

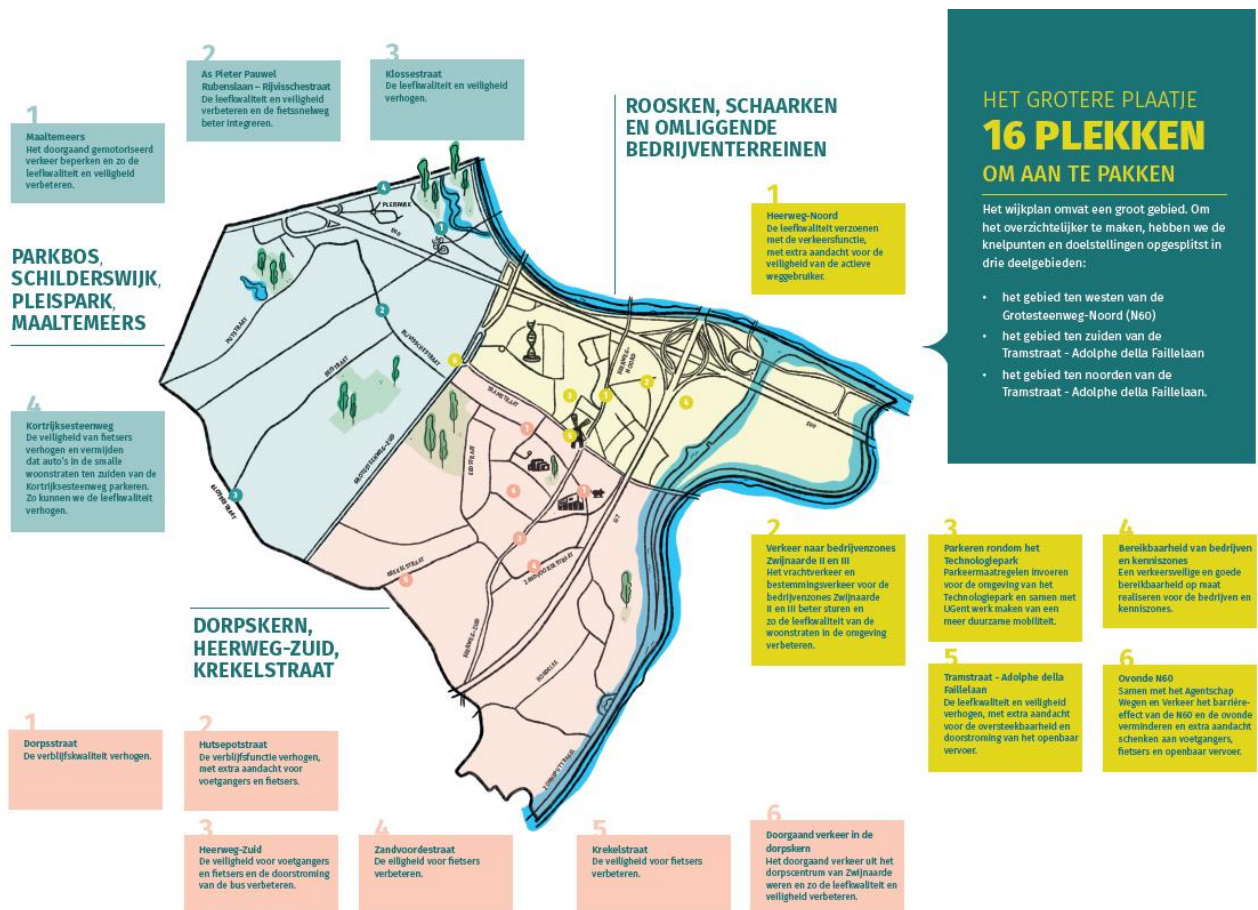
Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk

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

1. FASE 2 – VAN PUZZELSTUKKEN NAAR WIJKMOBILITEITSPLAN

1.1 Van doelstellingen naar puzzelstukken

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



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

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

HOE LEG JE DE PUZZEL?

1 Welke puzzelstukken vind jij een goed idee?
Die kan je gebruiken voor jouw puzzel, in een passende combinatie met andere stukken.

2 Welke puzzelstukken zie jij niet zitten?
Die gebruik je al zeker niet!



3 Welke ontbrekende puzzelstukken zouden volgens jou een goede aanvulling of een beter alternatief vormen?
Voeg je eigen voorstellen zeker toe aan jouw puzzel!

4 Waar zie jij kansen voor of een behoefte aan beveiligde oversteken, fietsstraten, snelheidsdrempels, snelheidsverlagingen ...?
Duid het aan op de kaart of noteer het in de tekstvakken ernaast.

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

1.2 Puzzelstukken circulatie – Parkbos, Schilderswijk, Pleispark, Maaltemeers

Wat willen we bereiken?

