een grote afname in de commerciële snelheid. Tijdens de voormeting zijn de commerciële snelheden mogelijk licht positiever door de werken aan de Dampoort en de omleiding voor doorgaand verkeer. Tijdens de ochtendspits doet de afname in commerciële snelheid zich voornamelijk voor op het deel tussen het Heernisplein en de Gentbruggestraat. Tijdens de avondspits neemt de commerciële snelheid op de Dendermondsesteenweg af over een grotere afstand en is de afname groter dan tijdens de ochtendspits. De afname tijdens de avondspits loopt op tot ca. 4 km/u. Tijdens de eerste weken na de invoering van het wijkmobiliteitsplan werd de VRI intussen wel bijgesteld. De kleine verbeteringen nemen niet weg, dat er globaal op de grote assen een groot negatief effect is op de commerciële snelheid.

De situatie op het kruispunt Dendermondsesteenweg x Gentbruggestraat verbetert in richtingen waarin er geen interactie is met het kruispunt Heernisplein. Op het segment van de Gentbruggestraat buiten het kruispunt is een verhoging op te tekenen van de commerciële snelheid.



2. VERKEERSVEILIGHEID

2.1. ONGEVALLENGEGEVENS

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. Ongevallen waar geen politietussenkomst bij plaatsvond, zijn niet meegenomen.

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 meetperiodes zijn niet lang genoeg om deze toevallige gebeurtenissen uit te vlakken. De cijfers zijn absoluut, we wegen ze niet ten opzichte van het aantal fietsers.

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.

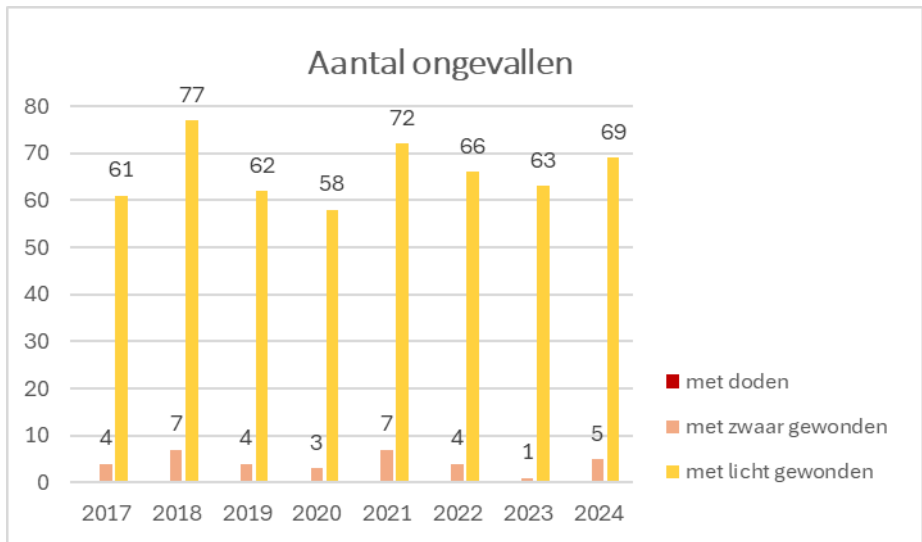
Door de opsplitsing in bovenvermelde categorieën, worden ongevallen waar meerdere weggebruikers betrokken zijn (bv. autobestuurder-fietsers) meerdere keren opgenomen. Daarnaast wordt ook het totaal aantal ongevallen beschreven (naar ongevals ernst), waarbij ongevallen met meerdere betrokkenen beschouwd worden als één ongeval.

2.1.2. ANALYSE

De ongevallencijfers werden gemeten van 2017 tot 2024 tijdens de maanden van april tot december. De ongevallendata beperkt zich binnen de grenzen van het wijkmobiliteitsplan Dampoort – Oud Gentbrugge. De ongevallen op snelwegen werden niet meegeteld.

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

Er waren in deze periode geen ongevallen met dodelijke afloop. Het aantal zwaargewonden piekt tweemaal op 7 maar is voor het overige gelijk aan of kleiner dan 5. In 2023 was er slechts 1 zwaargewonde. Dat lage getal kon niet behouden blijven in 2024 (5). Het aantal ongevallen met lichtgewonden schommelt doorheen de jaren tussen 61 en 77 personen (zonder coronajaar 2020). Na de invoering van het wijkmobiliteitsplan liggen de ongevallencijfers lager dan in de piekjaren 2018 en 2021, maar hoger dan in de andere jaren. In deze cijfers zijn ongevallen met stoffelijke schade niet opgenomen.

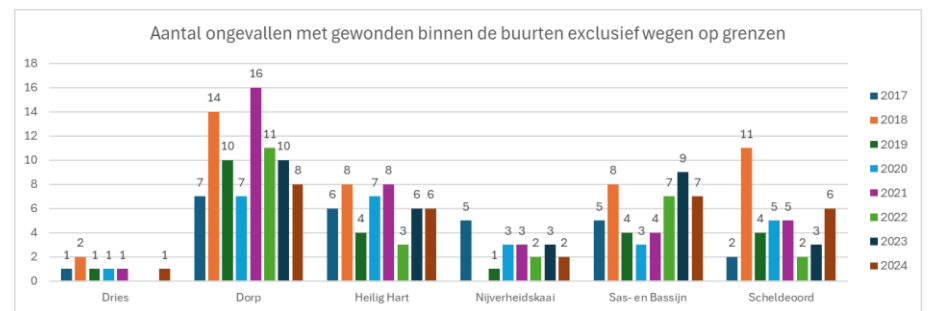


Het aantal betrokken fietsers bij een ongeval ligt veel hoger dan het aantal betrokken voetgangers. In de ongevallencijfers voor voetgangers en fietsers werd geen onderscheid gemaakt tussen stoffelijke en lichamelijke schade: alle geregistreerde ongevallen zitten in deze grafiek. De schommelingen in de cijfers zijn voor beide modi echter niet dezelfde. Het aantal voetgangers betrokken bij een ongeval is het hoogst in 2018 (16) en 2021 (15), het aantal betrokken fietsers is het hoogst in 2018 (71) maar net verhoudingsgewijs laag in 2021 (49).

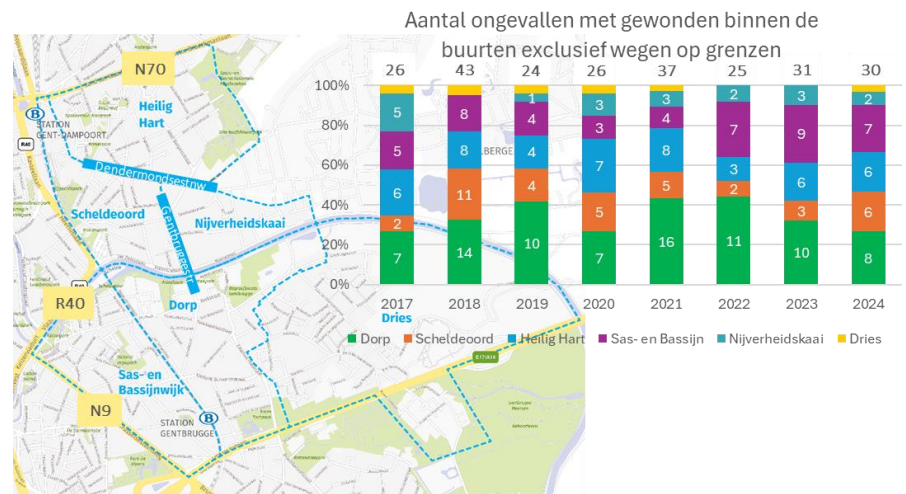
Het aantal betrokken fietsers bij ongevallen schommelt doorheen de jaren tussen 44 en 71. In 2024 ligt het bij 68.



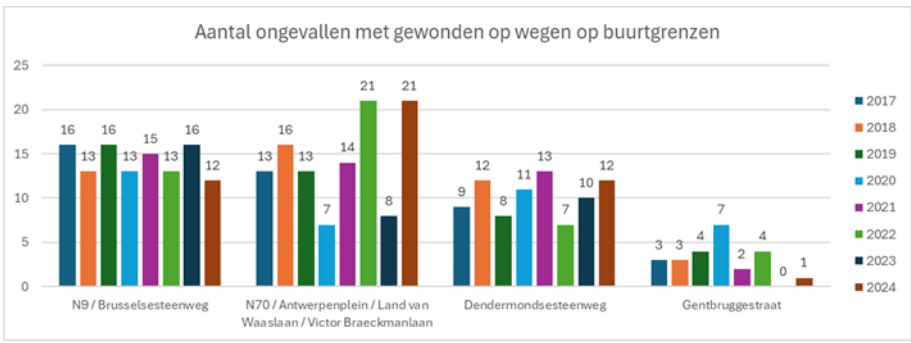
Als we inzoomen op de verdeling per buurt exclusief de wegen op de grenzen, zien we dat er relatief gezien meer ongevallen met gewonden gebeuren in Oud Gentbrugge Dorp, in de middenmoot zitten Sas- en Bassijn, Heilig-Hart en Scheldeoord. Er gebeuren relatief weinig ongevallen met gewonden in de Nijverheidskaai en Dries. De grootte van de buurten en hoeveelheid verkeer die er zijn, spelen daar een rol in.



Over de jaren heen gezien, piekt het aantal ongevallen met gewonden binnen de buurten in 2018 (43) en iets lichter in 2021 (37). Het jaar 2024 zit in de middenmoot. Er waren 4 jaren met minder ongevallen en 3 jaren met meer ongevallen. Wel is de verdeling over de buurten licht gewijzigd. Het aandeel ongevallen met gewonden in Oud Gentbrugge Dorp is op haar laagste peil, terwijl het aandeel ongevallen in Sas-Bassijn zeker de laatste drie jaren een groter aandeel vormen.



Tot slot geven we het aantal ongevallen weer met gewonden op wegen op de buurtgrenzen. Dit zijn er in absolute aantallen elk jaar meer dan het aantal ongevallen binnen de wijken. We zien een relatief constant aantal ongevallen op de N9 Brusselsesteenweg en op de Gentbruggestraat (m.u.v. coronajaar 2020). Op de Dendermondsesteenweg zijn er fluctuaties zonder een echte trend, net als op de N70, al zijn de fluctuaties zeker de laatste drie jaren er groot. We herhalen ook dat de nodige omzichtigheid geboden is bij interpretatie van de cijfers. De meetperiodes zijn niet lang genoeg om deze toevallige gebeurtenissen uit te vlakken.



2.2. GEPERCIPIEERDE VEILIGHEID

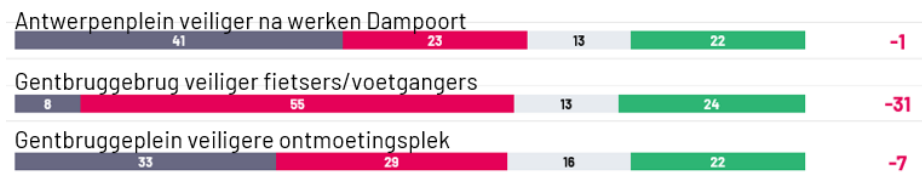
21% van de respondenten die een positief effect van het wijkmobiliteitsplan aangeven, meldt dat het veiliger is geworden op sommige plaatsen, en dan voornamelijk voor fietsers.

VEILIGER						
Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering						
TOTAAL	BUURT					
	Dampoort Heilig Hart (n=599) - (A)	Dampoort Scheldeoord (n=428) - (B)	Dampoort Nijverheidskaai (n=243) - (C)	Oud-Gentbrugge SasBassijn (n=479) - (D)	Oud-Gentbrugge Dorp (n=384) - (E)	Oud-Gentbrugge Dries (n=293) - (F)
(n=2426)	21	23 F	26 DF	26 DF	17	21

31% van de respondenten die een negatief effect van het wijkmobiliteitsplan aangeven, meldt dat het onveiliger is geworden. Ze ervaren onder andere in de Dendermondsesteenweg en Gentbruggebrug gevaarlijke situaties door de doorgevoerde aanpassingen.

ONVEILIGE SITUATIES						
Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering						
TOTAAL	BUURT					
	Dampoort Heilig Hart (n=599) - (A)	Dampoort Scheldeoord (n=428) - (B)	Dampoort Nijverheidskaai (n=243) - (C)	Oud-Gentbrugge SasBassijn (n=479) - (D)	Oud-Gentbrugge Dorp (n=384) - (E)	Oud-Gentbrugge Dries (n=293) - (F)
(n=2426)	31	31	37 EF	32	30	28
						24

In een aantal stellingen werden bewoners rechtstreeks naar de veiligheid op bepaalde locaties gevraagd. Hier antwoordt de grootste groep voor het Antwerpenplein en het Gentbruggeplein, ‘ik weet het niet/niet van toepassing’ (donkergrijs). De rest van de meningen zijn verdeeld. Echter, voor de Gentbruggebrug is dit duidelijk negatiever. De groep die ‘ik weet het niet’ antwoord is ook duidelijk veel kleiner, de groep die het wel een verbetering vindt, is vergelijkbaar met de groep die ook positief is over de andere antwoorden.



3. BELEVINGSWAARDE PUBLIEKE RUIMTE

Deze indicatoren beantwoorden we met indrukken uit de bevragingen en uit meetcijfers voor luchtkwaliteit.

3.1. LUCHTKWALITEIT

De luchtkwaliteit is voor- en na de invoering van het wijkmobiliteitsplan gemeten op 16 meetpunten verspreid in de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge. De concentratie stikstofdioxide (NO₂) is door de Vlaamse Milieumaatschappij gemeten met passieve samplers. De voormeting vond plaats van 29 september 2022 tot 30 maart 2023, de nameting van 23 mei 2024 tot 21 november 2024. 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 elke locatie is de NO₂-concentratie gedaald. De waarden in het grijs aangeduid zijn waarden die onder de toekomstige EU grenswaarde van 20 µg/m³ liggen. Dit is het geval in 8 van de 16 meetpunten. De advieswaarde van de Wereldgezondheidsorganisatie van 10 µg/m³ wordt nog nergens gehaald.

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

We zien op vier locaties een duidelijk grotere absolute afname dan het Vlaams gemiddelde en bijgevolg een positieve impact van het wijkmobiliteitsplan op de luchtkwaliteit. Het gaat om de meetpunten op de Adolf Baeyensstraat, Land van Waaslaan, Emanuel Hielstraat en de Gentbruggebrug. Op deze locaties zijn de verkeersintensiteiten ook aanzienlijk afgenomen.

We zien op vier locaties een duidelijk kleinere afname dan het Vlaams gemiddelde en bijgevolg een negatieve impact van het wijkmobiliteitsplan op de luchtkwaliteit. Dit is het geval op volgende locaties:

- **Verbindingstraat:** de verkeersintensiteiten zijn toegenomen;
- **Frederik Burvenichstraat:** de verkeersintensiteiten zijn slechts beperkt afgenomen en op een deel van de straat zelfs toegenomen. Ook de wegenwerken in de Braemkasteelstraat ten zuiden van het E17-viaduct heeft hier impact (sluiproute);
- **Robert Rinskopflaan:** verkeersintensiteiten zijn nauwelijks gewijzigd door het plan en ook de wegenwerken in de Braemkasteelstraat ten zuiden van het E17-viaduct hebben hier impact (sluiproute);
- **Dendermondsesteenweg:** filevorming, voornamelijk tijdens de avondspits.

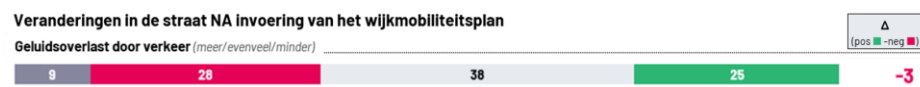
Op de overige locaties is de afname in NO2-concentratie gelijkaardig aan deze van het Vlaams gemiddelde en is er dus geen concrete impact van het wijkmobiliteitsplan op de luchtkwaliteit vast te stellen.

Locatie			NO2-concentraties in µg/m³				Luchtkwaliteit
			voor	na	verschil	rel.verschil	
1	AM08	Adolf Baeyensstraat	26.1	18	-8,10	-31.00%	-2,10
2	AM07	Land Van Waaslaan	29.5	21.4	-8,10	-27.30%	-2,10
3	GB09	Emanuel Hielstraat	29.4	21.5	-7,90	-26.80%	-1,90
4	AM13	Gentbruggestraat (GBbrug)	28.2	20.8	-7,40	-26.20%	-1,40
5	GB10	Kerkstraat	20.9	14.5	-6,40	-30.60%	-0,40
6	GB11	Kliniekstraat	22.5	16.4	-6,10	-27.10%	-0,10
7	AM11	Toekomststraat	27.3	21.5	-5,90	-21.50%	0,10
8	AM15	Jan Delvinlaan	21.2	15.6	-5,60	-26.40%	0,40
9	GB14	Brusselsesteenweg	26.7	21.4	-5,40	-20.00%	0,60
10	AM14	Wolterslaan	19.9	14.6	-5,30	-26.70%	0,70
11	GN23	Vlaamsekaai 104	30.5	25.3	-5,30	-17.30%	0,70
12	AM12	Paul De Ryckstraat	19.7	14.6	-5,10	-26.00%	0,90
13	AM09	Verbindingstraat	21.3	16.5	-4,70	-22.30%	1,30
14	GB13	Frederik Burvenichstraat	22.1	17.5	-4,60	-20.80%	1,40
15	GB12	Robert Rinskopflaan	24.5	20	-4,40	-18.10%	1,60
16	AM10	Dendermondsesteenweg	28.7	26.3	-2,30	-8.00%	3,70

3.2. GELUIDSKWALITEIT

Qua geluidsoverlast van het verkeer zijn de meningen verdeeld: 28% geeft aan dat er meer geluidsoverlast is, voor 38% bleef dit gelijk en voor 25% is er een vaststelbare verbetering. 9% gaf aan geen mening te hebben. Ingezoomd op basis van de verkeersstromen zien we dat dit effect sterk verschuift: waar minder verkeer gemeten werd, geeft de grootste groep respondenten een verbetering aan (38%), maar ook bij minder verkeer wordt geluidsoverlast door een groep bewoners negatief gepercipieerd. Waar evenveel verkeer gemeten wordt, is meer en minder in evenwicht en geeft de grootste groep aan geen verschil te merken (38%). Tot slot in straten waar meer verkeer gemeten werd, bestaat de grootste groep uit respondenten die meer overlast waarnemen (47%), maar ook hier zijn er respondenten die een verbetering waarnemen. De meningen zijn dus verdeeld en hoewel er zeker een link is met de verkeersintensiteit, is perceptie duidelijk doorslaggevend in beoordeling van de maatregel. Wel is het zo, dat men in de buurt Dampoort Scheldeoord duidelijk het negatiefst staat ten opzichte van geluidshinder. Hier bevinden zich ook veel straten met

kasseien, waar dit meer hinder veroorzaakt. Dit is het geval in bijvoorbeeld de Wolterslaan. Kasseien bevinden zich bijvoorbeeld ook aan het Groot Begijnhof maar gezien de site uitsluitend toegankelijk is voor bewoners, blijft de hinder daar beperkt.



3.3. VERKEERSDRUKTE EN LEEFKWALITEIT

Bijna de helft van de respondenten geeft spontaan een positief effect van het wijkmobiliteitsplan aan. Dit positief effect heeft betrekking op de verminderde verkeersdrukke en minder files. Dit komt in alle buurten meer aan bod maar is minder het geval in de buurt Dries.

Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering

	TOTAAL (n=2426)	BUURT					
		Dampoort Heilig Hart (n=589) - (A)	Dampoort Scheldeoord (n=428) - (B)	Dampoort Nijverheidskaai (n=243) - (C)	Oud-Gentbrugge SasBassijn (n=479) - (D)	Oud-Gentbrugge Dorp (n=384) - (E)	Oud-Gentbrugge Dries (n=233) - (F)
Minder verkeersdrukke/files	30	33 F	36 EF	31 F	29 F	27 F	19
Veiliger	21	23 F	28 DF	28 DF	17	21	15
Positieve impact milieu	5	7 F	8 F	8 F	4	4	2
Algemeen positief over de invoering	3	2	3	3	4	2	4
Positief voor de inwoners	2	2	2	2	2	2	1
Geen positieve effecten	32	31	28	31	31	31	43 ABCDE
Geen antwoord / geen mening	20	18	17	17	24 B	23	21

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

Bijna 9 op 10 inwoners geven spontaan een negatief effect aan. De grootste negatieve effecten komen van de toegenomen drukke, de bijhorende files, de verminderde bereikbaarheid en het omrijden. Over de toegenomen verkeersdrukke is dit vaak algemeen, de meest vermelde straten zijn de Dendermondsesteenweg (meer in de wijk Dampoort). De Toekomststraat, Jan Delvinlaan, Dampoort en Gentbruggebrug worden ook vermeld. De verminderde bereikbaarheid wordt uitgesproken ervaren op de Dendermondsesteenweg, alsook op Gentbrugge (brug/kouter).

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering

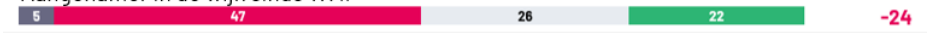
	TOTAAL (n=2426)	BUURT					
		Dampoort Heilig Hart (n=589) - (A)	Dampoort Scheldeoord (n=428) - (B)	Dampoort Nijverheidskaai (n=243) - (C)	Oud-Gentbrugge SasBassijn (n=479) - (D)	Oud-Gentbrugge Dorp (n=384) - (E)	Oud-Gentbrugge Dries (n=233) - (F)
Toegenomen verkeersdrukke/files	57	60 DE	62 DE	68 DE	45	50	63 DE
Verminderde bereikbaarheid/omrijden	55	62 DEF	58 D	76 ABDEF	42	52 D	52 D
Onveilige situaties	31	31	37 EF	32	30	28	24
Negatieve impact op het milieu	12	13	34	14	9	10	12
Frustratie en agressie	8	9	7	5	7	7	9
Onduidelijke verkeerssituaties	7	6	6	8	8	6	4
Onbegrip over ingevoerde verkeersfilters	6	6	5	5	7	10 B	5
Negeren van de verkeersregels	4	5	4	4	5	4	5
Snelheidsovertredingen	3	5 D	4	3	2	3	4
Minder parkeerplaatsen	3	2	4 F	1	3	6 ACF	1
Geen negatieve effecten	2	2	1	1	4 B	1	1
Geen antwoord / Geen mening	11	10 C	11 C	3	14 C	11 C	12 C

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

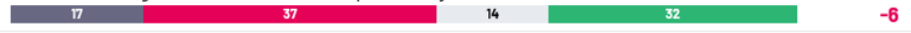
Daarnaast werd in de bevraging via verschillende vragen gepolst naar de ervaringen van het wijkmobiliteitsplan. Hier liepen de verschillende indicatoren vaak in elkaar over. Hier behandelen we een eerste overzichtsvraag.

Het algemeen gevoel in de buurten is overheersend negatief. Bijna de helft van de bewoners vindt het onaangener in de wijk sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Als het gaat over de perceptie rond de vermindering van doorgaand verkeer in de wijk, zijn de meningen verdeeld.

Aangener in de wijk sinds WMP

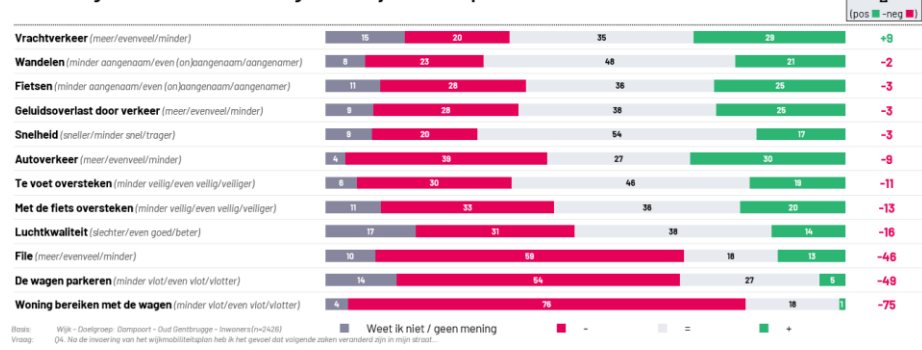


Minder (doorgaand) verkeer zones plaatselijk verkeer



De aanpassing aan Gentbruggebrug wordt negatief onthaald en het openbaar vervoer loopt ook niet vlotter op de Dendermondsesteenweg. Er wordt wel aangegeven dat er iets minder vrachtverkeer is. Spontaan geeft de meerderheid aan dat er verhoogde verkeersdrukke is, meer files zijn en er verminderde bereikbaarheid is. Voor een aantal wijzigingen zijn de meningen eerder verdeeld. Sommigen geven aan dat het aangenamer wandelen of fietsen is of er meer autoverkeer is in de wijk, anderen dan weer niet. De eigen woning bereiken gaat duidelijk minder vlot, meer files is één van de redenen. Ook de wagen parkeren gaat minder vlot. De langere reistijden worden in gelijkaardige mate ook aangestipt door bezoekers. De groep zonder mening varieert van 4% tot 17%.

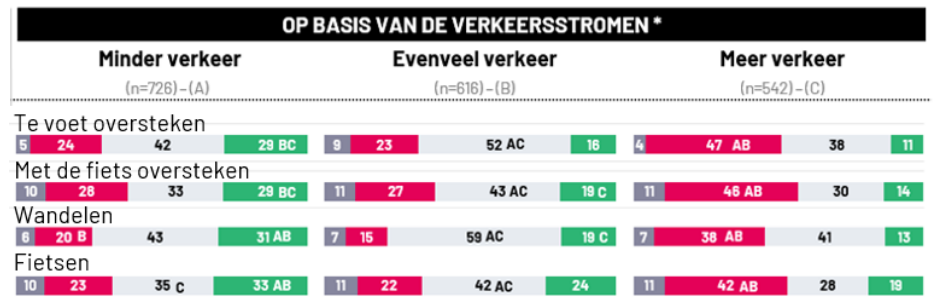
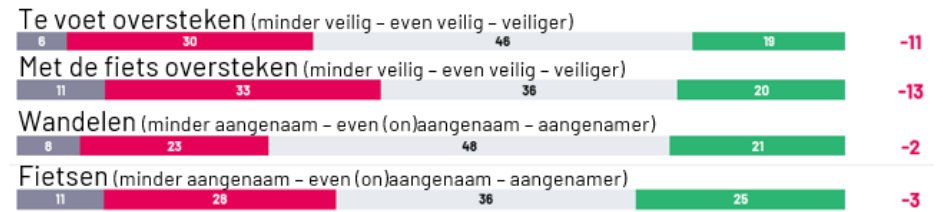
Veranderingen in de straat NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



Als we kijken op basis van de gemeten verkeersstromen na de invoering van het wijkmobiliteitsplan leveren de resultaten gemengde reacties op: wandelen, fietsen en het oversteken te voet of per fiets wordt negatief beoordeeld in zijn geheel. De groep zonder mening varieert tussen 6 en 11%. We benadrukken dat de vraagstelling op dit punt effectief peilde naar de veranderingen in de eigen straat. Opvallend is dat de resultaten voor fietsen, wandelen en oversteken in straten waar vandaag meer verkeer rijdt opvallend (en logischerwijs) negatiever gepercipieerd worden, maar in straten met

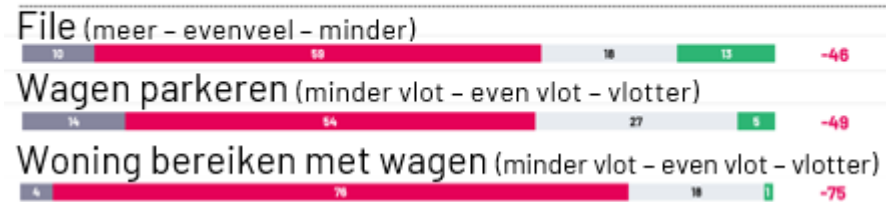
minder verkeer, zien we dit niet omkeren en opvallend positief gepercipieerd worden. In straten waar minder verkeer rijdt, zijn de meningen immers sterk verdeeld.

Veranderingen in de straat NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



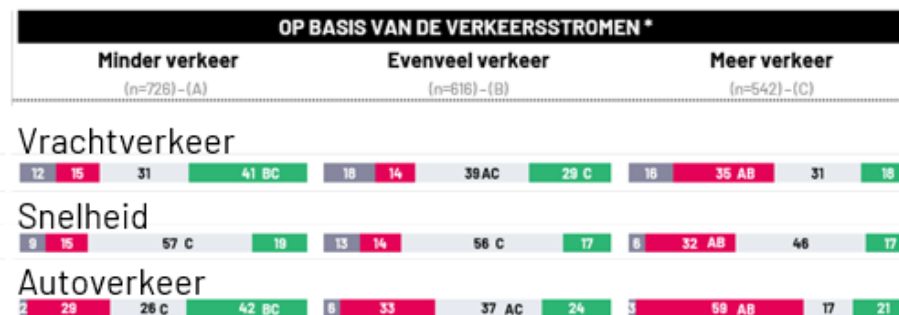
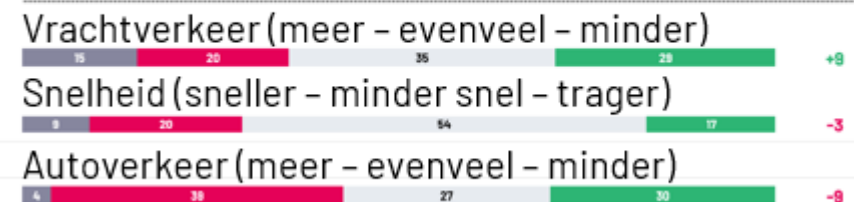
De drie negatiefst gepercipieerde vragen over de eigen straat (file, de wagen parkeren, woning bereiken) zijn ook bekeken op basis van de verkeersstromen. De perceptie hierover blijft over alle categorieën erg negatief. Het lijkt onwaarschijnlijk dat in straten met objectief gemeten minder verkeer, er effectief een zo significant fileprobleem ontstaan is. Het is waarschijnlijk, dat respondenten file op hun traject ervaren, en dit daarom ook als probleem aanduiden in hun eigen straat. De woning bereiken met de wagen, overstijgt ook het niveau van de eigen straat. De resultaten wijzen waarschijnlijk dus eerder op een algemeen gevoel dan op een knelpunt in die straat.

Veranderingen in de straat NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



Vrachtverkeer, autoverkeer en snelheid vallen als volgt uit elkaar op basis van de verkeersstromen: in straten waar minder autoverkeer gemeten werd, is de perceptie erg verdeeld hierover. Ook waar evenveel verkeer gemeten is zijn de meningen hierover verdeeld. Waar duidelijk meer verkeer is gemeten, ligt ook de perceptie niet onverdeeld aan één kant. Voor autoverkeer zijn er weinig burens die daar geen mening over hebben: slechts 4%. Voor vrachtverkeer zijn er ook verdeelde meningen, toch duidelijk positiever in straten met minder of evenveel verkeer, dan in straten met meer verkeer. Bijna 15% heeft hier geen mening over. Bij de perceptie van de gereden snelheid tot slot, ziet de grootste groep geen verandering optreden. Enkel in straten met meer verkeer helt dit iets meer over naar een negatieve perceptie, de groep zonder mening strandt op 9%.

Veranderingen in de straat NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



4. ECONOMISCHE LEEFKWALITEIT

BEVRAGING

De grootste groep van de ondernemingen deelgenomen aan de bevraging (167 in aantal) is actief in de gezondheidszorg, bouw of kleinhandel. 1 op 2 deelnemende ondernemers woont ook op het adres van de onderneming. Wie niet op hetzelfde adres woont, is wel overwegend woonachtig in Gent. 9 op 10 van de bevroegde bedrijven ontvangt klanten. Hiervan geeft ongeveer de helft aan dat ze hun klanten geïnformeerd hebben.

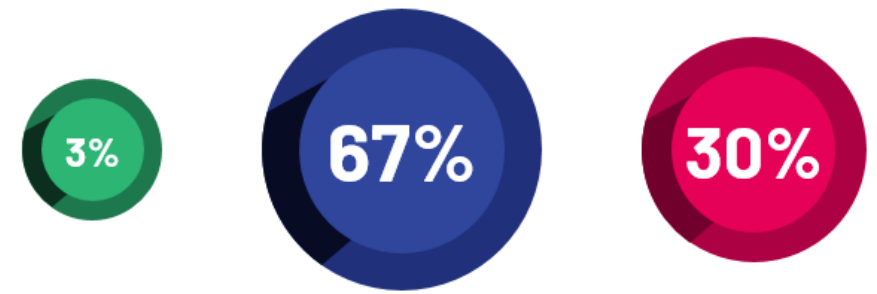
Sector activiteit van de bevroegde ondernemingen

Gezondheidszorg en welzijn (bv. Ziekenhuis, thuisverpleging, dokter, kinesist, apotheek...)	19
Bouw (bv. Aannemer, elektricien, installateur, wegenbouwbedrijf...)	14
Kleinhandel (bv. Supermarkt, kruidenier, bakkerij, slagerij, bloemenwinkel, boekenwinkel...)	14
Informatie en communicatie (bv. IT-bedrijf, uitgeverij...)	8
Kunst en recreatie (bv. Fitnesscentrum, dansschool, theater...)	7
Groothandel (bv. Groothandel in bouwmaterialen, in voedingsmiddelen...)	7
Financiële en zakelijke diensten (bv. Bank, makelaar, boekhouder...)	4
Overige diensten (bv. Kapper, schoonheidssalon, wasserij, begrafenisondernemer, schoonmaakbedrijf...)	3
Horeca (bv. Hotel, restaurant, café, catering, bed and breakfast...)	3
Industrie (bv. Voedingsmiddelenproductie, chemische fabriek...)	2
Overheid en onderwijs	2
Landbouw (bv. Veeteelt, akkerbouw, tuinbouw...)	1
Transport en logistiek (bv. Transportbedrijf, koeriersdienst, logistiek bedrijf...)	0
Andere	16

6 op 10 ondernemers/bedrijven geeft aan hun klanten te bezoeken. Voor 67% onder hen is de frequentie van klantenbezoeken onveranderd na de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

KLANTENBEZOEK - FREQUENTIE

Basis: Dampoort - Oud Gentbrugge (n=100)



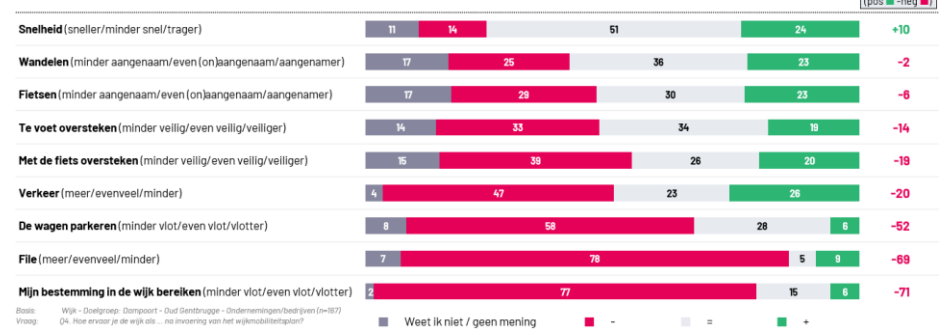
Vaker sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan

Even vaak voor en na de invoering van het wijkmobiliteitsplan

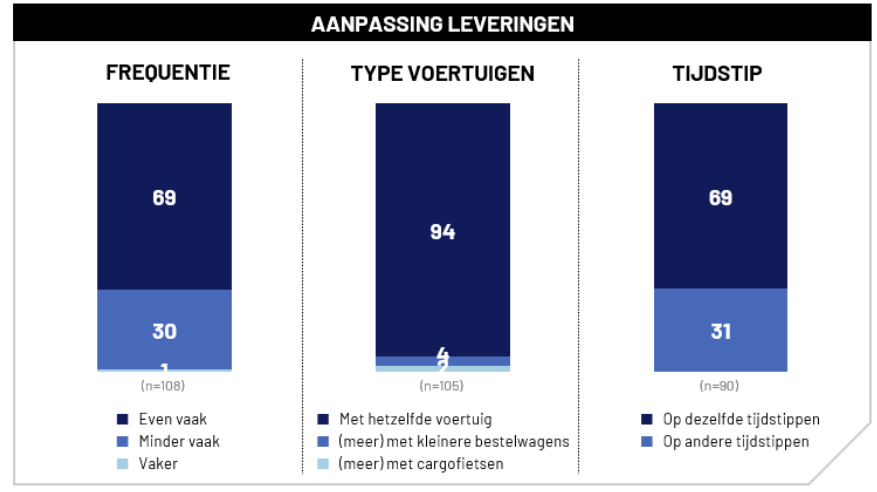
Minder vaak dan voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan

De perceptie is er dat er trager in de buurt wordt gereden. Meer file zorgt dat de wijk minder vlot te bereiken is en dat de wagen parkeren minder vlot gaat. Meninge zijn verdeeld betreffende aangenaam wandelen/fietsen in de wijk.

Ervaringen in de wijk NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



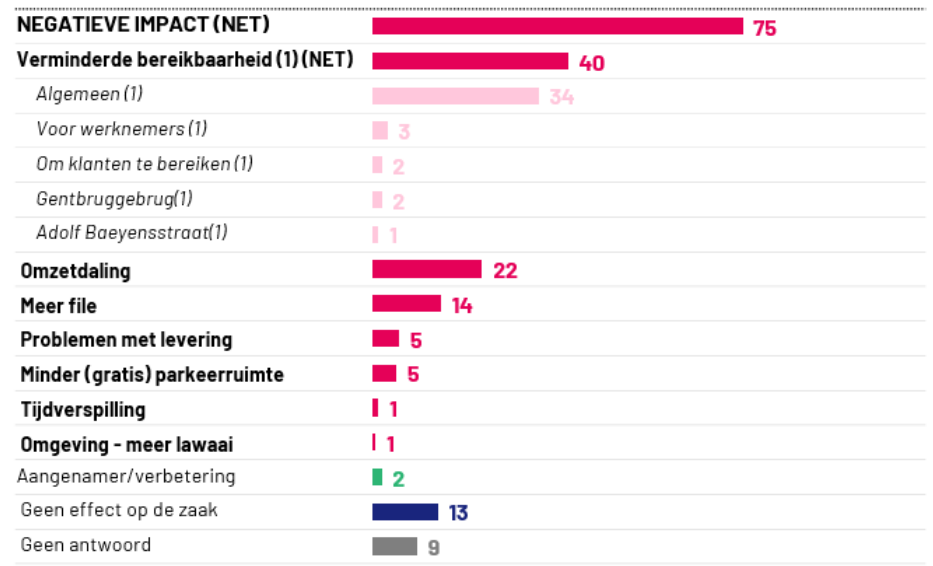
7 op 10 bedrijven krijgen ook producten geleverd aan de zaak, voor 31% gebeurt dit op andere tijdstippen, voor 30% is dat minder vaak. Een klein percentage switchte naar een kleiner vervoersmiddel/cargofiets.



38% van de ondernemers geeft spontaan een positief effect mee. Dit gaat dan over minder verkeersdrukte/file en dat het veiliger voor fietsers (en fietsend personeel) is.

75% van de ondernemers geeft in de open vraag aan een negatieve impact op de zaak te hebben ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan. Dit gaat voornamelijk over de verminderde bereikbaarheid (40%), alsook een omzetsdaling (22%) en meer file (14%).

Daarnaast melden de ondernemers ook een hogere parkeerdruk en geven ze aan dat het vele omrijden naar zoeken naar een parkeerplaats leidt tot frustraties bij de ondernemers zelf en de klanten. Ook zijn de ondernemers niet zo tevreden met de invoering van het betalend parkeren in Oud Gentbrugge.



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Ondernemers/bedrijven (n=167)
O10. Ben je van mening dat het wijkmobiliteitsplan nog op een andere manier effect heeft gehad op je zaak (bv. bereikbaarheid, klanten, omzet, levering...)?

Vanuit de gezondheidszorg zijn er duidelijke bekommernissen over huisbezoeken. Zij geven aan dat er minder parkeermogelijkheden voor handen zijn en dat door het omrijden en de file op de Dendermondsesteenweg de reistijden langer zijn geworden. Ze kunnen hierdoor minder huisbezoeken doen. Tot slot geven ze ook aan dat ze minder parkeergelegenheid dichtbij hun bestemming vinden voor minder mobiele patiënten.

GESPREKKEN MET ONDERNEMERS – DIENST ECONOMIE

De Dienst Economie van de Stad Gent organiseerde een aantal gesprekken met ondernemers in de wijk Dampoort en Oud Gentbrugge. Er vonden gesprekken plaats met de ondernemers gevestigd in de omgeving van Gentbruggeplein, op of in de omgeving van het bedrijventerrein Gentbrugge II en in de omgeving van de

Nijverheidskaai en Gentbruggestraat. Deze gesprekken vonden eind november – begin december 2024 plaats.

Bedrijven geven aan dat ze klanten mislopen door bepaalde circulatiewijzigingen en verkeersfilter. Zo geven bedrijven aan het Gentbruggeplein aan dat ze klanten mislopen uit de buurt Dries door de verkeersfilter tussen het Gentbruggeplein en Gentbruggekouter. De Gentbruggebrug wordt ook genoemd in deze context. Zowel voor klanten als voor werknemers zorgt de brug voor een omrijfactor. Sommige klanten blijven hierdoor weg. Daarnaast geven de ondernemers dan ook weer aan dat door een bepaalde circulatiewijziging net meer klanten vanuit een andere specifieke herkomstlocatie tot bij hen komen.

De ondernemers in de omgeving van de Nijverheidskaai en Gentbruggebrug zijn er voorstander van de oorspronkelijke verbinding tussen wijk Dampoort en Oud-Gentbrugge via de Gentbruggebrug te herstellen. Ze geven ook aan dat vrachtwagens meer door woonstraten moeten rijden en zich daar al eens kunnen vastrijden. Ze zijn vragende partij om logische routes te voorzien vrachtwagens. Ze geven aan dat de circulatiemaatregelen in hun omgeving als de files in de Dendermondsesteenweg een groot obstakel vormen voor hun klanten en leveranciers. Bepaalde klanten blijven hierdoor weg, waardoor hun omzet is gedaald. Opvallend is dat klanten en leveranciers de avondspits mijden door de files en de zaak op dat moment ook niet meer bezoeken.

De ondernemers op bedrijventerrein Gentbrugge II en omgeving geven aan dat door de vrachtwagensluis in de Frederick Burvenichstraat er minder passage is van vrachtwagens en hoge bestelwagens, en ze dus minder klanten ontvangen. Ook geven ze aan dat de vrachtwagensluis voor gevaarlijke situaties zorgt, vrachtverkeer rijdt zich vast en manoeuvreert achterwaarts in de Frederik Burvenichstraat. De fysieke vrachtwagensluis is ondertussen weggenomen er vervangen door een verkeersbord. De bedrijven moeten voor werken en materiaal dan weer rondrijden via de Dampoort om de zone aan de andere kant van de Gentbruggebrug te bereiken, wat gepaard gaat met significante stijging van de verplaatsingstijden en dus extra kosten.

Ook komt er meermaals aan bod dat er onduidelijkheid is over de zones voor plaatselijk verkeer. Klanten en leveranciers weten niet zeker of ze de zone mogen binnenrijden. Ook is het niet steeds duidelijk voor klanten en leveranciers of hun bestemming al dan niet binnen de zone voor plaatselijk verkeer ligt.

In de gesprekken komt steeds aan bod dat werknemers langer onderweg zijn voor hun woon-werkverplaatsing.

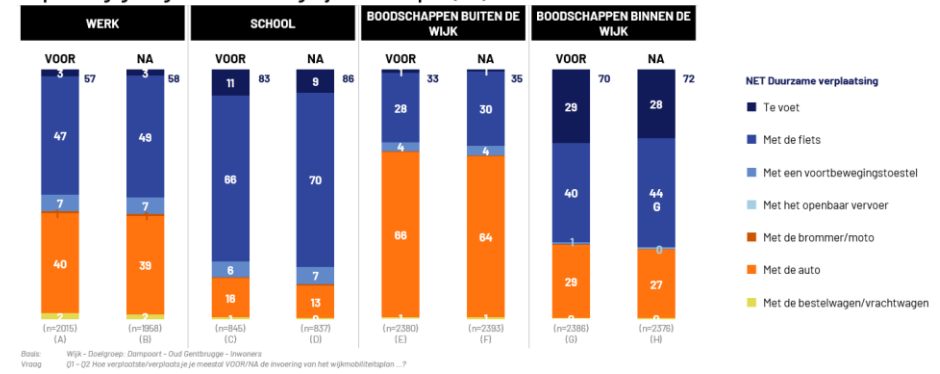
Tot slot geven ondernemers aan dat door de grote verkeersdrukke en filevorming op de Dendermondsesteenweg tijdens de avondspits leveranciers en klanten niet meer komen tijdens de avondspits, terwijl dat voorheen een drukke periode was.

5. WIJZIGING VERPLAATSIJNGSGEDRAG

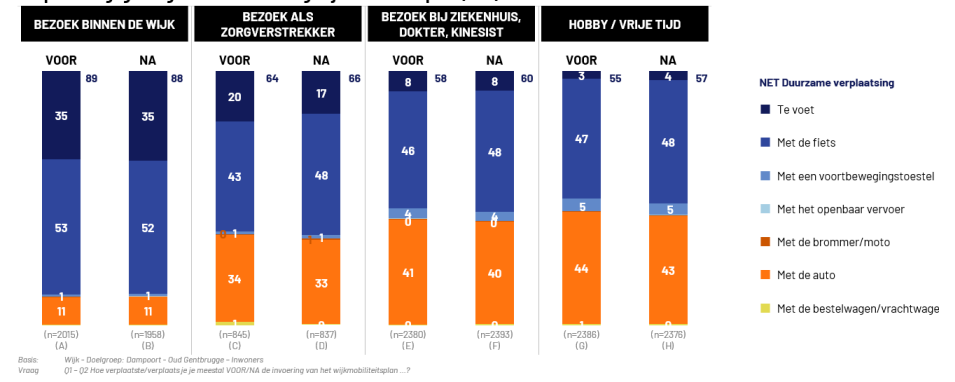
5.1. MODALE KEUZE

Verplaatsingen naar school, werk en boodschappen doen binnen de wijk gebeurden al duurzaam en bleven dat ook. Er is wel een iets grotere groep die de fiets gebruikt voor boodschappen binnen de wijk. Voor bezoeken en hobby's/vrije tijd wordt voornamelijk de fiets gebruikt, dat was voorheen ook zo. Hoewel we wel lichte dalingen zien in de cijfers van het autogebruik, zijn ze niet significant. Het wijkmobiliteitsplan in de wijk Dampoort – Oud Gentbrugge zorgde dus niet voor een modal shift bij de **bewoners**, ze verplaatsen zich nog steeds met hetzelfde vervoersmiddel.

Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (1/2)



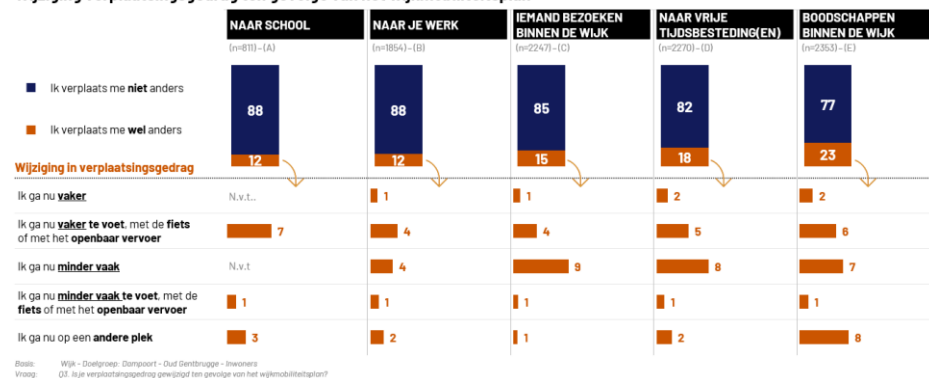
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (2/2)



Een grote meerderheid van de bewoners verplaatst zich niet significant anders sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

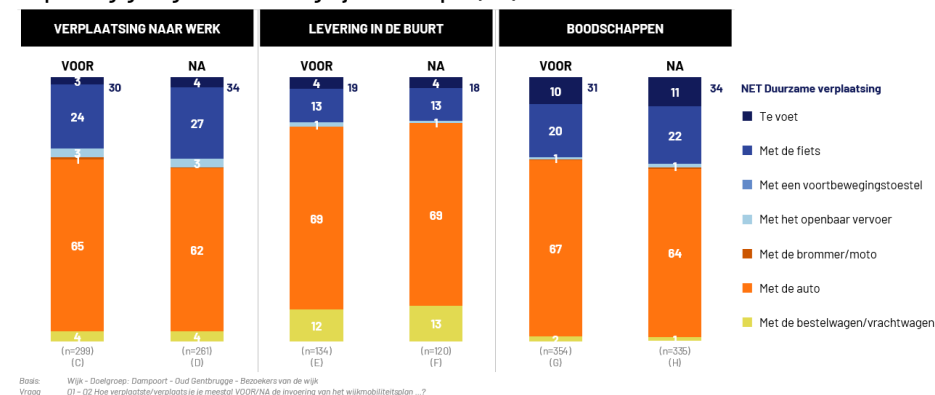
- Enkelen geven aan vaker te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te verplaatsen, in het bijzonder naar school met 7%;
- Bijna 10% van de bewoners geeft aan nu minder vaak iemand in de wijk te bezoeken; 8% van de bewoners geeft aan minder vaak naar vrije tijdsbesteding(en) te gaan.
- 7% geeft aan minder vaak boodschappen te doen binnen de wijk en 8% geeft aan op een andere plek te gaan;
- Er zijn geen significante verschillen tussen de buurten in de verplaatsingen naar school;
- In de buurten Nijverheidskaai en Dries wordt er significant meer aangegeven dat boodschappen op een andere plek worden gedaan in vergelijking met de buurten Heilig-Hart, Scheldeoord en Sas-Bassijn;
- In de buurt Nijverheidskaai gaat men vaker te voet, met de fiets of openbaar vervoer om iemand te bezoeken in de wijk.

Wijziging verplaatsingsgedrag ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan



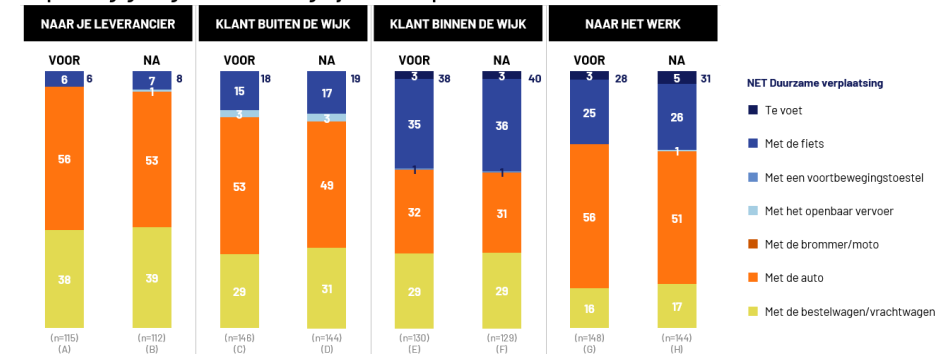
Bij de bezoekers zien we ook geen significant verschil in de manier van verplaatsen, al zien we de duurzame verplaatsingen wel licht stijgen. Voor werkverplaatsingen, leveringen en boodschappen zien we ook geen significante verschillen. Voor verplaatsingen naar werk of om boodschappen te doen verplaatsen ongeveer 34% van de bezoekers zich duurzaam.

Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (2/2)



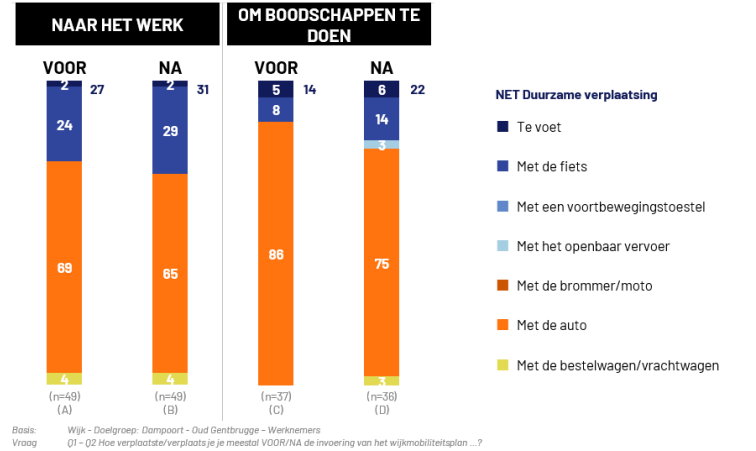
Ondernemers verplaatsen zich niet significant anders na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Voor verplaatsingen naar klanten binnen de wijk verplaatst 40% van de ondernemers duurzaam (voorheen 38%). Voor verplaatsingen naar het werk is dat 31% (voorheen 28%).

Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan voor ondernemers



Er is geen significante wijziging in het verplaatsingsgedrag bij de werknemers, al zien we ook hier wel lichte bewegingen naar duurzamer gedrag. 31% verplaatst zich duurzaam om naar het werk te gaan (voorheen 27%), 22% om boodschappen te doen (voorheen 14%).

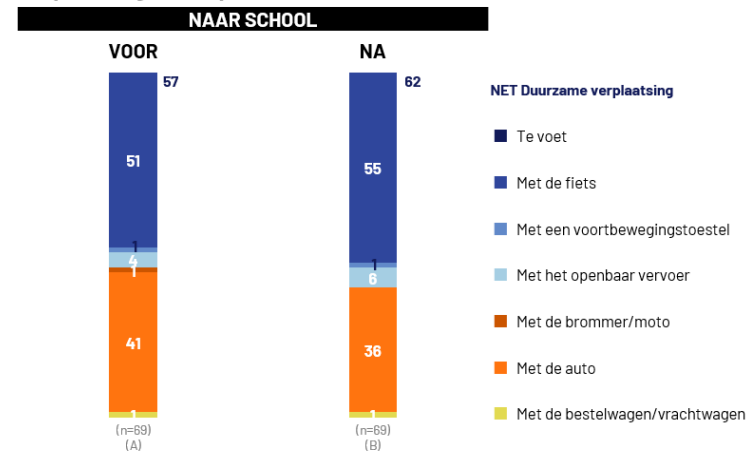
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan voor werknemers (1/2)



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Werknemers
Vraag: 01 - 02 Hoe verplaatste/verplaatst je je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan ...?

De meerderheid van het schoolpersoneel gaat op een duurzame manier naar school (62%), dat is niet significant veranderd, al lag het percentage duurzame vervoersmiddelen voor het wijkmobiliteitsplan op 57%.

Verplaatsing schoolpersoneel naar school



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Schoolpersoneel en ander personeel (n=69)
Vraag: 01 - 02 Hoe verplaatste/verplaatst je je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan ...?



5.2. ROUTEKEUZE

Uit de analyse van de verkeersstromen (zie 1.2) kunnen we besluiten dat globaal gezien de doorgaande bewegingen door Dampoort – Oud Gentbrugge zijn afgenomen. Wanneer we meer inzoomen op de zones waar enkel plaatselijk verkeer is toegelaten, merken we op dat hier zich wel nog veel doorgaande bewegingen voordoen, voornamelijk in Scheldeoord en Sas-Bassijn. Het gaat dus voornamelijk over verkeer dat een herkomst of een bestemming heeft in Dampoort – Oud Gentbrugge, maar niet via de wenselijke route verknoopt naar grotere verkeersassen.

Scheldeoord wordt doorkruist door verkeer dat eigenlijk de Dampoort zou moeten gebruiken voor de uitwisseling tussen de Dendermondsesteenweg en de R40. De Frederik Burvenichstraat wordt gebruikt als alternatief voor de drukke Land van Rodelaan om te verknoopen van/naar de N9 Brusselsesteenweg.



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 wijkniveau.

1. EVALUATIE GLOBALE DOELSTELLINGEN

1.1. SELECTIEVE BEREIKBAARHEID – WEREN DOORGAAND VERKEER

WAT BETEKENT SELECTIEVE BEREIKBAARHEID?

Een eerste globale doelstelling van het wijkmobiliteitsplan voor Dampoort – Oud Gentbrugge is het realiseren van selectieve bereikbaarheid door doorgaand verkeer te weren.

Ruimte voor Gent³ 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. We wensen geen doorgaand verkeer in onze woonstraten, hier moet de ruimte voornamelijk naar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer en moet de leefkwaliteit verbeterd worden

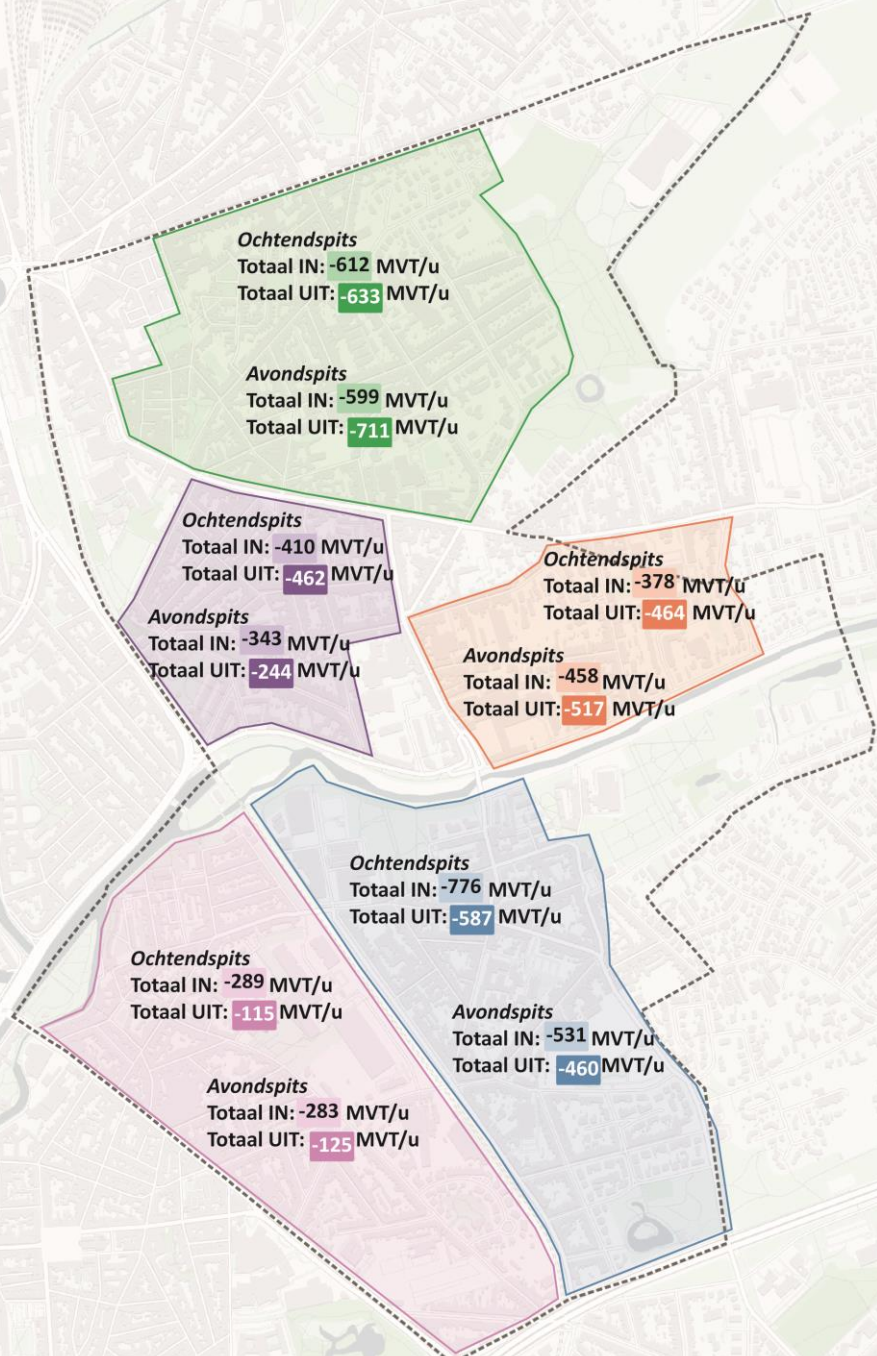
WAT ZIJN DE EFFECTEN VAN HET WIJKMOBILITEITSPLAN OP DE SELECTIEVE BEREIKBAARHEID EN HET WEREN VAN DOORGAAND VERKEER?

Globaal hebben de maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan geleid tot een **duidelijke afname in de totale intensiteiten gemotoriseerd verkeer in alle buurten van het wijkmobiliteitsplan**. We zien in bepaalde buurten grotere afnames dan in andere buurten, alsook is er een verschil tussen de ochtend- en avondspits. In *Gentbruggedorp* en in *Heilig-Hart* zien we de grootste afnames. De afnames zijn steeds groter tijdens de ochtendspits dan tijdens de avondspits. Uit de bevraging blijkt dat de meningen eerder negatief zijn bij de vraag of het aangenamer geworden is in de wijk, ondanks het feit dat de cijfers aantonen dat er minder verkeer rijdt in de meeste straten na de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

Over het algemeen doen de afnames in verkeersintensiteiten zich voor op **woonstraten** die niet bedoeld zijn voor doorgaand verkeer. Dit wordt ook bevestigd in het HB-onderzoek, waar we sterke afnames zien in doorgaande bewegingen doorheen de wijk.

³ Ruimte voor Gent. Structuurvisie 2030 (2018)

https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Boek_Structuurvisie%202030def_2018_0525_web_0.pdf



Ook in de bevraging wordt (deels) bevestigd dat er minder verkeersdrukke en minder files worden ervaren door de bewoners.

In **specifieke woonstraten** zien we toch een **toename van verkeer**. Dit is te wijten aan specifieke circulatiemaatregelen, waardoor meer verkeer verplicht wordt om een bepaalde beweging te maken (bv. Doornakkerstraat – Verbindingstraat door enkelrichting Adolf Baeyensstraat en in beperkte mate ook de filter op het Heilig-Hartplein). Daarnaast kan het ook gaan om een ongewenste doorgaande beweging (bv. Frederik Burvenichstraat, kant N9-Brusselsesteenweg). Als we naar de absolute verkeersintensiteiten kijken in deze straten, zien we dat deze aanzienlijk zijn voor de functie die ze als woonstraat vervullen (> 200 mvt/u).

Uit de verkeersintensiteiten blijkt niet meteen dat de lagere verkeersintensiteiten op de woonstraten hebben geleid tot hogere intensiteiten op de **grotere verkeersassen**, zoals de Dendermondsesteenweg. In het HB-onderzoek zien we tijdens de ochtendspits wel een toename van doorgaand verkeer op de Dendermondsesteenweg. Tijdens de avondspits zien we een afname, maar dit kan gerelateerd worden aan de **filevorming op de Dendermondsesteenweg**. Hierdoor geraakt er minder verkeer door, en kiest verkeer voor een andere route door de grote drukke op de Dendermondsesteenweg.

Dit zien we ook wanneer we de **reistijd** op de **Dendermondsesteenweg** vergelijken voor en na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Er is een aanzienlijke toename in reistijd op de Dendermondsesteenweg, voornamelijk tijdens de avondspits. Ook in de bevragingen komt dit regelmatig terug. De bewoners en ondernemingen noemen de grote verkeersdrukke op de Dendermondsesteenweg als een belangrijke oorzaak voor de slechtere autobereikbaarheid van hun woning, zaak of klanten.

Uit de analyse van de reistijd op een aantal segmenten voor en na de invoering van het wijkmobiliteitsplan, zien we dat de reistijd op de **Land van Rodelaan** richting de N9 Brusselsesteenweg ook aanzienlijk is toegenomen. Dit is deels te wijten aan de werken in de Braemkasteelstraat gestart op 9 september 2024. In de bevraging wordt dit ook vermeld. In de Toekomststraat is de reistijd afgenomen richting de stadsring R40. Dit is het gevolg van de invoering van het eenrichtingsverkeer in de Forelstraat

weg van de R40, waardoor er zich geen wachtrij meer vormt in de Forelstraat – Toekomststraat richting de R40.

Uit de analyse van de evolutie van de **doorstroming van bussen van De Lijn** blijkt dat op de Dendermondsesteenweg de commerciële snelheid na de invoering van het wijkmobiliteitsplan aanzienlijk is afgenomen. Dit is in lijn met de toegenomen reistijd op de Dendermondsesteenweg. Ook uit de bevraging komt dit naar voren, dat het openbaar vervoer op de Dendermondsesteenweg zeker en vast niet vlotter loopt. Op de andere routes van de bussen van De Lijn, doorheen de wijk, zien we wel eerder een positief effect en gaat de doorstroming van de bussen van De Lijn er op vooruit.

Of de afname van de totale intensiteiten van gemotoriseerd verkeer heeft gezorgd voor **meer fietsers en voetgangers** of meer **openbaar vervoergebruikers**, kan niet uit de kwantitatieve databronnen worden afgeleid. Zo is er namelijk geen data voor handen om fietstellingen op te hogen naar een ijkingsmaand, voor de corona-maatregelen of voor weersomstandigheden.

Het valt wel op dat op een groot aandeel van de tellocaties in woonstraten binnen de wijk, de fietsintensiteiten hoger zijn dan de motorvoertuigenintensiteiten in de nameting. Dit is bijvoorbeeld het geval in de Toekomststraat, in de Gentbruggestraat en op de Gentbruggebrug, op de Nijverheidskaai – Jan Delvinlaan enz. Dit is voornamelijk zo tijdens de ochtendspits, tijdens de avondspits zijn de motorvoertuigenintensiteiten gevoelig hoger.

Globaal leren we uit het HB-onderzoek dat de **doorgaande bewegingen** doorheen de volledige wijk **sterk zijn afgenomen**. Wanneer we inzoomen op buurten waar uitgezonderd plaatselijk verkeer geldt, zien we nog een aantal ongewenste doorgaande stromen. Zoals eerder benoemd, is er een aanzienlijke doorgaande stroom via de **Frederik Burvenichstraat**. Echter kan deze doorgaande stroom uitvergroet worden door de werken in de Braemkasteelstraat, waardoor er meer de filevorming is op de Land van Rodelaan naar de N9 Brusselsesteenweg.

In **Scheldeoord** doen er zich twee aanzienlijke doorgaande bewegingen voor doorheen de zone uitgezonderd plaatselijk verkeer: van de **Forelstraat** naar het **Heernisplein**, via de **Toekomststraat** en van het **Heernisplein** naar de **Jan Delvinlaan**, ook via de Toekomststraat en Wolterslaan. Dit uit zich ook in de verkeersintensiteiten, deze zijn wel afgenomen ten opzichte van de voormeting, maar zijn nog steeds aanzienlijk in deze straten in de nameting. De **Toekomststraat** is door de respondenten van de bevraging ook genoemd wanneer het gaat over toegenomen verkeersdrukke. In de bevraging is de vraag gesteld of er minder doorgaand verkeer rijdt doorheen de zones plaatselijke verkeer. De meningen zijn hierover verdeeld, maar een eerder negatieve perceptie hieromtrent. We zien de meeste negatieve antwoorden in buurt Scheldeoord. Het HB-onderzoek toont dan ook aan dat er nog aanzienlijke doorgaande stromen zijn doorheen Scheldeoord.

Uit de analyse van het HB-onderzoek van de nameting blijkt dat er een niet te verwaarlozen aandeel **doorgaand verkeer met bestemming** in het onderzoeksgebied geregistreerd is (bijvoorbeeld ophaal- en afzetbewegingen, korte boodschappen,...). Dit aandeel is groter tijdens de avondspits. Er bevinden zich verschillende winkels, supermarkten, scholen,... in de wijk die dat aandeel verklaren. Het valt op dat meer dan de helft van de doorgaande beweging met bestemming de wijk via dezelfde straat inrijdt en terug verlaat (als dit mogelijk is).

Algemeen kunnen we besluiten dat de **doelstelling selectieve bereikbaarheid – weren doorgaand verkeer voor een groot deel is behaald**. Globaal zijn de verkeersintensiteiten gedaald, zeker in de meeste woonstraten. Echter beoordelen de respondenten de wijken niet als aangenamer na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. De doorgaande bewegingen doorheen de wijk zijn sterk afgenomen. Dit zorgt echter voor een toegenomen verkeersdrukke op de Dendermondsesteenweg. Dit gaat gepaard met filevorming op de Dendermondsesteenweg tijdens de spitsmomenten, met een slechtere doorstroming van het openbaar vervoer en met de perceptie van een slechtere autobereikbaarheid van de woning of zaak. Op een meer lokaal niveau, stellen we vast dat verkeer met een herkomst of bestemming binnen de wijk, niet steeds de

gewenste route kiest naar de grotere verkeersassen. Zo worden zones waar uitgezonderd plaatselijk verkeer geldt, doorkruist door doorgaand verkeer. Dit uit zich in hogere verkeersintensiteiten op de woonstraten zoals Toekomststraat en Frederik Burvenichstraat. Dit wordt ook zo ervaren door de respondenten, waarbij de meeste respondenten negatief hebben geantwoord op de vraag of er minder doorgaand verkeer is doorheen de zones uitgezonderd plaatselijk verkeer. Tot slot zijn er in sommige woonstraten nog aanzienlijke intensiteiten door de specifieke circulatiemaatregelen, zoals in de Doornakkerstraat – Verbindingstraat.

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 gegronde conclusies te trekken over de impact op de objectieve verkeersveiligheid. Daarnaast hebben de coronamaatregelen ook invloed gehad.

Wat betreft de **subjectieve verkeersveiligheid** zien we vanuit de bevraging opnieuw 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, terwijl vooral in straten met evenveel of meer verkeer net gemeld wordt dat de situatie onveiliger geworden is. Vooral de Gentbruggebrug valt daarbij op als puntlocatie. Een groot deel van de respondenten geeft echter aan geen verandering te hebben gezien of geen mening te hebben.

Globaal kunnen we dus samenvatten dat de effecten van het wijkmobiliteitsplan op de verkeersveiligheid na zo een korte periode nog **niet objectief** kan beoordeeld worden op basis van cijfermateriaal. De bevraging toont dan weer **verdeelde meningen** over de subjectieve veiligheid in de wijk.

1.3. BELEVINGSWAARDE PUBLIEKE RUIMTE

WAT WORDT ER BEDOELD MET BELEVINGSWAARDE VAN DE 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 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.

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

Algemeen zien we in de bevragingen rond alles wat leefkwaliteit betreft, dat bij erg veel vragen de meningen **verdeeld** of **negatief** zijn. Zelfs in straten waar de verkeersintensiteiten daalden, zien we toch een vijfde of meer van de respondenten aangeven, dat zij minder gemakkelijk kunnen oversteken, dat er meer geluidsoverlast is, dat zij minder aangenaam kunnen fietsen of wandelen in de eigen straat en dat de verkeersintensiteiten stegen. Dat de perceptie over objectief weerlegbare feiten zo negatief is, kan te maken hebben met het bestaan van enkele wel degelijk grote knelpunten buiten de straat, maar wel in de dagelijkse beweegruimte, die de perceptie in zijn geheel negatief doen uitslaan.

Enkele van die **negatieve punten** zijn **files**, het minder gemakkelijk **parkeren** van de eigen wagen en het **bereiken van de woning** met de **wagen**. 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. Ook hier zien we dus een negatieve perceptie van files op enkele cruciale punten, die de perceptie van het hele plan kleurt.

De voor- en nametingen van de stikstofdioxide (NO₂)-concentraties wijst erop dat in vier straten een duidelijk **positief effect** is waargenomen van het wijkmobiliteitsplan op de **luchtkwaliteit**, namelijk in de Adolf Baeyensstraat, Land van Waaslaan, Emanuel Hielstraat en op de Gentbruggebrug. Daarnaast zijn we ook op vier straten een **negatief effect** op de luchtkwaliteit ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan: Verbindingstraat, Dendermondsesteenweg, Frederik Burvenichstraat en de Robert Rinskopflaan. In de laatste twee straten is dit ook (deels) te wijten aan de werken in de Braemkasteelstraat ten zuiden van het E17-viaduct. In de Dendermondsesteenweg is dit voornamelijk te wijten aan meer filevorming, in de Verbindingstraat door hogere verkeersintensiteiten. Op de overige meetpunten is er geen duidelijk effect van het wijkmobiliteitsplan vast te stellen.

Qua **geluidshinder**, zien we in de bevragingen zowel **positieve** als **negatieve** antwoorden, die grotendeels wel gelinkt kunnen worden aan een toename of afname van verkeersintensiteiten. Echter kunnen we wel besluiten dat perceptie ook zeker een belangrijke rol speelt. Wat er op valt, is dat de perceptie in Scheldeoord het meest negatief is, in vergelijking met de andere buurten. Dit kunnen we relateren aan de eerder hoge concentratie kasseien in deze buurt.

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 globaal gezien de verkeersintensiteiten zijn afgenomen in de volledige wijk en in de verschillende buurten. De eerder negatieve antwoorden kunnen gekleurd zijn door een aantal belangrijke knelpunten in de wijk, die de perceptie in geheel negatief doen uitslaan.

Uit de analyse van de stikstofdioxide (NO₂)-concentraties leren we dat op een aantal locaties een duidelijk positief effect van het wijkmobiliteitsplan op de luchtkwaliteit, alsook een negatief effect op een aantal locaties. Op de meeste meetlocaties is er geen duidelijk effect van het wijkmobiliteitsplan op de luchtkwaliteit vast te stellen. Inzake geluidshinder zijn er zowel negatieve als positieve reacties van de burgers. Inzake **luchtkwaliteit** en **geluidshinder** kan er **geen eenduidig antwoord** geformuleerd worden.

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 WIJKMOBILITEITSPAN OP DE ECONOMISCHE LEEFKWALITEIT?

Voor het **bezoeken aan klanten**, zien we dat meer dan twee derde geen wijzigingen ziet in het aantal bezoeken, een derde ziet het aantal bezoeken aan klanten dalen sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Vanuit de bevraging 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.

Naar **leveranciers** toe zien we ook wijzigingen: 30% geeft aan dat de frequentie van de leveringen gedaald is – ook hier kunnen we niet inschatten of dit een rationalisatie of een vermindering is – en evenzeer geeft 30% aan dat er op andere tijdstippen geleverd wordt. Het is waarschijnlijk dat deze verschuivingen te maken hebben met de zoektocht naar een optimalere reistijd: het is zeker denkbaar dat deze leverbewegingen van spits naar niet-spits verschuiven. Zes procent van de ondernemers geeft aan duurzamer te leveren (kleinere bestelwagens, cargofietsen).

Vanuit de **gezondheidszorg** is er voornamelijk ongerustheid over huisbezoeken. Ze geven aan dat er minder parkeermogelijkheden voor handen zijn, zeker dichtbij de bestemming (in functie van minder mobiele patiënten). Daarnaast geven ze aan dat ze minder huisbezoeken kunnen afleggen, omdat ze door files op de Dendermondsesteenweg en omrijden in de wijken meer tijd onderweg verliezen.

De **ontevreden stemmen** klinken het luidst: de bereikbaarheid is verminderd, geeft 40% van de respondenten aan, en één vijfde geeft aan dat er een omzetzaling plaatsvond. Ze geven aan dat de parkeerdruk verhoogd is en het vele omrijden naar een parkeerplaats leidt tot frustraties bij de ondernemers zelf en bij de klanten. Ook zijn de ondernemers niet zo tevreden met de invoering van het betalend parkeren in Oud Gentbrugge.

Toch zijn er een aantal ondernemers **tevreden** en wijzen onder andere naar tevreden werknemers en een rustigere omgeving. Bij de citaten komt daarbij een verschil naar voor tussen kantooromgevingen (blijve werknemers met de fiets) en andere activiteiten met bezoekers (winkel, zorgpraktijk,...) die negatieve effecten benadrukken.

Uit de **gesprekken** dat dienst economie heeft gevoerd met verschillende ondernemers in de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge, klinkt een eerder **negatieve ondertoon**. Ze geven aan dat ze klanten hebben verloren door circulatiemaatregelen en files, dat de zones voor plaatselijk verkeer onduidelijk zijn voor klanten en leveranciers, dat leveranciers en klanten afhaken of op andere momenten dan de avondspits komen om de filevorming te vermijden op de Dendermondsesteenweg en tot slot zijn ze vragende partij voor logischere routes voor vrachtverkeer.

Globaal kunnen we hier besluiten dat de ondernemers het effect op de economische leefkwaliteit als **negatief** beoordelen. Door filedruk op de Dendermondsesteenweg en het omrijden in de wijk, ontvangen ze minder klanten/leveranciers en kan zorgpersoneel minder huisbezoeken doen. Daarnaast zien we ook dat sommige respondenten hun gedrag veranderen door bijvoorbeeld op andere momenten te leveren (buiten de spitsmomenten) en te leveren met kleinere bestelwagens en cargofietsen.

1.5. WIJZIGING VERPLAATSINGSGEDRAG

WAT WORDT ER BEDOELD MET VERPLAATSINGSGEDRAG?

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 modal shift – en anderzijds de effecten op de **routekeuze** van het gemotoriseerd verkeer.

Stad Gent formuleerde voor het wijkmobiliteitsplan van Dampoort – Oud Gentbrugge geen concrete, kwantitatieve modal shift-ambitie, maar de maatregelen in het plan hebben wel het doel om meer duurzame verplaatsingen te stimuleren 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 en de verkeersintensiteiten in een aantal specifieke straten verlagen.

WAT ZIJN DE EFFECTEN VAN HET WIJKMOBILITEITSPLAN OP HET VERPLAATSINGSGEDRAG?

De evolutie van de modal shift werd niet op kwantitatieve wijze onderzocht, maar maakte wel deel uit van de bevraging. Daaruit blijkt dat **noch** bij de bewoners, **noch** bij de andere bevroegde groepen er **een significante verandering** van de vervoerswijzekeuze kan worden vastgesteld. Toch zien we wel **aanzetten** van een **daling in autogebruik** naar duurzame modi. Of hiermee een trend is ingezet, is op dit moment nog niet duidelijk. Belangrijke bedenking daarbij is dat de modal split in Dampoort-Oud Gentbrugge, 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 maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan zijn niet zo verregaand dat ze aanzetten tot een significante verandering van de vervoerswijzekeuze.

We kunnen wel besluiten dat gebruikers van de wijk Dampoort – Oud Gentbrugge hun **routekeuze** hebben aangepast na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. **Doorgaande bewegingen** doorheen de volledige wijk en doorheen Dampoort en Oud Gentbrugge apart zijn **sterk afgenomen**. Enkel de zones voor uitgezonderd plaatselijk verkeer lijken nog niet voldoende de routekeuze te beïnvloeden. We zien nog aanzienlijke doorgaande bewegingen door de buurten Sas-Bassijn en Scheldeoord.

Globaal kunnen we besluiten dat er **geen significante effect** is op de **modale keuze** van de bewoners van de wijk Dampoort – Oud-Gentbrugge door de invoering van het wijkmobiliteitsplan. We zien wel een **sterk effect** op de **routekeuze** van de autogebruikers van de wijk. Doorgaande bewegingen doorheen de wijk zijn sterk afgenomen. Enkel de zones met uitgezonderd plaatselijk verkeer functioneren nog niet naar behoeven, daar waar we nog aanzienlijke doorgaande bewegingen hebben waargenomen.

2. EVALUATIE WIJKSPECIFIEKE DOELSTELLINGEN

Naast de globale doelstellingen werden ook nog eens 19 specifieke doelstellingen geformuleerd (zie hoofdstuk 2.2). Deze doelstellingen worden hieronder besproken.

ANTWERPENPLEIN: VEILIGER VOOR VOETGANGERS EN FIETSERS EN GROENSTRUCTUUR

De objectieve veiligheid rond ongevallencijfers is op deze puntlocatie niet apart gemeten. We zien wel schommelingen in de ongevallencijfers op de as Antwerpenplein – Land van Waaslaan – Victor Braeckmanlaan (N70) in zijn geheel. Deze zijn bovendien beïnvloedt door de werken op deze locatie.

We zien een (beperkte) daling in de gemeten verkeersintensiteiten in de Dendermondsesteenweg vlak aan het Antwerpenplein. Echter is de daling slechts beperkt en vermoedelijke grotendeels veroorzaakt door filevorming. Dit zal niet zorgen voor een verbetering van de veiligheid voor fietsers en voetgangers. Wél maakt de knip aan de Pilorijnstraat dat het plein minder opgesplitst wordt door verkeersstromen, wat de veiligheid wel verhoogt.

In de perceptie zijn de meningen redelijk gelijk verdeeld: de voor- en tegenstemmen in balans. Iets meer dan vier op de tien respondenten heeft geen mening. De groenstructuren worden meegenomen in het project Gent Spoor.



LAND VAN WAASLAAN – VICTOR BRAECKMANLAAN: MEER LEEFKWALITEIT MET EXTRA AANDACHT VOOR FIETSERS EN OPENBAAR VERVOER

De N70 Land Van Waaslaan – Victor Braeckmanlaan is een drager van (lokaal) doorgaand verkeer. Dit gaat gepaard met aanzienlijke verkeersintensiteiten. Deze zijn beperkt afgenomen na de invoering van het wijkmobiliteitsplan, al is deze afname niet

per se te linken aan de ingevoerde maatregelen. De waargenomen fietsintensiteiten op de N70 in de nameting schommelen rond de helft van het aantal motorvoertuigen.

We zien dat een commerciële snelheid op deze as voor het openbaar vervoer is gedaald na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Of dit direct gerelateerd kan worden aan de invoering van het wijkmobiliteitsplan, kan in vraag gesteld worden. Mogelijks zorgt de invoering van de zone 30 op deze locatie hiervoor.

Voor de ongevallen geldt dezelfde redenering als beschreven bij de eerste wijkspecifieke doelstelling.

Verder is nog de aanleg van toegankelijke haltes gepland en bredere fietspaden tussen de Azaleastraat en de Schoolstraat, net als een middeneiland aan de Engelbert Van Arenbergstraat.

DENDERMONDSESTEENWEG - HEERNISPLEIN: VERKEERSFUNCTIE EN VERBLIJFSFUNCTIE IN EVENWICHT BRENGEN EN DEZE TEN DIENSTE STELLEN VAN DE WIJK EN HET OPENBAAR VERVOER

Door de invoering van het wijkmobiliteitsplan is er meer verkeer vanuit de woonstraten naar de Dendermondsesteenweg – een logisch effect (zie 1.1). Tegelijkertijd zien we in de spitsmomenten een afname van de verkeersintensiteiten. Als verklaring geldt, dat er zich door de circulatiewijzigingen meer lokaal verkeer op de Dendermondsesteenweg bevindt, er filevorming ontstaat waardoor we een capaciteitsval krijgen: er geraakt minder verkeer van het ene meetpunt naar het andere meetpunt op momenten met aanzienlijke congestie. Het doorgaand verkeer kan hierdoor ook een andere route zoeken.

Tegelijkertijd blijft de Dendermondsesteenweg een straat met veel bestemmingen aan beide zijden van de weg. Daarnaast zijn er veel linksaf-bewegingen op het kruispunt met de Gentbruggestraat en kennen de lichtengeregelde kruispunten eerder starre

lichtenregelingen. Dit komt de doorstroming op de Dendermondsesteenweg niet ten goede. We zien de congestie ook terug in de reistijden, voornamelijk in de avondspits.

Aan het Heernisplein zelf zien we dat de verkeersintensiteiten zijn afgenomen in de nameting t.o.v. de voormeting, maar we zien hier nog steeds hoge verkeersintensiteiten. We zien dat er nog een aanzienlijke doorgaande beweging bestaat tussen de R40 en de Dendermondsesteenweg doorheen Scheldeoord, via de Forelstraat – Toekomststraat – Heernisplein.

De fietsintensiteiten op de Dendermondsesteenweg zijn niet erg hoog. Fietsers kiezen andere routes. Door de filevorming tijdens de spitsmomenten op de Dendermondsesteenweg en het eerder smal gabarit en geparkeerde auto's, is het voor fietsers niet de meest comfortabele en veilige fietsroute. Gelijkaardige opmerkingen zien we ook in de bevragingen terugkomen.

Tijdens zowel de ochtend- als de avondspits uit zich de congestie in een grote afname in de commerciële snelheid van het openbaar vervoer. Tijdens de ochtendspits doet de afname in commerciële snelheid zich voornamelijk voor op het deel tussen Heernisplein en Gentbruggestraat. Tijdens de avondspits neemt de commerciële snelheid op de Dendermondsesteenweg over een grotere afstand en is de afname groter dan tijdens de ochtendspits.

De bevraging en de analyse van de cijfers komen hier wél sterk overeen: de Dendermondsesteenweg is de achilleshiel van het wijkmobiliteitsplan. Elke verbetering op deze as, komt de hele perceptie van het wijkmobiliteitsplan ten goede.

ADOLF BAEYENSSTRAAT - AZALEASTRAAT - SCHOOLSTRAAT: DE STRATEN ROND HET HENRI VAN CLEEMPUTTEPLEIN ONTLASTEN VAN HET AUTOVERKEER

De verkeersintensiteiten op het Henri van Cleemputteplein en omgeving zijn sterk afgenomen in de nameting t.o.v. de voormeting. We zien ook in de analyse van het HB-onderzoek dat de doorgaande bewegingen van en naar het Henri van Cleemputteplein

doorheen de volledige wijk Dampoort – Oud Gentbrugge zijn afgenomen. Ook zien we in de nameting slechts beperkte doorgaande bewegingen door Heilig-Hart, waar uitgezonderd plaatselijk verkeer geldt. Hieruit kunnen we besluiten dat deze omgeving is ontlast van autoverkeer na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Een neveneffect is de lichte toename in de Johannes Hartmannlaan en de Sint-Baafskouterstraat, wegens de aanwezigheid scholen hier. Ook in de Engelstraat, vooral tijdens avondspits zien we toename. Tot slot zien we ook een toename op de Doornakkerstraat – Verbindingstraat. Het aantal voertuigen ligt op deze straten wel steeds lager dan 200 mvt/u tijdens de spitsmomenten en blijft dus beperkt. Behalve op de Doornakkerstraat – Verbindingstraat,, tijdens de avondspits lopen de motorvoertuigintensiteiten op tot ca. 220 mvt/u.