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

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

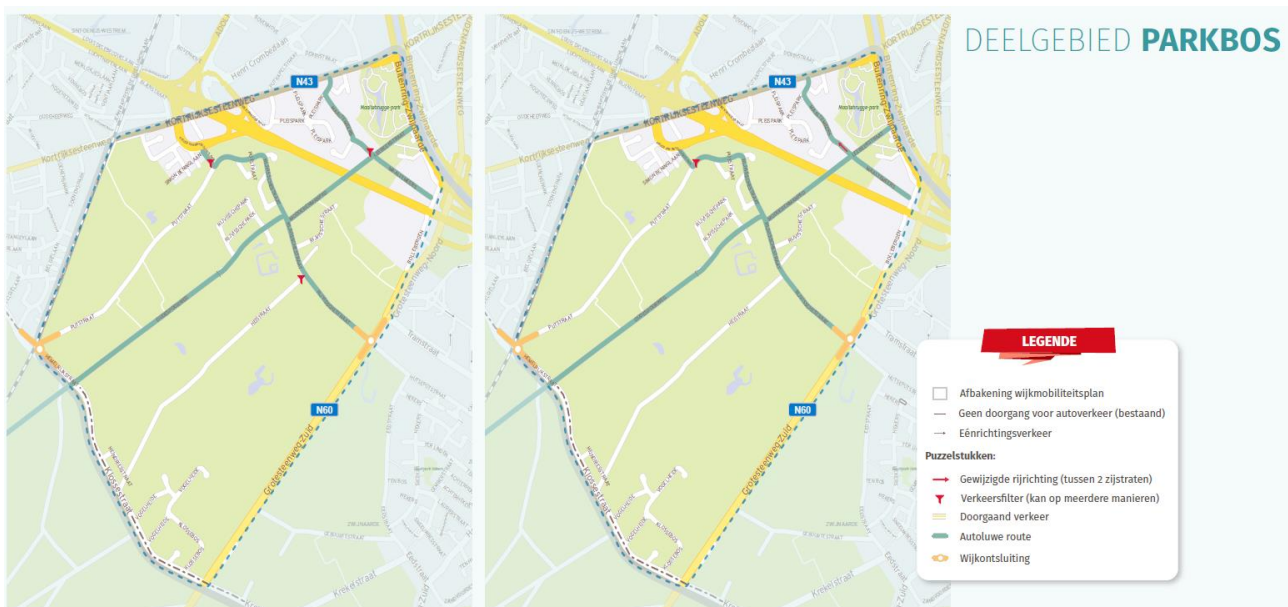
De puzzelstukken

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

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

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

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



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

1.3 Puzzelstukken circulatie – Dorpskern, Heerweg-Zuid, Krekelstraat

Wat willen we bereiken?

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

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

De puzzelstukken

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

Omgeving Hutsepotstraat

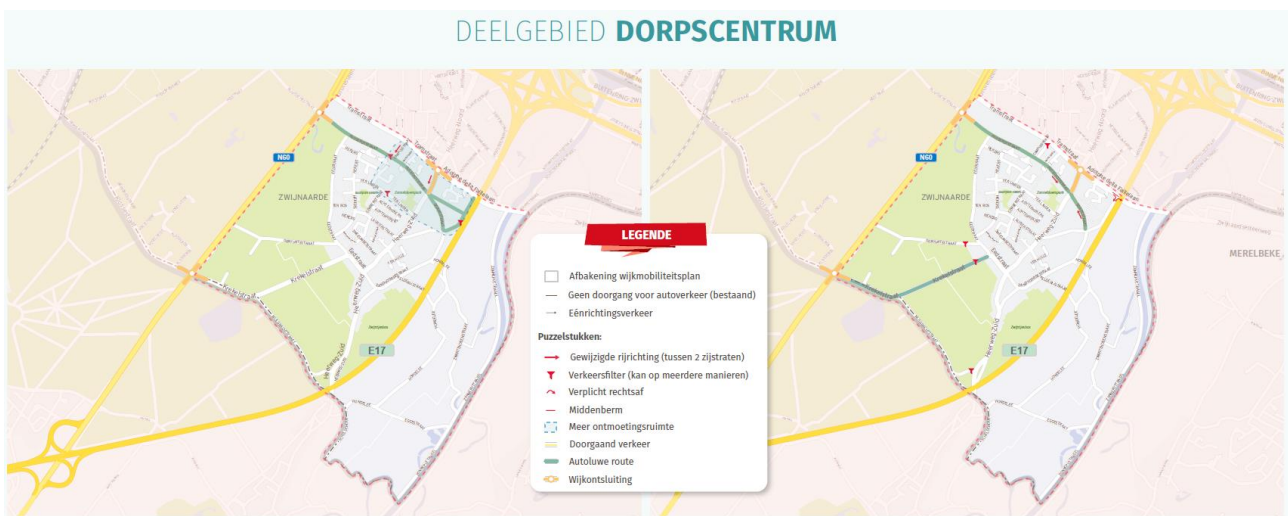
- Campusstraat: eenrichtingsverkeer van noord naar zuid.
- De Campusstraat onderbreken voor gemotoriseerd verkeer aan het kruispunt met de Tramstraat.
- Heerweg-Noord: eenrichtingsverkeer van noord naar zuid tussen de Tramstraat en de Hutsepotstraat.
- Heerweg-Zuid: eenrichtingsverkeer van noord naar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