In de bevraging is de Adolf Baeyensstraat genoemd als het gaat over minder verkeersdrukke.

HEILIG-HARTPLEIN EN OMGEVING: HIER HET WERKELIJKE HART EN DE ONTMOETINGSPLEK VAN DE WIJK VAN MAKEN, VEILIGER VOOR FIETSERS EN SCHOOLGAANDE KINDEREN

Aan het Heilig-Hartplein werd een verkeersfilter geïnstalleerd. We zien in de avondspits een toename in de beweging van Doornakkerstraat (fietsstraat) naar de Verbindingstraat (de noordzijde van het plein). Door de aangepaste rijrichtingen en de verkeersfilter, wordt er meer verkeer gedwongen om deze beweging te maken, waardoor we deze toename zien. We zien een doorgaande beweging van het Henri van Cleemputteplein naar de Evarist De Buckstraat, via de Adolf Baeyensstraat – Jos Verdegemstraat – Doornakkerstraat – Verbindingstraat. Het gaat om maximum 84 mvt/2u die deze beweging maken.

Kortom, de eerder hoge verkeersintensiteiten in de Doornakkerstraat en Verbindingstraat is deels te wijten aan de ontsluiting van lokaal verkeer en deels aan een (beperkte) doorgaande beweging door Heilig-Hart.

De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer op de Doornakkerstraat zijn net te hoog voor de fietsstraat. In de ochtendspits zien we hogere fietsintensiteiten dan motorvoertuigintensiteiten. Tijdens de avondspits zijn de motorvoertuigenintensiteiten hoger dan de fietsintensiteiten. Tot slot is het wegrijden via de Verbindingstraat voor langere voertuigen (belevering bedrijven) moeilijk.

De verkeersintensiteiten in de Louis Schuermanstraat, ten zuiden van het plein, zijn aanzienlijk afgenomen.

Vanuit de analyse van verkeersintensiteiten kunnen we besluiten dat er zich globaal gezien minder verkeer begeeft in de omgeving van het Heilig-Hartplein, wat de potentie als ontmoetingsplek ten goede komt.

Of het plein aangenamer werd, daarover heeft de helft van de respondenten geen mening. Voor de overige groep zijn de meningen verdeeld, al is de negatieve perceptie wel groter.



Vanuit de basisschool de Krekel in de Krekelberg komen er verschillende bezorgdheden naar voren in de omgeving van de school. De Krekelberg is een schoolstraat. Buiten de venstertijden rijdt er meer verkeer in de schoolstraat, komende uit de Jean Bethunestraat, een gevolg nadat de Louis Schuermanstraat eenrichtingsverkeer is geworden.

De basisschool De Wijze Boom, gelegen in de Sint-Baafskouterstraat, geeft dan weer aan dat de school minder bereikbaar is geworden. Een aantal kinderen zouden hierdoor veranderd zijn van school. De school geeft aan dat de Adolf Baeyensstraat en het kruispunt van de Adolf Baeyensstraat met de Oscar Colbrandtstraat een stuk veiliger is geworden, waardoor ze opmerken dat lagere schoolkinderen via deze schoolroute nu zonder begeleiding naar school kunnen gaan.

TOEKOMSTSTRAAT - FORELSTRAAT: DE LEEFKWALITEIT VOOR DE BEWONERS VERHOGEN

Wanneer we kijken naar de evolutie van de verkeersintensiteiten op de Forelstraat en Toekomststraat zien we afname tijdens de ochtend- en avondspits. De Forelstraat is een eenrichtingsstraat geworden. Tijdens de avondspits is de afname in de Toekomststraat slechts beperkt. In de nameting zien we nog steeds verkeersintensiteiten van 250 – 400 mvt/u in de Toekomststraat. Uit het HB-onderzoek besluiten we dat de Toekomststraat gebruikt wordt voor twee doorgaande bewegingen doorheen Scheldeoord: Forelstraat – Toekomststraat – Heernisplein en Heernisplein – Toekomststraat – Wolterslaan – Emile Moysonlaan – Jan Delvinlaan. Op die manier kan er een doorgaande beweging gemaakt worden tussen de R40 en de Dendermondsesteenweg zonder langs de Dampoort te rijden. Op de Forelstraat uit zich tot op een aandeel van 75% (ASP) – 82% (OSP) doorgaand verkeer.

We kunnen hier besluiten dat de absolute verkeersintensiteiten zijn afgenomen in de Forelstraat en Toekomststraat. Echter zijn de verkeersintensiteiten nog steeds hoog en gaat het voornamelijk over (ongewenst) doorgaand verkeer doorheen de zone uitgezonderd plaatselijk verkeer Scheldeoord die gebruik maken van de Forelstraat en Toekomststraat.

GENTBRUGGESTRAAT: 'VIJFHOK': DE VERKEERSVEILIGHEID VERBETEREN ZONDER HET OPENBAAR VERVOER TE HINDEREN

Op de “vijfhoek” Gentbruggestraat – Cécile Cautermanstraat – Aannemersstraat - Destelbergenstraat zijn we op verschillende takken aanzienlijke afnames van de verkeersintensiteiten, met de grootste afnames op de Gentbruggestraat, Cécile Cautermanstraat en Destelbergenstraat. Er is een sterke toename van fietsers op de Gentbruggestraat, Cécile Cautermanstraat, Aannemersstraat. De toenames zijn groter tijdens de ochtendspits dan tijdens de avondspits.

Het openbaar vervoer ondervindt hier geen hinder op het kruispunt zelf en kent zelfs een toename van de commerciële snelheid.

Hoewel de sterke stijging van fietsverkeer en de aanzienlijke afnames van het autoverkeer anders doet vermoeden, zijn de meningen over de veiligheid op dit punt zijn verdeeld. Een kwart van de respondenten heeft geen mening.

"Vijfhoek" Gentbruggestraat veiliger



GENTBRUGGESTRAAT EN OMLIGGENDE STRATEN: DE LEEFKWALITEIT IN DEZE STRATEN VERHOGEN

Op de Gentbruggestraat zelf en de omliggende straten (waar er verkeersintensiteiten zijn gemeten) zien we globaal gezien afnames in de verkeersintensiteiten na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Er is echter wel nog doorgaand verkeer van richting noord naar zuid, gezien het terug openstelling van de brug in deze richting.

De Gentbruggestraat wordt ook verschillende keren genoemd in de antwoorden op de open vragen. Zo wordt er aangegeven dat het minder druk is in de Gentbruggestraat, dat het veiliger is om te fietsen en dat er minder vrachtwagens rijden.

NIJVERHEIDSKAAI - EMIEL LOSSYSTRAAT - PAUL DE RYCKSTRAAT: DE FIETSKWALITEIT VERHOGEN ZONDER HET VRACHTVERKEER VAN EN NAAR DE BEDRIJVEN UIT HET OOG TE VERLIEZEN

We zien in de buurt Nijverheidskaai aanzienlijke afnames van inrijdend en uitrijdend verkeer. De grootste afnames in verkeersintensiteiten doen zich voor op de Nijverheidskaai en de Destelbergenstraat.

Op de Nijverheidskaai zelf zijn de verkeersintensiteiten aanzienlijk afgenomen. De Nijverheidskaai is een fietsstraat geworden en ook enkelrichting (met een tegengestelde richting onder de Gentbruggebrug). We zien ook dat de fietsintensiteiten tijdens de spitsmomenten aanzienlijk hoger zijn dan de

motorvoertuigintensiteiten. Dit komt de fietskwaliteit en het functioneren van de fietsstraat ten goede.

In de Destelbergenstraat rijdt er minder dan 30 mvt/u tijdens de spitsmomenten, terwijl er meer dan 100 fietsers/u zijn geteld. Dit komt de fietskwaliteit in de Destelbergenstraat ten goede.

De perceptie over aangenamer fietsen slaat licht positief uit in de bevraging, al zijn de meningen verdeeld. Vier op de tien respondenten heeft geen mening.

Aangenamer fietsen Nijverheidskaai



De ondernemers in deze omgeving zijn dan weer overwegend negatief. Ze geven aan dat vrachtwagens meer door woonstraten moeten rijden sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Ze zijn vragende partij voor het uitdenken van logischere routes voor vrachtverkeer. Daarnaast geven ze aan dat de klanten minder komen tijdens de avondspits, terwijl dit voorheen een eerder druk moment was. Dit is te wijten aan de filevorming op de Dendermondsesteenweg, waardoor de reistijd tijdens de avondspits aanzienlijk is toegenomen.

WASSTRAAT EN OMGEVING: DE VERBLIJFSKWALITEIT VERSTERKEN IN DEZE SMALLE STRATEN

Er is in de Engelbert van Arenbergstraat een knip ingevoerd. We zien dit ook in de verkeersintensiteiten, deze dalen met ca. 150 mvt/u tijdens de spitsmomenten. We tellen in de nameting nog ca. 100 mvt/u in de Engelbert van Arenbergstraat. Door deze knip gaat dit enkel om herkomst- en bestemmingsverkeer van het Groot Begijnhof en de woonstraten rond de Wasstraat. De verblijfskwaliteit in deze omgeving is hierdoor verbeterd.

VOLLEDIGE DAMPOORTWIJK: DE GROTE VRAAG NAAR PARKEERPLAATSEN AANPAKKEN IN EEN BUURT WAAR VEEL GEZINNEN AANGEWEEZEN ZIJN OP STRAATPARKEREN

Er was voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan al een hoge parkeerdruk in de Dampoortwijk. Maatregelen bleven tot hiertoe eerder beperkt tot het uitbreiden van de groene, betalende parkeerzone. Het invoeren van het wijkmobiliteitsplan heeft daar niet veel aan gewijzigd. Een nameting specifiek rond parkeren is gepland in het kader van een driejaarlijks parkeeronderzoek. Dat kan het beeld rond parkeerbezetting, -duur en -rotatie onderbouwen.

In de bevraging werd 'minder parkeergelegenheid' spontaan genoemd bij de open vraag naar negatieve effecten in 3% van de antwoorden. Dat is eerder weinig. Bij het inzoomen op de buurten komt dit vooral in Scheldeoord en Oud-Gentbrugge Dorp (buiten de Dampoortwijk) naar voren.

Minder parkeergelegenheid		Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering				
TOTAAL	BUURT					
	Dampoort Hellig Hart (n=599) - (A)	Dampoort Scheldeoord (n=428) - (B)	Dampoort Nijverheidskaai (n=243) - (C)	Oud-Gentbrugge SasBassijn (n=479) - (D)	Oud-Gentbrugge Dorp (n=384) - (E)	Oud-Gentbrugge Dries (n=293) - (F)
(n=2426)	2	4F	1	3	8 ACF	1

Bij expliciete navraag wordt het parkeren van de wagen als erg **negatief** beoordeeld door respondenten. Een verklaring vanuit de cijfers is niet meteen voorhanden: het wijkmobiliteitsplan heeft het aantal auto's dat huishoudens bezitten niet gewijzigd (mogelijks wel op langere termijn), noch zwaar ingegrepen op het aantal parkeerplaatsen of de parkeerregimes. Wel zijn er opmerkingen over het meer omrijden om een parkeerplaats te vinden (zoekverkeer). Dat valt op bij bewoners en bij de zorgverstrekkers.

Wagen parkeren (minder vlot - even vlot - vlotter)

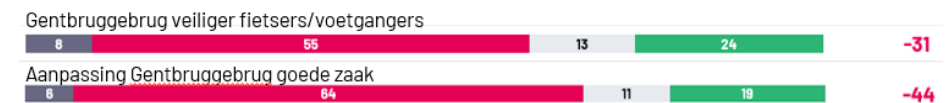


BRUGGEN OVER DE SCHELDE: DE VERBINDINGEN TUSSEN DE DAMPOORTWIJK EN OUD GENTBRUGGE COMFORTABELER EN VEILIGER MAKEN VOOR DE ZACHTE WEGGEBRUIKERS.

De Gentbruggebrug is de enige Scheldekruising in de wijk voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer. De werken aan een bijkomende brug voor fietsers en voetgangers (Lieve Kleine Piranha brug) zijn ondertussen gestart. Deze brug zou in 2026 opengesteld worden voor fietsers en voetgangers.

De verkeersintensiteiten zijn afgenomen rond de Gentbruggebrug op zo goed als alle takken behalve op de verbinding van de brug naar de Nijverheidskaai. Het volledig openstellen van de brug in zuidelijke richting en het niet invoeren van de filter zorgt voor doorgaand verkeer op deze plek.

De perceptie rond veiligheid aan de brug is echter duidelijk negatief, en laat ook weinig respondenten onbewogen: slechts 6 à 8% van de respondenten heeft geen mening over de brug. Zowel de aanpassingen aan de brug worden slecht gemaakt, net als de parameter veiligheid voor fietsers en voetgangers. Er wordt gewezen op meer kruisende bewegingen tussen fietsers en autoverkeer, maar ook de vele overtredingen aan de voet van de brug die door de Gentse politie werden vastgesteld leiden tot gevaarlijke situaties.



Ook vanuit de ondernemers klinken er voornamelijk negatieve stemmen over de maatregelen die genomen zijn ter hoogte van de Gentbruggebrug, dit voornamelijk in functie van bereikbaarheid. Klanten blijven weg door de langere reistijd door de genomen maatregelen. Zij zijn voorstander van het herstellen van de oorspronkelijke verbinding tussen de twee wijken.

De scholen in Gentbrugge geven aan minder zwemlessen in de Rozenbroeken aan te bieden, doordat deze minder bereikbaar is geworden door de maatregelen aan de Gentbruggebrug. Leerlingen geven aan dat het gevaarlijker is geworden aan de Gentbruggebrug, deels door het groot aantal overtredingen die bestuurders begaan.

EDMOND BLOCKSTRAAT - ODILON VANDERLINDENSTRAAT - TWEKAPELLENSTRAAT:

INZETTEN OP AANGENAME WOONSTRATEN

De Edmond Blockstraat, Odilon Vanderlindenstraat en de Tweekapellenstraat zijn in het wijkmobiliteitsplan aangeduid als wijkontsluitingswegen. Dit weerspiegelt zich in de gemeten verkeersintensiteiten in de nametingen. We zien op deze straten 250 tot 450 mvt/u tijdens de spitsmomenten. In de Edmond Blockstraat en de Odilon Vanderlindenstraat zijn de verkeersintensiteiten wel sterk afgenomen t.o.v. de voormeting. In de Tweekapellenstraat tussen de Odilon Vanderlindenstraat en de Kerkstraat zien we ook een afname, maar van beperktere grootte. In de Tweekapellenstraat tussen de Odilon Vanderlindenstraat en de Emanuel Hielstraat zien we een grotere afname.

In de Sint-Simonstraat zien we een beperkte afname tijdens de ochtendspits en een beperkte toename in verkeersintensiteiten tijdens de avondspits. De verkeersintensiteiten in de nameting blijven onder de 130 mvt/u tijdens de spitsmomenten.

GENTBRUGGEPLEIN: DE VERBLIJFSKWALITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID VERHOGEN

ZONDER DE BEREIKBAARHEID VAN DE WINKELS IN HET GEDRANG TE BRENGEN

Er is een verkeersfilter geplaatst tussen het Gentbruggeplein en Gentbruggekouter. De verkeersfilter zorgt dat verkeersveiligheid op plein verbeterd is.. De verkeersfilter zorgt dan wel weer voor een slechtere bereikbaarheid voor de buurt Dries (onder andere Gentbruggekouter en Rodebeukendreef) en de begraafplaats. De omrijfactor is hier aanzienlijk.

De basisschool in de Gentbruggekouter geeft aan dat het veiliger is geworden aan de schoolpoort. Andere scholen in de buurt Dries geven dan weer aan dat het net iets drukker is geworden aan de schoolpoorten.

Deze verkeersfilter heeft voor verschuivingen van verkeersstromen gezorgd. Zo zien we (beperkte) toenames in Jules Mac Leodstraat en eerder hoger verkeersintensiteiten in Voordries (die wel wat zijn afgenomen). Door de verkeersfilter op het Gentbruggeplein, zijn dit belangrijkere toegangswegen voor de buurt Dries geworden. In de Jules Mac Leodstraat zien we verkeersintensiteiten tot ca. 170 mvt/u, in Voordries loopt dit op tot ca. 400 mvt/u.

De ondernemers op het Gentbruggeplein geven aan dat ze door de verkeersfilters minder klanten uit de buurt Dries ontvangen.

In de bevraging is de vraag gesteld of het Gentbruggeplein een veiligere ontmoetingsplek is geworden. De meningen zijn hierover erg verdeeld.

Gentbruggeplein veiligere ontmoetingsplek



KERKSTRAAT: DOORGAAND AUTOVERKEER ZOVEEL MOGELIJK BEPERKEN

Op de verschillende tellocaties in de Kerkstraat in Sas-Bassijn zijn de verkeersintensiteiten afgenomen. Dit komt de fietsers ten goede op deze as. In de Kerkstraat domineert het fietsverkeer tijdens de spitsmomenten ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer.

In de Kerkstraat werden de maatregelen wel bijgestuurd, deze is een stukje tweerichtingsverkeer gemaakt, zodat de buurtparking opnieuw vlotter bereikbaar is in Sas-Bassijn.

De kleuterschool in Sas-Bassijn geeft aan dat de school minder vlot bereikbaar is sinds de circulatiemaatregelen in de buurt.

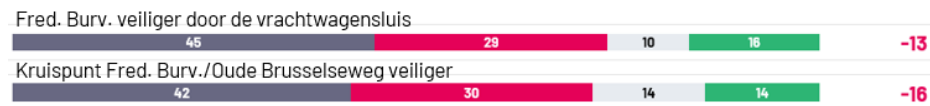
FREDERIK BURVENICHSTRAAT: VEILIGER MAKEN VOOR VOETGANGERS EN FIETSCERS EN DOORGAAND GEMOTORISEERD VERKEER VERMINDEREN ZODAT HET AANGENAAM WONEN WORDT

Door circulatiemaatregelen in de Oude Brusselseweg en de knip in de Ankerslaan zijn er minder bewegingen op het kruispunt Frederik Burvenichstraat/Oude Brusselseweg, wat ten goede komt aan de veiligheid van fietsers. Toch nemen de absolute verkeersintensiteiten in de Frederik Burvenichstraat amper af. In de Frederik Burvenichstraat tussen de Oude Brusselseweg en de N9 Brusselsesteenweg zien we zelfs een toename in verkeersintensiteiten.

Op niveau van het volledige wijkmobiliteitsplan zijn er slechts een beperkt aantal doorgaande bewegingen van en naar de Frederik Burvenichstraat. Wanneer we inzoomen op de buurt Sas-Bassijn, waar uitgezonderd plaatselijk verkeer geldt, zien we dat er een grote doorgaande beweging is door deze wijk via de Frederik Burvenichstraat. Steeds meer dan 50%, tot een percentage van 75% van het verkeer in de Frederik Burvenichstraat is doorgaand verkeer, doorheen de afgebakende zone uitgezonderd plaatselijk verkeer.

Er is in de Frederik Burvenichstraat een vrachtwagensluis geplaatst om zoveel mogelijk vrachtverkeer te weren in de straat. Omdat de fysieke vrachtwagensluis tot gevaarlijke situaties leidde (vrachtwagens die vast kwamen te zitten en achterwaarts moesten manoeuvreren) is deze inmiddels vervangen door een verkeersbord.

In perceptie rond verhoogde veiligheid zien we verdeelde meningen, met een overwicht van de negatieve inschatting. Meer dan vier op de tien respondenten heeft geen mening.



ROBERT RINSKOPFLAAN EN LAND VAN RODELAAN: DE VEILIGHEID VAN ZACHTE WEGGEBRUIKERS GARANDEREN

De Robert Rinskopflaan en de Land van Rodelaan zijn aangeduid als een wijkontsluitingswegen in het wijkmobiliteitsplan. Dit uit zich ook op de waargenomen verkeersintensiteiten in de Robert Rinskopflaan, die oplopen tot 450 mvt/u, deels door de werken in de Braemkasteelstraat ten zuiden van het E17-viaduct. De verkeersintensiteiten op de Robert Rinskopflaan zijn beperkt afgenomen in de nameting.

Over de veiligheid van zachte weggebruikers zijn geen gegevens beschikbaar. Er is wel meer structuur aangebracht aan de parkeerplaatsen onder de spoorweg door parkeervakken te schilderen. De parkeersituatie zou duidelijker moeten zijn, wat de veiligheid van de zachte weggebruikers te goede kan komen. Vandaag zijn er geen fietspaden aanwezig in de Robert Rinskopflaan.

In de Land van Rodelaan zijn reeds voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan de fietspaden en fietsoversteken aangepakt. Er zijn geen verkeersintensiteiten beschikbaar in de Land van Rodelaan omdat deze straat een omleidingsweg is tijdens de werken in de Braemkasteelstraat ten zuiden van het E17-viaduct. De straat komt wel aan bod bij de reistijden, deze is namelijk toegenomen na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Er doet zich regelmatig filevorming voor op de Land van Rodelaan richting de N9 Brusselsesteenweg. Door de werken in de Braemkasteelstraat wordt dit effect versterkt. Uit het HB-onderzoek en de voornamelijk hogere reistijd tijdens de ochtendspits kunnen we afleiden dat het verkeer op de Land Van Rodelaan voornamelijk uit de wijk zelf komt.

KLINIEKSTRAAT: DOORGAAND GEMOTORISEERD VERKEER BEPERKEN EN DE PARKEERVRAAG AANPAKKEN, OOK IN DE OMLIGGENDE STRATEN

De verkeersintensiteiten in de Kliniekstraat zijn nagenoeg gehalveerd na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. In de nameting zijn er ca. 100 mvt/u geteld in de

Kliniekstraat. De eerder lage verkeersintensiteiten doen vermoeden dat het aandeel doorgaand verkeer in de Kliniekstraat eerder beperkt zal zijn. Dit komt voornamelijk doordat de Odilon Vanderlindenstraat eenrichtingsverkeer is geworden.

Er is betalend parkeren ingevoerd in de omgeving (groene zone). We herhalen dat er momenteel geen objectieve meetgegevens zijn rond parkeren.

Wel zijn er in de bevraging specifiek de resultaten voor Oud Gentbrugge Dorp. Daar wordt significant meer gesproken over parkeerproblemen dan in andere wijken. Dit er vermoedelijk voornamelijk te wijten aan het feit dat er betalend parkeren is ingevoerd en dat het parkeeraanbod in de Robert Rinskoplaan, onder de sporen, wat is afgenomen.

LOUIS VAN HOUTTE-BUURT: DE BEREIKBAARHEID VERBETEREN VOOR VERSCHILLENDE VORMEN VAN VERKEER MET AANDACHT VOOR DE LEEFKWALITEIT

De verkeersintensiteiten zijn gemeten op het kruispunt van de Louis Van Houttestraat met de Kerkstraat. Op de Louis Van Houttestraat blijven de verkeersintensiteiten nagenoeg gelijk. In de nameting blijven de verkeersintensiteiten in de Louis Van Houttestraat onder de 100 mvt/u.

De Louis Van Houttestraat is de enige toegangsweg naar de buurt Sas-Bassijn ten noorden van de Frederik Burvenichstraat. De Louis Van Houtte-buurt kampt daardoor met een lagere bereikbaarheid, zowel voor autoverkeer als voor vrachtverkeer. Aangezien de Louis Van Houttestraat de enige toegangsweg is tot de omgeving en eerder een smal profiel heeft, zorgt dit voor moeilijke en gevaarlijke situaties voor fietsers.

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 19 wijkspecifieke doelstellingen op straat- en buurtniveau.

Op basis van kwantitatieve data kunnen we besluiten dat globaal de doelstelling **selectieve bereikbaarheid/ het weren van doorgaand verkeer voor een groot deel is behaald**. In de meeste woonstraten nemen de verkeersintensiteiten af. Er zijn tal van doorgaande bewegingen doorheen de wijk sterk afgenomen. Een aantal knelpunten blijven wel bestaan in een aantal woonstraten – zoals de Frederik Burvenichstraat, Toekomststraat en Doornakkerstraat – Verbindingstraat – zijn nog aanzienlijke intensiteiten aanwezig door circulatiewijzigingen of ongewenste doorgaande stromen. Daarnaast heeft de afname van verkeer binnen de wijken geleid tot toegenomen verkeersdruk en filevorming op hoofdas de Dendermondsesteenweg, met negatieve gevolgen voor de autobereikbaarheid en de doorstroming van het openbaar vervoer. Hoewel het wijkmobiliteitsplan heeft gezorgd voor minder verkeer in veel woonstraten, ervaren bewoners en ondernemers dit niet altijd als een verbetering. De perceptie is vaak negatief. Ondernemers geven aan klanten mis te lopen door verminderde bereikbaarheid, alsook bewoners geven aan dat hun woning minder bereikbaar is door de file op de Dendermondsesteenweg en het omrijden in de wijken.

De impact van het wijkmobiliteitsplan op **de verkeersveiligheid** is op dit moment nog **moeilijk objectief te beoordelen**, omdat er onvoldoende ongevallengegevens beschikbaar zijn sinds de invoering. Uit de bevraging blijkt dat de perceptie van verkeersveiligheid verdeeld is.

Het wijkmobiliteitsplan heeft geleid tot een algemene daling van de verkeersintensiteiten, maar de **belevingswaarde van de publieke ruimte** wordt door **veel bewoners** toch **als verslechterd ervaren**. De perceptie is vaak negatief, ook in straten waar objectieve verbeteringen zichtbaar zijn, wat deels verklaard kan worden door enkele hardnekkige knelpunten zoals filevorming en verminderde autobereikbaarheid (voornamelijk op de Dendermondsesteenweg) die hier de

bovenhand nemen. De impact op luchtkwaliteit en geluidshinder is gemengd en locatiegebonden, zonder eenduidig positief of negatief totaalbeeld.

Het wijkmobiliteitsplan heeft volgens veel ondernemers een **negatieve impact op de economische leefbaarheid**. Ze ervaren een verminderde bereikbaarheid door files en omrijroutes, wat leidt tot minder klantenbezoek en minder huisbezoeken in de zorg. Een minderheid past zich aan met duurzamere levermethoden of aangepaste tijdstippen, maar over het algemeen klinkt de perceptie negatief.

Het wijkmobiliteitsplan heeft **geen significante verandering** teweeggebracht in de **vervoerswijzekeuze** van bewoners of andere gebruikers van de wijk, al zijn er wel aanwijzingen van een lichte daling in autogebruik. Wel is er een **duidelijke impact** op de **routekeuze**: doorgaand autoverkeer doorheen de wijk is sterk afgenomen, hoewel in zones met uitgezonderd plaatselijk verkeer nog aanzienlijke ongewenste doorgaande bewegingen voorkomen.

Het wijkmobiliteitsplan heeft op **verschillende wijkspecifieke doelstellingen positieve effecten** gehad. Zo is de verkeersveiligheid verbeterd aan de 'Vijfhoek' (Gentbruggestraat), is de fietskwaliteit in de omgeving van de Nijverheidskaai sterk verbeterd, en is de verblijfskwaliteit in de Wasstraat en omgeving verbeterd. Verder is het doorgaand verkeer in de Kerkstraat en Kliniekstraat aanzienlijk beperkt, en zijn verschillende straten in de omgeving van Heilig-Hart ontlast van verkeer. Echter, de perceptie bij zowel bewoners als ondernemers is niet altijd positief. Ondernemers in de buurt van de Nijverheidskaai ervaren dat de omgeving minder goed bereikbaar is geworden, wat heeft geleid tot een daling van klanten. Bewoners geven aan dat, hoewel de circulatiemaatregelen mogelijk de verkeersveiligheid en fietskwaliteit hebben verbeterd, de autobereikbaarheid van hun woningen is afgenomen. Daarnaast zijn er ook wijkspecifieke doelstellingen waar het wijkmobiliteitsplan **niet in voldoende mate** een antwoord heeft geboden. De balans tussen de verkeers- en verblijfsfunctie op de Dendermondsesteenweg is niet verbeterd. De verkeersdruk op deze centrale verkeersas is toegenomen, met als gevolg files en een verslechterde doorstroming van het openbaar vervoer. De Dendermondsesteenweg wordt gezien als de zwakke schakel

van het wijkmobiliteitsplan. In de Frederik Burvenichstraat en Toekomststraat zijn er nog steeds aanzienlijke doorgaande verkeersstromen, waardoor de leef- en woonkwaliteit in deze straten niet substantieel is verbeterd. Tot slot is de situatie bij de Gentbruggebrug voor zachte weggebruikers niet veiliger geworden door de complexe constructie en de vele overtredingen van verkeersregels aan de brug.



WWW.MINTNV.BE

d) Evaluatie WMP Dampoort/Oud-Gentbrugge + aanpassingen. (met bijlagen voor de raadsleden)

Openbare bijlage(n)

- 20250611_DO_MASSE_Evaluatie WMP Dampoort-Oud Gentbrugge_bevingingen.pdf

EVALUATIE WIJKMOBILITEITSPLAN DAMPOORT – OUD-GENTBRUGGE

Rapportering bevestigingen

Maart 2025



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

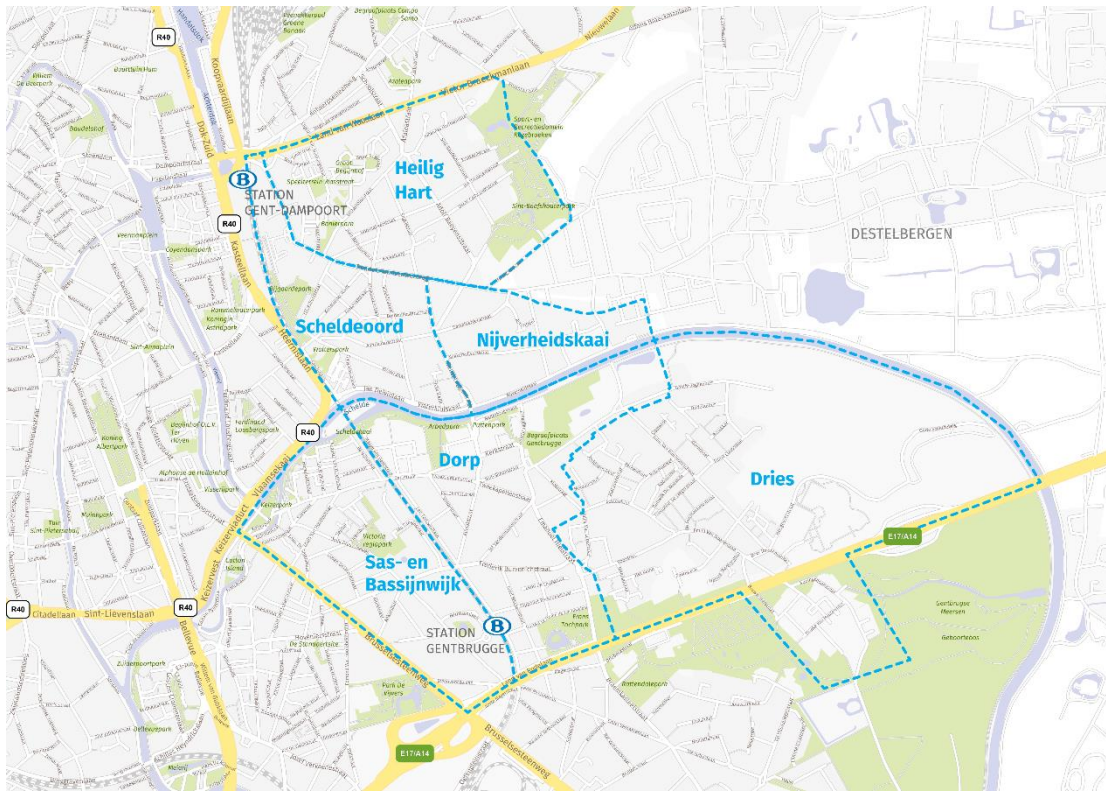
Stad Gent wil graag nagaan hoe de betrokken partijen (bewoners, bezoekers van inwoners, bedrijven en hun werknemers, het ziekenhuis en de scholen) de wijkmobiliteitsplannen ervaren.

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 Dampoort – Oud-Gentbrugge**

Bevraagde buurten in Dampoort – Oud Gentbrugge

DAMPOORT – OUD-GENTBRUGGE



Periode van de bevraging:

6 november 2024 tot en met 22 december 2024

De bevraging werd uitgevoerd in het gebied waar het wijkmobiliteitsplan Dampoort – Oud Gentbrugge werd ingevoerd. Dat gebied werd daarna opgedeeld in 5 buurten, namelijk Heilig Hart, Scheldeoord, Nijverheidskaai, Dorp en Sas- en Bassijnwijk zodat ook voor deze vijf buurten aparte analyses opgemaakt konden worden.

De buurt Dries werd ook meegenomen in de bevraging. Deze buurt valt net buiten het wijkmobiliteitsplan maar kan mogelijks ook een impact ondervinden van het ingevoerde wijkmobiliteitsplan.

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 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 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 Speltinck	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 ondernemingsbevraging 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 directie 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.

– Het ziekenhuis (Medisch Centrum Maria Middelaes in Gentbrugge)

- In de wijk Dampoort – Oud-Gentbrugge ligt ook een ziekenhuis. De directie/coördinator van het ziekenhuis werd aangeschreven om de bevraging in te vullen in naam van het ziekenhuis.

– De werknemers van het ziekenhuis (Medisch Centrum Maria Middelaes in Gentbrugge)

- Na het invullen door de directie/coördinator werd er ook een link beschikbaar zodat ook de werknemers van het ziekenhuis de bevraging konden invullen.

Aantal ingevulde vragenlijsten over de verschillende doelgroepen



Dampoort – Oud-Gentbrugge

- Bewoners: n = 2426
- Bezoekers inwoners: n = 559
- Ondernemers/bedrijven: n= 167
- Werknemers bedrijven: n= 49
- School - directie: n= 8
- Schoolpersoneel: n= 69
- Ziekenhuisdirectie: n= 1
- Ziekenhuispersoneel: n= 0



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

Hoge respons wijst op een hoge betrokkenheid van de bewoners. In de buurt Dampoort Nijverheidskaai heeft meer dan 1 op 4 inwoners ingevuld.

INGEVULDE VRAGENLIJSTEN - BEWONERS

INGEVULDE VRAGENLIJSTEN - BEWONERS				
	AANGESCHREVEN ADRESSEN - ABSOLUTE AANTALLEN	AANGESCHREVEN ADRESSEN - %	INGEVULDE VRAGENLIJSTEN- ABSOLUTE AANTALLEN	RESPONS %
DAMPOORT - OUD-GENTBRUGGE	13255		2426	18,30%
<i>Dampoort Heilig-Hart</i>	3116	23,5%	599	19,22%
<i>Dampoort Scheldeoord</i>	2596	19,6%	428	16,49%
<i>Dampoort Nijverheidskaai</i>	881	6,6%	243	27,58%
<i>Oud-Gentbrugge Sasbassijn</i>	2697	20,3%	479	17,76%
<i>Oud-Gentbrugge Dorp</i>	2357	17,8%	384	16,29%
<i>Oud-Gentbrugge Dries</i>	1608	12,1%	293	18,22%

 Voor dit onderzoek werd gewerkt met één enkele uitnodiging (zonder herinnering). 18,3% is dan een goede respons, zeker als we dit vergelijken met de uitnodiging van de bevraging van het circulatieplan (2017) waar dit 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 Dampoort - Oud-Gentbrugge 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 Dampoort - Oud-Gentbrugge.

Wegen is cruciaal omdat het ervoor zorgt dat de steekproef een accurate afspiegeling is van de totale populatie binnen Dampoort - Oud-Gentbrugge. 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 wegen 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.

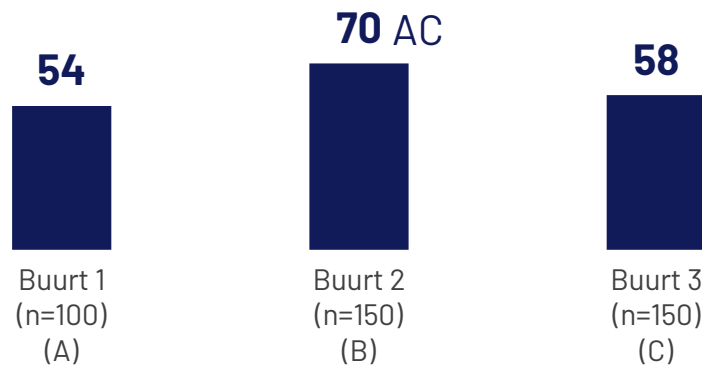
Hoe de resultaten lezen

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 (wijk) 2 duidt op een significant verschil (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 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.

DAMPOORT
OUD-GENTBRUGGE

BEWONERS

02

ZIEN WE EEN MODAL SHIFT NA DE INVOERING VAN HET WIJKMOBILITEITSPLAN?

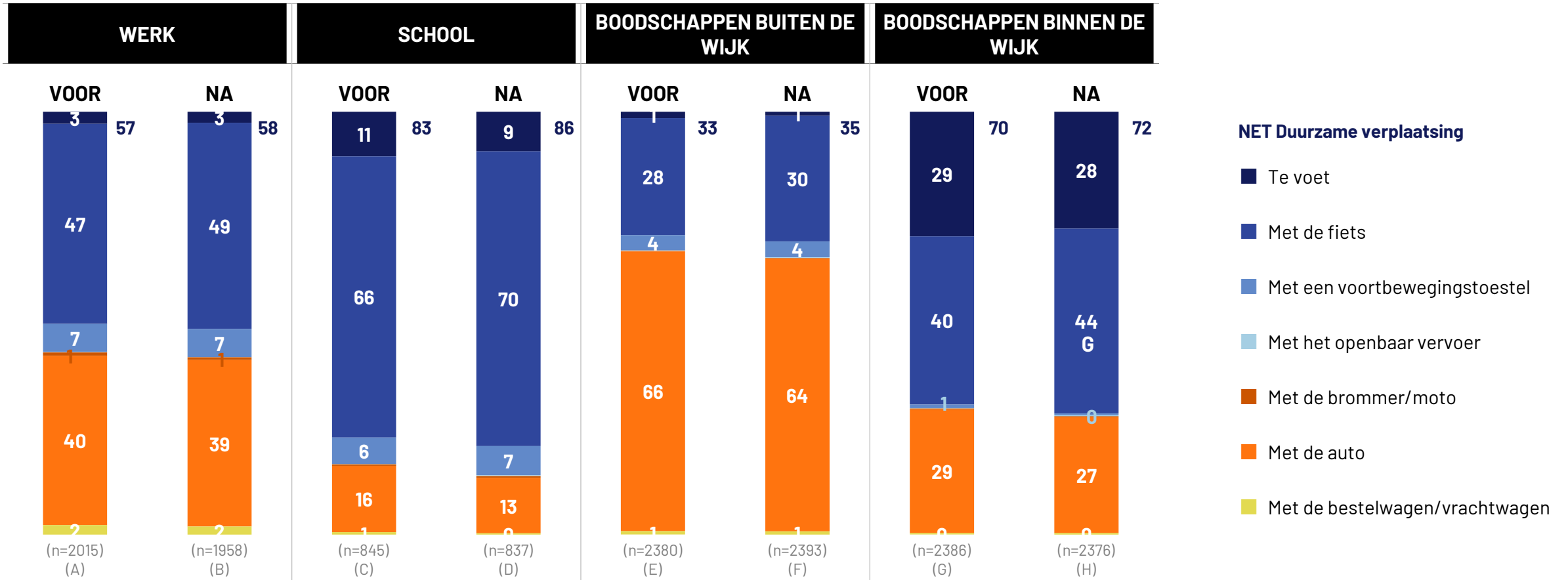
2.1

Het wijkmobiliteitsplan in de wijk Dampoort – Oud-Gentbrugge zorgde zogoed als niet voor een modal shift bij de bewoners, ze verplaatsen zich nog steeds met hetzelfde vervoersmiddel. Verplaatsingen naar school, werk en boodschappen doen binnen de wijk gebeurden reeds duurzaam en bleven dat ook.

Er zijn wel significante verschillen tussen buurten. Zo zijn er in de buurten Nijverheidskaai en Dries meer bewoners die minder vaak boodschappen doen in de wijk en/of elders boodschappen doen. In de buurten Dorp en Dries geven de bewoners aan minder vaak vrienden of kennissen in de wijk te bezoeken sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan.

Verplaatsingen in kader van werk/school of boodschappen in de wijk blijven nog steeds duurzaam. Na de invoering van het wijkmobiliteitsplan zien we geen extra modal shift richting duurzame verplaatsingsmethodes. Er is wel een iets grotere groep die de fiets gebruikt voor boodschappen binnen de wijk.

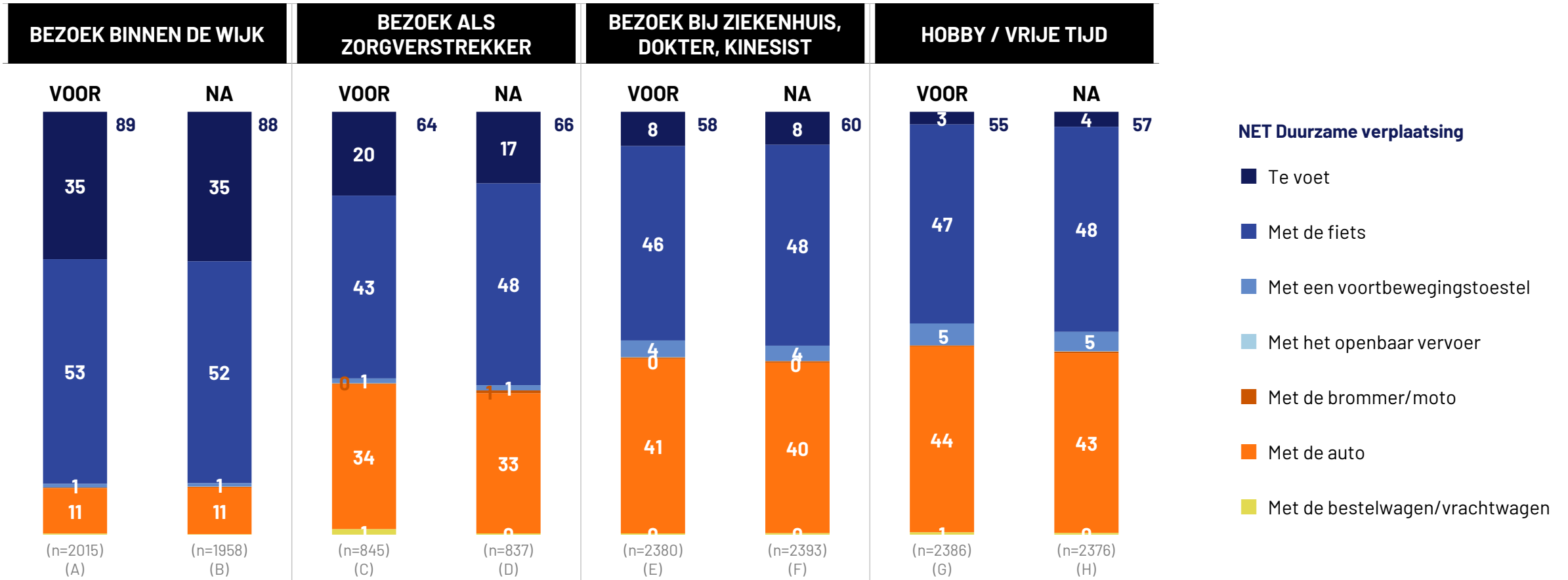
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (1/2)



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Inwoners
 Vraag: Q1 - Q2 Hoe verplaatste/verplaats je je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan...?

Voor bezoeken en hobby's/vrije tijd wordt voornamelijk de fiets gebruikt, dat was voorheen ook zo.

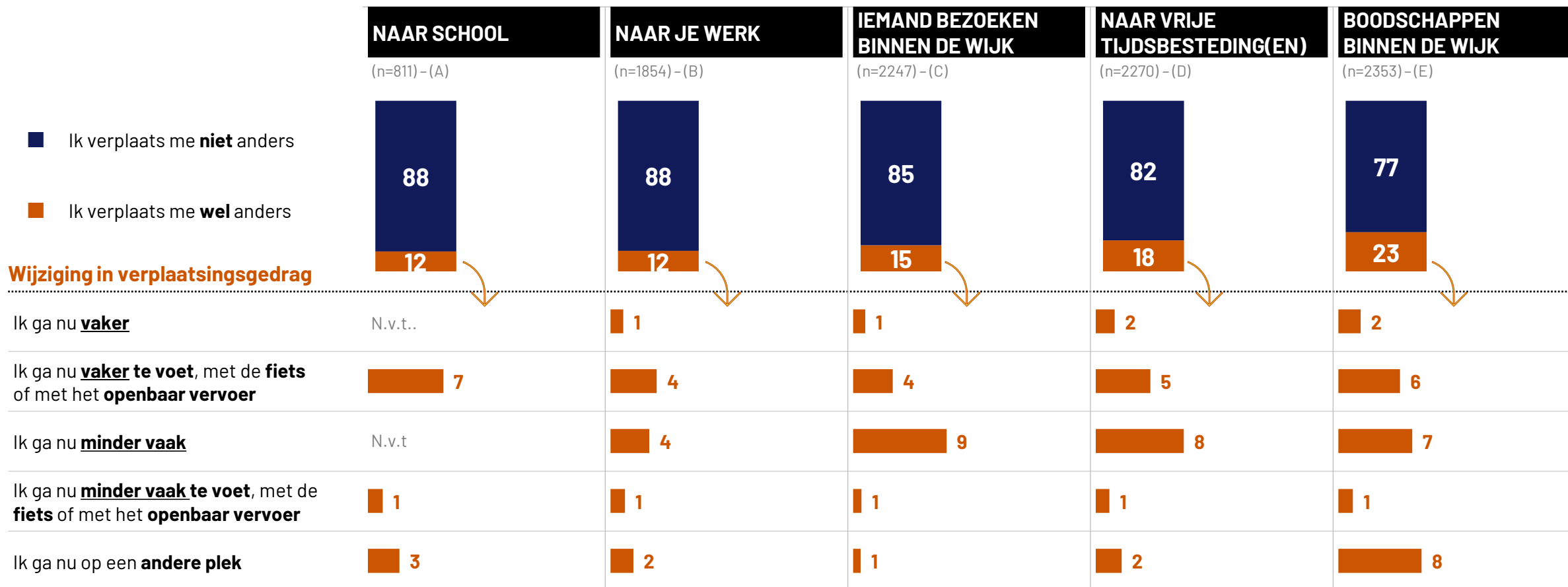
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (2/2)



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

Een grote meerderheid 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 naar school met 7%. Bijna 10% van de bewoners geeft aan nu minder vaak iemand in de wijk te bezoeken. 7% geeft aan minder vaak boodschappen te doen binnen de wijk en 8% geeft aan op een andere plek te gaan.

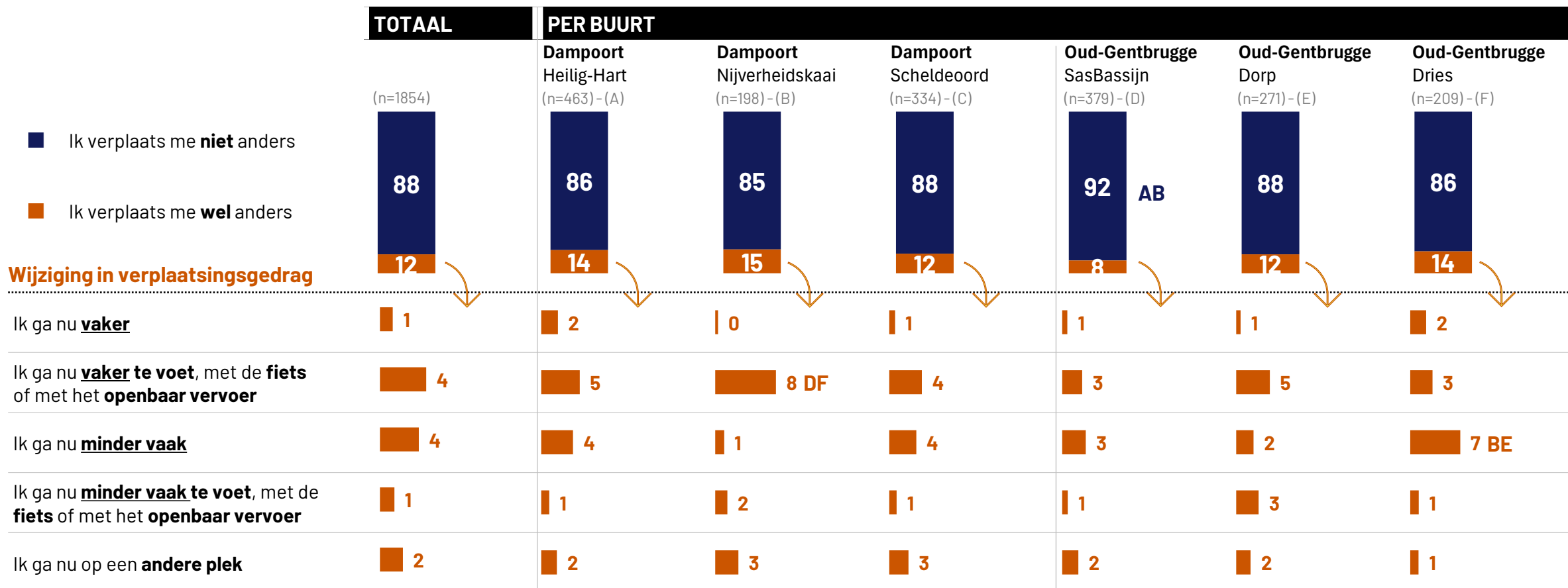
Wijziging verplaatsingsgedrag ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan



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

Beperkte verandering in de verplaatsingen naar het werk. In de buurt Nijverheidskaai geeft 8% aan vaker te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer te gaan. In de buurt Dries geeft 7% aan minder vaak te gaan.

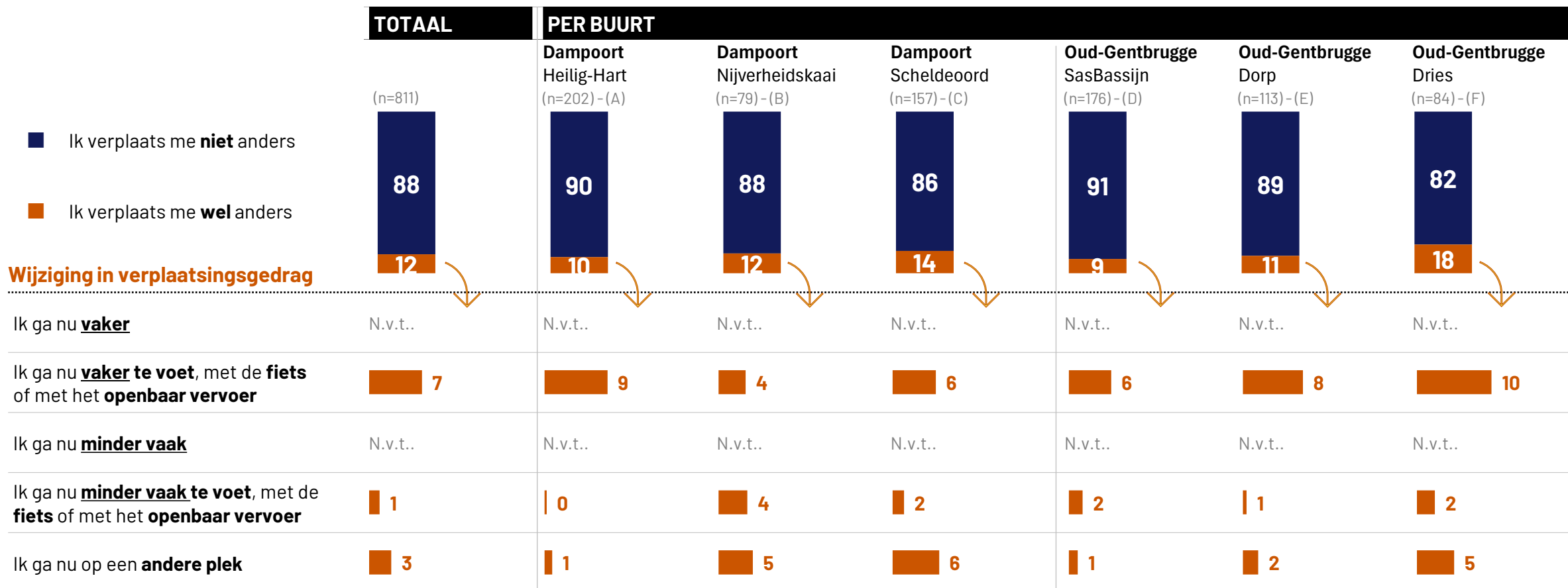
Wijziging frequentie verplaatsingsgedrag door invoering wijkmobiliteitsplan - Buurt - Naar het werk



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

Er zijn geen significante verschillen tussen de buurten in de verplaatsingen naar school.

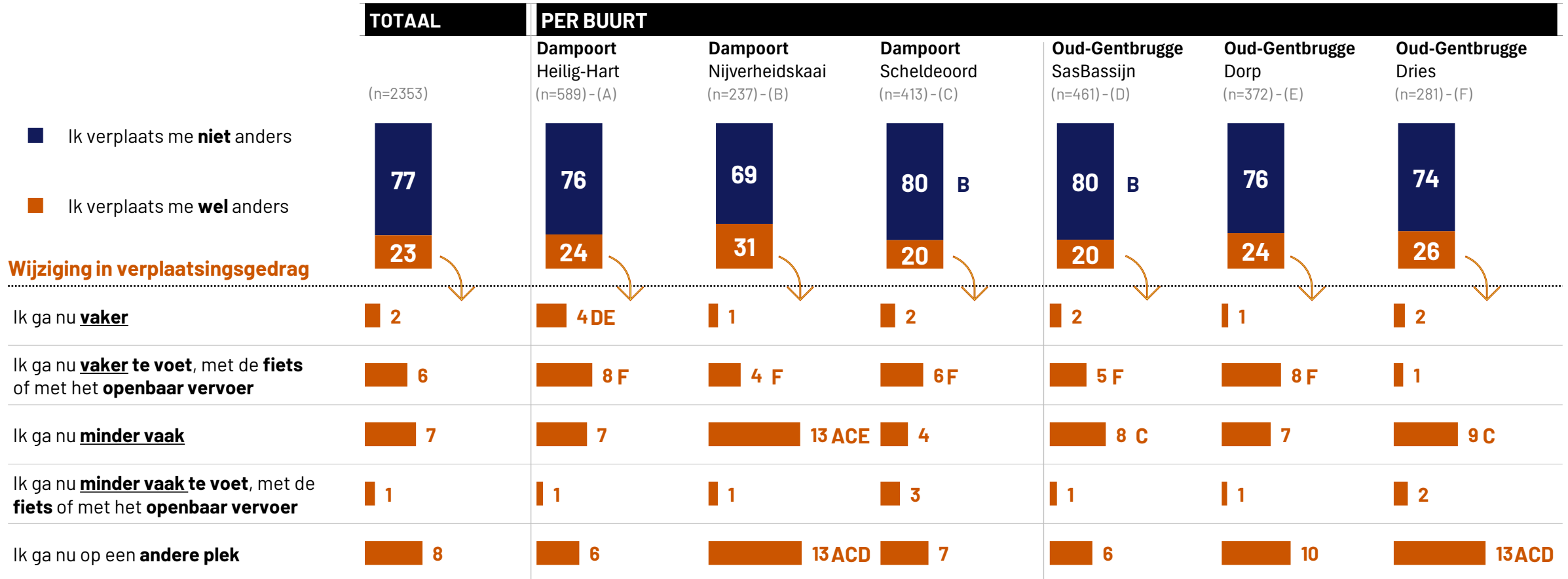
Wijziging frequentie verplaatsingsgedrag door invoering wijkmobiliteitsplan - Buurt - Naar school



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

In de buurten Nijverheidskaai en Dries wordt er significant meer aangegeven dat boodschappen op een andere plek worden gedaan in vergelijking met de buurten Heilig-Hart, Scheldeoord en SasBassijn.

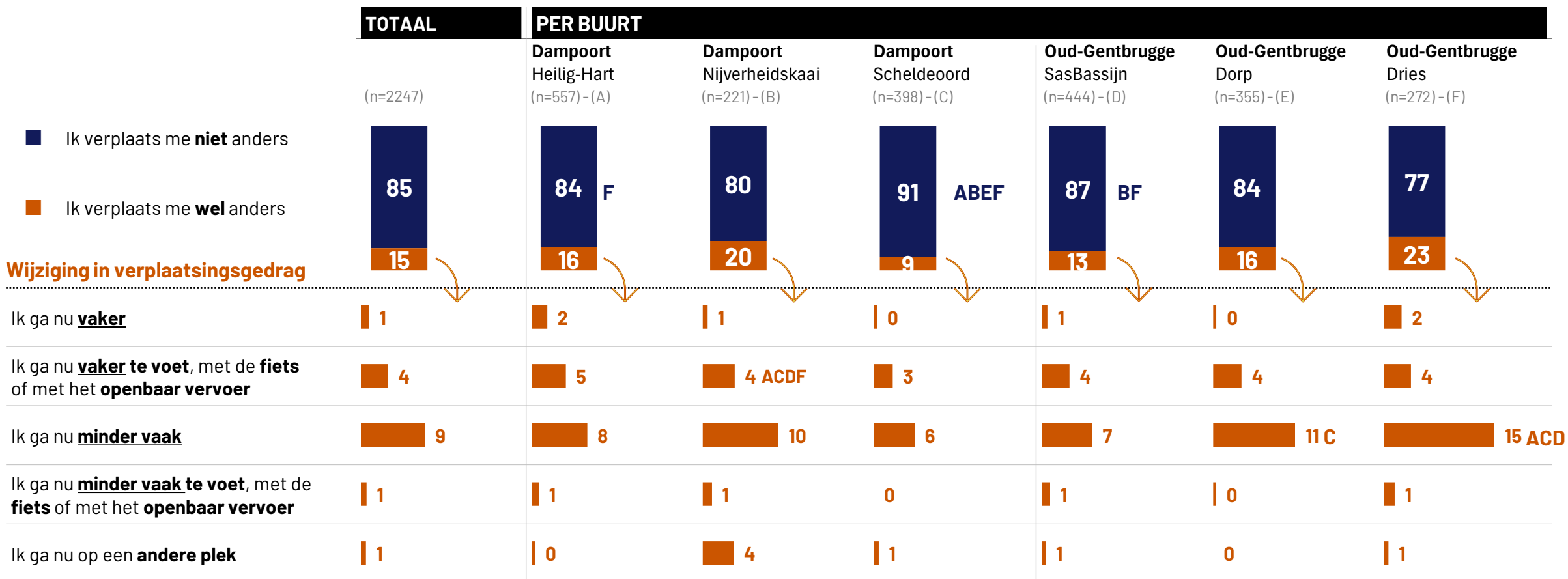
Wijziging frequentie verplaatsingsgedrag door invoering wijkmobiliteitsplan - Buurt - Boodschappen binnen de wijk



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

In de buurt Nijverheidskaai gaat men vaker te voet, met de fiets of het openbaar vervoer om iemand te bezoeken in de wijk. In de buurt Dries geeft 15% aan minder vaak iemand te bezoeken in de wijk.

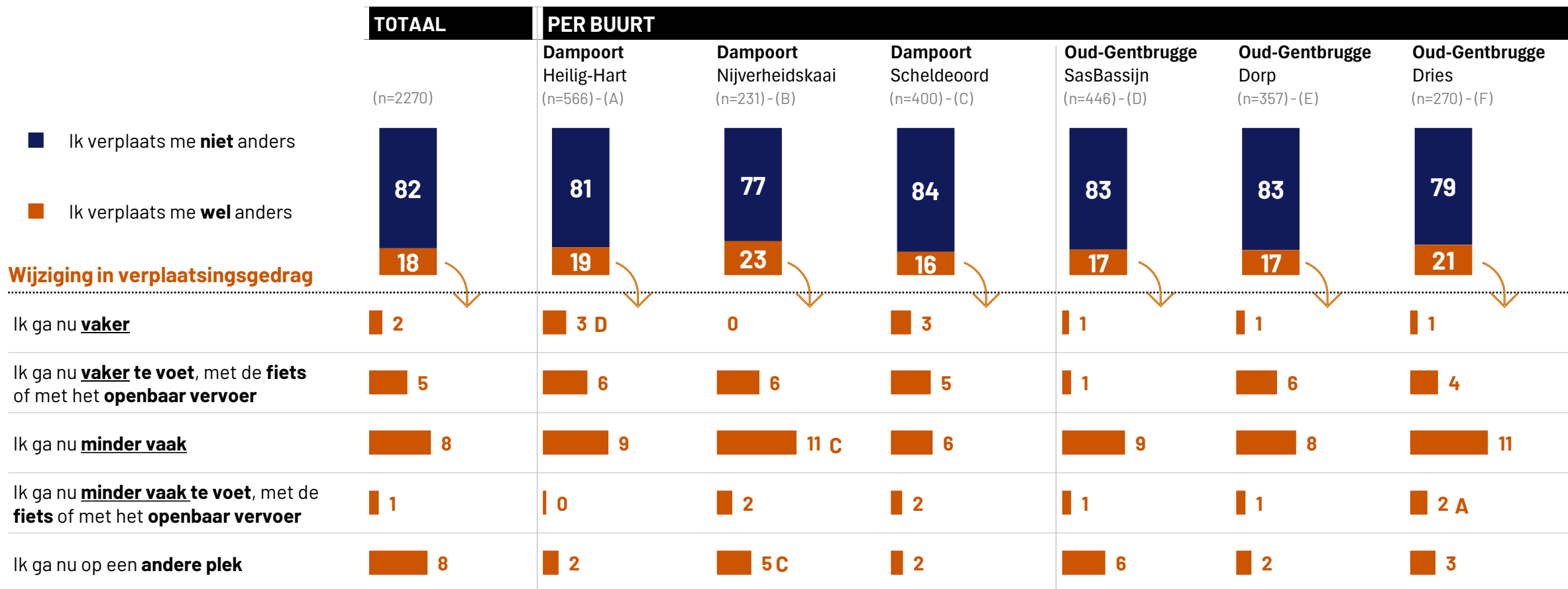
Wijziging frequentie verplaatsingsgedrag door invoering wijkmobiliteitsplan - Buurt - Bezoek binnen de wijk



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

Er wordt in alle buurten iets minder vaak naar een vrijetijdsbesteding gegaan.

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



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

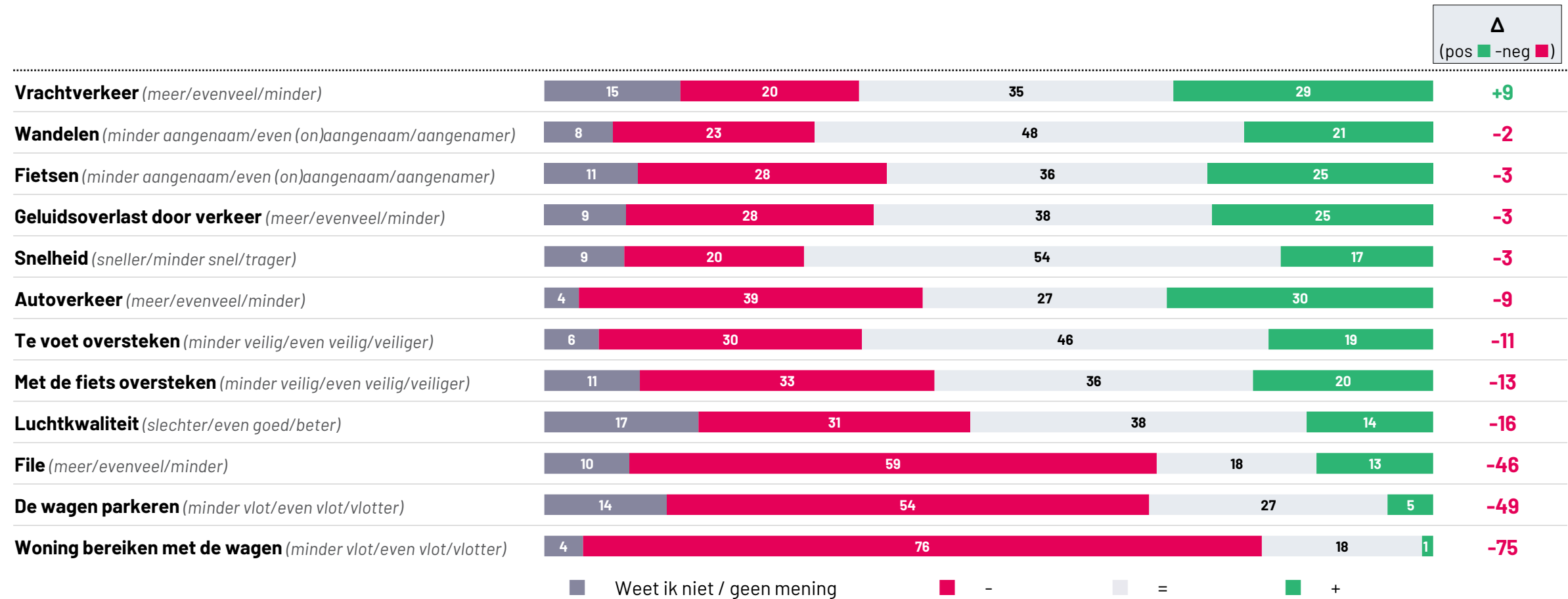
GEVOEL IN DE WIJK

2.2

De aanpassing aan Gentbruggebrug wordt negatief onthaald en het openbaar vervoer loopt ook niet vlotter op de Dendermondsesteenweg. Er wordt wel aangegeven dat er iets minder vrachtverkeer is. Spontaan geeft de meerderheid aan dat er verhoogde verkeersdruk is, meer files zijn en er verminderde bereikbaarheid is.

Bewoners geven aan dat het vrachtverkeer binnen de wijk is afgenomen. Voor een aantal wijzigingen zijn de meningen eerder verdeeld. Sommigen geven aan dat het aangenamer wandelen of fietsen is of er meer autoverkeer is in de wijk, anderen dan weer niet. Hun eigen woning bereiken gaat duidelijk minder vlot, meer files is één van de redenen. Ook de wagen parkeren gaat minder vlot.

Veranderingen in de straat NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Inwoners (n=2426)
 Vraag: Q4. Na de invoering van het wijkmobiliteitsplan heb ik het gevoel dat volgende zaken veranderd zijn in mijn straat...

Als we kijken op basis van de gemeten verkeersstromen zijn de bewoners van de straten waar minder verkeer is, algemeen positiever. Waar er meer verkeer is, is het negatiever. Over het parkeren en de woning bereiken is dit negatiever bij wie de verkeersstroom gewijzigd is t.o.v. een ongewijzigde situatie.

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

	TOTAAL					OP BASIS VAN DE VERKEERSSTROMEN *											
	(n=2426)				Δ	(n=726) - (A)				(n=616) - (B)				(n=542) - (C)			
	15	20	35	29	+9	12	15	31	41 BC	18	14	39 AC	29 C	16	35 AB	31	18
Vrachtverkeer	8	23	48	21	-2	6	20 B	43	31 BC	7	15	59 AC	19 C	7	38 AB	41	13
Wandelen	11	28	36	25	-3	10	23	35 C	33 BC	11	22	42 AC	24	11	42 AB	28	19
Fietsen	9	28	38	25	-3	7	21	34 C	38 BC	15	17	53 AC	16	7	47 AB	25	21
Geluidsoverlast door verkeer	9	20	54	17	-3	9	15	57 C	19	13	14	56 C	17	6	32 AB	46	17
Snelheid	4	39	27	30	-9	2	29	26 C	42 BC	6	33	37 AC	24	3	59 AB	17	21
Autoverkeer	6	30	46	19	-11	5	24	42	29 BC	9	23	52 AC	16	4	47 AB	38	11
Te voet oversteken	11	33	36	20	-13	10	28	33	29 BC	11	27	43 AC	19 C	11	46 AB	30	14
Met de fiets oversteken	17	31	38	14	-16	16	26	36 C	22 BC	20	23	43 AC	13	17	45 AB	30	8
Luchtkwaliteit	10	59	18	13	-46	8	56	13	23 BC	11	53	26 AC	10	7	71 AB	14	8
File	14	54	27	5	-49	11	56 B	26	7 B	18	48	31	2	13	58 B	22	7 B
Wagen parkeren	4	76	18	1	-75	2	78 B	17 C	5 BC	7	71	22 C	1	6	83 B	10	1
Woning bereiken met de wagen																	

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

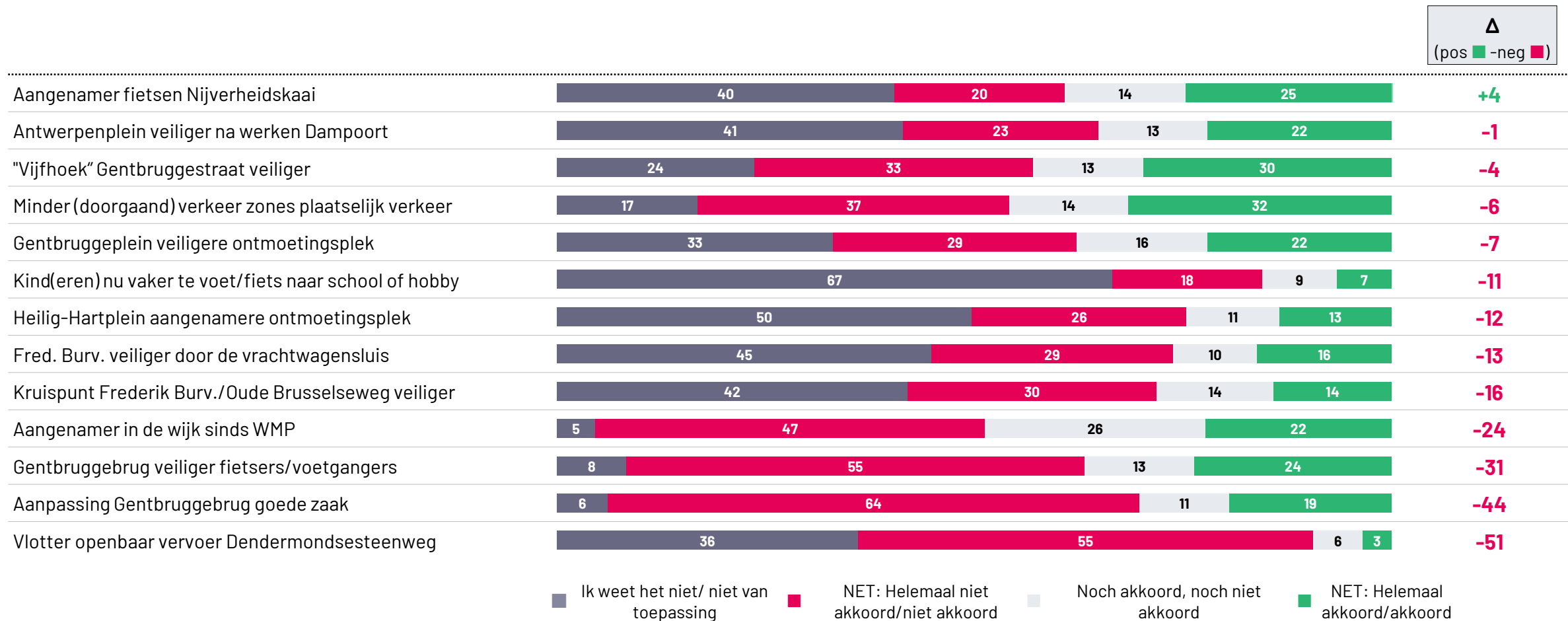
Base: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Inwoners (n=2426)
 Question: Q4. Hoe ervaar je de wijk na de invoering van het wijkmobiliteitsplan?

Δ
 (pos ■ -neg ■)

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.

Bewoners geven aan dat het aangenamer fietsen is in de Nijverheidskaai. De aanpassing aan Gentbruggebrug is geen goede zaak, het is volgens de bewoners niet veiliger geworden voor fietsers en voetgangers. 47% van de bewoners vindt het niet aangenamer in de wijk. Ook is men niet overtuigd dat het openbaar vervoer vlotter loopt in de Dendermondsesteenweg. Betreffende de veiligheid "vijfhoek" Gentbruggestraat, Antwerpenplein, Gentbruggeplein en zones plaatselijk verkeer zijn de meningen verdeeld.

Stellingen over Dampoort - Oud-Gentbrugge



Basis: Dampoort - Oud Gentbrugge - Inwoners (n=2426)
 Vraag: Q5. In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen voor Dampoort en Oud Gentbrugge?

In de buurt Nijverheidskaai is bijna de helft akkoord dat het aangenamer fietsen is in de Nijverheidskaai. In de buurt Dries is meer dan de helft niet akkoord dat het aangenamer is in de wijk. De situatie rond Gentbruggebrug wordt ook minder positief bekeken door de inwoners van de buurten Nijverheidskaai, Dorp en Dries.

Stellingen over Dampoort - Oud-Gentbrugge - % helemaal niet akkoord - niet akkoord

	TOTAAL	BUURT					
	(n=2426)	Dampoort Heilig Hart (n=599) - (A)	Dampoort Scheldeoord (n=428) - (b)	Dampoort Nijverheidskaai (n=243) - (C)	Oud-Gentbrugge SasBassijn (n=479) - (D)	Oud-Gentbrugge Dorp (n=384) - (E)	Oud-Gentbrugge Dries (n=293) - (F)
Aangenamer fietsen Nijverheidskaai	NET Helemaal akkoord + akkoord: 25 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 20			NET Helemaal akkoord + akkoord: 47 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 23			
Antwerpenplein veiliger na werken Dampoort	NET Helemaal akkoord + akkoord: 22 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 23	NET Helemaal akkoord + akkoord: 30 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 36 B	NET Helemaal akkoord + akkoord: 27 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 26				
"Vijfhoek" Gentbruggestraat veiliger	NET Helemaal akkoord + akkoord: 30 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 33		NET Helemaal akkoord + akkoord: 42 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 30	NET Helemaal akkoord + akkoord: 37 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 40 B			
Minder (doorgaand) verkeer zones plaatselijk verkeer	NET Helemaal akkoord + akkoord: 32 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 37	NET Helemaal akkoord + akkoord: 39 B NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 39	NET Helemaal akkoord + akkoord: 28 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 44		NET Helemaal akkoord + akkoord: 35 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 39		
Gentbruggeplein veiligere ontmoetingsplek	NET Helemaal akkoord + akkoord: 22 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 29				NET Helemaal akkoord + akkoord: 26 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 47	NET Helemaal akkoord + akkoord: 26 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 47	
Kind(eren) nu vaker te voet/fiets naar school of hobby	NET Helemaal akkoord + akkoord: 7 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 18	NET Helemaal akkoord + akkoord: 10 BEF NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 18	NET Helemaal akkoord + akkoord: 5 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 16	NET Helemaal akkoord + akkoord: 11 BEF NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 21	NET Helemaal akkoord + akkoord: 8 E NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 15	NET Helemaal akkoord + akkoord: 3 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 17	NET Helemaal akkoord + akkoord: 4 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 25 ACDE
Heilig-Hartplein aangenamere ontmoetingsplek	NET Helemaal akkoord + akkoord: 13 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 26	NET Helemaal akkoord + akkoord: 21 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 47					
Fred. Burv. veiliger door de vrachtwagensluis	NET Helemaal akkoord + akkoord: 16 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 29				NET Helemaal akkoord + akkoord: 24 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 45		
Kruispunt Frederik Burv./Oude Brusselseweg veiliger	NET Helemaal akkoord + akkoord: 14 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 30				NET Helemaal akkoord + akkoord: 25 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 44		
Aangenamer in de wijk sinds WMP	NET Helemaal akkoord + akkoord: 22 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 47	NET Helemaal akkoord + akkoord: 31 BDEF NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 46	NET Helemaal akkoord + akkoord: 21 F NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 47	NET Helemaal akkoord + akkoord: 32 BEF NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 42	NET Helemaal akkoord + akkoord: 24 EF NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 43	NET Helemaal akkoord + akkoord: 17 F NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 46	NET Helemaal akkoord + akkoord: 6 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 56 ACDE
Gentbruggebrug veiliger fietsers/voetgangers	NET Helemaal akkoord + akkoord: 24 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 55	NET Helemaal akkoord + akkoord: 24 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 51	NET Helemaal akkoord + akkoord: 26 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 50	NET Helemaal akkoord + akkoord: 20 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 65 ABD	NET Helemaal akkoord + akkoord: 25 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 46	NET Helemaal akkoord + akkoord: 23 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 61 ABD	NET Helemaal akkoord + akkoord: 19 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 70 ABD
Aanpassing Gentbruggebrug goede zaak	NET Helemaal akkoord + akkoord: 19 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 64	NET Helemaal akkoord + akkoord: 20 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 59	NET Helemaal akkoord + akkoord: 22 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 59	NET Helemaal akkoord + akkoord: 14 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 77 ABDE	NET Helemaal akkoord + akkoord: 23 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 58	NET Helemaal akkoord + akkoord: 19 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 66 D	NET Helemaal akkoord + akkoord: 13 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 78 ABDE
Vlotter openbaar vervoer Dendermondsesteenweg	NET Helemaal akkoord + akkoord: 3 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 55		NET Helemaal akkoord + akkoord: 4 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 66	NET Helemaal akkoord + akkoord: 1 NET Helemaal niet akkoord + niet akkoord: 78 B			

Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Inwoners (n=2426)
 Vraag: Q5. In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen voor Dampoort en Oud Gentbrugge?

De NET scores zijn enkel weergegeven voor de items van de wijken waarop ze van toepassing zijn.

Bijna de helft geeft spontaan een positief effect van het wijkmobiliteitsplan aan. Dit gaat dan over de verminderde verkeersdruk, files en dat het veiliger is. Dit komt in alle buurten meer aan bod maar is minder het geval in de buurt Dries.

Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering

	TOTAAL	BUURT					
	(n=2426)	Dampoort Heilig Hart (n=599) - (A)	Dampoort Scheldeoord (n=428) - (B)	Dampoort Nijverheidskaai (n=243) - (C)	Oud-Gentbrugge SasBassijn (n=479) - (D)	Oud-Gentbrugge Dorp (n=384) - (E)	Oud-Gentbrugge Dries (n=293) - (F)
Minder verkeersdruk/files	30	33 F	36 EF	31 F	29 F	27 F	19
Veiliger	21	23 F	26 DF	26 DF	17	21	15
Positieve impact milieu	5	7 F	8 F	6 F	4	4	2
Algemeen positief over de invoering	3	2	3	3	4	2	4
Positief voor de inwoners	2	2	2	2	2	2	1
Geen positieve effecten	32	31	28	31	31	31	43 ABCDE
Geen antwoord / geen mening	20	18	17	17	24 B	23	21

Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Inwoners (n=2426)
 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%



De verminderde verkeersdruk op sommige plaatsen wordt als het meest positieve punt gezien.

Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering – detail minder verkeersdrukte/files

	TOTAAL	BUURT					
	(n=2426)	Dampoort Heilig Hart (n=599) – (A)	Dampoort Scheldeoord (n=428) – (B)	Dampoort Nijverheidskaai (n=243) – (C)	Oud-Gentbrugge SasBassijn (n=479) – (D)	Oud-Gentbrugge Dorp (n=384) – (E)	Oud-Gentbrugge Dries (n=293) – (F)
Minder verkeersdrukte/files	30	33 F	36 F	31 F	29 F	27 F	19
Algemeen minder druk/file	25	29	30	24	24	23	15
Gentbruggebrug/straat	2	1	3	2	2	3	1
Destelbergenstraat	1	1	1 F	2	1	0 F	2
Vrachtverkeer	1	0	1	1	2	2	0

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

Het is ook veiliger geworden op sommige plaatsen, en dan voornamelijk voor fietsers.

Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering – detail veiliger

	TOTAAL	BUURT					
	(n=2426)	Dampoort Heilig Hart (n=599) – (A)	Dampoort Scheldeoord (n=428) – (B)	Dampoort Nijverheidskaai (n=243) – (C)	Oud-Gentbrugge SasBassijn (n=479) – (D)	Oud-Gentbrugge Dorp (n=384) – (E)	Oud-Gentbrugge Dries (n=293) – (F)
Veiliger	21	23	26	26	17	21	15
Voor fietsers	17	20	20	20	13	18	11
Voor voetgangers	3	3	3	3	3	4	0
Algemeen	2	1	3	4	3	2	3


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

Bijna 9 op 10 inwoners geven spontaan een negatief effect aan. De grootste negatieve effecten komen van de toegenomen drukte en de bijhorende files en de verminderde bereikbaarheid en het vele omrijden.

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering

	TOTAAL	BUURT					
	(n=2426)	Dampoort Heilig Hart (n=599) – (A)	Dampoort Scheldeoord (n=428) – (B)	Dampoort Nijverheidskaai (n=243) – (C)	Oud-Gentbrugge SasBassijn (n=479) – (D)	Oud-Gentbrugge Dorp (n=384) – (E)	Oud-Gentbrugge Dries (n=293) – (F)
Toegenomen verkeersdrukte/files	57	60 DE	62 DE	68 DE	45	50	63 DE
Verminderde bereikbaarheid/omrijden	55	62 DEF	56 D	76 ABDEF	42	52 D	52 D
Onveilige situaties	31	31	37 EF	32	30	28	24
Negatieve impact op het milieu	12	13	34	14	9	10	12
Frustratie en agressie	8	9	7	5	7	7	9
Onduidelijke verkeerssituaties	7	6	8	8	8	6	4
Onbegrip over ingevoerde verkeersfilters	6	6	5	5	7	10 B	5
Negeren van de verkeersregels	4	5	4	4	5	4	5
Snelheidsovertredingen	3	5 D	4	3	2	3	4
Minder parkeergelegenheid	3	2	4 F	1	3	6 ACF	1
Geen negatieve effecten	2	2	1	1	4 B	1	1
Geen antwoord / Geen mening	11	10 C	11 C	3	14 C	11 C	12 C

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

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

Over de toegenomen verkeersdrukke is dit vaak algemeen, meest vermelde straat is de Dendermondsesteenweg (meer in de wijk Dampoort). De Toekomststraat, Jan Delvinlaan, Dampoort en Gentbruggebrug worden ook vermeld.

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering – detail toegenomen verkeersdrukke/files

	TOTAAL	BUURT					
	(n=2426)	Dampoort Heilig-Hart (n=599) – (A)	Dampoort Scheldeoord (n=428) – (B)	Dampoort Nijverheidskaai (n=243) – (C)	Oud-Gentbrugge SasBassijn (n=479) – (D)	Oud-Gentbrugge Dorp (n=384) – (E)	Oud-Gentbrugge Dries (n=293) – (F)
Toegenomen verkeersdrukke/files	57	60 DE	62 DE	68 DE	45 EF	50 D	63 DE
Algemeen toegenomen	40	40 D	44 D	42 D	32	39	49 ADE
Dendermondsesteenweg	15	27 BDEF	21 DEF	38 ABDEF	2	6	4
Toekomststraat	3	2 DE	9 ACDEF	2 DE	0	0	0
Dampoort	2	4 BDE	1	2	1	1	4 BDE
Gentbruggebrug/Gentbruggestraat	2	1	2	2	1	2	4 A
Meer vrachtverkeer	1	1	2	3 AE	2 A	1 D	1
Jan Delvinlaan	1	1	4 ADEF	2 D	0	1	1

Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Inwoners (n=2426)

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

De verminderde bereikbaarheid is ook uitgesproken op de Dendermondsesteenweg, alsook op Gentbruggebrug.

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering – detail toegenomen verkeersdrukte/files

	TOTAAL	BUURT					
	(n=2426)	Dampoort Heilig Hart (n=599) – (A)	Dampoort Scheldeoord (n=428) – (B)	Dampoort Nijverheidskaai (n=243) – (C)	Oud-Gentbrugge SasBassijn (n=479) – (D)	Oud-Gentbrugge Dorp (n=384) – (E)	Oud-Gentbrugge Dries (n=293) – (F)
Verminderde bereikbaarheid	55	62 DEF	56 D	76 ABDEF	42 EF	52 D	52 D
Algemeen verminderde bereikbaarheid	41	42	38	51 ABD	37	43	47 BD
Dendermondsesteenweg	18	35 BDEF	25 DEF	43 BDEF	2	6 D	5
Gentbruggebrug/straat	2	0	3 A	4 A	1 A	4 AD	3 A
Kwetsbare groepen in de kou	1	2	1	1	1	1	2

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

Voornamelijk in de Dendermondsesteenweg en Gentbruggebrug ontstaan er gevaarlijke situaties door de doorgevoerde aanpassingen.

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering – detail toegenomen verkeersdrukte/files

	TOTAAL	BUURT					
	(n=2426)	Dampoort Heilig-Hart (n=599) – (A)	Dampoort Scheldeoord (n=428) – (B)	Dampoort Nijverheidskaai (n=243) – (C)	Oud-Gentbrugge SasBassin (n=479) – (D)	Oud-Gentbrugge Dorp (n=384) – (E)	Oud-Gentbrugge Dries (n=293) – (F)
Onveilige situaties	31	31	37 EF	32	30 EF	28	24
Algemeen onveilig	14	11	16 AC	8	16 AC	16 AC	13
Dendermondsesteenweg	8	15 BDEF	10 DEF	20 BDEF	4	3	2
Gentbruggebrug/Gentbruggestraat	3	1	3	4 A	2 A	5 A	4 A
Onveilig voor fietsers - algemeen	4	4	4	2	4	4	3
Onveiliger voor fietsers - Gentbruggebrug/Gentbruggestraat	2	1	2	2	1	3	1
Onveiliger voor fietsers - Dendermondsesteenweg	1	1	2 D	2 DE	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?