Oostelijke rand van de dorpskern

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

Zuidelijke kant van de dorpskern

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



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

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

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

Zelfs als we het grootste deel van het doorgaand verkeer uit de dorpskern zouden weren, valt niet te verwachten dat er in elke straat minder verkeer zal zijn. Plaatselijk autoverkeer moet de wijk nog kunnen uitrijden. Bepalen welke wegen daarvoor het meest geschikt zijn, is een delicate evenwichtsoefening. Met een goed passende mobiliteitspuzzel, komt een herkenbaar en aangenaam dorpscentrum binnen bereik. Het is mogelijk om sluipverkeer tegen te gaan of te ontmoedigen door een duidelijk onderscheid te maken tussen straten waar we inzetten op meer rust en straten die het lokale autoverkeer met de hoofdwegen verbinden.

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

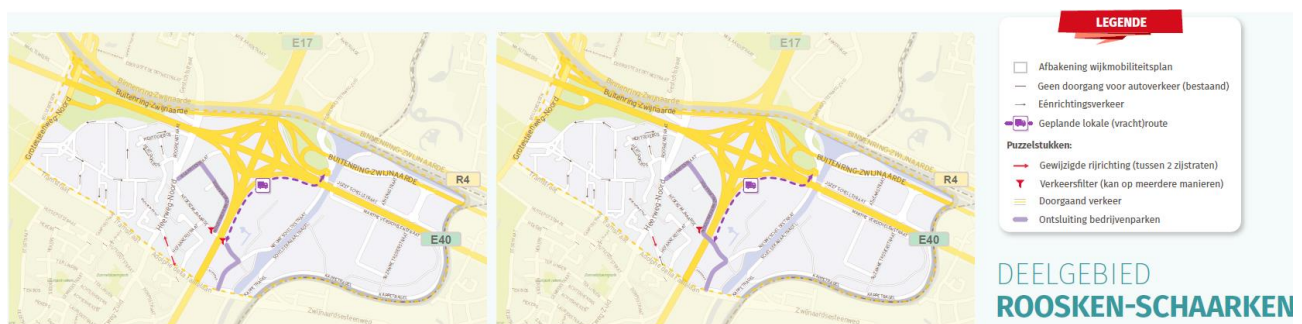
Met minder ingrepen of minder vergaande keuzes zouden er dan weer meer alternatieven blijven voor autobestuurders. Welke keuzes we ook zouden maken, alle wijken moeten perfect bereikbaar blijven met de auto via de N60, de Tramstraat en de Adolphe Della Faillelaan, al hoeft dat niet vanuit alle richtingen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

1.4 Puzzelstukken circulatie – Roosken, Klaartestraat, Bedrijventerreinen

Wat willen we bereiken?

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

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



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

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

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

De puzzelstukken

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

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

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

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

Geplande infrastructuur

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

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

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

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

1.5 Puzzelstukken voor voetgangers

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



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

Aangename voetgangersverbindingen

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

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

Ruimte om elkaar te ontmoeten

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

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

Kleine ingrepen voor meer comfort en veiligheid

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

Veilige oversteken

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

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

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

1.6 Puzzelstukken voor fietsers

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



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

Aangename en veilige fietsroutes

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

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

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

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

Nieuwe fietsinfrastructuur

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

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

Fietsenstallingen

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

1.7 Puzzelstukken voor bus en tram

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

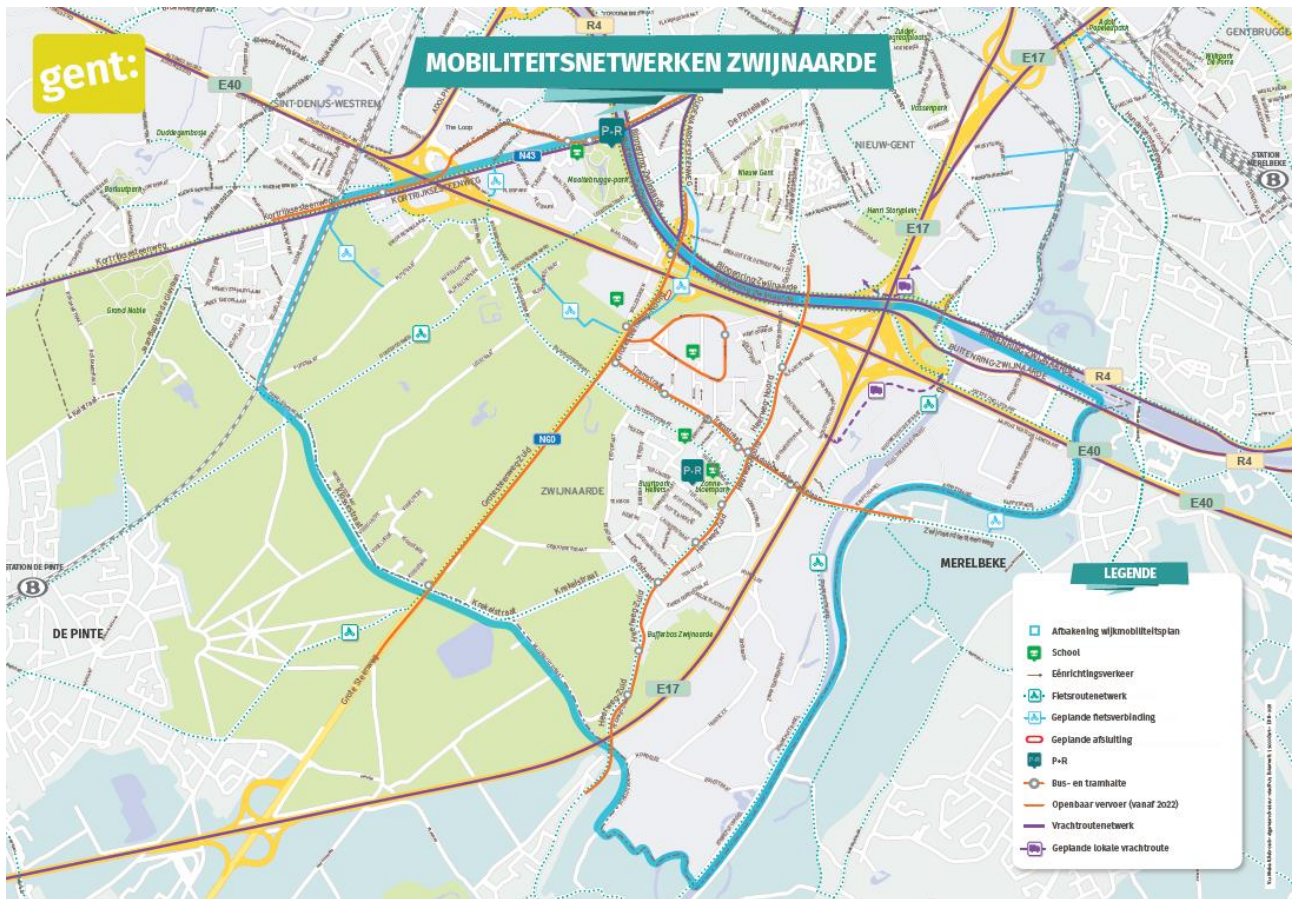
Betere doorstroming

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

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

Nieuw openbaarvervoersnet

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



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

1.8 Puzzelstukken voor parkeren

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

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

Pleispark, Schilderswijk, Rijvisschestraat, Bollebergen

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

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

Nieuwe parkeeraanpak Campus Ardoyen

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

Parkeren in de dorpskern, Roosken en Schaarken

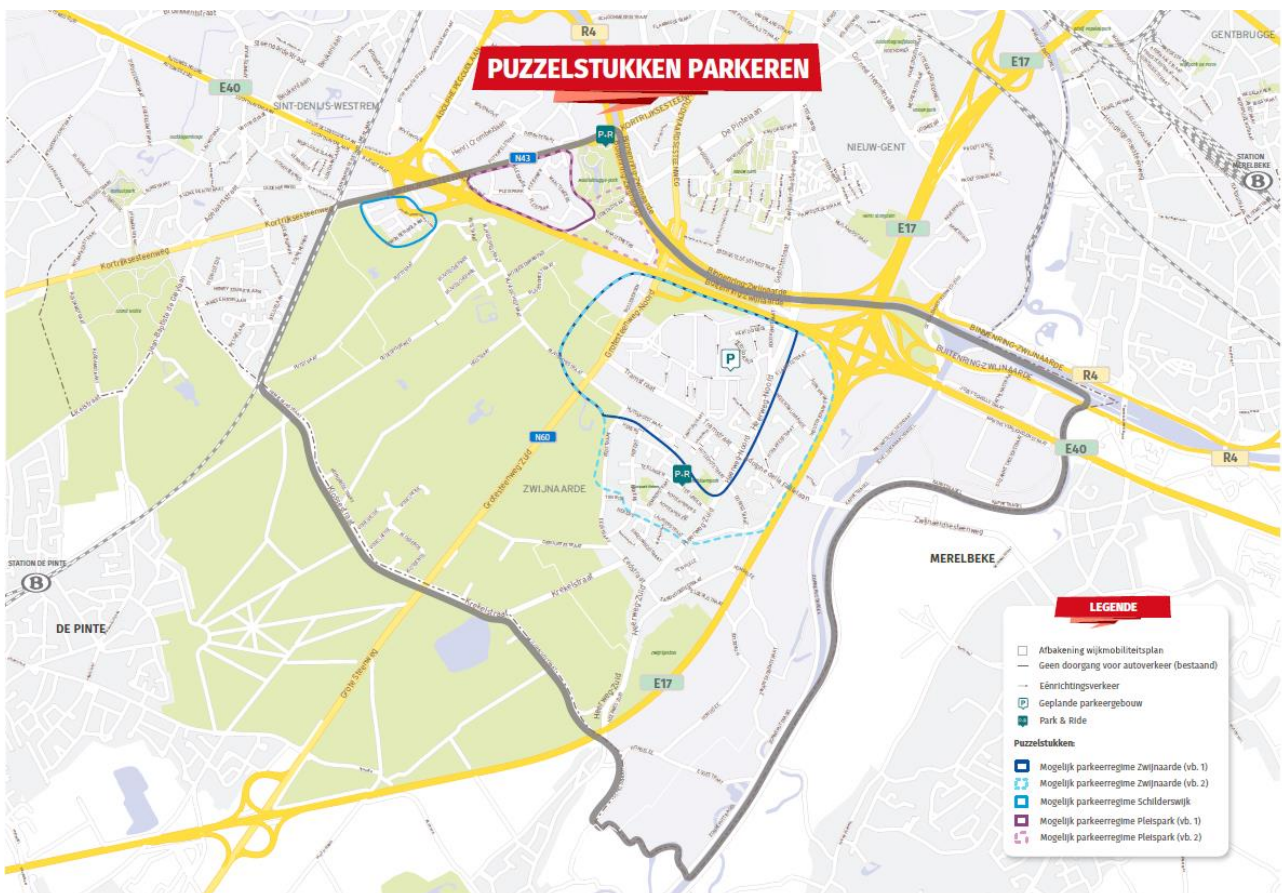
Bezoekers en medewerkers van de bedrijventerreinen in Zwijnaarde moeten zoveel mogelijk op de bedrijventerreinen zelf parkeren. Om de woonstraten in de omgeving te vrijwaren van langparkeerders kan de Stad een parkeerregime invoeren (blauwe zone). Betalend parkeren is een mogelijkheid, maar dan kan je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