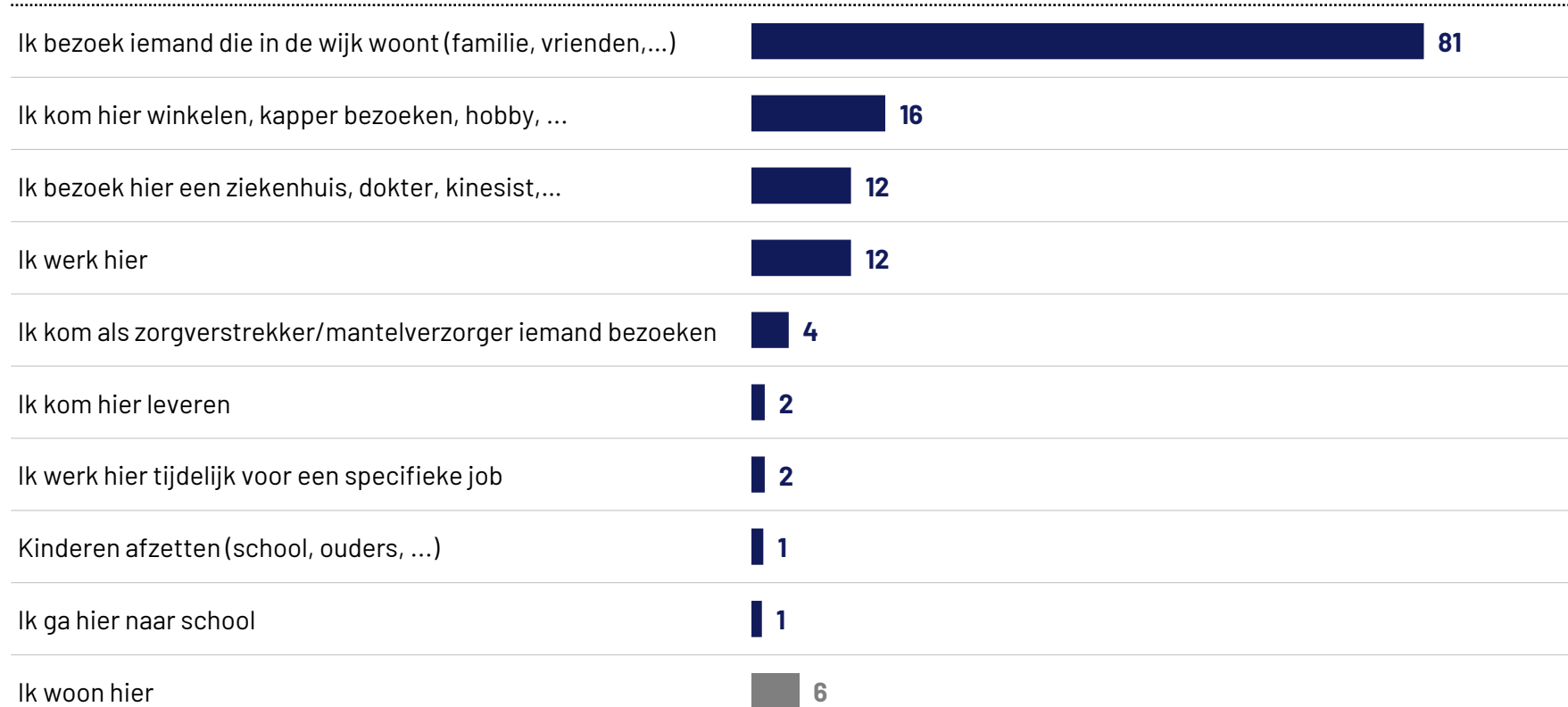
DAMPOORT
OUD-GENTBRUGGE

BEZOEKERS BEWONERS

03

De hoofdreden om naar de wijk te komen, is het effectief iemand bezoeken die in de wijk woont.

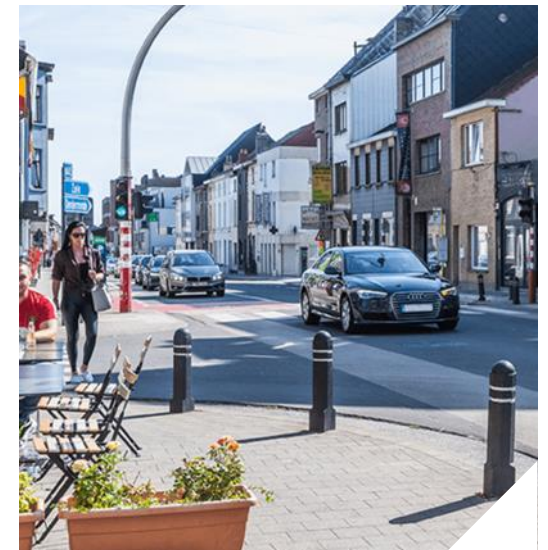
Reden van bezoek van de wijk



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Bezoekers van de wijk (n=559)
Vraag: B1. Je bent Bezoekers van de wijk en/of werknemer in de wijk. Waarom verplaats je je naar deze wijk?

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

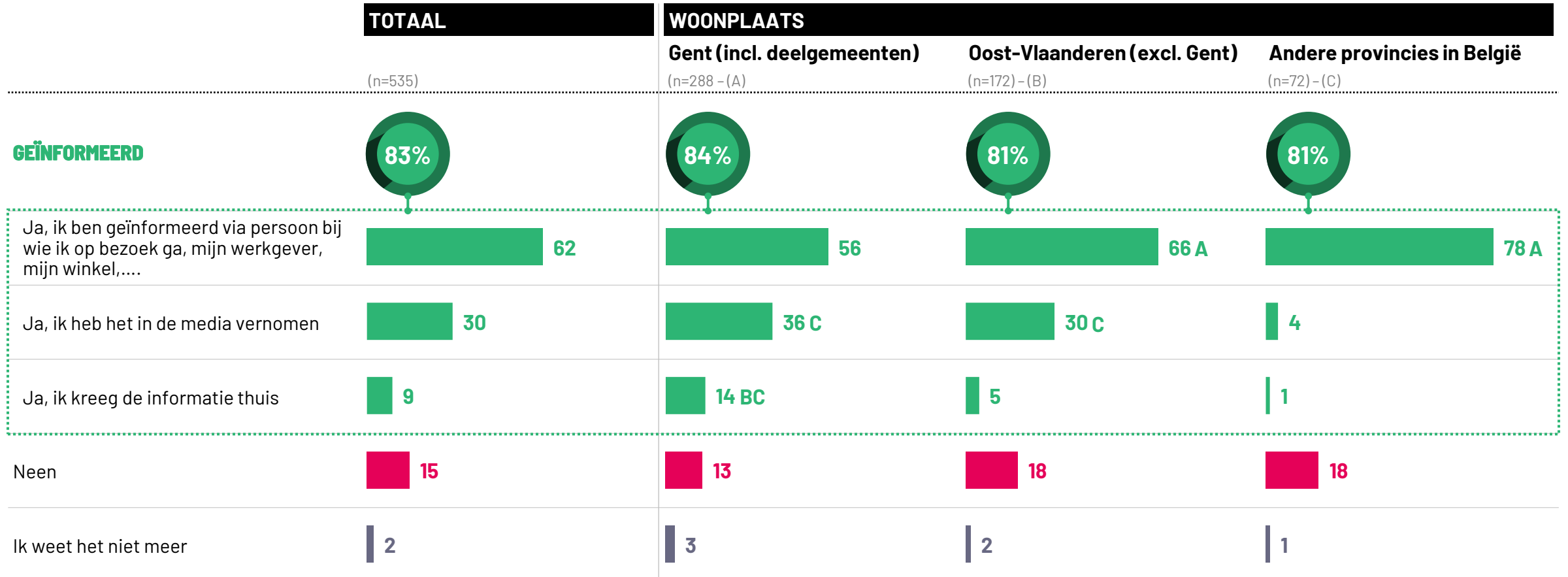
De groep die bevragd werd via de bezoekersvragenlijst en die enkel aangaf hier te wonen werden niet meegenomen in de effectieve resultaten.



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

Iets meer dan 4 op 5 bezoekers geeft aan geïnformeerd te zijn over de wijzigingen in de wijk, voornamelijk door de persoon waar men bij op bezoek ging.

Geïnformeerd over de wijzigingen in de wijk

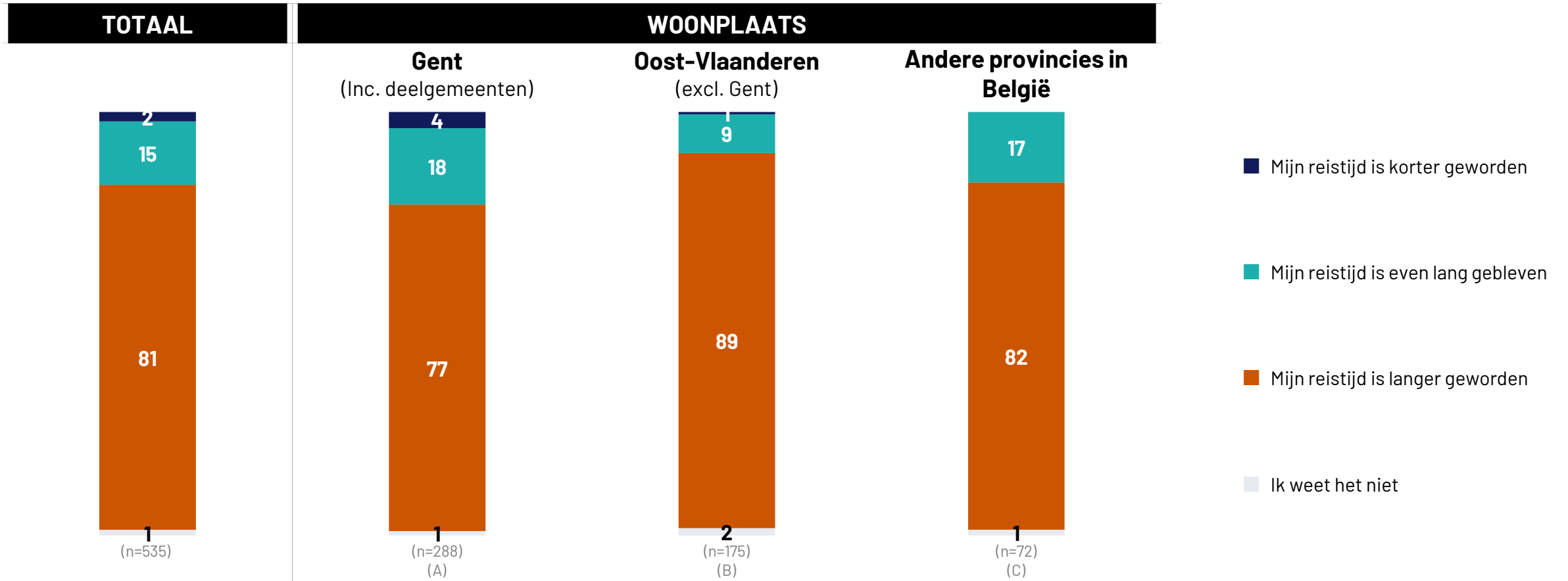


Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Bezoekers van de wijk (n=535)
 Vraag: B2. Ben je geïnformeerd over de wijzigingen in de wijk?

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 is geworden.

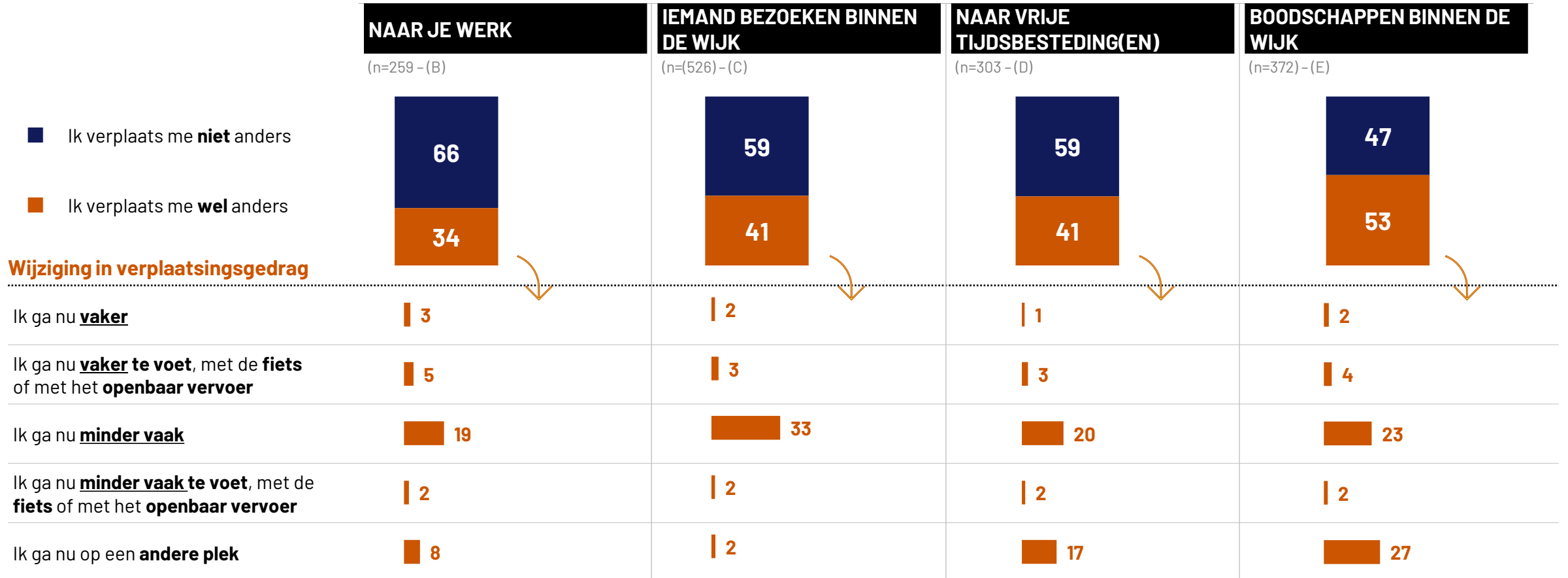
Wijziging reistijd naar de wijk NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Bezoekers van de wijk (n=535)
Vraag: B3. Is je reistijd naar de wijk NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan gewijzigd?

1 op de 3 bezoekers van iemand in de wijk, geeft aan minder vaak iemand te bezoeken. Ook voor vrije tijd of boodschappen gaan ze minder vaak of verkiezen ze een andere plek.

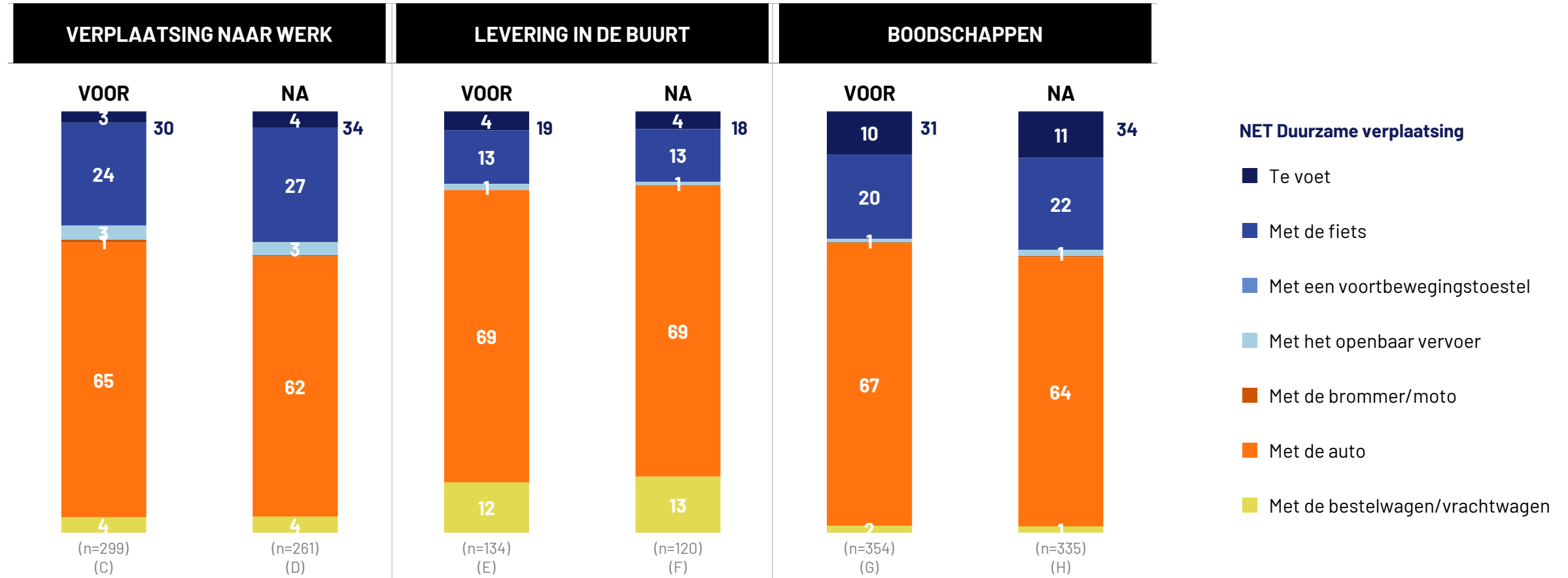
Wijziging verplaatsingsgedrag ten gevolge van het wijkmobiliteitsplan



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

Voor werkverplaatsingen, leveringen en boodschappen zien we geen significante verschillen. Voor verplaatsingen naar werk of om boodschappen te doen verplaatsen ongeveer 34% van de bezoekers zich duurzaam.

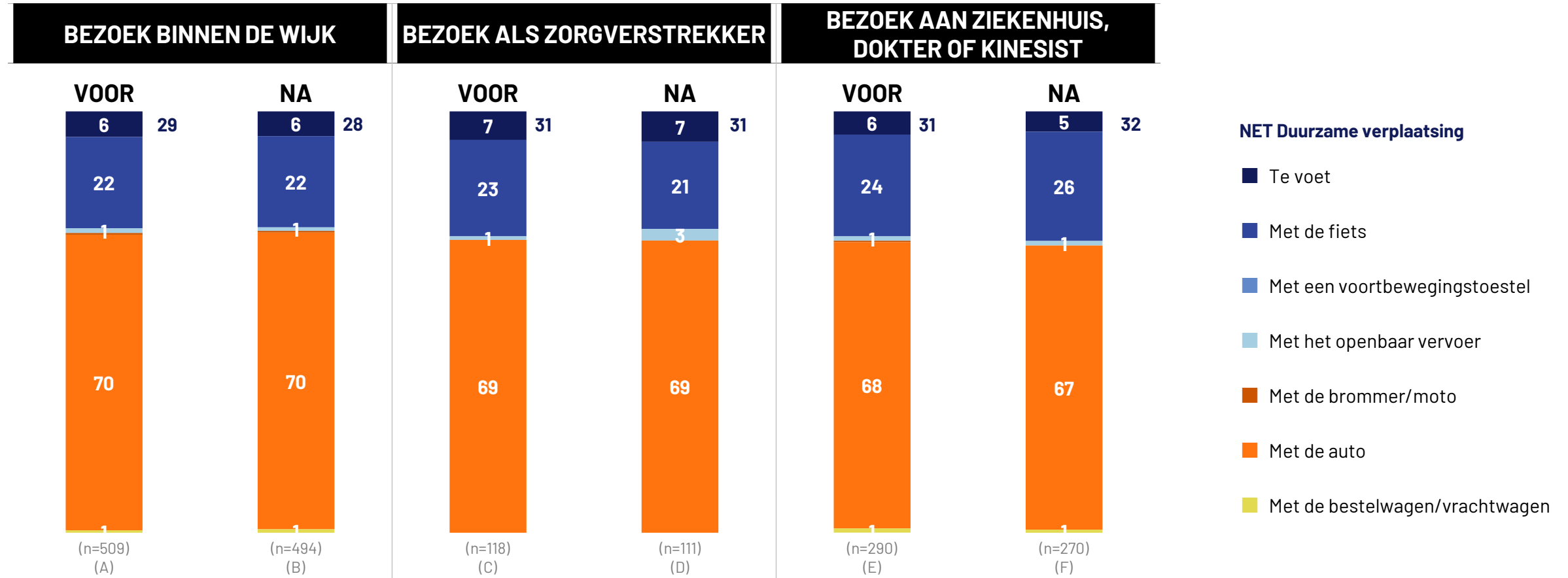
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (2/2)



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Bezoekers van de wijk
 Vraag: Q1 - Q2 Hoe verplaatste/verplaatst je je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan...?

Bij de bezoekers zien we geen significant verschil in de manier van verplaatsen, ongeveer 30% verplaatst zich reeds duurzaam.

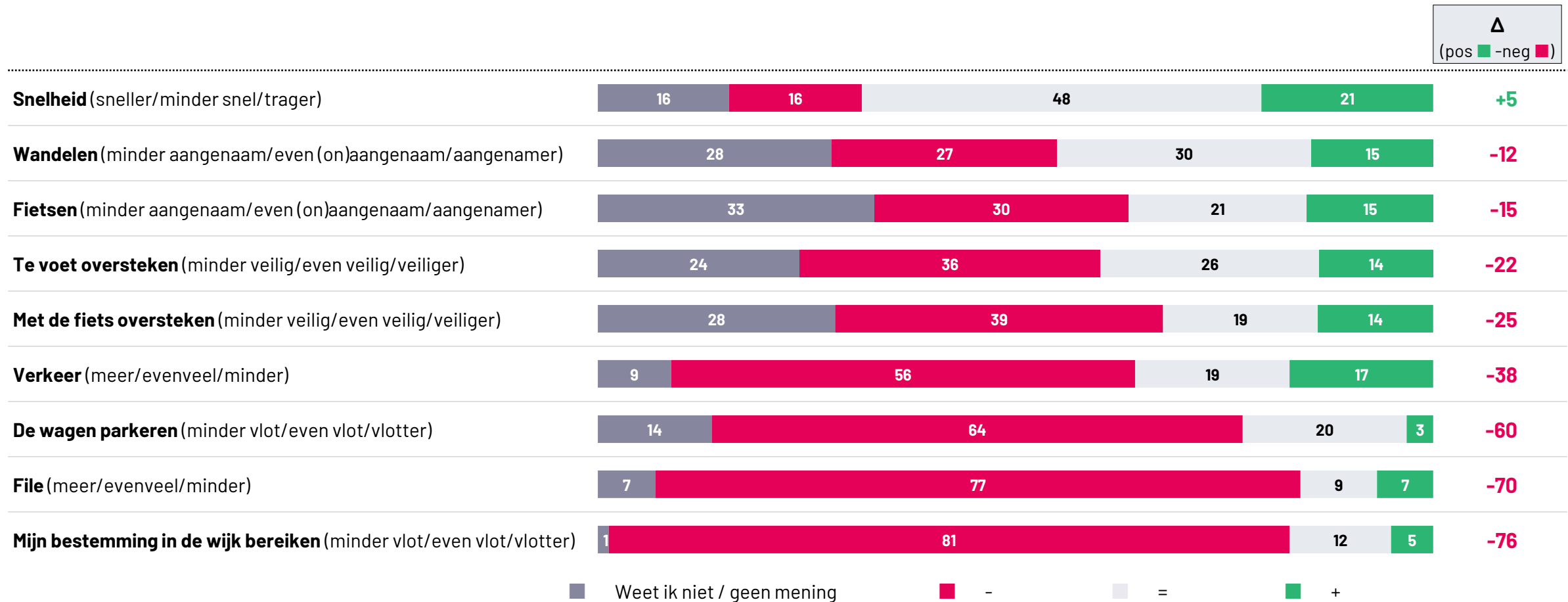
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (1/2)



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Bezoekers van de wijk
 Vraag: Q1 - Q2 Hoe verplaatste/verplaatst je je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan...?

Bezoekers geven aan dat er trager wordt gereden in de wijk. De bestemming in de wijk bereiken, mede door de files, en de wagen parkeren gaat duidelijk minder vlot.

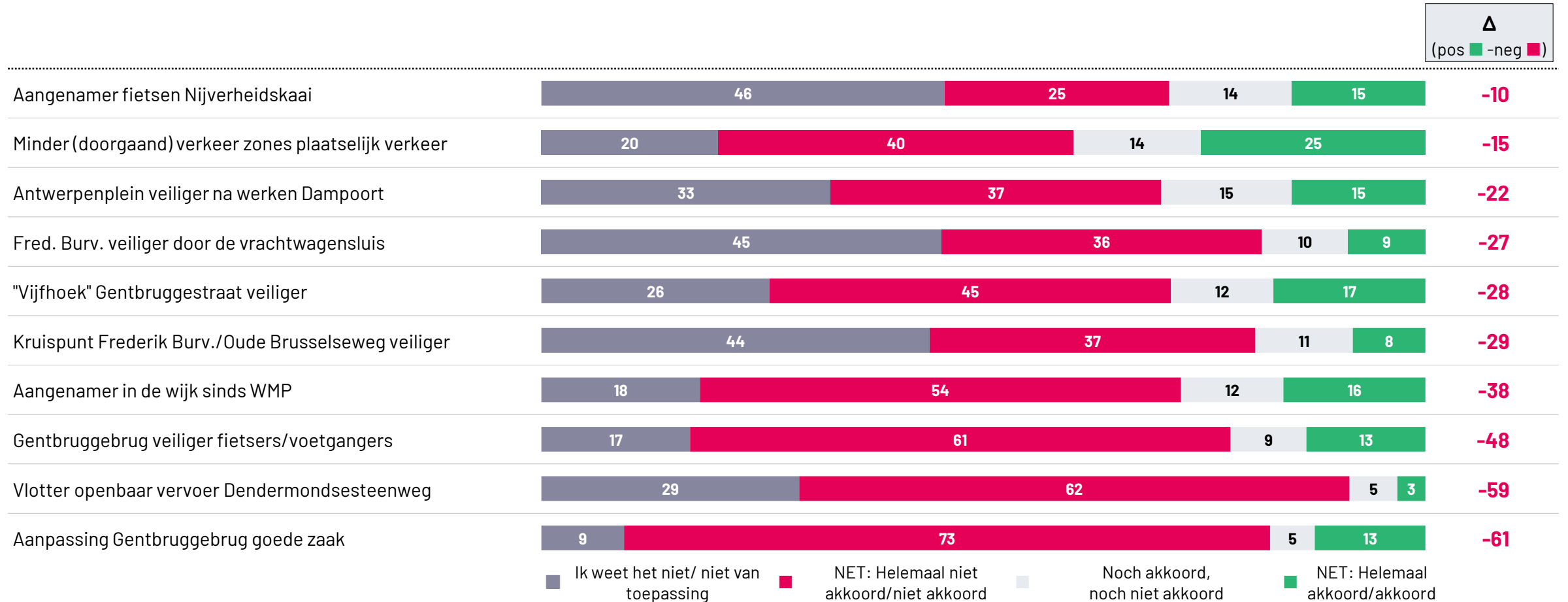
Ervaringen in de wijk NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Bezoekers van de wijk (n=535)
 Vraag: Q4. Hoe ervaar je de wijk als ... na invoering van het wijkmobiliteitsplan?

Een meerderheid van de bezoekers vindt in het algemeen dat de maatregelen van het wijkmobiliteitsplan geen goede zaak zijn

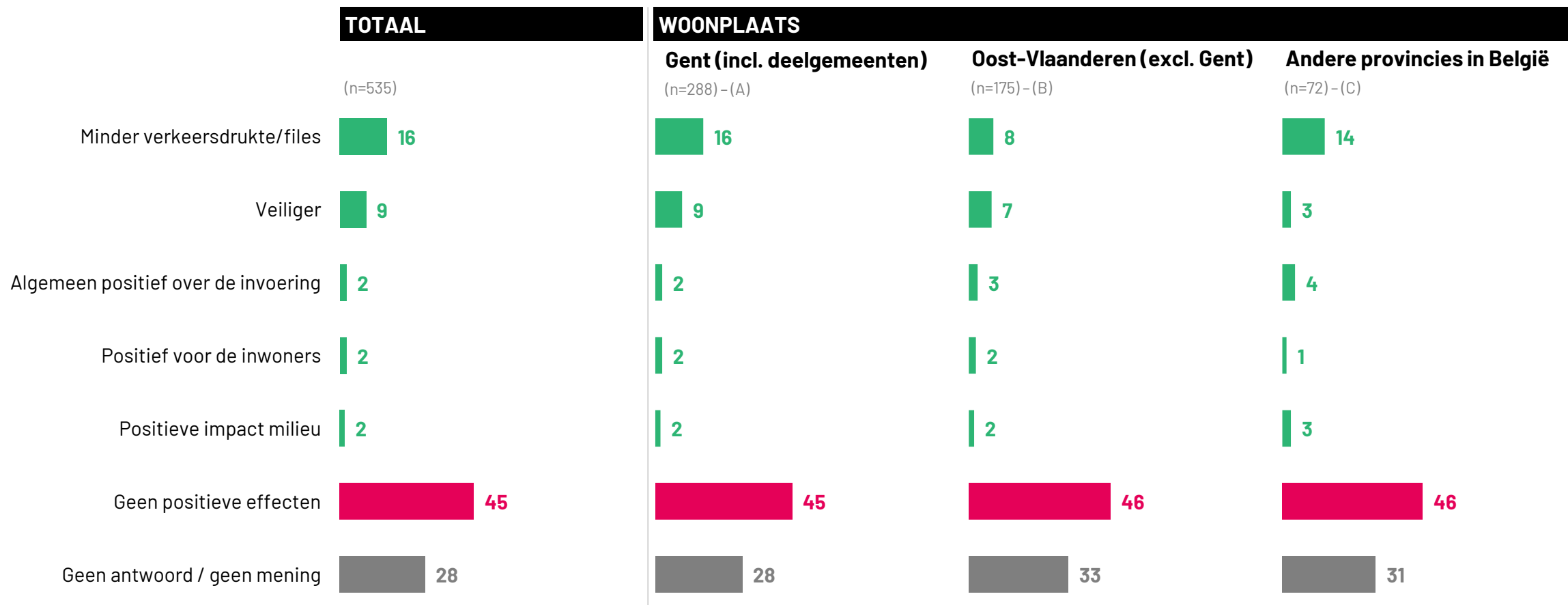
Stellingen over Dampoort - Oud-Gentbrugge



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 Dampoort en Oud Gentbrugge?

1 op 4 bezoekers geeft een positief effect aan over het wijkmobiliteitsplan.

Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Bezoekers van de wijk (n=535)
 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 wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering – detail minder verkeersdrukte/files

	TOTAAL	WOONPLAATS		
	(n=535)	Gent (incl. deelgemeenten) (n=288) – (A)	Oost-Vlaanderen (excl. Gent) (n=175) – (B)	Andere provincies in België (n=72) – (C)
MINDER VERKEERSDRUKTE/FILES	16	21	8	14
Algemeen	13	16 B	7	13
Gentbruggebrug/straat	1	2	0	0
Adolf Baeyensstraat	1	1	1	0
Destelbergen(straat)	1	1	1	0
Vrachtverkeer	1	1	0	0
VEILIGER	9	11	7	3
Voor fietsers	7	9 C	6	1
Voor voetgangers	1	1	2	0
Algemeen	1	1	2	1


Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Bezoekers van de wijk (n=535)
 Vraag: Q8. Wat zijn volgens jou de belangrijkste positieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

85% van de bezoekers geeft een negatief effect aan en verwijst hierbij naar de toegenomen verkeersdruk/ files en de verminderde bereikbaarheid.

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering

	TOTAAL	WOONPLAATS		
	(n=535)	Gent (incl. deelgemeenten) (n=288) - (A)	Oost-Vlaanderen (excl. Gent) (n=175) - (B)	Andere provincies in België (n=72) - (C)
Toegenomen verkeersdruk/ files	56	59 C	57	46
Verminderde bereikbaarheid	52	53	54	46
Onveilige situaties	24	27	21	17
Negatieve impact op het milieu	9	9	10	6
Frustratie en agressie	7	8	6	3
Onduidelijke verkeerssituaties	4	4	4	7
Onbegrip over ingevoerde verkeersfilters	4	3	6	4
Negeren van verkeersregels (incl. aan de verkeersfilters)	4	5	3	1
Minder parkeergelegenheid	3	3	2	6
Snelheidsovertredingen	1	1	1	6 AB
Geen negatieve effecten	2	2	2	6
Geen antwoord / Geen mening	13	12	13	15

Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Bezoekers van de wijk (n=535)
 Vraag: Q9. Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

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

Naast de algemene vermeldingen over extra verkeersdrukke, verminderde bereikbaarheid en onveiligheid, gaat het in grote mate over de Dendermondsesteenweg.

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering – detail toegenomen verkeersdrukke/files

	TOTAAL	WOONPLAATS		
	(n=535)	Gent (incl. deelgemeenten) (n=288) – (A)	Oost-Vlaanderen (excl. Gent) (n=175) – (B)	Andere provincies in België (n=72) – (C)
Toegenomen verkeersdrukke/files	56	59 C	57	46
Algemeen	45	46	46	38
Dendermondsesteenweg	11	14	10	6
Dampoort	3	4	3	1
Gentbruggebrug/Gentbruggestraat	1	2	0	3
Verminderde bereikbaarheid	52	53	54	46
Algemeen	41	39	46	38
Dendermondsesteenweg	15	18 C	12	8
Gentbrugge(brug/straat)	1	2	1	1
Kwetsbare groepen in de kou	1	1	2	0
Onveiligheid	24	27	21	17
Algemeen	10	12	9	10
Dendermondsesteenweg	8	8	7	6
Onveiligheid voor fietsers	3	3	3	1
Gentbruggebrug/Gentbruggestraat	2	2	1	1
Onveiligheid voor voetgangers	2	2	2	0
Achterdries	1	2	0	0

Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Bezoekers van de wijk (n=535)
 Vraag: Q9. Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

DAMPOORT
OUD-GENTBRUGGE

ONDERNEMERS - BEDRIJVEN

04

De grootste groep bevroagde ondernemingen is actief in de gezondheidszorg, bouw of kleinhandel.

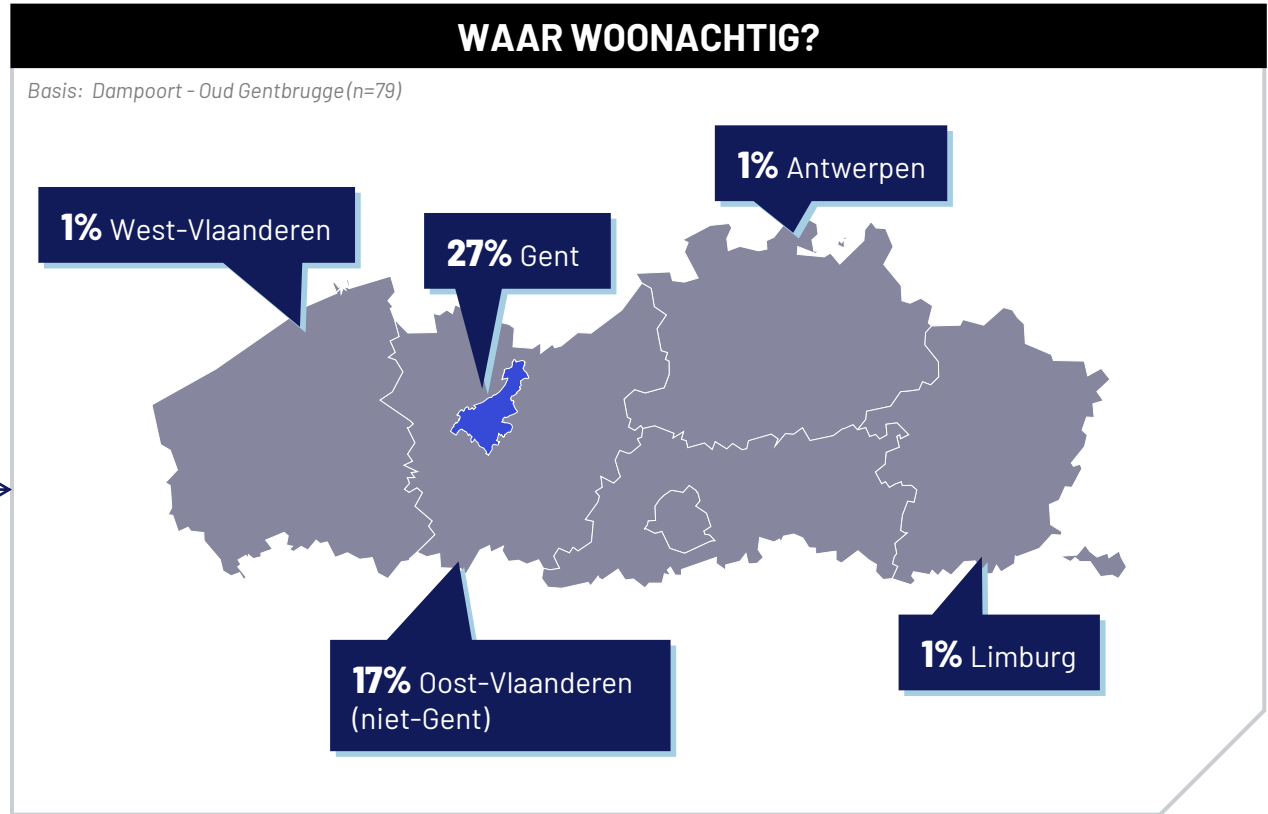
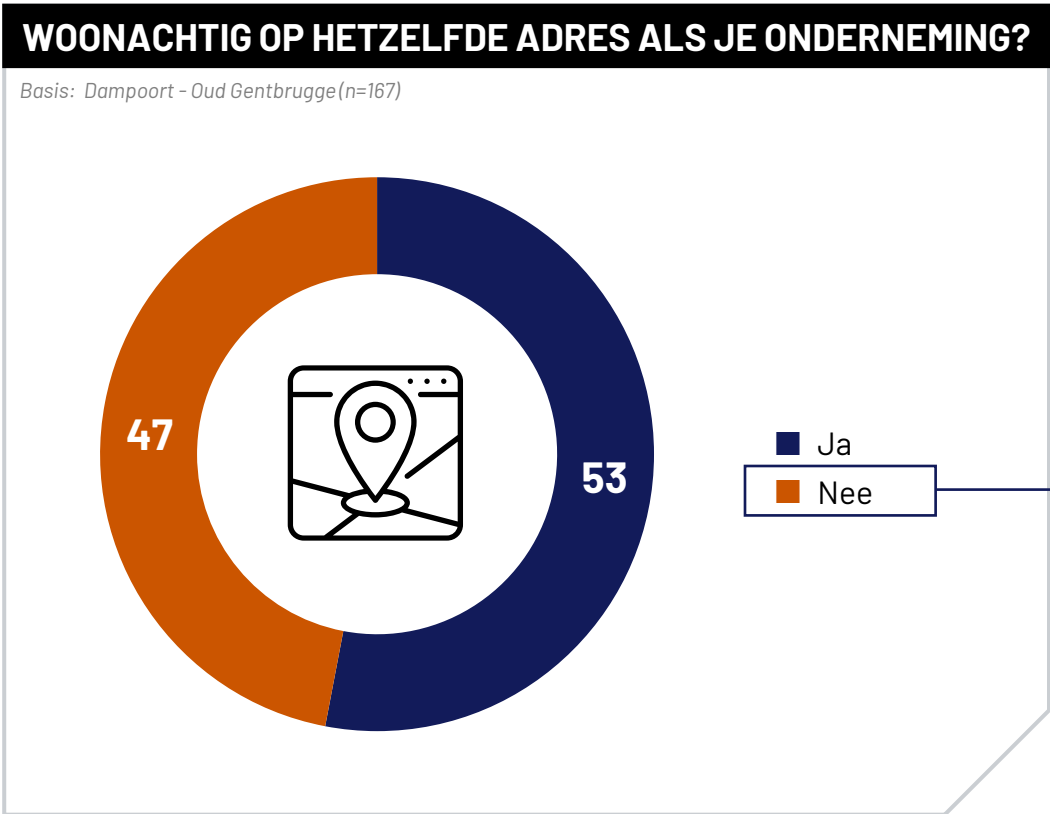
Sector activiteit van de bevroagde ondernemingen

Gezondheidszorg en welzijn (bv. Ziekenhuis, thuisverpleging, dokter, kinesist, apotheek...)	19
Bouw (bv. Aannemer, elektricien, installateur, wegenbouwbedrijf...)	14
Kleinhandel (bv. Supermarkt, kruidenier, bakkerij, slagerij, bloemenwinkel, boekenwinkel...)	14
Informatie en communicatie (bv. IT-bedrijf, uitgeverij...)	8
Kunst en recreatie (bv. Fitnesscentrum, dansschool, theater...)	7
Groothandel (bv. Groothandel in bouwmaterialen, in voedingsmiddelen...)	7
Financiële en zakelijke diensten (bv. Bank, makelaar, boekhouder...)	4
Overige diensten (bv. Kapper, schoonheidssalon, wasserij, begrafenisondernemer, schoonmaakbedrijf...)	3
Horeca (bv. Hotel, restaurant, café, catering, bed and breakfast...)	3
Industrie (bv. Voedingsmiddelenproductie, chemische fabriek...)	2
Overheid en onderwijs	2
Landbouw (bv. Veeteelt, akkerbouw, tuinbouw...)	1
Transport en logistiek (bv. Transportbedrijf, koeriersdienst, logistiek bedrijf...)	0
Andere	16



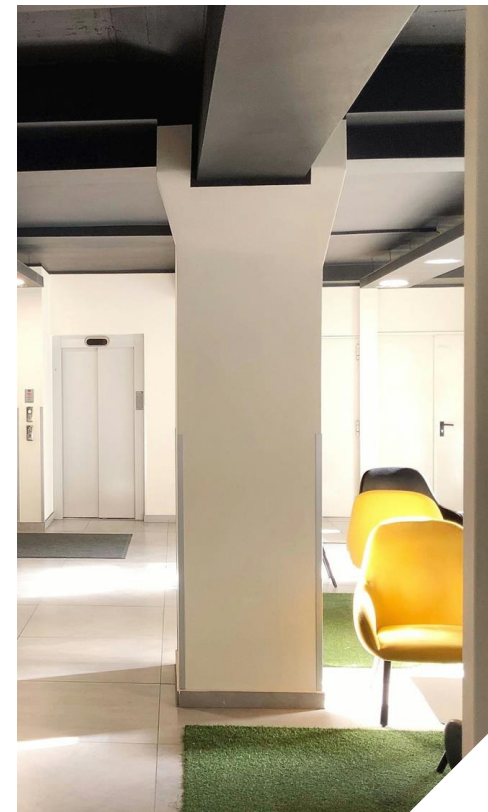
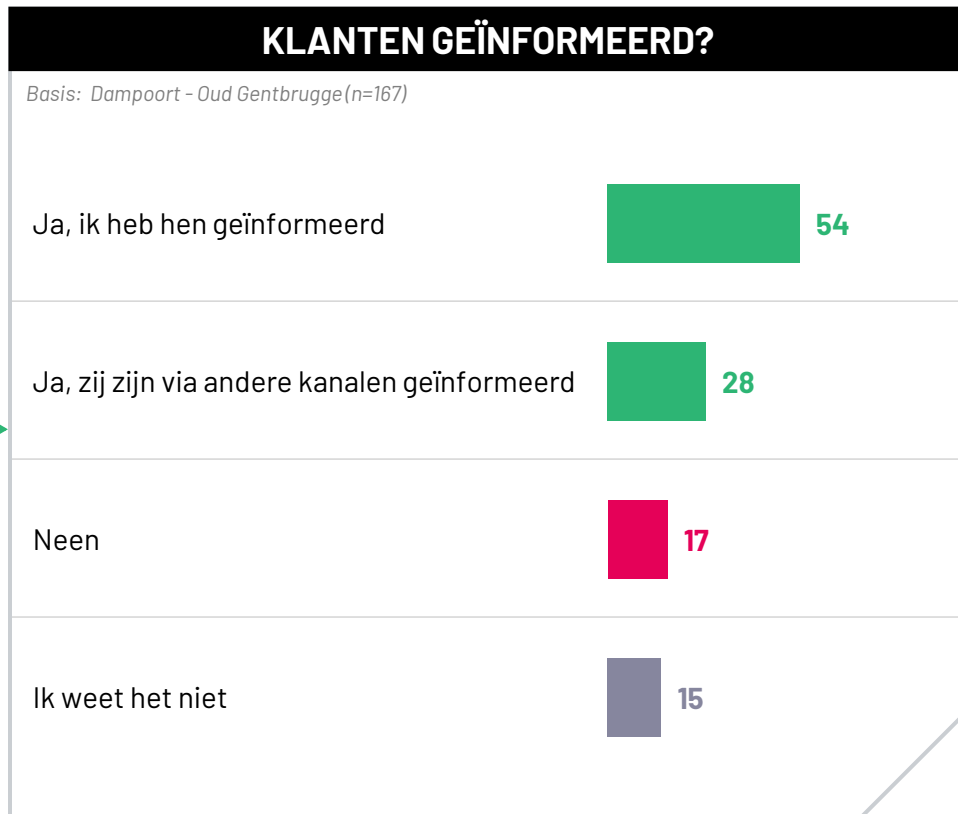
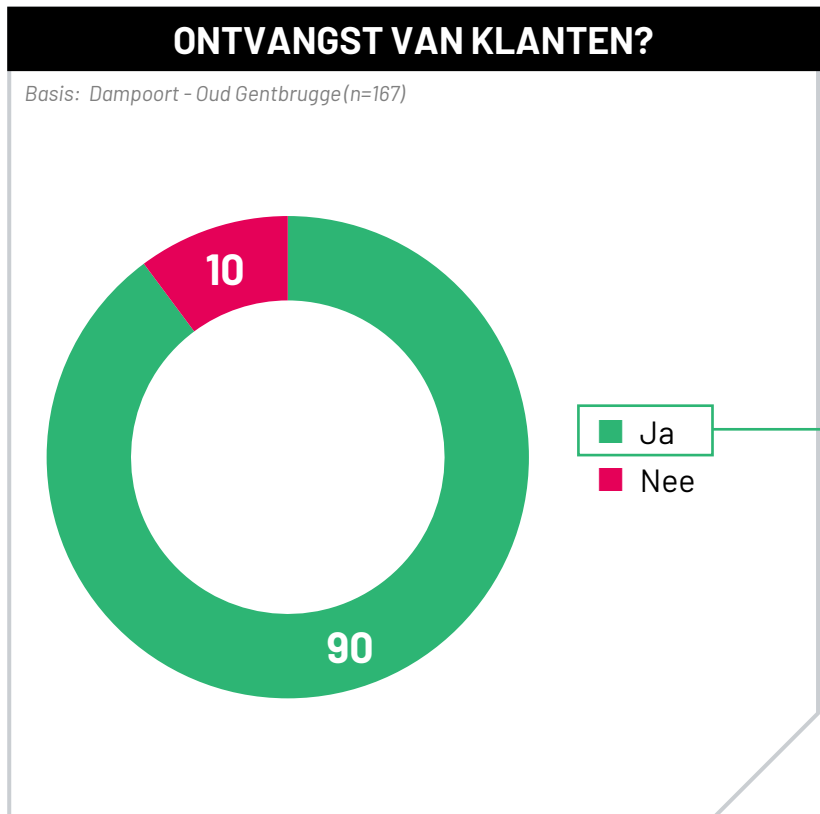
Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Ondernemingen/bedrijven (n=167)
Vraag: 01. In welke categorie is jouw bedrijf actief? Duid de belangrijkste categorie aan

1 op 2 deelnemende ondernemers woont ook op het adres van de onderneming. Wie niet op hetzelfde adres woont, is wel overwegend woonachtig in Gent.