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

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

Bewonersvergunningen

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



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

1.9 Puzzelstukken voor minder snel verkeer

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

Snelheidsregimes

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

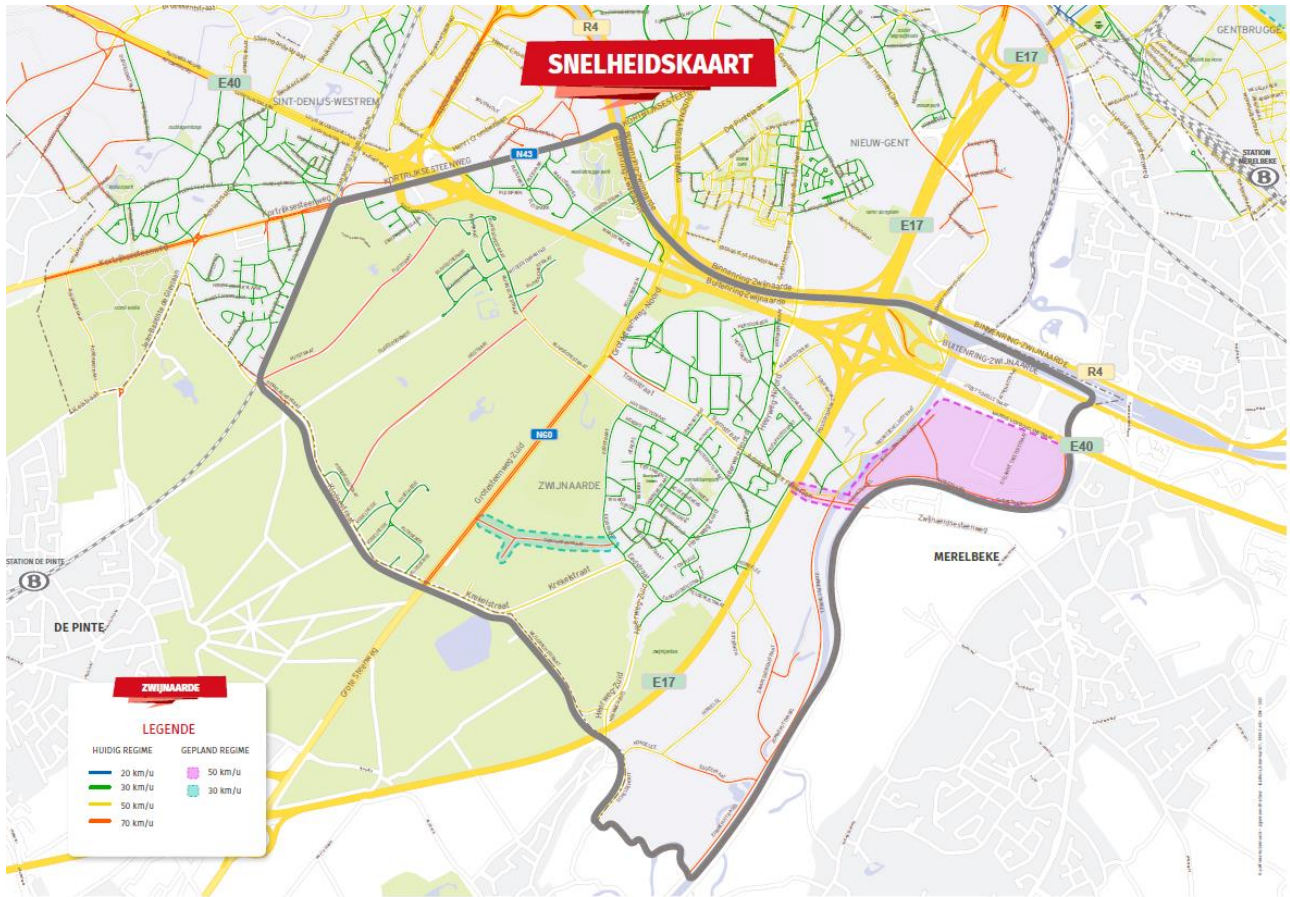
Handhaving

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

Snelheidsremmers

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

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



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

1.10 Puzzelstukken voor zwaar vervoer en bedrijven

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



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

Doorgaand en lokaal verkeer scheiden

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

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

Nieuwe lokale vrachtroutes

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

Ook aan de overkant van de Ringvaart lopen gesprekken voor een nieuwe weg. Stad Gent wil daar de ontsluitingsweg op het bedrijventerrein Gent Zuid I in de richting van de Coca-Cola-site verlengen. Hierdoor ontstaat een nieuwe (vracht)route die de R4 rechtstreeks verbindt met de bedrijven in Gent Zuid I. Die ontsluitingsweg zou andere woonstraten - zoals de Gestichtstraat - aanzienlijk kunnen ontlasten van zwaar vervoer.

Bereikbaarheid bedrijventerreinen

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

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

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

Lokaal zwaar vervoer

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