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Ondernemingen/bedrijven (n=167)
Vraag: 03b. Is je woonadres hetzelfde als het vestigingsadres van je onderneming? 03c. Wat is de postcode van je woonplaats?

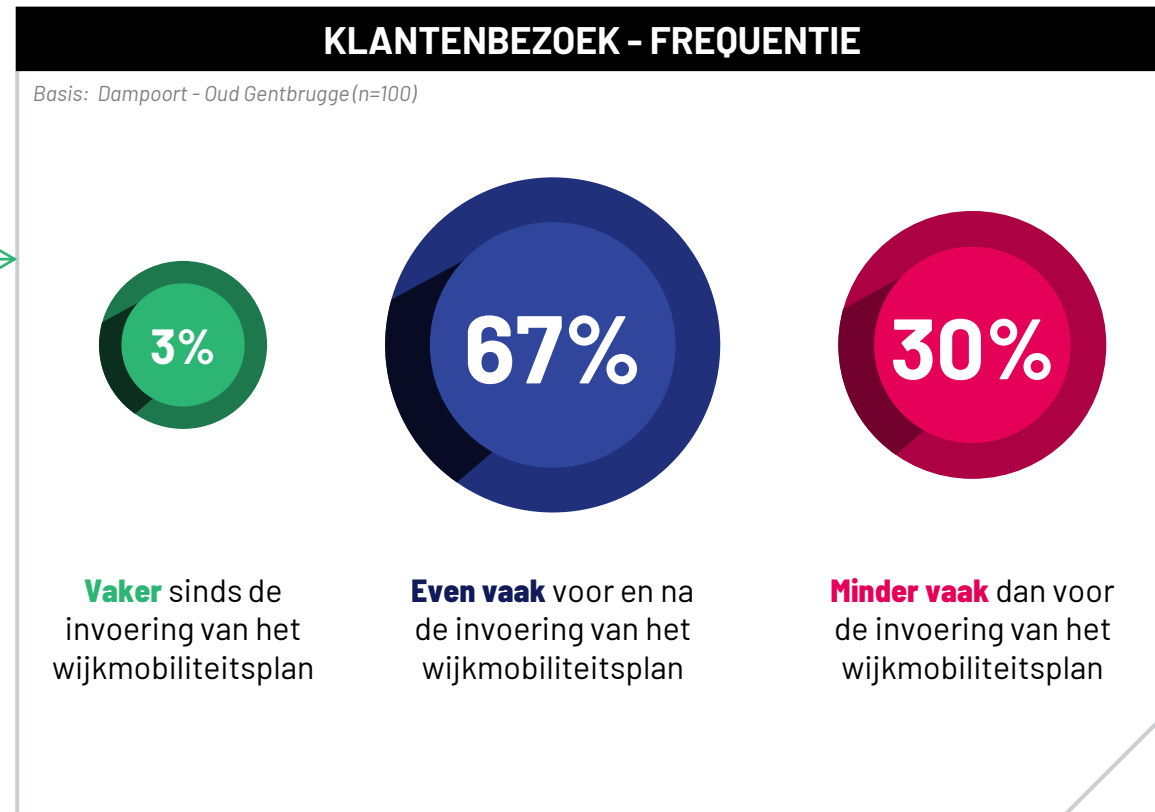
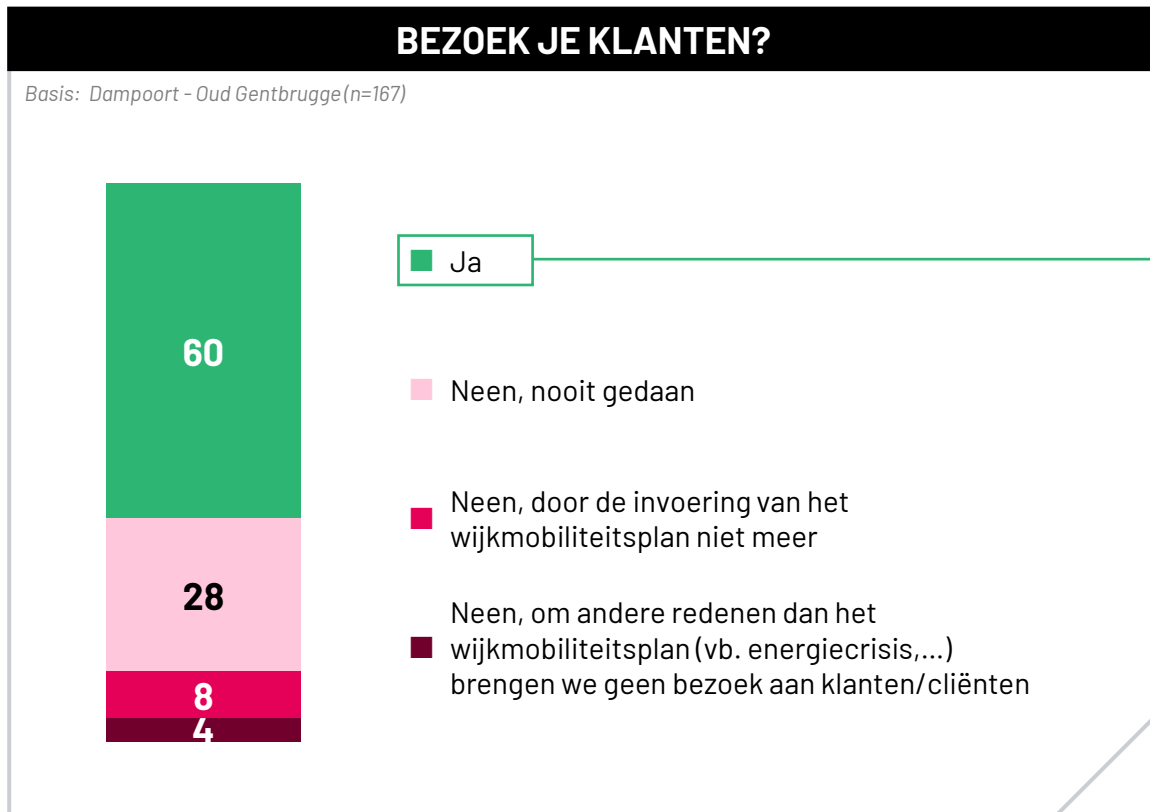
9 op 10 van de bevroagde bedrijven ontvangt klanten. Hiervan geeft ongeveer de helft aan dat ze hun klanten geïnformeerd hebben.



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Ondernemingen/bedrijven (n=167)

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?

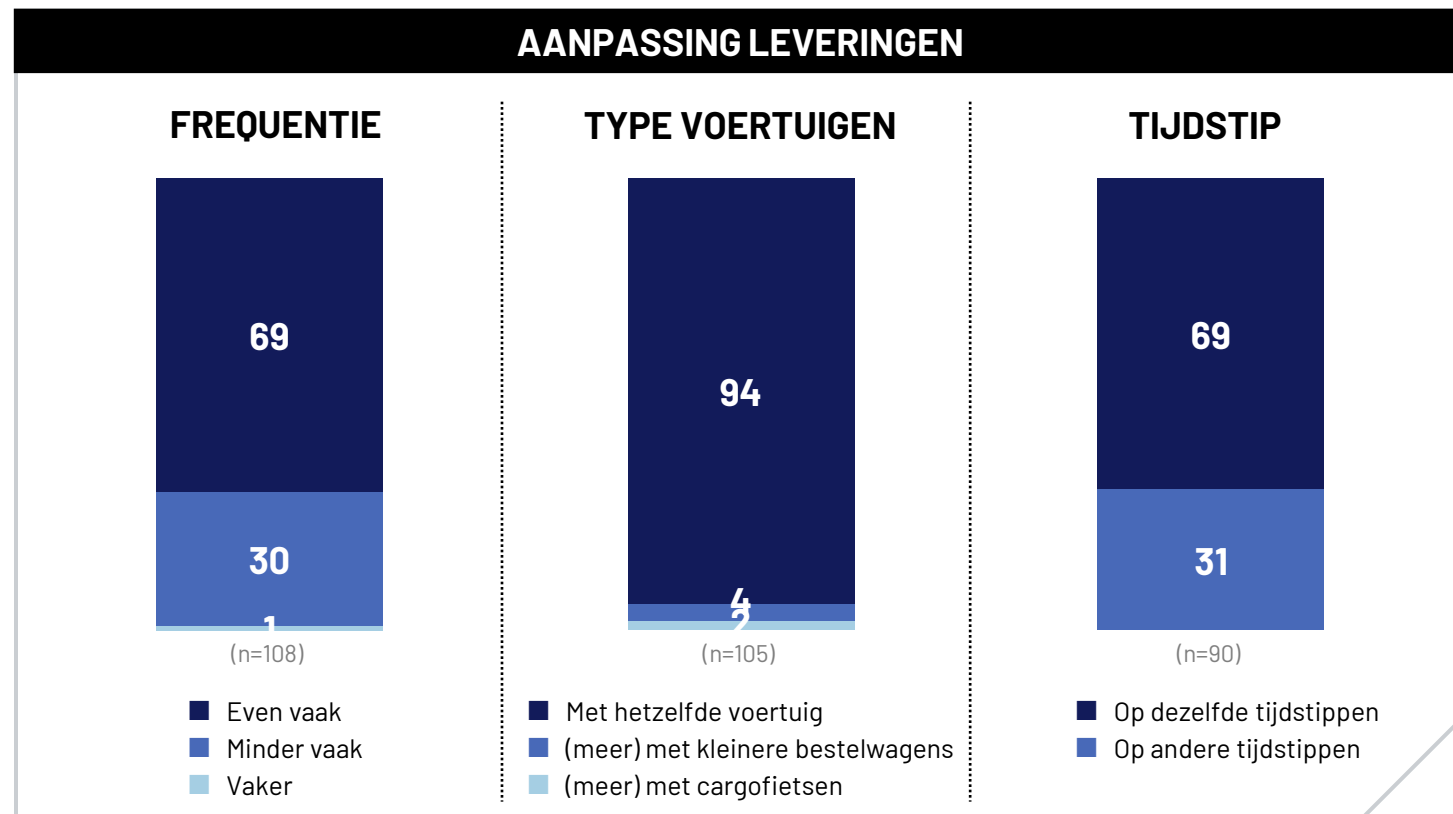
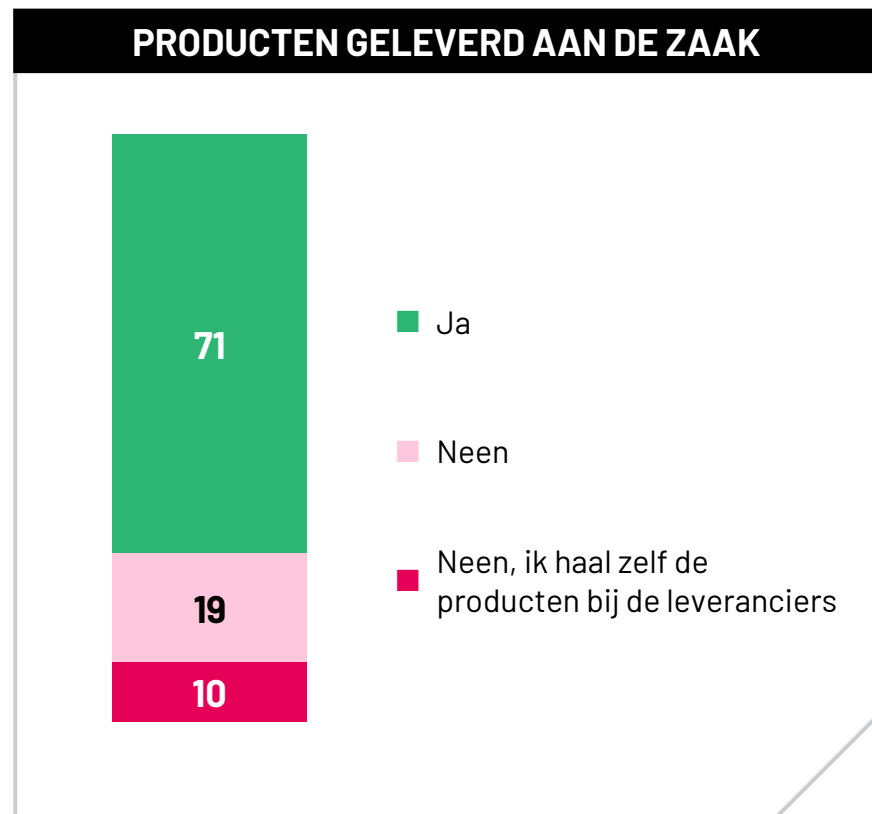
6 op 10 ondernemers/bedrijven geeft aan hun klanten te bezoeken. Voor 67% onder hen is de frequentie van klantenbezoeken onveranderd na de invoering van het wijkmobiliteitsplan.



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Ondernemingen/bedrijven (n=167)
 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 Dampoort of Oud Gentbrugge?

7 op 10 bedrijven krijgen ook producten geleverd aan de zaak, voor 31% gebeurt dit op andere tijdstippen, voor 30% is dat minder vaak.

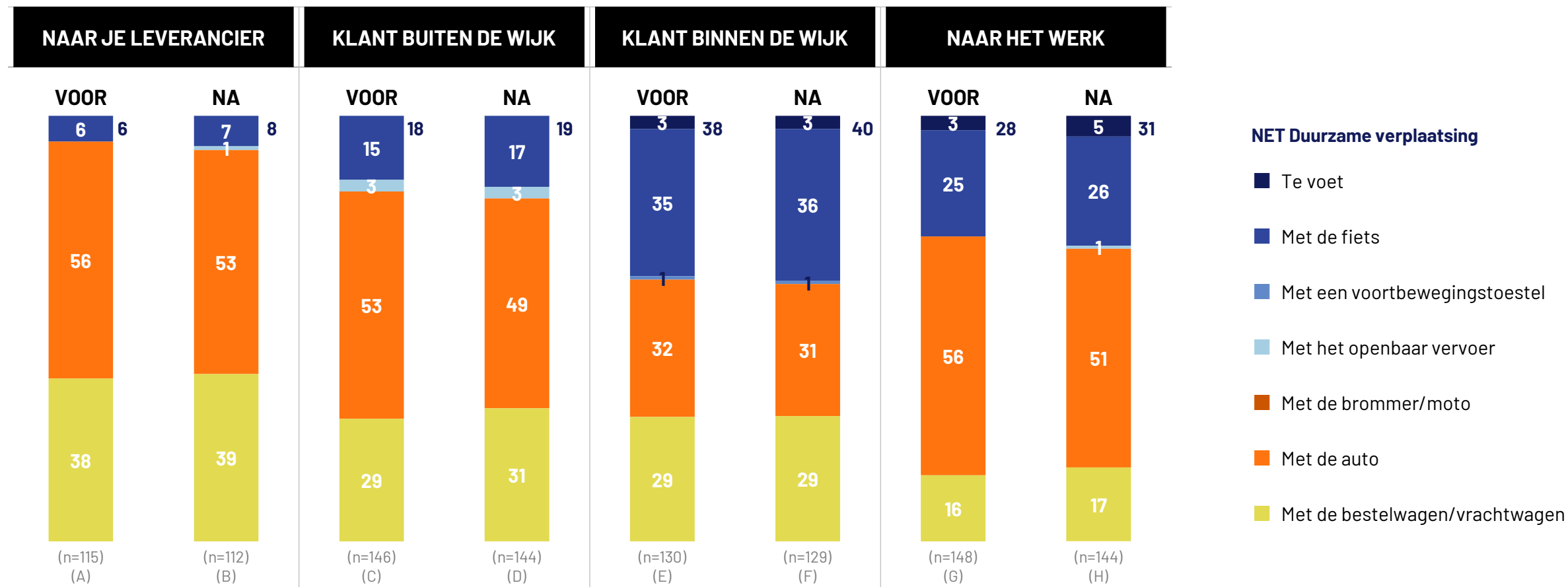
Producten geleverd aan de zaak



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Ondernemingen/bedrijven (n=167)
 Vraag: 08. Worden er producten aan je zaak geleverd? 09. Zijn er aanpassingen aan de beleving gebeurd sinds de invoering van het wijkmobiliteitsplan?

Ondernemers verplaatsen zich niet anders na de invoering van het wijkmobiliteitsplan. Voor verplaatsingen naar klanten binnen de wijk verplaatst 40% van de ondernemers duurzaam. Voor verplaatsingen naar het werk is dat 31%.

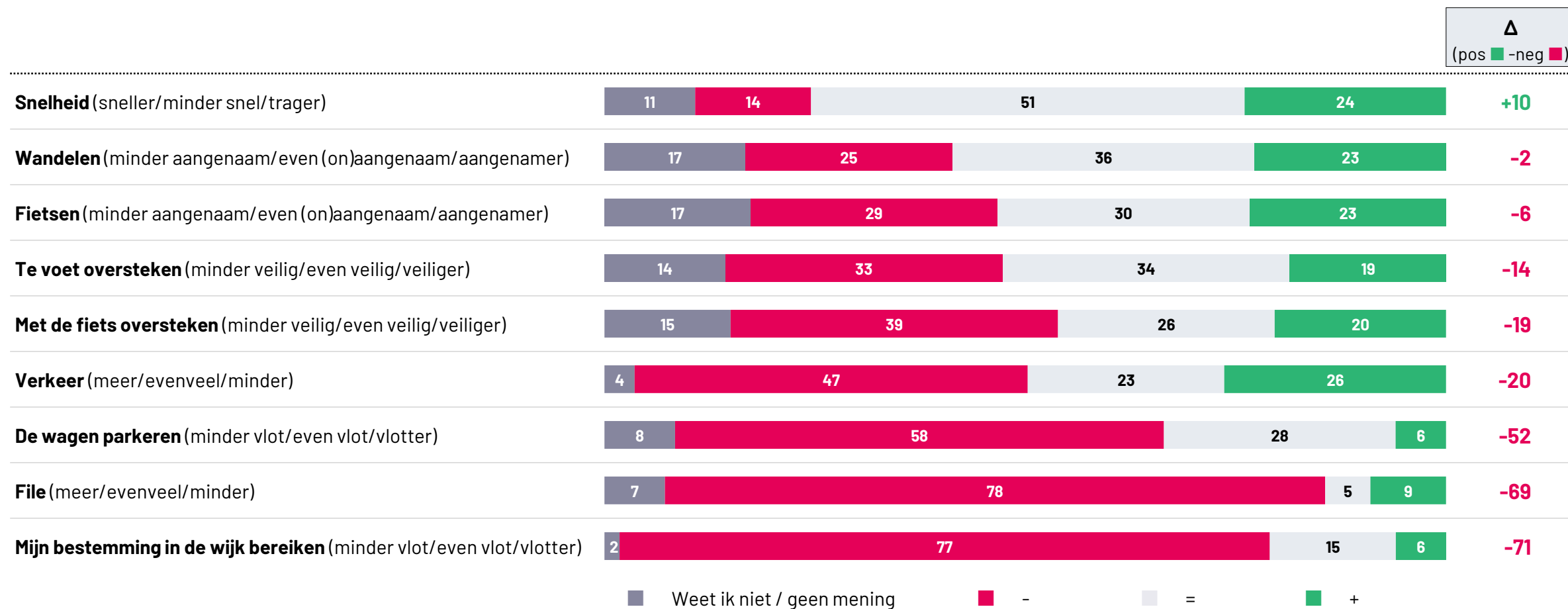
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan voor ondernemers



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

De perceptie is er dat er trager in de buurt wordt gereden. Meer file zorgt dat de wijk minder vlot te bereiken is en dat de wagen parkeren minder vlot gaat. Meninge n zijn verdeeld betreffende aangenaam wandelen/fietsen in de wijk.

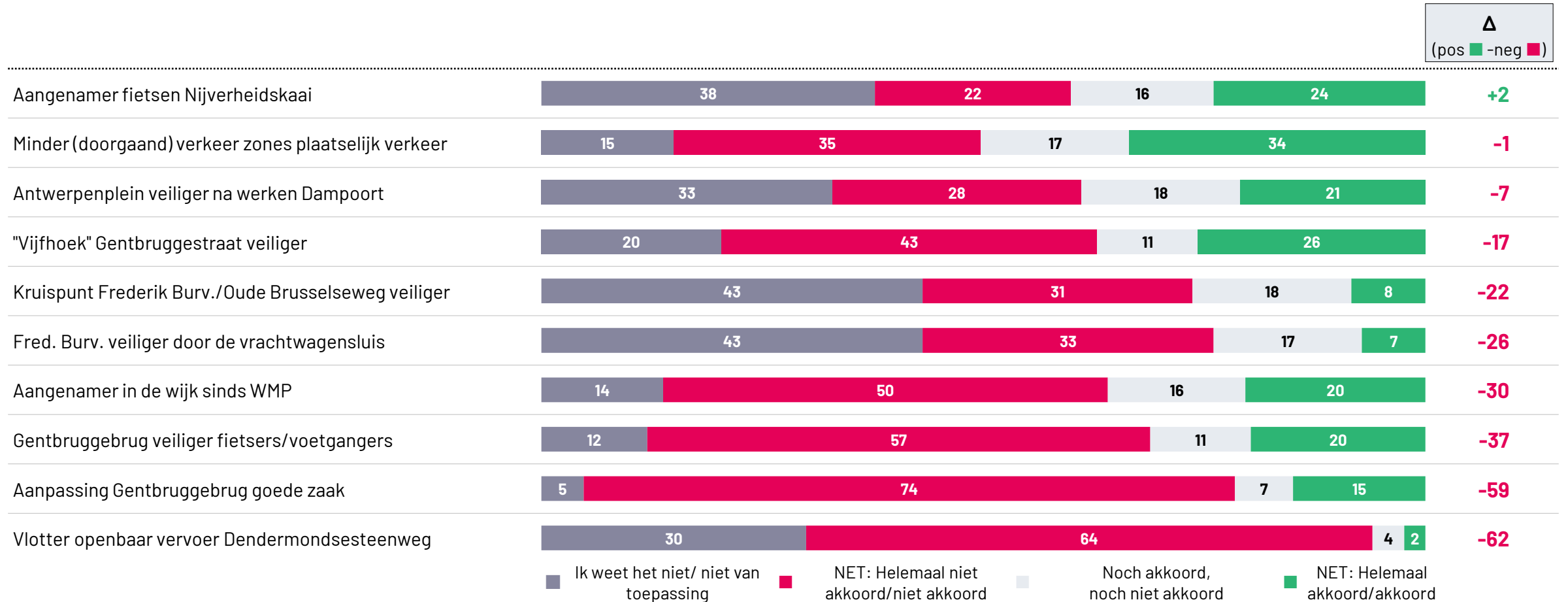
Ervaringen in de wijk NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Ondernemingen/bedrijven (n=167)
 Vraag: Q4. Hoe ervaar je de wijk als ... na invoering van het wijkmobiliteitsplan?

Meningen zijn verdeeld over het aangenamer fietsen en de betreffende zones plaatselijk verkeer en veiligheid Antwerpenplein. Ondernemers gaan niet akkoord over het vlotter vervoer op de Dendermondsesteenweg en de aanpassing aan Gentbruggebrug.

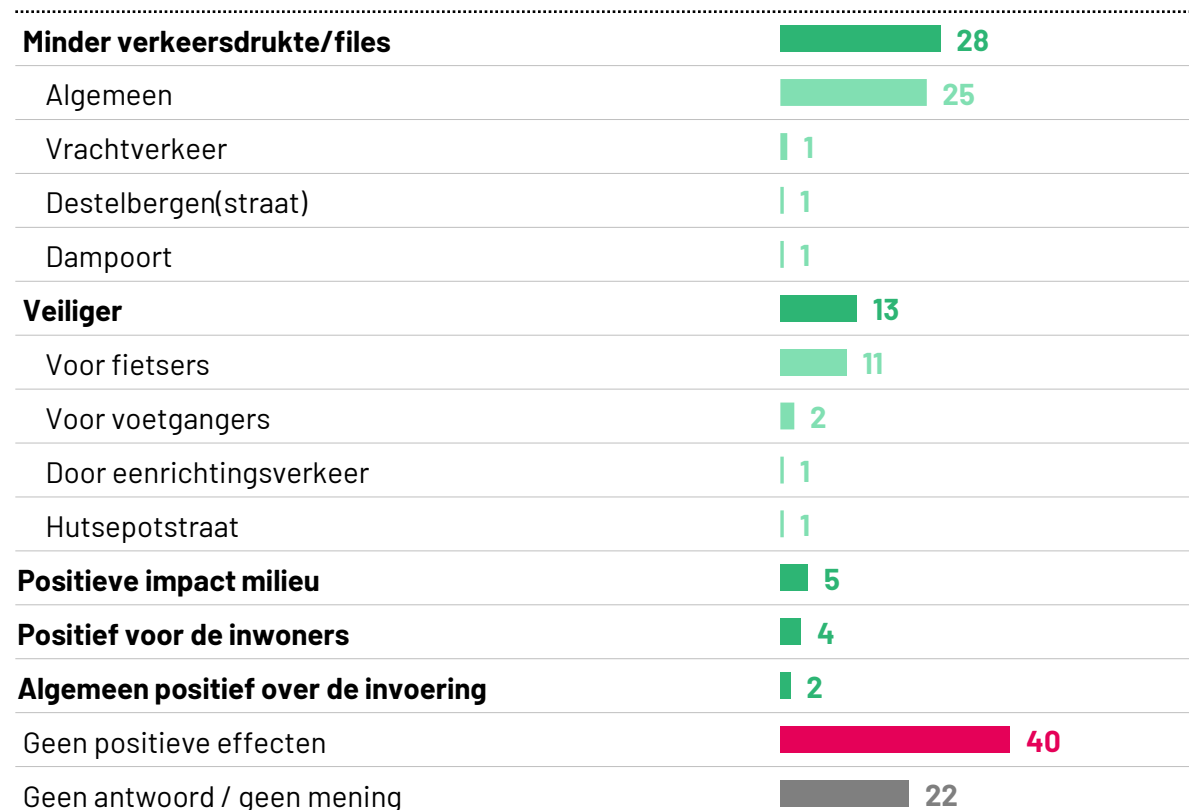
Stellingen over Dampoort - Oud-Gentbrugge



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Ondernemingen/bedrijven (n=167)
 Vraag: Q5. In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen voor Dampoort en Oud Gentbrugge?

38% van de ondernemers geeft spontaan een positief effect mee. Dit gaat dan over minder verkeersdrukte/file en dat het veiliger voor fietsers is.

Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering

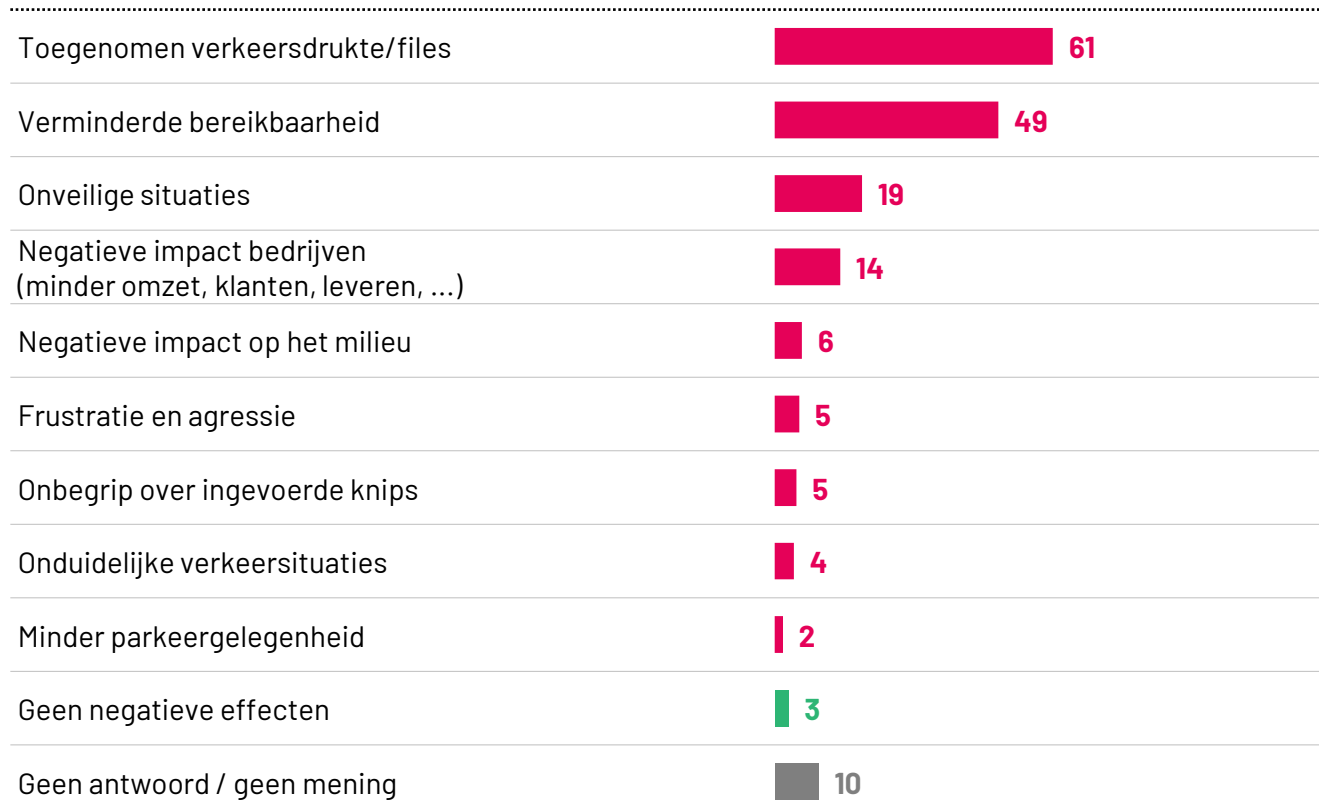


Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Ondernemers/bedrijven (n=167)
 Vraag: Q8. Wat zijn volgens jou de belangrijkste positieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?


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


61% geeft aan dat er meer verkeer en files zijn, 49% ook dat de bereikbaarheid verminderd is.

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering



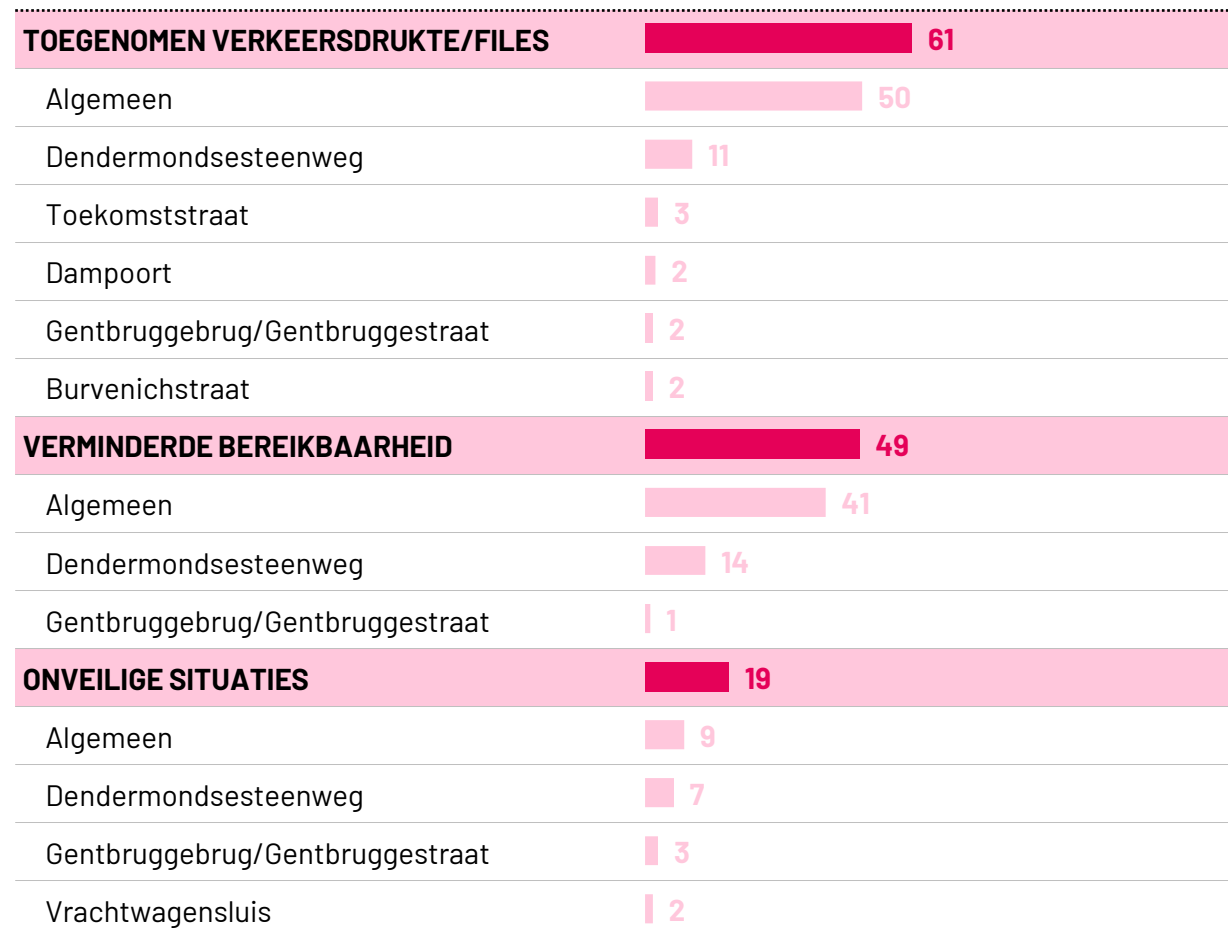
Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Ondernemers/bedrijven (n=167)
Vraag: Q9. Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

 Enkel antwoorden met > 1% op totaal worden getoond

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

Naast de algemene vermeldingen, komt ook de Dendermondsesteenweg aan bod.

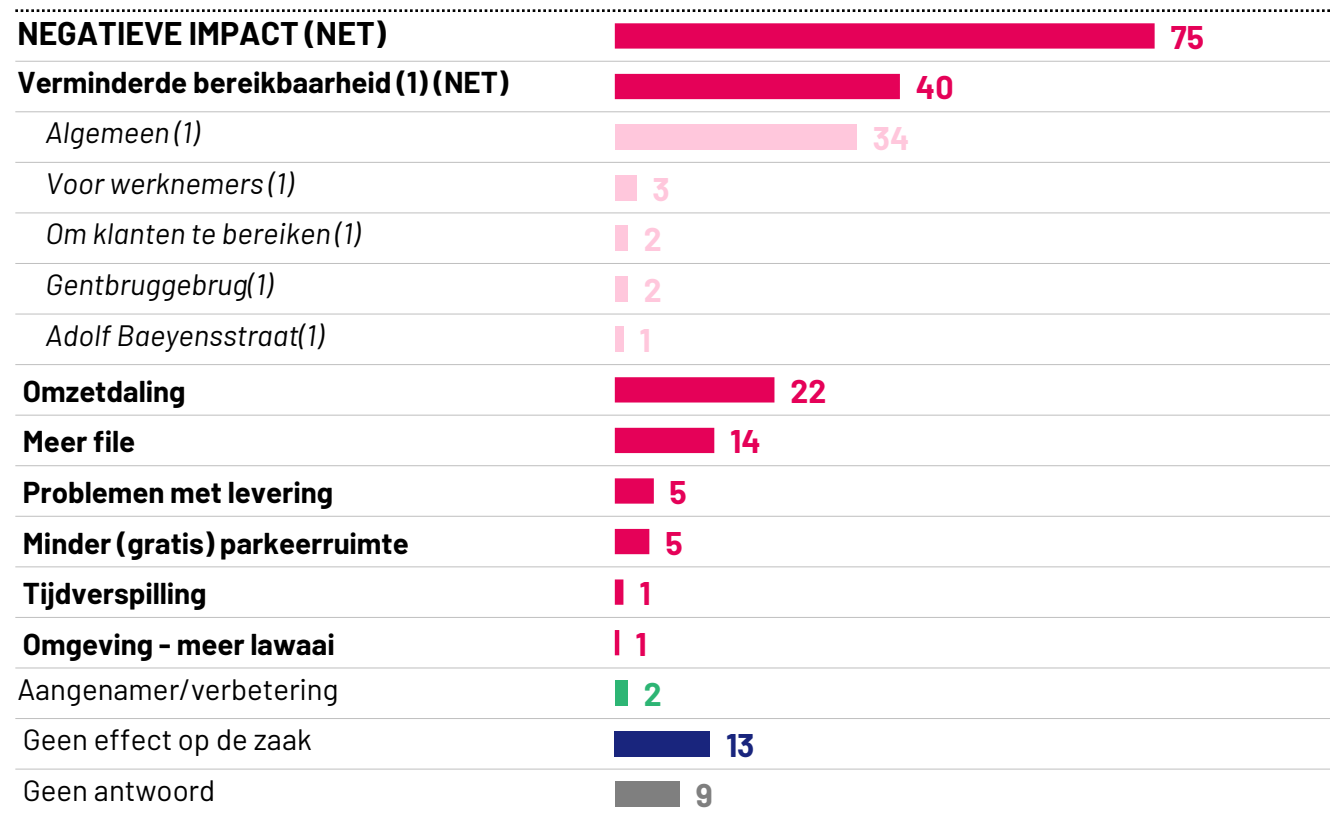
Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering – detail



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Ondernemers/bedrijven (n=167)
Vraag: Q9. Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

75% van de ondernemers geeft een negatieve impact aan van het wijkmobiliteitsplan. Dit gaat voornamelijk over de verminderde bereikbaarheid, alsook een omzetsdaling.

Impact van het wijkmobiliteitsplan op de onderneming



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Ondernemers/bedrijven (n=167)
 010. Ben je van mening dat het wijkmobiliteitsplan nog op een andere manier effect heeft gehad op je zaak (bv. bereikbaarheid, klanten, omzet, beleving...)?