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

1.11 Puzzelstukken uit de wijk

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

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



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

Voetgangers

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

Fietsers

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

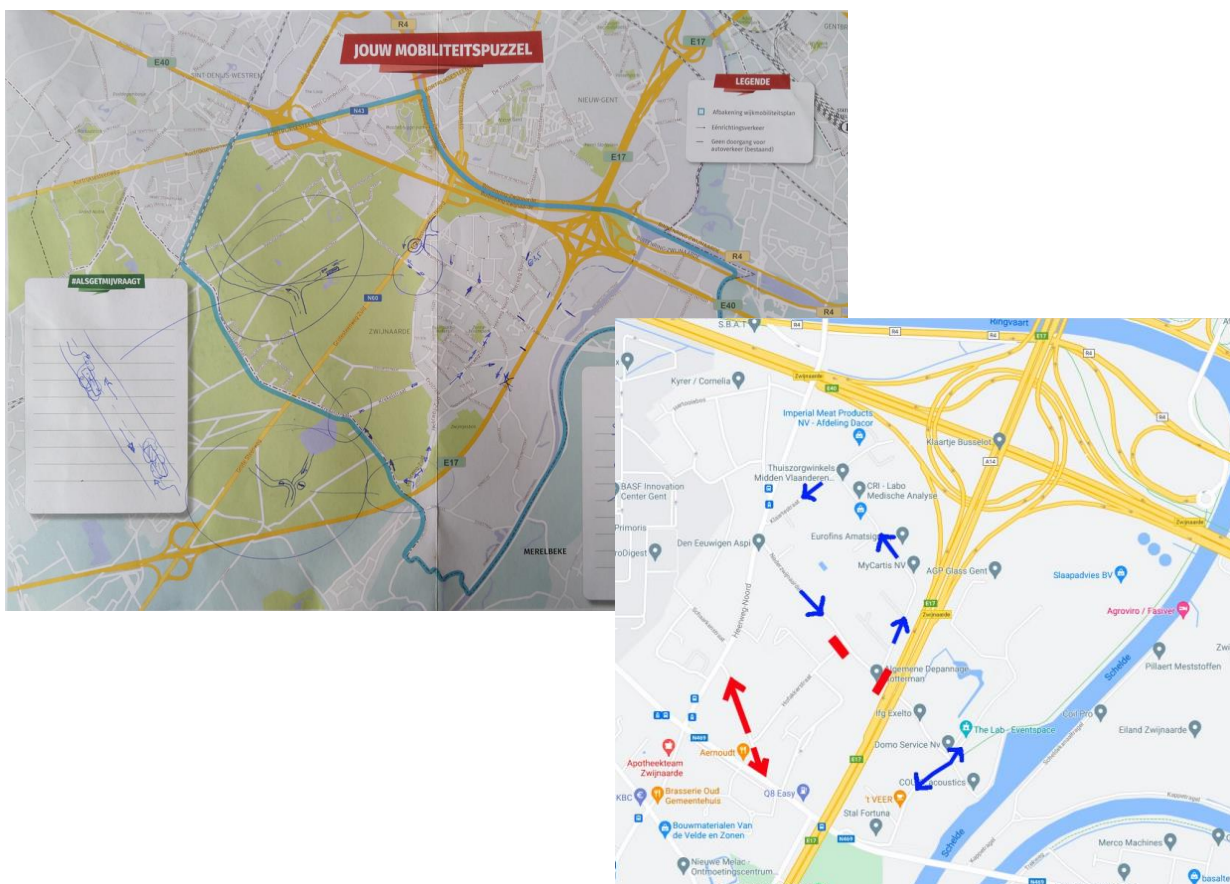
- Laat in de Rijvisschestraat auto's enkel parkeren op de berm (met grasdallen) berm aan de overkant van de huizen, met een fietspad en voetpad aan huizenkant
- Laat in straten waar men langs beide kanten kan parkeren (Hutsepotstraat , Laurierstraat...) slechts aan één kant wagens plaatsen. Daar is meteen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

Openbaar vervoer

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

Gemotoriseerd verkeer

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



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

2. HÉT WIJKMOBILITEITSPLAN

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

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

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

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

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



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

2.1 Proces

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

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

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

Motivatienota ontwerpfase wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde, Pleispark en Schilderswijk

2.2 Deelgebied Parkbos, Schilderswijk, Pleispark, Maaltemeers

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

Hoe pakken we dat aan?

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

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

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

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

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

³ Zie ook: hoofdstuk 2.5 Aanvullende maatregelen

⁴ De leefkwaliteit en veiligheid in de Klossestraat verhogen.

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

Welke puzzelstukken vielen af?

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



Figuur 17: uitsnede van het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde.

2.3 Deelgebied dorpskern, Heerweg-Zuid, Krekelstraat

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

Hoe pakken we dat aan?

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

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

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

Welke puzzelstukken vielen af?

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

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

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

⁸ Veiligheid voor de fietsers in de Krekelstraat verbeteren.

⁹ Fietskwaliteit in de Zandvoordestraat verbeteren.

¹⁰ De verblijfskwaliteit van de Dorpsstraat verhogen.

¹¹ Zie hoofdstuk 2.5 Aanvullende maatregelen

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

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



Figuur 16: uitsnede van het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde.

2.4 Deelgebied Roosken, Schaarken, bedrijventerreinen

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

Welke stappen zetten we bij de invoering van het mobiliteitsplan?

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

Welke stappen zetten we in de volgende fase?

- Ten noorden van de as Tramstraat – Adolphe della Faillelaan is het vooral uitkijken naar de realisatie van enkele belangrijke infrastructuurdossiers om een grote sprong voorwaarts te maken en de mobiliteitspuzzel helemaal in mekaar te doen passen. Die plannen vragen nog meer tijd en zullen pas na het wijkmobiliteitsplan gerealiseerd worden. De belangrijkste daarvan zijn een nieuwe fietsbrug over de Ringvaart en de langverwachte directe verbinding tussen de R4 en Zwijnaarde II en III.
- De toekomstige ontsluitingsweg van de R4 naar de bedrijventerreinen Zwijnaarde II (Alinso-site) en Zwijnaarde III (Klaartestraat – Industriepark Zwijnaarde) is nodig om het bestemmingsverkeer voor deze bedrijventerreinen met extra verkeersfilters los te koppelen van de Klaartestraat, Nederzwijnaarde en de Nieuwescheldestraat.
- Het Agentschap Wegen en Verkeer bestudeert een nieuwe, veilige fietsverbinding tussen De Sterre en Ardoyen, met daarbij een nieuwe voetgangers- en fietsersbrug over de Ringvaart, de R4 en de E40. Binnen dezelfde studie staat ook een heraanleg van de N60-ovonde op het programma, met daarbij onder meer een veilige ongelijkgrondse kruising voor de vele overstekende voetgangers en fietsers. Het derde luik bestudeert een betere doorstroming van het openbaar vervoer tussen De Sterre en Merelbeke.
- Het zijn belangrijke aanvullingen die complementair zijn met de keuzes uit het wijkmobiliteitsplan.

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

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

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

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

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

Welke puzzelstukken vielen af?

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

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

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

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

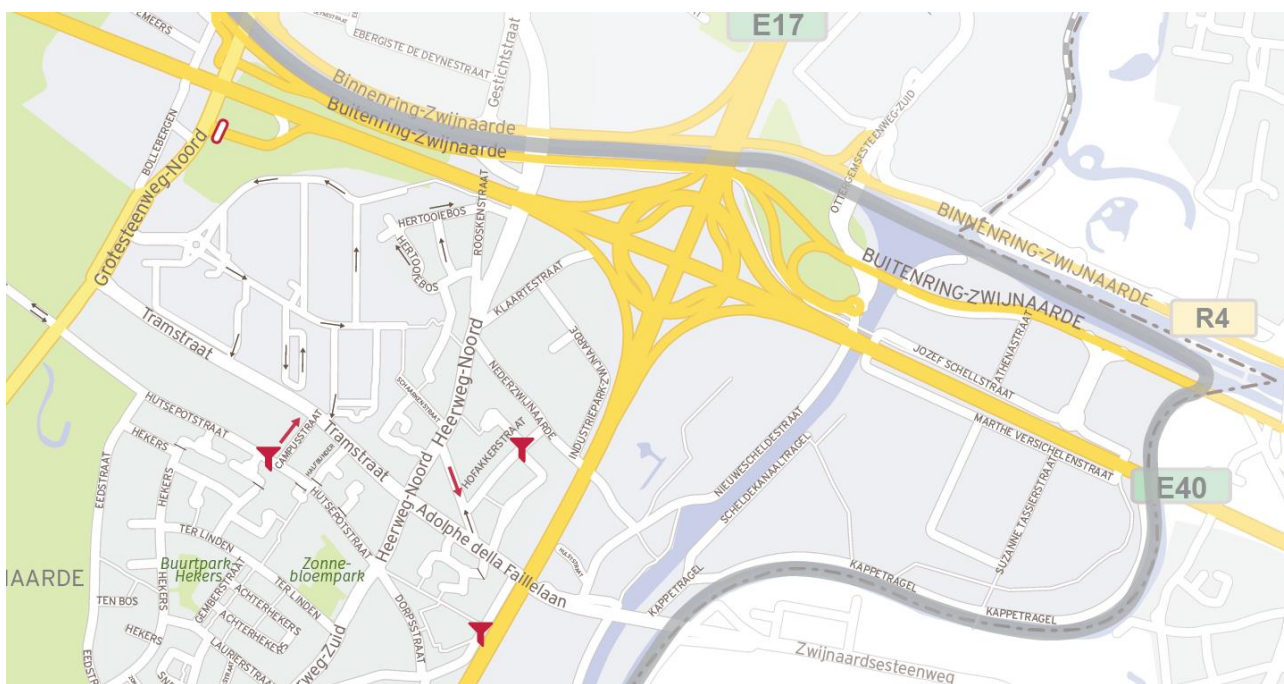
¹⁶ Verkeersveilige en vlotte selectieve bereikbaarheid realiseren voor de bedrijven en kenniszones.