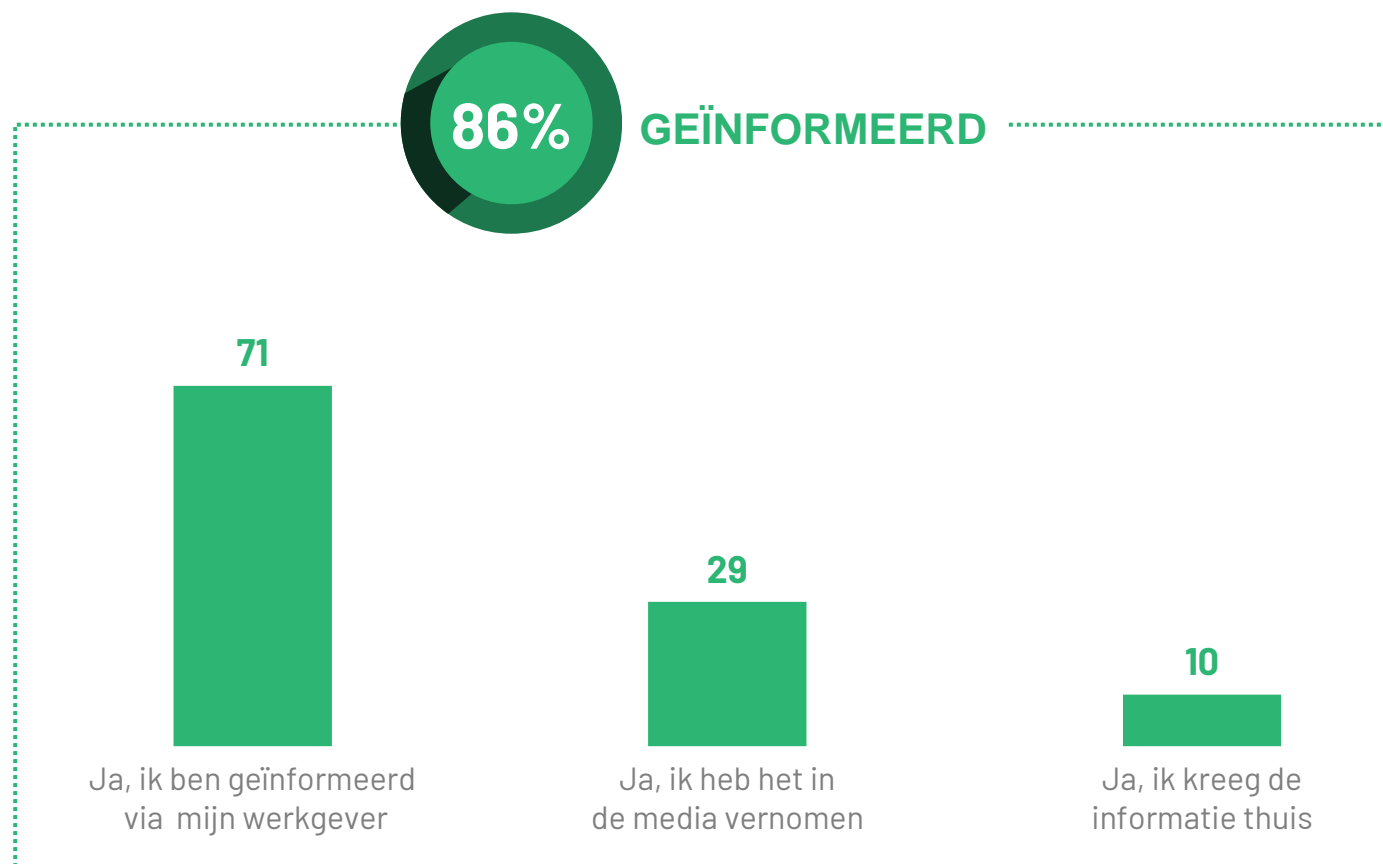
DAMPOORT
OUD-GENTBRUGGE

WERKNEMERS

05

86% van de werknemers was geïnformeerd over de wijzigingen in de wijk, voornamelijk door de werkgever.

Geïnformeerd over de wijzigingen in de wijk

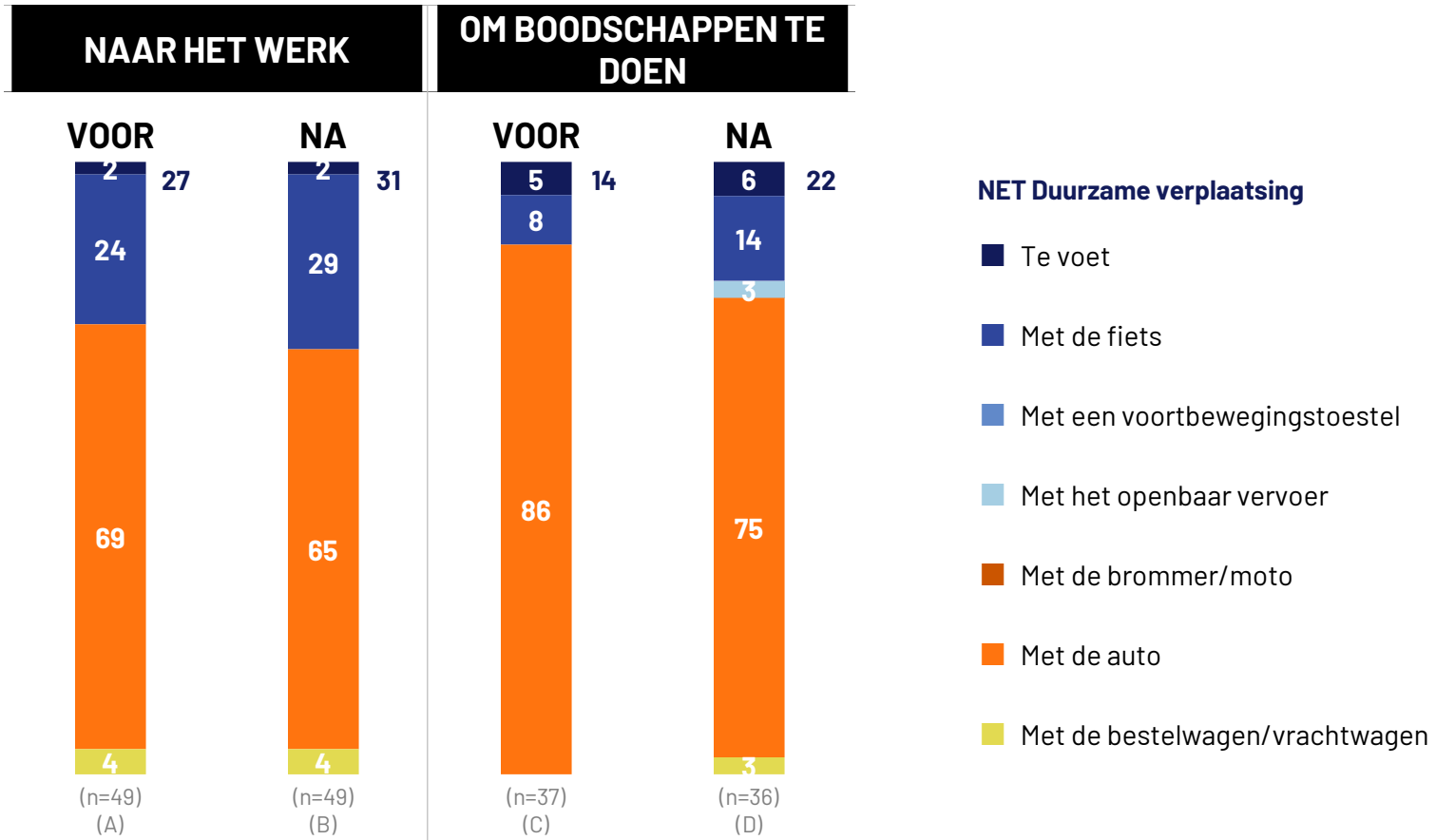


Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Werknemers (n=49)
Vraag: B2. Ben je geïnformeerd over de wijzigingen in de wijk?

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

Er is geen wijziging in het verplaatsingsgedrag bij de werknemers. 31% verplaatst zich duurzaam om naar het werk te gaan, 22% om boodschappen te doen.

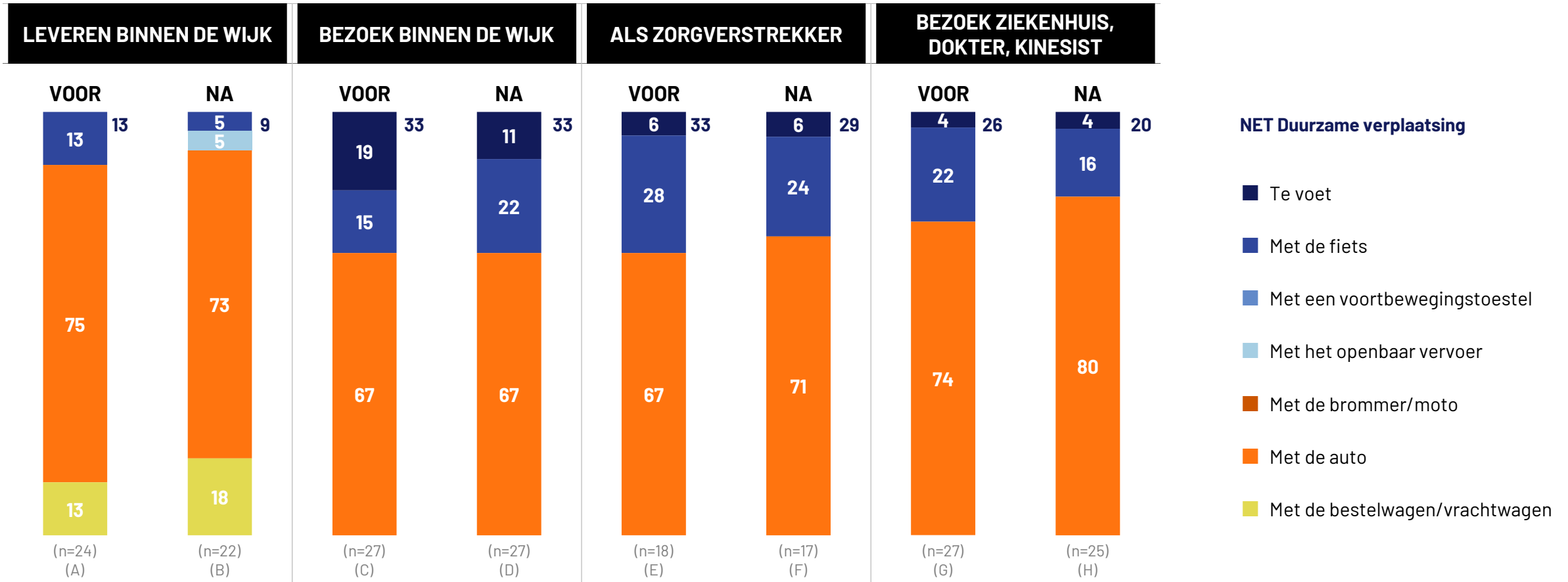
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan voor werknemers (1/2)



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Werknemers
 Vraag: Q1 - Q2 Hoe verplaatste/verplaatst je je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan...?

Voor leveringen gebruiken ze voornamelijk de wagen of de bestelwagen/vrachtwagen, voor bezoeken is het aandeel duurzame verplaatsing hoger. 29% van de zorgverstrekkers verplaatsen zich duurzaam in de wijk.

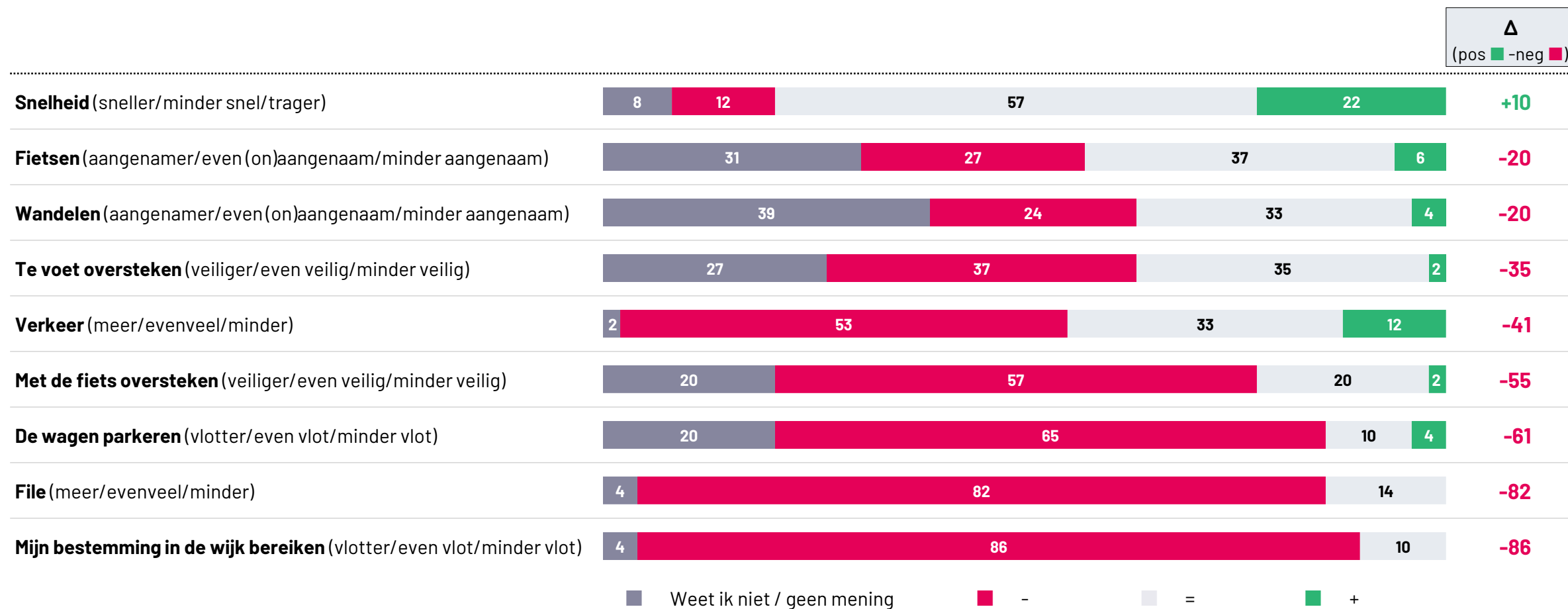
Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan voor werknemers (2/2)



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - werknemers
 Vraag: Q1 - Q2 Hoe verplaatste/verplaatste je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan...?

Werknemers geven aan dat ze moeilijker op hun bestemming in de wijk geraken en dat er meer file is.

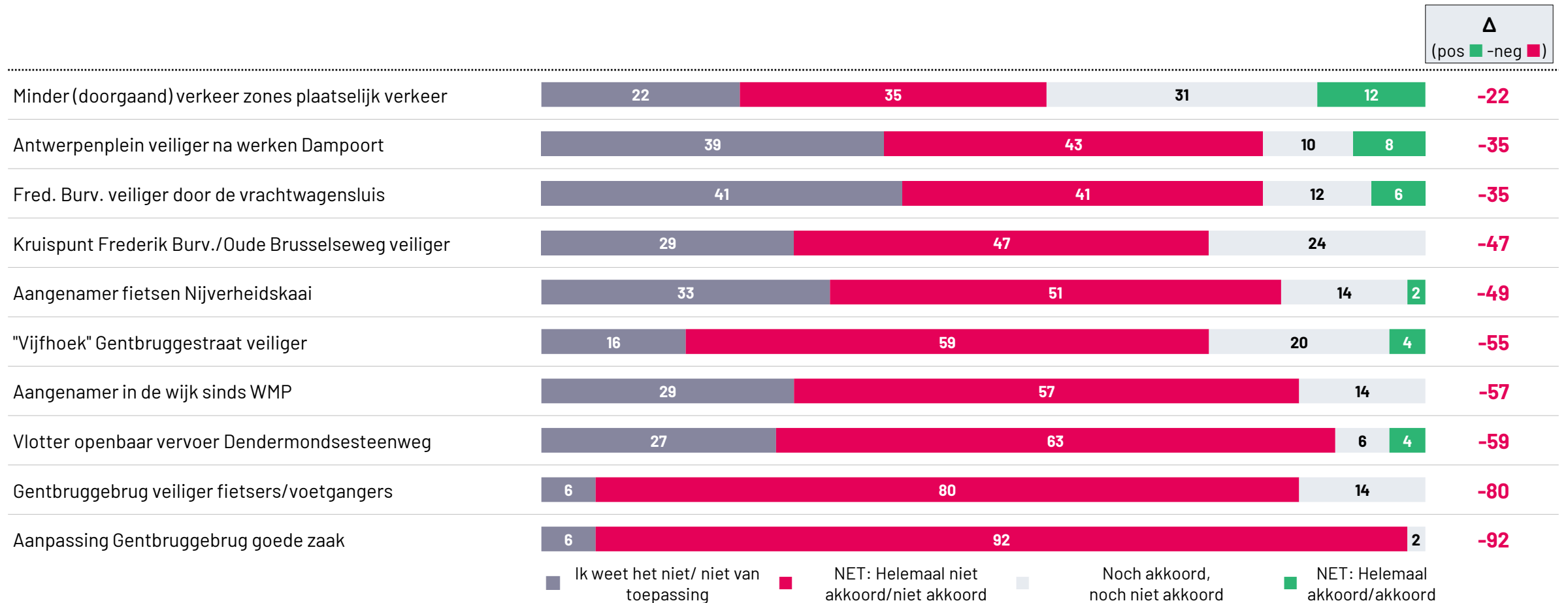
Ervaringen in de wijk NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Werknemers (n=49)
 Vraag: Q4. Hoe ervaar je de wijk als ... na invoering van het wijkmobiliteitsplan?

De werknemers zien weinig tot geen positieve effecten van het wijkmobiliteitsplan.

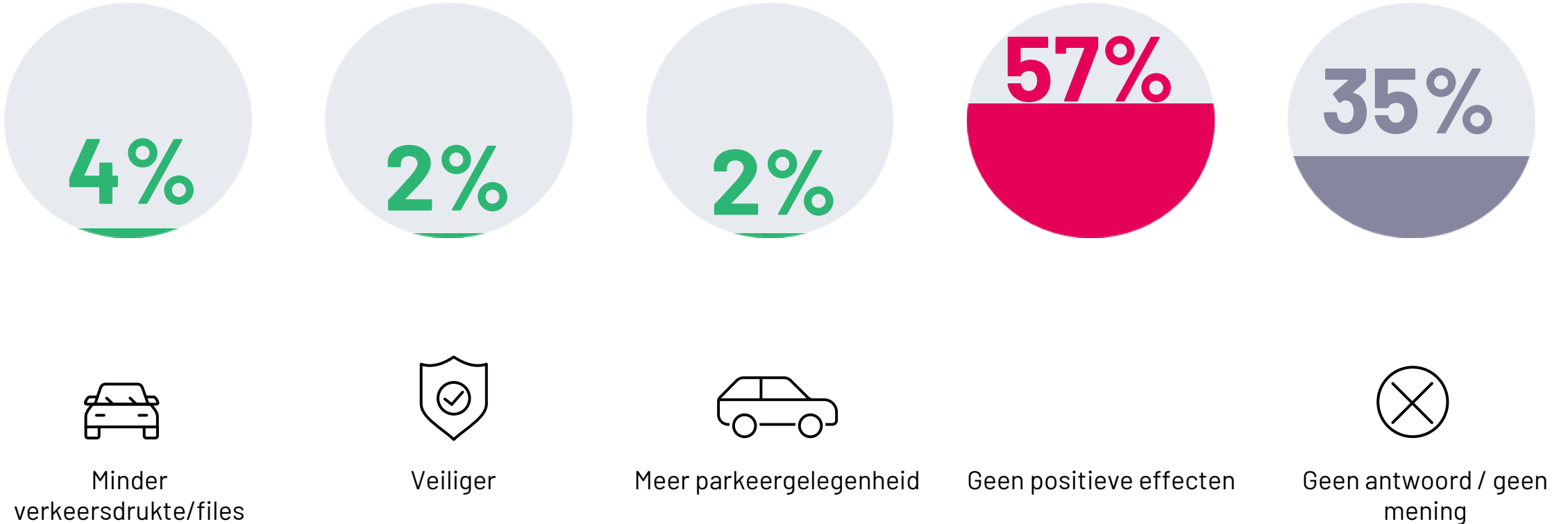
Stellingen over Dampoort - Oud-Gentbrugge



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Ondernemingen/bedrijven (n=49)
 Vraag: Q5. In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen voor Dampoort en Oud Gentbrugge?

De werknemers zien weinig tot geen positieve effecten van het wijkmobiliteitsplan.

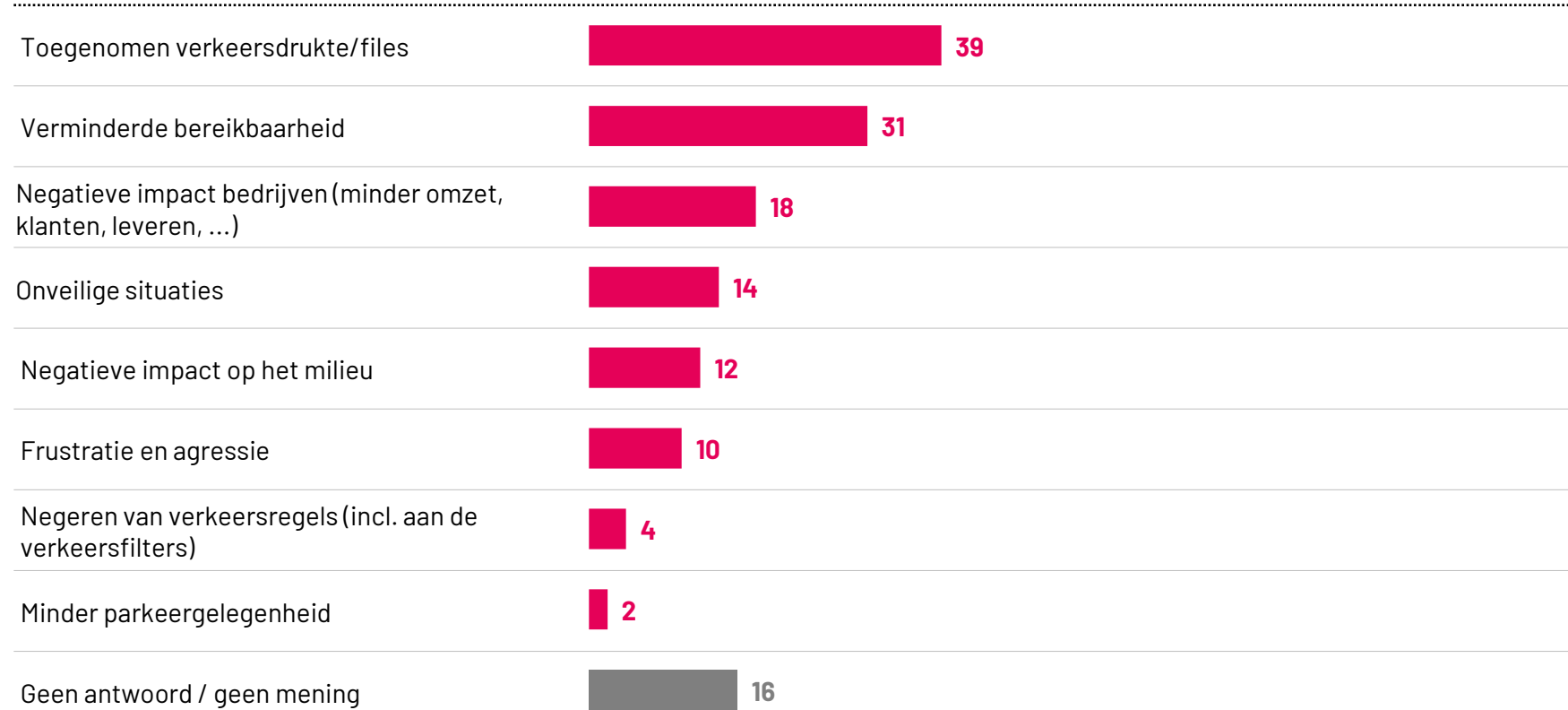
Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Werknemers (n=49)
Vraag: Q8. Wat zijn volgens jou de belangrijkste positieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

Ze ervaren meer verkeersdrukke en een verminderde bereikbaarheid.

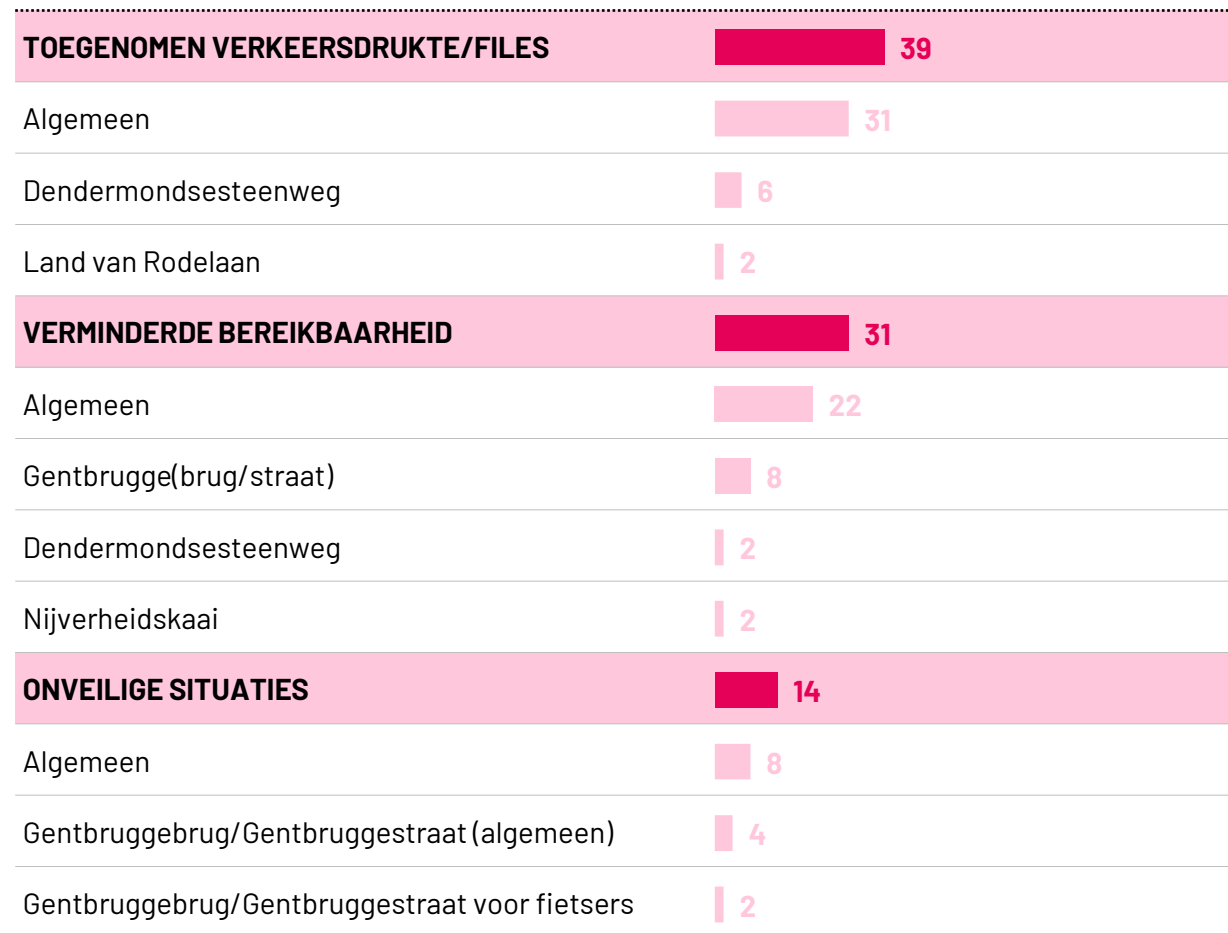
Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Werknemers (n=49)
Vraag: Q9. Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

Naast de algemene vermeldingen, komt ook de Dendermondsesteenweg aan bod.

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering – detail



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Werknemers (n=49)
Vraag: Q9. Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

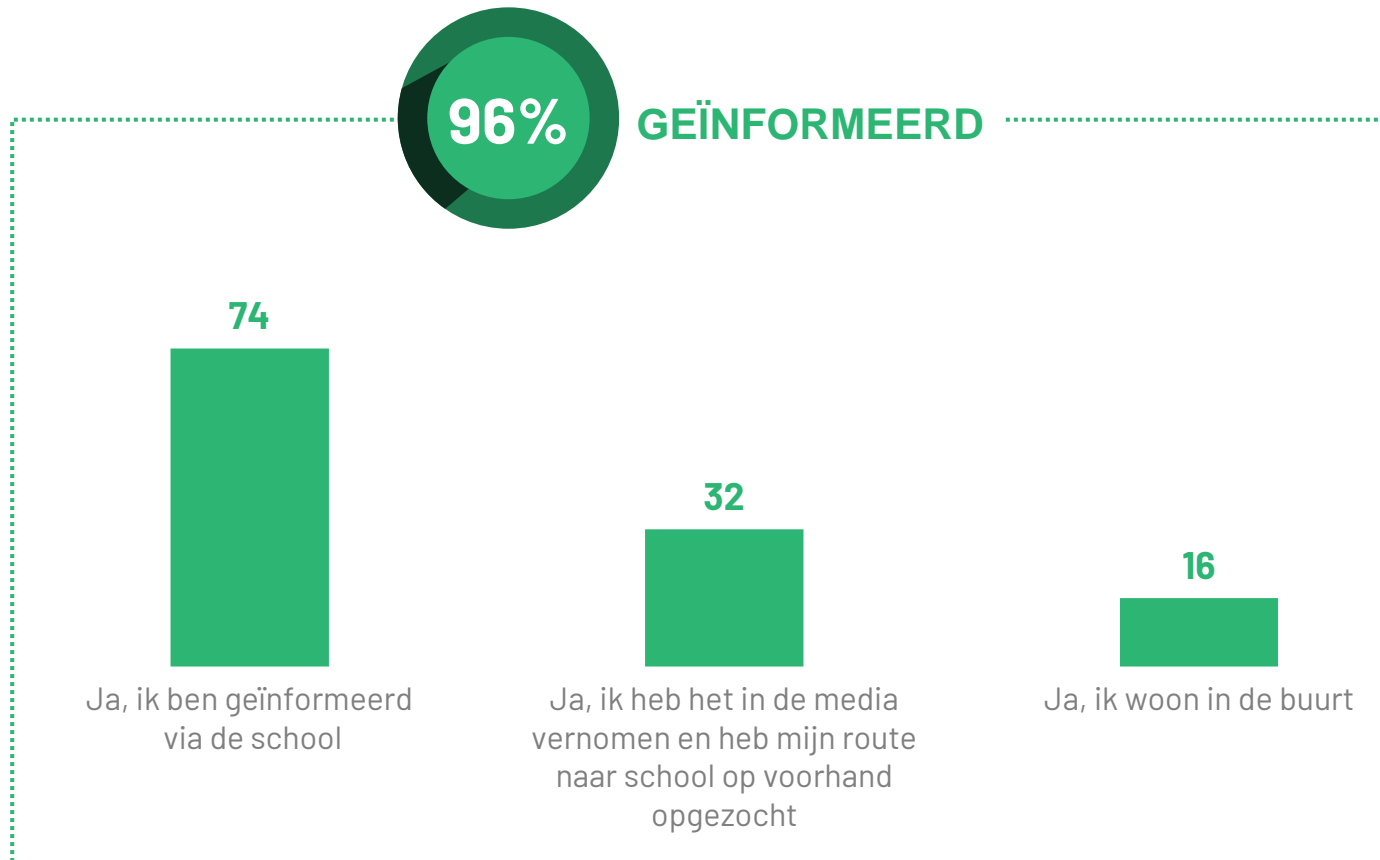
DAMPOORT
OUD-GENTBRUGGE

SCHOOLPERSONEEL

06

De leerkrachten en het schoolpersoneel zijn bijna allemaal geïnformeerd, voornamelijk via de school, over de wijzigingen naar aanleiding van het wijkmobiliteitsplan.

Geïnformeerd over de wijzigingen in de buurt van de school

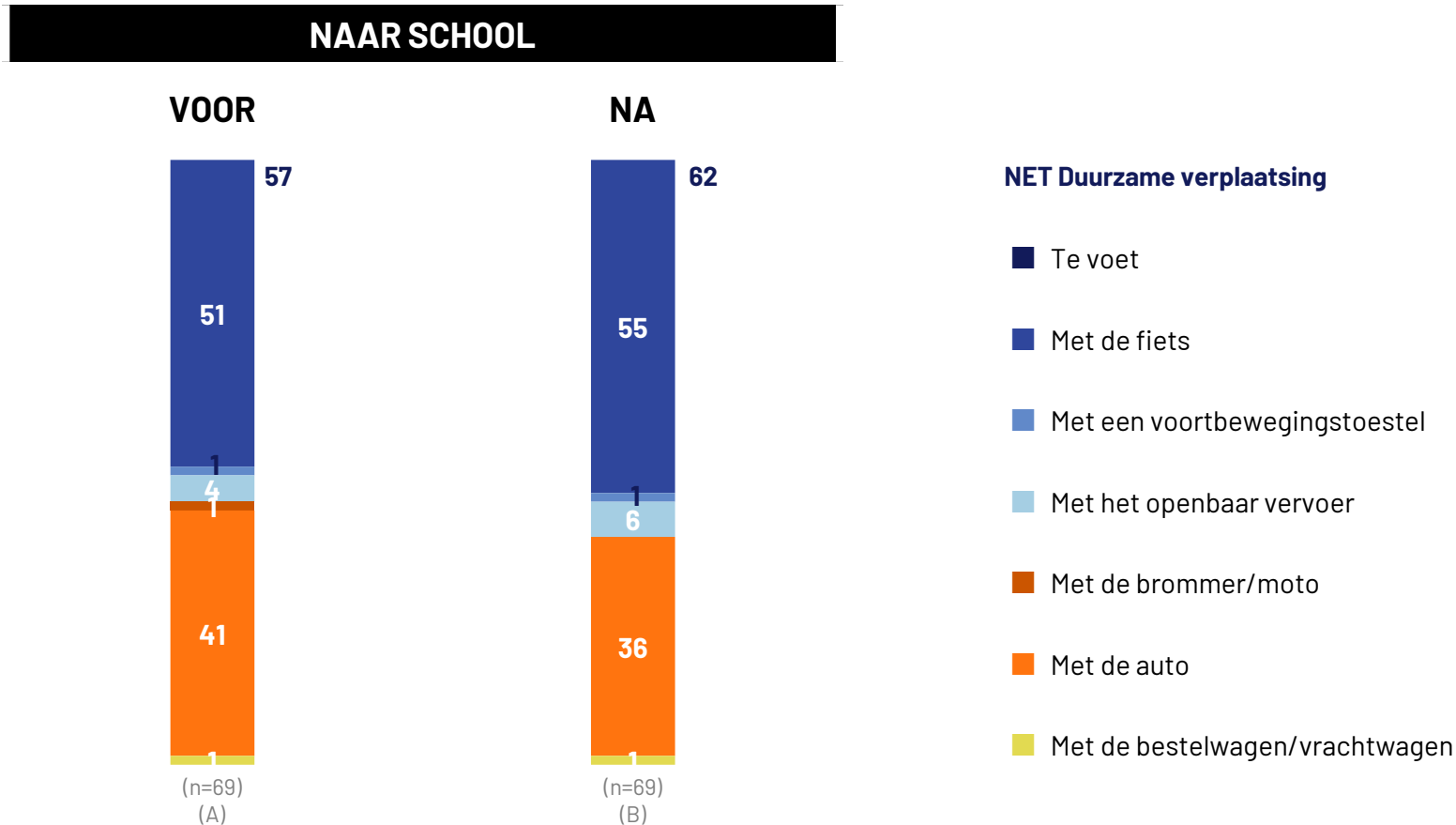


Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Schoolpersoneel en ander personeel (n=69)
Vraag: K1. Ben je als leerkracht/schoolpersoneel geïnformeerd over de wijzigingen in de buurt van de school?

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

Meerderheid van het schoolpersoneel gaat op een duurzame manier naar school, dat is niet veranderd.

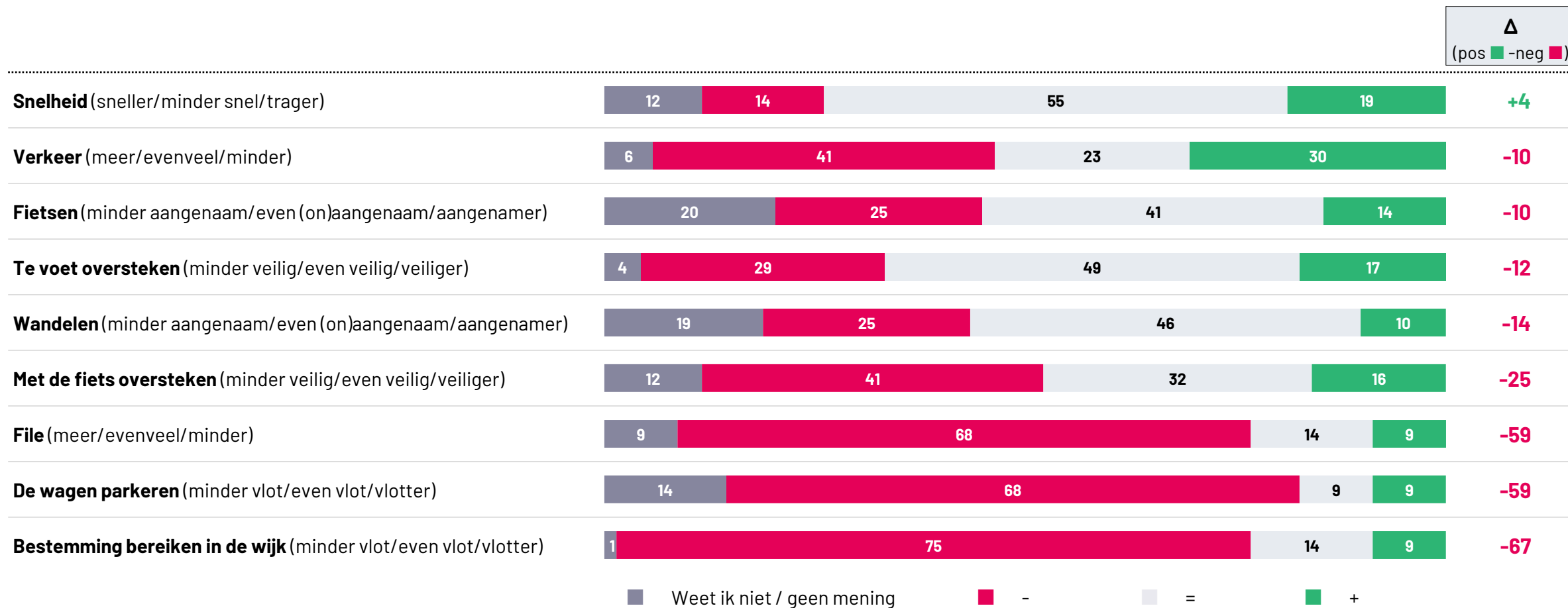
Verplaatsing schoolpersoneel naar school



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Schoolpersoneel en ander personeel (n=69)
Vraag: Q1 - Q2 Hoe verplaatste/verplaatst je je meestal VOOR/NA de invoering van het wijkmobiliteitsplan...?

Het schoolpersoneel ervaart een minder vlotte bereikbaarheid van de bestemming, alsook het parkeren. De files worden hier ook aangehaald. Ze geven wel aan dat er trager gereden wordt in de wijk.

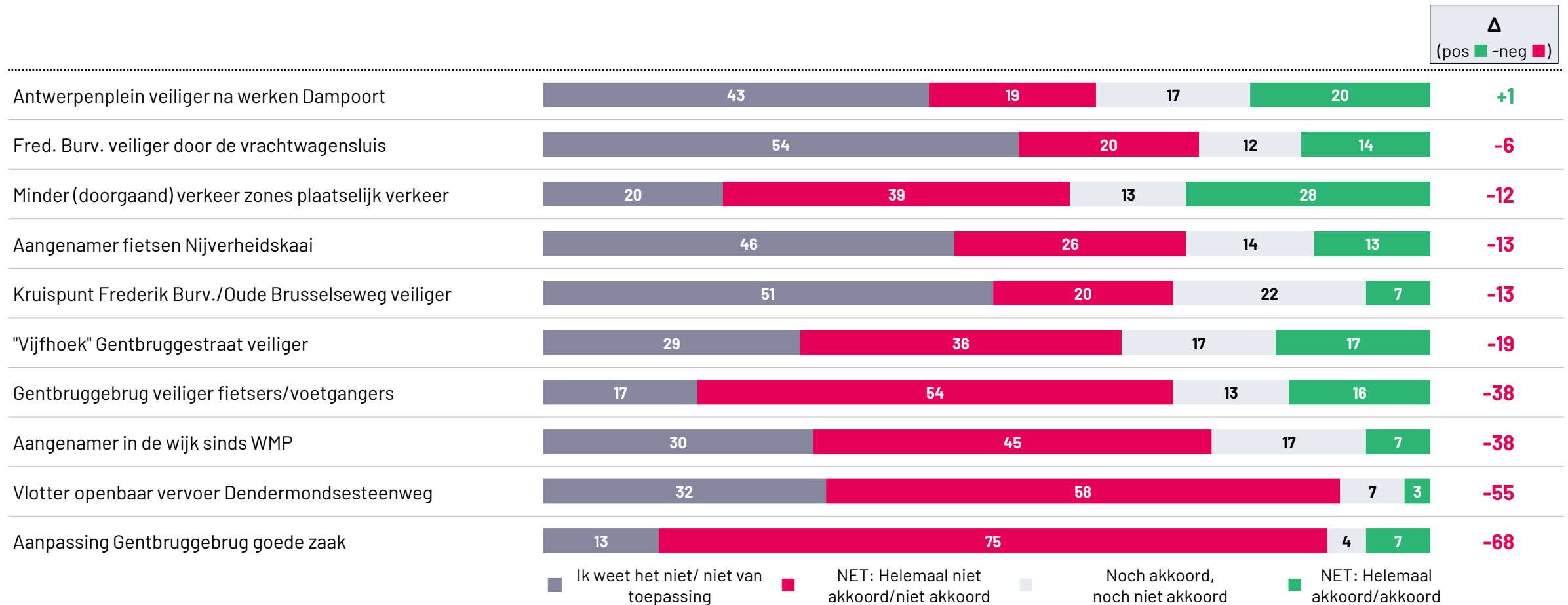
Ervaringen in de wijk NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Schoolpersoneel en ander personeel (n=69)
 Q4. Hoe ervaar je de omgeving van je school, na de invoering van het wijkmobiliteitsplan?

Schoolpersoneel vindt de aanpassing aan Gentbruggebrug geen goede zaak en de vlotheid van het openbaar vervoer op de Dendermondsesteenweg kan nog beter. Ze geven aan dat Antwerpenplein veiliger is geworden.

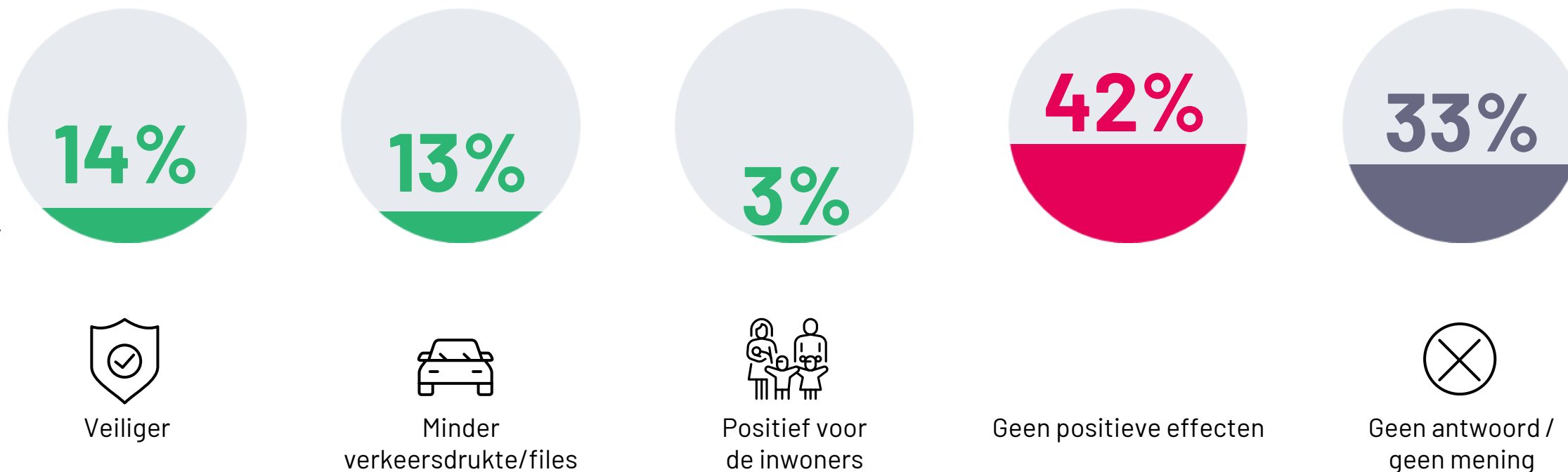
Stellingen over Dampoort en Oud Gentbrugge



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Schoolpersoneel en ander personeel (n=69)
 Vraag: Q5. In welke mate ga je akkoord met de volgende stellingen voor Dampoort en Oud Gentbrugge?

30% van het schoolpersoneel geeft spontaan een positief effect mee. Dit gaat dan over minder verkeersdrukte/file, dat het veiliger voor fietsers is en dat het positief is voor de inwoners van de wijk.

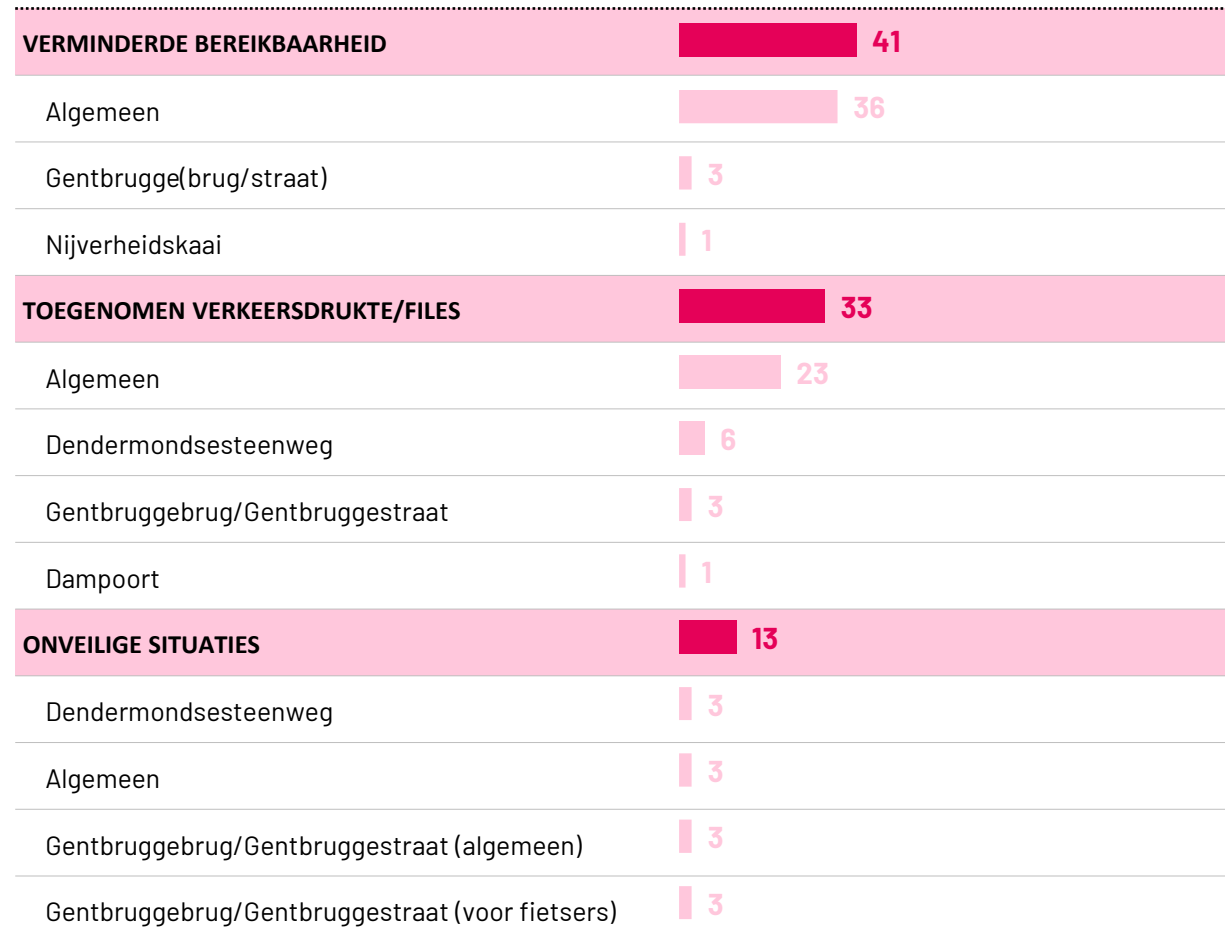
Positieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) - codering



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Schoolpersoneel en ander personeel (n=69)
Vraag: Q8. Wat zijn volgens jou de belangrijkste positieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

Hierbij halen ze Gentbrugge (brug/straat) en de Dendermondsesteenweg aan.

Negatieve effecten wijkmobiliteitsplan (open vraag) – codering – detail



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Schoolpersoneel en ander personeel (n=69)
Vraag: Q9. Wat zijn volgens jou de belangrijkste negatieve effecten van het wijkmobiliteitsplan?

BEDANKT!

 FOLLOW US ON LINKEDIN

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



d) Evaluatie WMP Dampoort/Oud-Gentbrugge + aanpassingen. (met bijlagen voor de raadsleden)

Openbare bijlage(n)

- 20250611_DO_MASSE_presentatie_Evaluatie WMP ZWI+DOG.pdf



Wijkmobiliteitsplannen Zwijnaarde en Dampoort – Oud-Gentbrugge

Resultaten evaluatie

Commissie MASSE 11/06/2025

DOELSTELLINGEN WIJKMOBILITEITSPANNEN

1. Weren van **doorgaand verkeer** (en garanderen van selectieve bereikbaarheid)
2. Verhogen van de **leefkwaliteit** in de wijken (belevingswaarde, economische leefkwaliteit, veiligheid...)
3. Meer **duurzame verplaatsingen**
4. **Wijkspecifieke** doelstellingen
 1. 16 doelstellingen WMP Zwijnaarde
 2. 19 doelstellingen WMP DOG



METHODIEK

- Evaluatie doelstellingen o.b.v. verschillende indicatoren en databronnen
- Kwantitatief: o.a. **verkeerstellingen**
- Kwalitatief: **bevraging** bij bewoners, ondernemers, scholen en bezoekers

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						

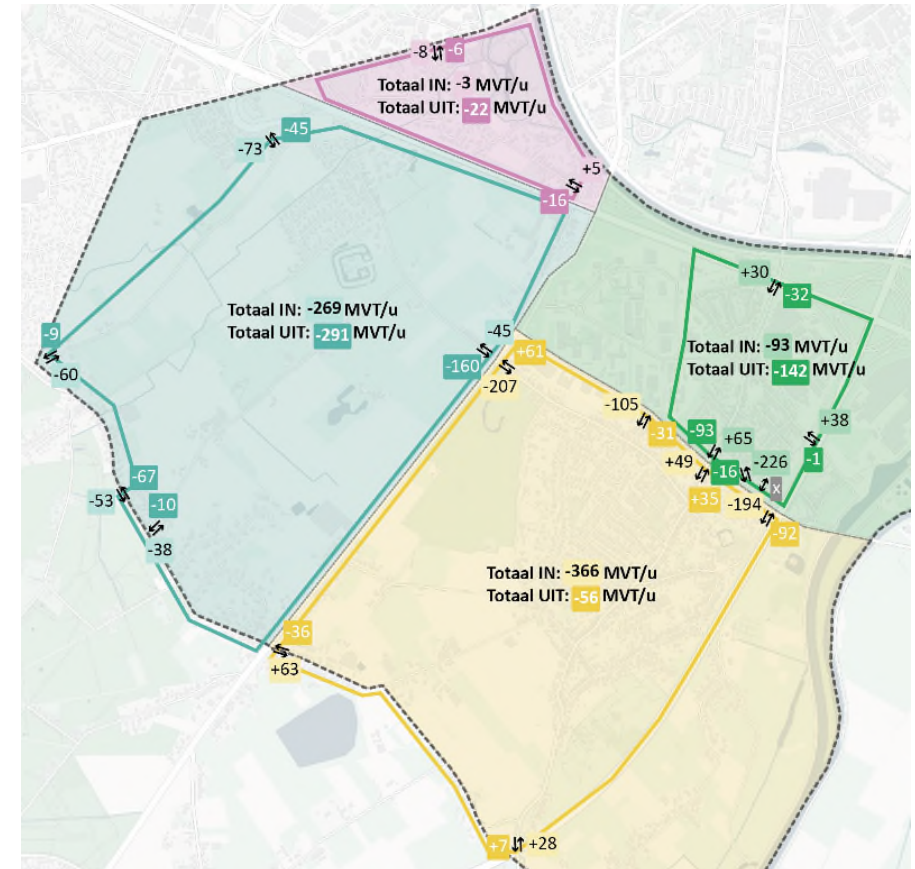




WMP ZWIJNAARDE

1. WEREN VAN DOORGAAND VERKEER

- **Afname gemotoriseerd verkeer** in alle buurten, vooral in Zwijnaarde dorp en buurt Rijvissche
- **Kleiner aandeel doorgaand verkeer** in alle buurten
- **Geen (grote) verkeerstoename op grote assen** (N60,...), ondanks perceptie verkeersdrukke
- **Geen (grote) toenames in reistijden** op grotere verkeersassen
- Wel gevoel van **verminderde autobereikbaarheid**
- Geen (grote) verschillen in bereikbaarheid voor **voetgangers, fietsers en OV**



2. LEEFKWALITEIT

- Meerderheid bewoners vindt het **niet aangenamer** in wijk na invoering WMP
- **Verdeelde meningen** bij bewoners, over o.a. wandelen en fietsen
- **Subjectief aangehaalde pijnpunten** over o.a. files, autobereikbaarheid en verminderde parkeermogelijkheden
- **Objectief vastgestelde verbeteringen** zoals o.a. straten met minder verkeer, lagere snelheden, extra oversteekvoorzieningen
- Geen duidelijke trend in objectieve **ongevallencijfers** (te vroeg!)
- Op meeste meetlocaties **geen grote verschillen** in luchtkwaliteit.

Stellingen voor Zwijnaarde, Schilderswijk en Pleispark

Aangenamer in de wijk sinds wijkmobiliteitsplan



2. ECONOMISCHE LEEFKWALITEIT

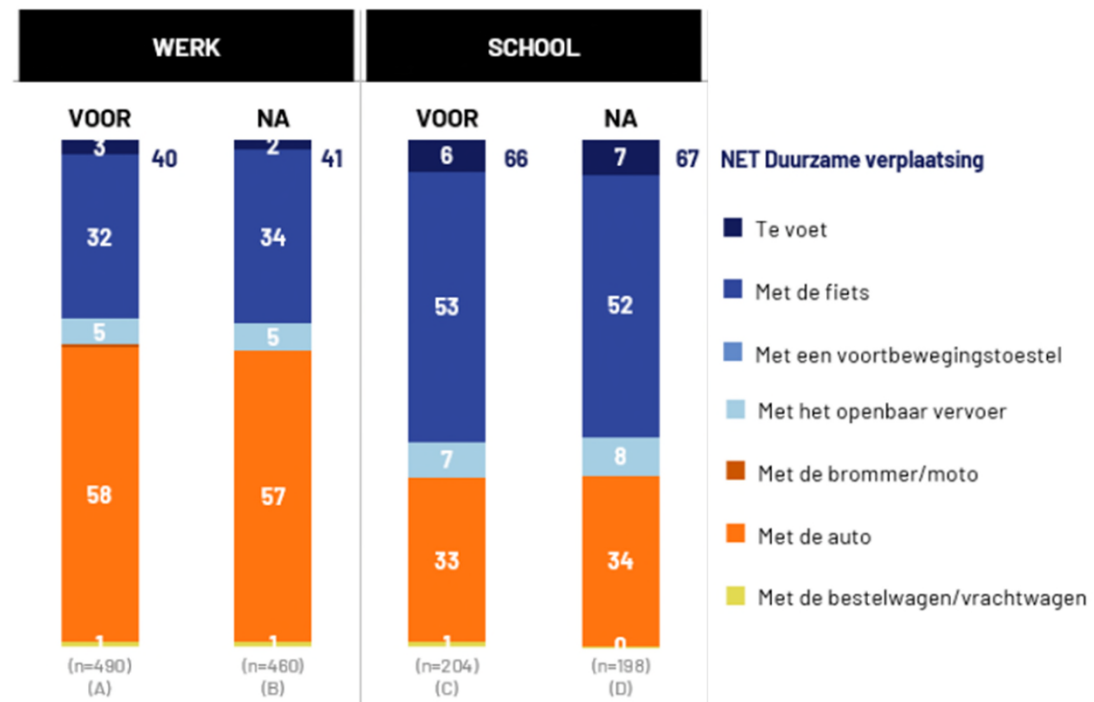
- 70% van (58) bevroagde ondernemers is van mening dat WMP negatieve effecten had op hun zaak: bereikbaarheid, file ...
- 20% bevroagde ondernemers vermeldt lagere omzet of minder klantbezoeken
- Bevroagde ondernemers stellen dat ze minder vaak klanten bezoeken
- Leveringen gebeuren nog op zelfde manier
- Vanuit gezondheidszorg bekommernissen over parkeermogelijkheid voor patiënten (en bij huisbezoeken) en langere reistijden



3. WIJZIGING VERPLAATSINGSGEDRAG

- Bewoners, handelaars, bezoekers en werknemers verplaatsen zich nog in grote mate op dezelfde manier als voorheen. **Geen significante modal shift (op korte termijn).**
- Wel minder doorgaand gemotoriseerd verkeer én meer fietsers dan voorheen
- WMP heeft **wel impact op routekeuzes** van auto- en vrachtverkeer

Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (bewoners)



4. WIJKSPECIFIEKE DOELSTELLINGEN

- Sterke afname doorgaand verkeer in dorpscentrum (-20%) door combinatie van maatregelen
- Beperkt draagvlak voor filter J. Schayckstraat, ondanks sterke verkeersafnames in directe omgeving. Openstellen van filter zorgde wel opnieuw voor verkeerstoenames
- Sterke afname gemotoriseerd verkeer in Hutsepotstraat, veel bewoners vinden het nu **veiliger voor voetgangers en fietsers**, wel drukker in Ter Linden
- Krekelstraat behoudt verkeersfunctie en ondanks snelheidsremmers wordt snelheidsregime onvoldoende gerespecteerd en vinden bewoners de straat **(nog steeds) onveilig voor fietsers**
- Heerweg-Zuid behoudt ontsluitende verkeersfunctie, met iets meer doorgaand verkeer. Geen significante impact op doorstroming OV.



4. WIJKSPECIFIEKE DOELSTELLINGEN

- **Geen significante impact op openbaar vervoer** op Tramstraat / A. della Faillelaan. Lichte reistijdtoename tijdens spits voor autoverkeer uit Merelbeke
- I. van Oostenrijkstraat en Hofakkerstraat ervaren minder (doorgaand) verkeer, Nederzwijnaarde (nog) niet
- **Grote afname van (doorgaand) gemotoriseerd verkeer** in Rijvissche, wel nog sluipverkeer en nog steeds overdreven snelheid.
- **Ontsluitende functie van Klossestraat blijft**, maar géén toename gemotoriseerd verkeer. Respondenten wel eerder negatief over verkeersdrukke en onveiligheid
- **Verkeersvolume Maaltemeers nam beperkt af**. Respondenten uit buurt staan eerder negatief t.o.v. maatregel(en).



5. DOORKIJK

- Realisatie **Scheldelindeweg** om leefkwaliteit Heerweg-Noord te verbeteren en (vracht)verkeer uit woonstraten te weren
- **Studie herinrichting ovonde** om barrière-effecten van N60 ovonde te verminderen en doorstroming openbaar vervoer te verbeteren
- **Project Gentspoort** biedt kansen om (o.a.) veiligheid voetgangers en fietsers te verhogen op N43

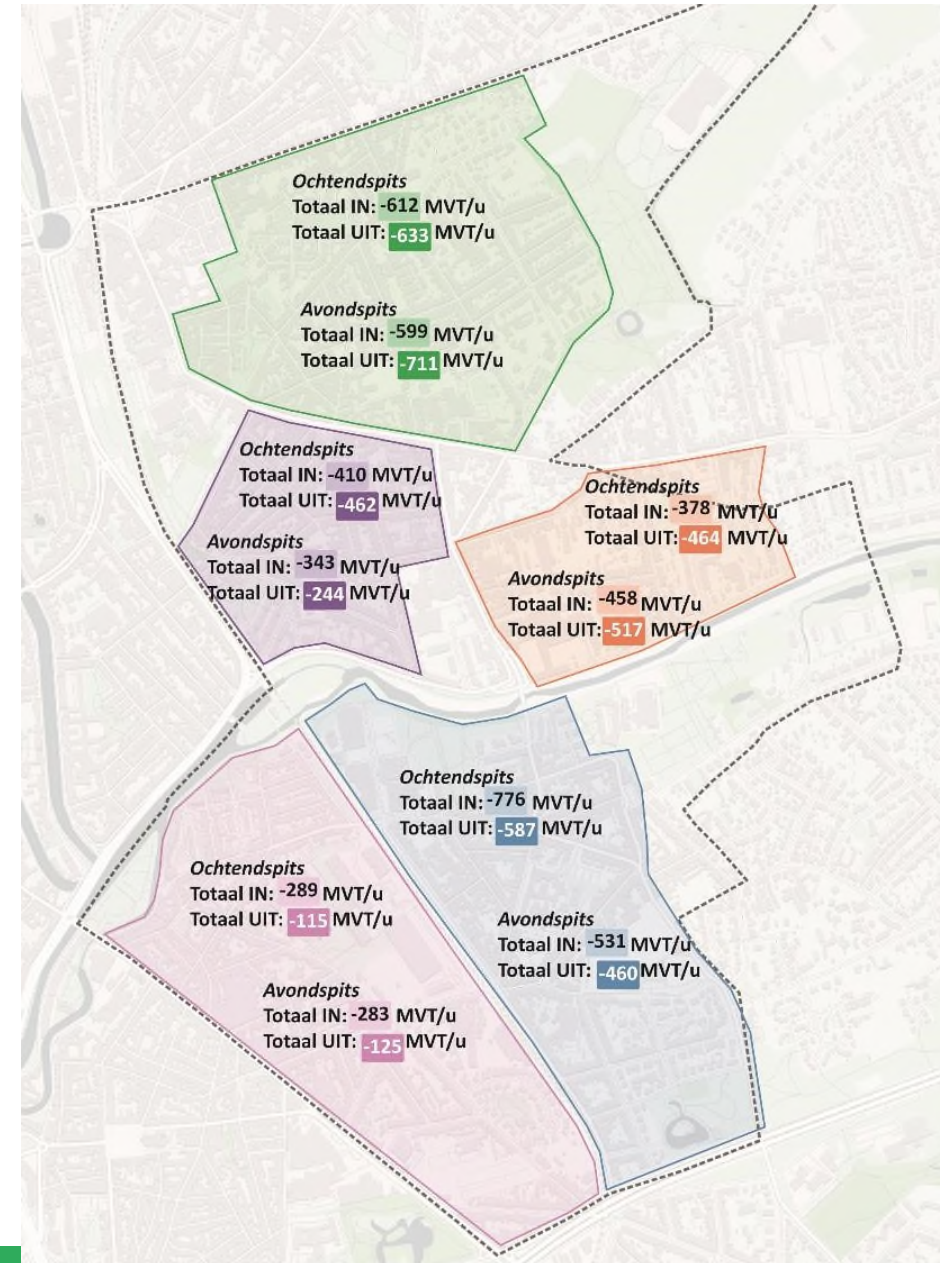




WMP DAMPOORT –
OUD GENTBRUGGE

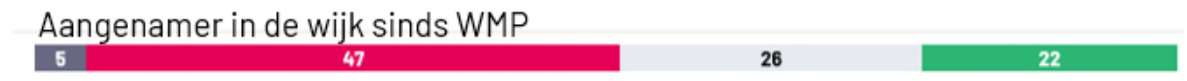
1. WEREN VAN DOORGAAND VERKEER

- **Afname gemotoriseerd verkeer** in alle buurten, afname grootst in Gentbrugge centrum (ochtend) en Heilig-Hart (avond)
- **Afname doorgaand verkeer**
- **Doorgaand verkeer** door enkele zones 'Uitgezonderd Plaatselijk verkeer' hoog
- Tijdens avondspits **sterke toename** in reistijden op Dendermondsesteenweg, **bepaalde toename** in reistijden op Land van Rodelaan tijdens ochtendspits. Dit heeft invloed op de doorstroming van De Lijn
- Gevoel van **verminderde autobereikbaarheid**
- **Meer fietsers dan motorvoertuigen** in verschillende straten: Nijverheidskaai, Kerkstraat, Cécile Caetermanstraat,...

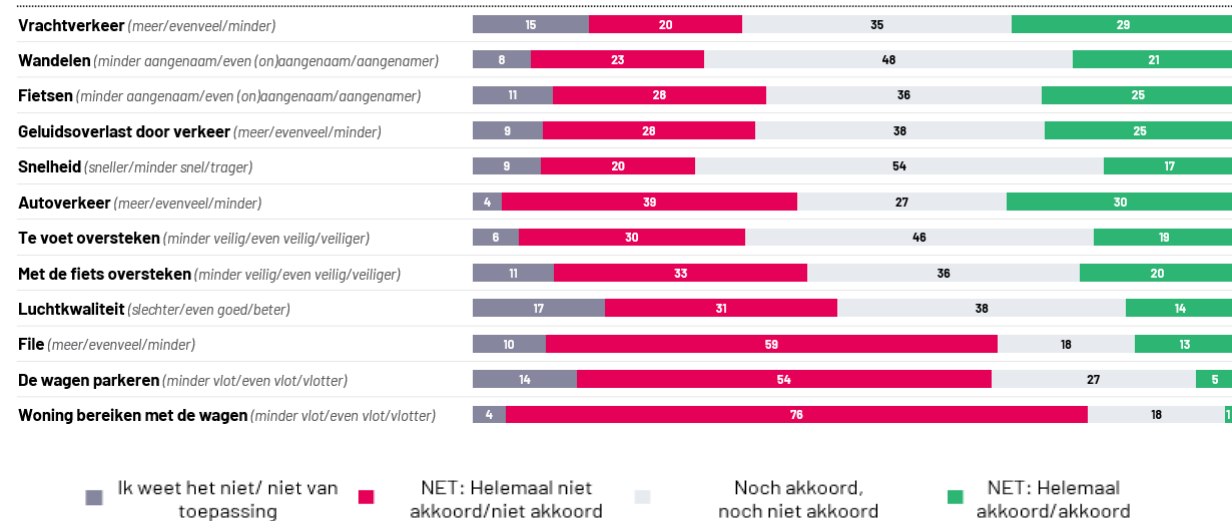


2. LEEFKWALITEIT

- Slechts 22% van de bewoners vindt het **aangenamer** in de wijk na invoering WMP
- Meningen bij bewoners **negatief** over files, autobereikbaarheid en verminderde parkeermogelijkheden.
- Over wandelen, fietsen en snelheid zijn meningen eerder **verdeeld**
- **Luchtkwaliteit** verbeterd in 4 straten, verslechterd in 4 straten
- Over **geluidsoverlast** zijn meningen verdeeld, overlast grootst in Scheldeoord (kasseien) en straten met meer verkeer

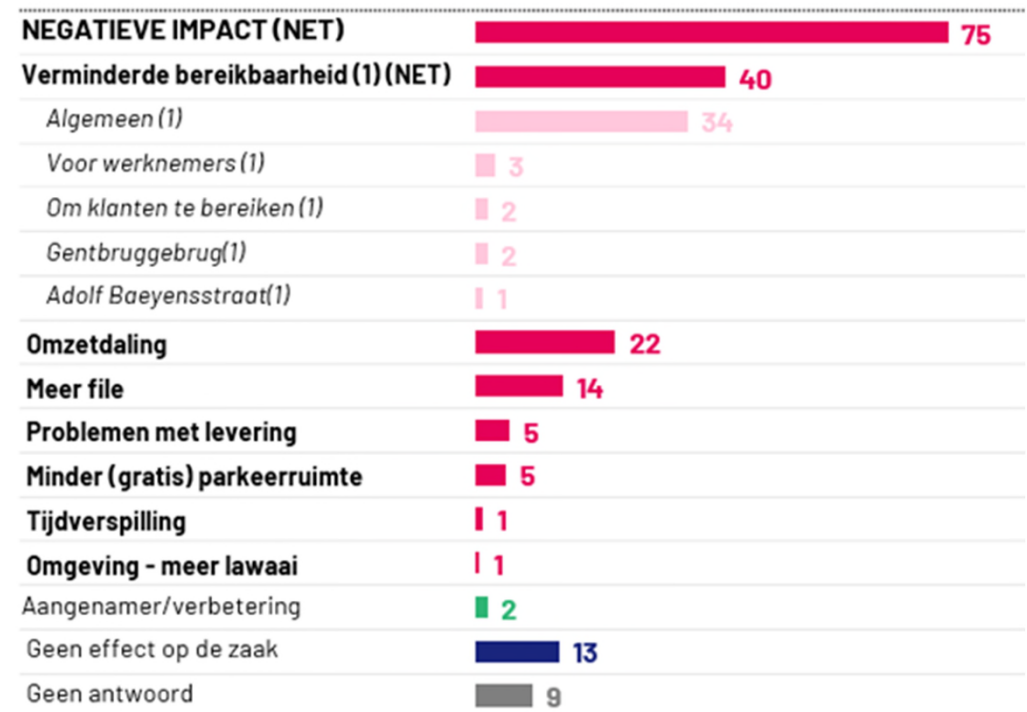


Veranderingen in de straat NA invoering van het wijkmobiliteitsplan



3. ECONOMISCHE LEEFKWALITEIT

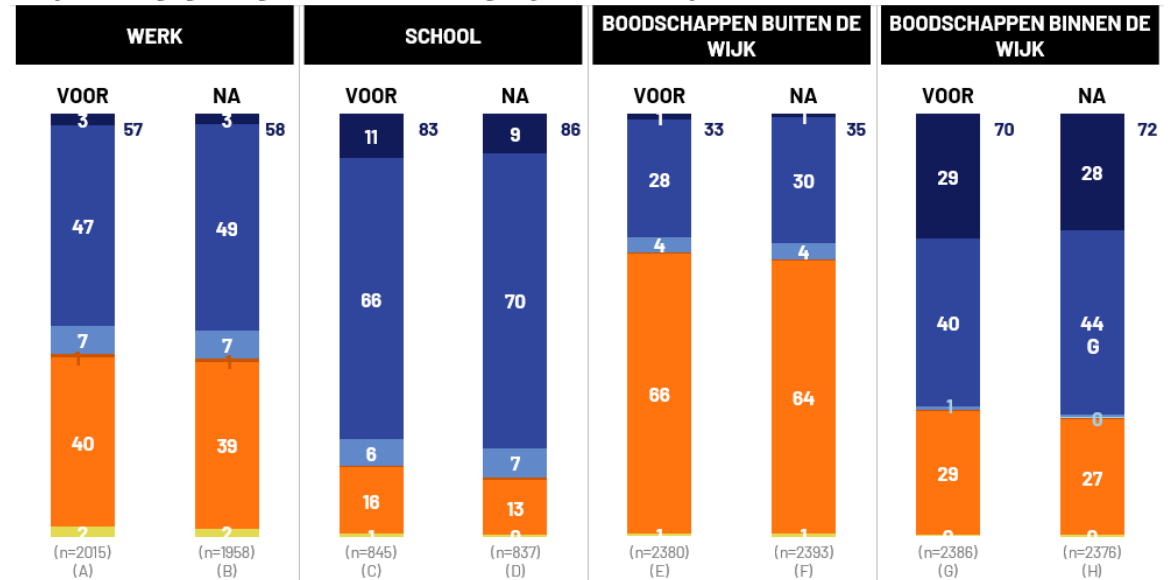
- 75% van bevroegde ondernemers (167) is van mening dat WMP negatieve effecten had op hun zaak: bereikbaarheid, file,...
- 22% bevroegde ondernemers vermeldt lagere omzet of minder klantenbezoeken
- Leveringen gebeuren meer op andere tijdstippen. Ook meldingen van vrachtwagens die zich vastrijden in woonstraten
- Negatieve ondertoon bij gesprekken met dienst economie. Meldingen zijn klantenverlies, problemen met leveranciers door circulatiewijzigingen, files en onduidelijkheid bij 'Uitgezonderd plaatselijk verkeer'
- Vanuit gezondheidszorg bekommernissen over parkeermogelijkheid voor patiënten (en bij huisbezoeken) en langere reistijden



4. WIJZIGING VERPLAATSIJNGSGEDRAG

- Bewoners, handelaars, bezoekers en werknemers verplaatsen zich nog in grote mate op dezelfde manier als voorheen. **Geen significante modal shift** (op korte termijn)
- **Aandeel duurzame verplaatsingen is hoog**, ook al voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan
- **Minder doorgaand gemotoriseerd verkeer én meer fietsers** dan voorheen
- WMP heeft **wel impact op routekeuzes** van auto- en vrachtverkeer

Verplaatsingsgedrag voor/na invoering wijkmobiliteitsplan (1/2)



Basis: Wijk - Doelgroep: Dampoort - Oud Gentbrugge - Inwoners
 Vraag: 01 - 02 Hoe verplaatste/verplaatste je je meestal VOOR/NA de invoering van het 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



5. WIJKSPECIFIEKE DOELSTELLINGEN — ENKELE BEVINDINGEN

- De verkeersveiligheid in de 'Vijfhoek' in Gentbruggestraat is verbeterd, door daling gemotoriseerd verkeer
- Voor fietsers is veiligheid verbeterd op **Gentbruggeplein**, maar de **bereikbaarheid van de handelaars is verminderd** door daling van klanten komende uit de buurt Dries
- Aantal **motorvoertuigen is sterk gedaald** in de **Nijverheidskaai** ten gunste van de fietsers. Bedrijven ervaren echter negatieve impact door minder goede bereikbaarheid van hun zaak
- De **bereikbaarheid van Louis Van Houttebuurt** is verslechterd na invoering enkelrichting Kerkstraat. De L. Van Houttestraat is de enige toegangsweg tot de buurt geworden
- **Minder verkeer op as A.Baeyensstraat – Azaleastraat/Schoolstraat.** Er is echter wel meer verkeer in zijstraten, o.a. Verbindingstraat
- De verkeersintensiteiten op GB-brug zijn gedaald, maar **onveilige situatie aan de voet van de brug** door de constructie en de vele overtredingen



5. WIJKSPECIFIEKE DOELSTELLINGEN — ENKELE BEVINDINGEN

- Door extra verkeer is er **meer congestie** in de **Dendermondsesteenweg**, in bijzonder tijdens de avondspits
- Er is nog steeds **te veel doorgaand verkeer** in de Toekomststraat. Ook in kleinere straten met kasseien (**geluidsoverlast**) is het verkeer beperkt toegenomen
- Door invoering van verkeersfilters in de Ankerslaan is het **verkeer in het deel van de F. Burvenichstraat, kant N9, toegenomen**. De zone 'Uitgezonderd plaatselijk verkeer' wordt massaal genegeerd





WWW.MINTNV.BE

MECHELEN | GENT
015 56 04 20 | mint@mintnv.be

d) Evaluatie WMP Dampoort/Oud-Gentbrugge + aanpassingen. (met bijlagen voor de raadsleden)

Openbare bijlage(n)

- 20250611_DO_MASSE_presentatie bijsturingen.pdf



Wijkmobiliteitsplannen Dampoort – Oud-Gentbrugge en Zwijnaarde

Bijsturingen

Schepen Joris Vandenbroucke



We sturen bij

Zwijnaarde

Geen opvallende pijnpunten

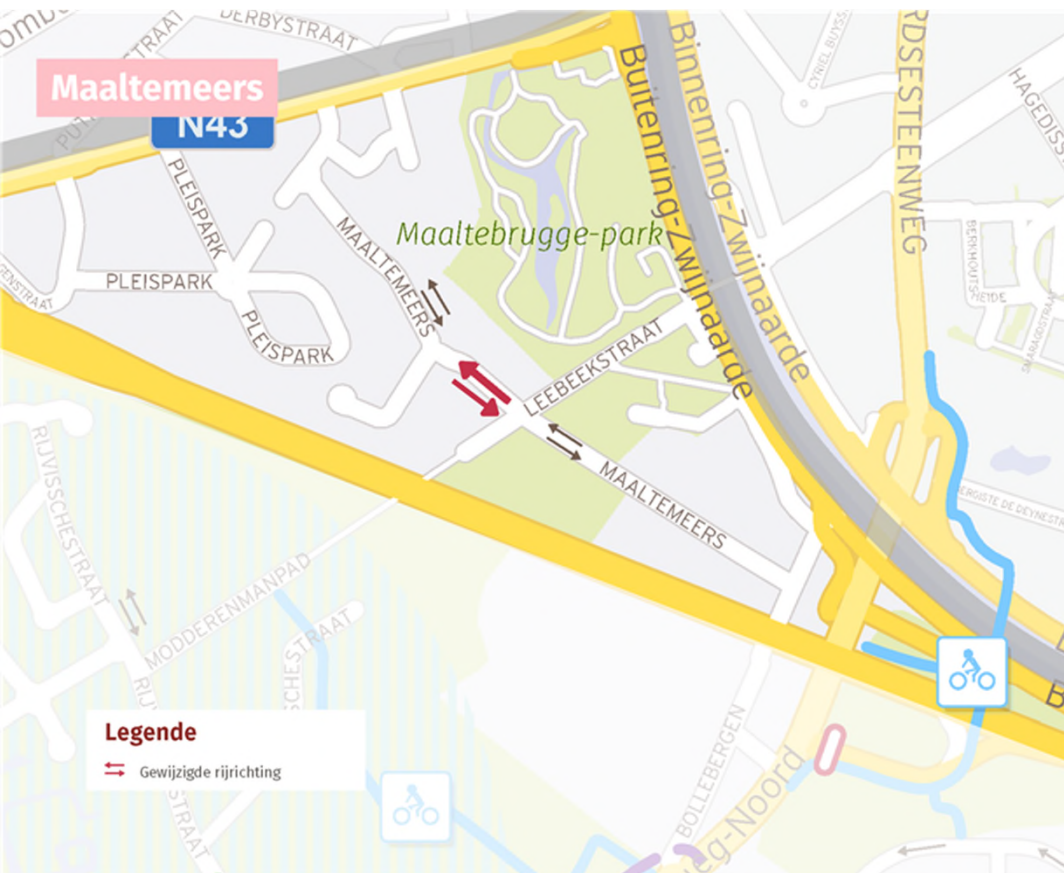
- Geen filevorming
- Geen verkeersveiligheidsproblemen

Dampoort Oud-Gentbrugge

Duidelijke pijnpunten

- Sommige straten krijgen een pak meer verkeer.
- Dendermondsesteenweg functioneert onvoldoende
- Gentbruggebrug complex

Zwijnaarde



11/06/2025

Zwijnaarde dorp

- Uitgevoerd: Terugdraaien knip J. Schayckstraat
- Heerweg-Zuid: herschikken parkeervakken + herinrichting snelheidsremmers

Maaltemeers

- Het eenrichtingsverkeer in Maaltemeers wordt teruggedraaid.

Dampoort: Dendermondsesteenweg

- Van starre naar slimme verkeerslichten



Bijsturingen Heilig Hart

- Adolf Baeyensstraat: eenrichting van noord naar zuid
- Krekelberg omdraaien rijrichting
- Engelstraat eenrichting naar noorden



Bijsturingen Gentbruggebrug en Nijverheidskaai

- Snelheidsremming in Toekomststraat
- Aanpassing rijrichtingen voet Gentbruggebrug
- Emiel Lossysstraat en P. De Ryckstraat dubbelrichting
- Wijziging rijrichting Scaldistraat
- Deel Nijverheidskaai dubbelrichting



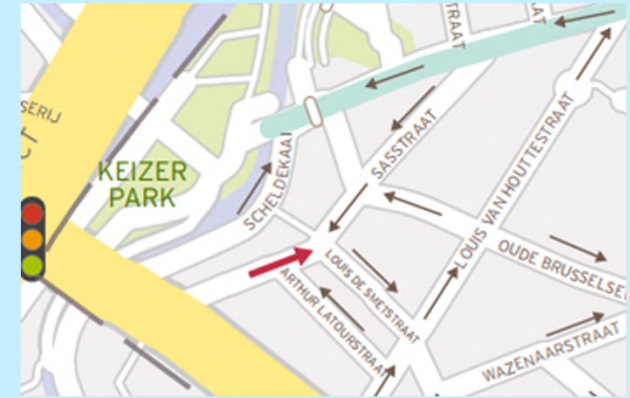
Gentbrugge centrum

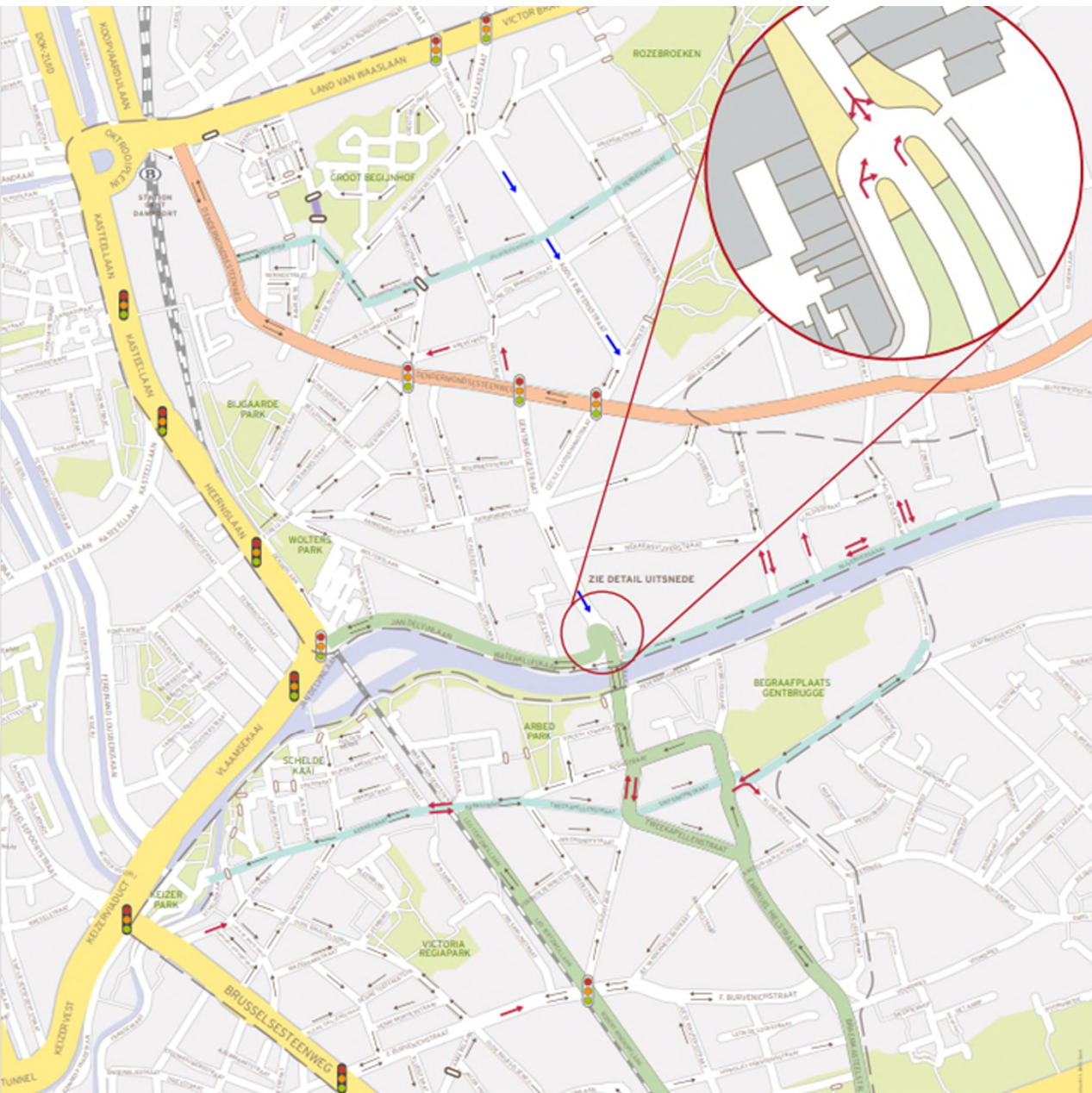
- Verwijderen paaltjes aan Gentbruggeplein
- Odilon Vanderlindenstraat tweerichtingsverkeer
- Nieuwe Fietsstraat
Tweekapellenstraat – Sint-Simonstraat -
Gentbruggekouter



Sas-Bassijnwijk

- Kerkstraat tweerichtingsverkeer en nieuwe fietsstraat
- Posthoornstraat rijrichting omdraaien
- Frederik Burvenichstraat deels enkelrichting





We bewaren wat goed is en verbeteren wat beter kan.

- Doorgaande stromen blijven **geweerd**.
- Negatieve gevolgen van de plannen **trekken we recht**.
- Waar winst geboekt werd, **blijft er winst**.

Meer info en achtergrond op www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan