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

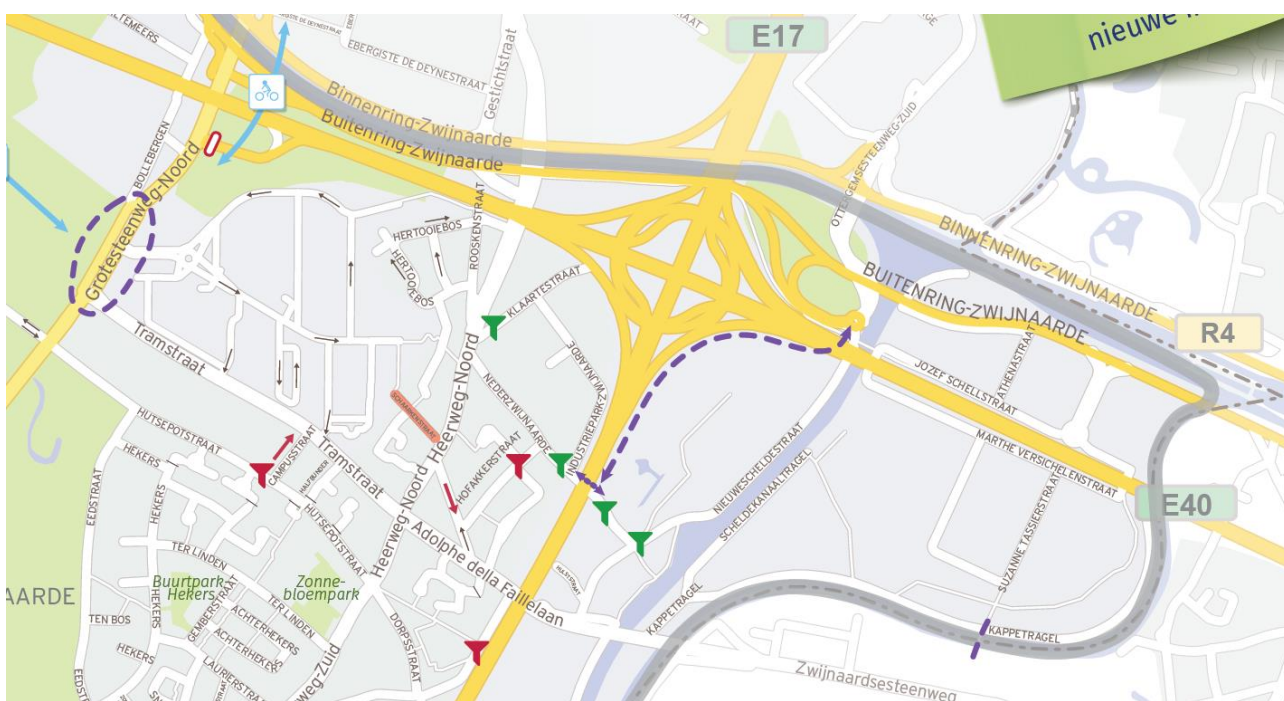
¹⁸ Sturend parkeerbeleid uitwerken voor de omgeving van het Technologiepark.

¹⁹ Zie hoofdstuk 2.5 Aanvullende maaregelen

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



Figuur 18: uitsnede van het wijkmobiliteitsplan.



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



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

2.5 Aanvullende puzzelstukken

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

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

Veiligere oversteken voor voetgangers en fietsers

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

Veiligere en aangenamere routes en verbindingen voor voetgangers en fietsers

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

Veilige doorstroming van het openbaar vervoer

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

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

Parkeermaatregelen

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

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

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

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

Snelheidsmaatregelen

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

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