

gent:

ONTDEK HET WIJKMOBILITEITSPLAN VOOR JOUW WIJK

#ALSGETMIJVRAAGT

... ga ik naar de infomarkt



wijkmobiliteitsplan **Oud Gentbrugge - Dampoort**

#ALSGETMIJVRAAGT

Wat lees je in deze brochure?

In deze brochure lees je alles over het wijkmobiliteitsplan voor de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge.

- ☛ Wat verandert er? Hoe maken we de wijken veiliger en gezonder?
- ☛ Waarom kiezen we voor die oplossingen?

Hoe maken we Dampoort en Oud Gentbrugge veiliger en gezonder?

- We houden het doorgaand verkeer zoveel mogelijk uit de wijken.
- Het wordt veiliger en aangenamer voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Voor hen verandert de rijrichting niet.
- We maken de twintig gevaarlijkste knelpunten veiliger.
- De rijrichting voor auto's verandert in sommige straten.
- Tegelijk zorgen we ervoor dat alle straten en winkels vlot bereikbaar blijven.

Hoe gaat het dan verder?

- De werken starten in het najaar van 2022.
- Enkele maanden later start de evaluatie. Dan onderzoeken we de effecten van de aanpassingen. We spreken met een aantal mensen die in de wijken wonen en werken. We gaan ook kijken in de wijken. We willen weten of het echt veiliger, minder druk en gezonder is door de maatregelen. Als het nodig is, dan passen we het plan aan.

Meer info? Kom langs op een van de infomarkten

- ☛ Je vindt er alle plannen.
- ☛ Je kan er terecht met je vragen.

 **Zondag 23 januari 2022**
tussen 10 en 16 uur
Buurtcentrum Dampoort
Doornakkerstraat 52, Sint-Amandsberg

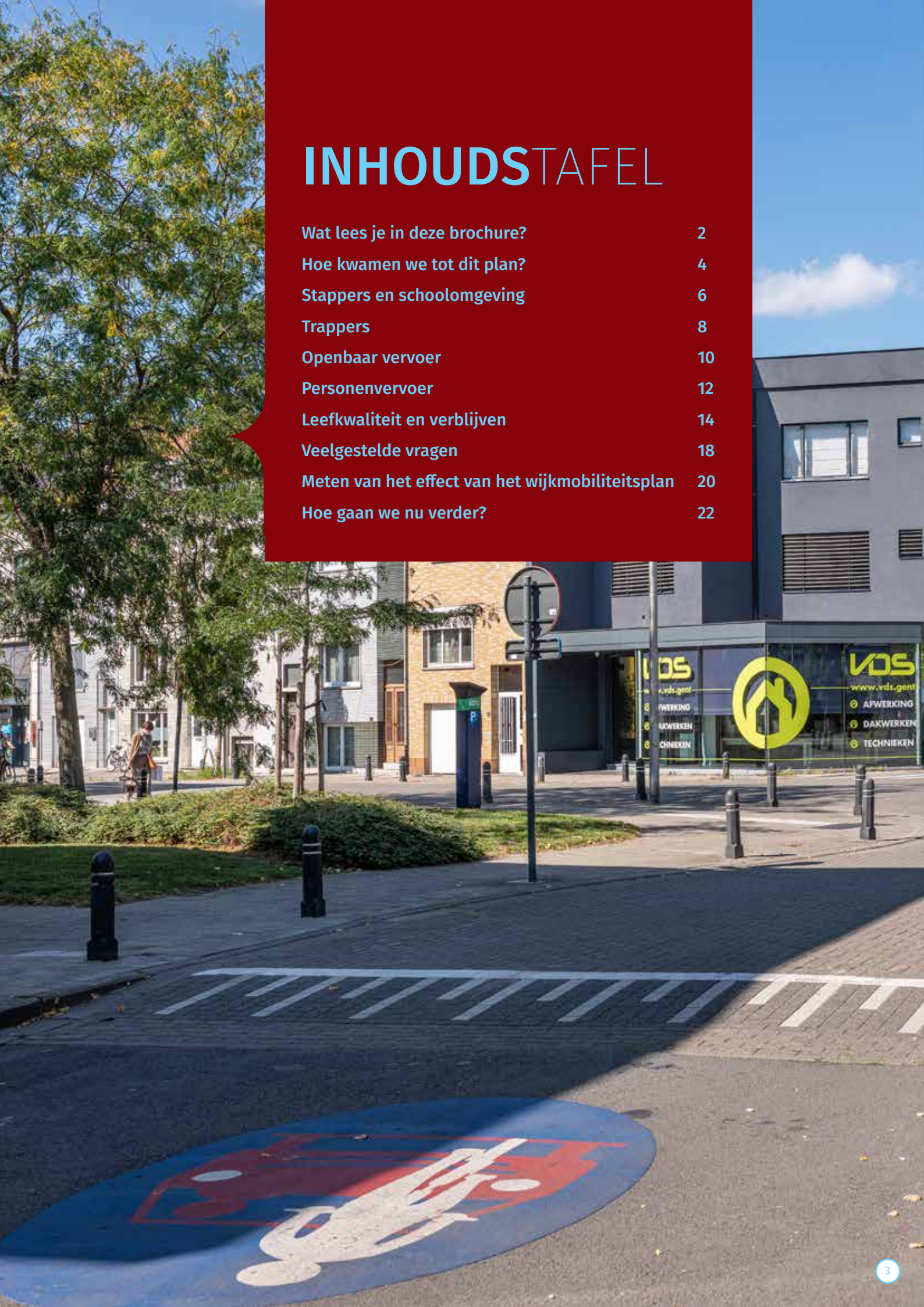
 **Maandag 24 januari 2022**
tussen 15.30 en 21.30 uur
Bedrijvencentrum De Punt
Kerkstraat 108, Gentbrugge

We kijken uit naar je bezoek.

- ⓘ De infomarkten zullen plaatsvinden volgens de geldende coronamaatregelen.

INHOUDSTAFEL

Wat lees je in deze brochure?	2
Hoe kwamen we tot dit plan?	4
Stappers en schoolomgeving	6
Trappers	8
Openbaar vervoer	10
Personenvervoer	12
Leefkwaliteit en verblijven	14
Veelgestelde vragen	18
Meten van het effect van het wijkmobiliteitsplan	20
Hoe gaan we nu verder?	22



HOE KWAMEN WE TOT DIT PLAN?

Op basis van heel wat ideeën uit de wijk werkte de Stad Gent enkele voorstellen uit voor het wijkmobiliteitsplan. De Stad legde die voor aan jou en alle andere bewoners en handelaars in de wijk. Er kwamen veel reacties op die plannen. Ze zijn de basis voor dit definitieve plan. Dus bedankt daarvoor!

Bij de opmaak van het plan volgden we het STOP-principe.

1. **S**tappen of wandelen is de beste wijze om je te verplaatsen.
2. **T**rappen of fietsen komt op de tweede plaats.
3. Het **o**penbaar vervoer met bus en tram is de derde manier.
4. Het **p**ersonenvervoer of de auto staat op de laatste plaats.

De vijf belangrijke veranderingen

Door jullie reacties en het 'STOP-principe' kwamen we tot deze vijf belangrijkste veranderingen:

- Er komen fietsstraten. We maken ook de schoolomgevingen veiliger.
- Tussen de Gentbruggekouter en het Gentbruggeplein komt een verkeersfilter. Zo kan er geen autoverkeer meer komen vanuit de Emanuel Hielstraat en de Sint Simonstraat naar Gentbruggekouter. De omgeving krijgt een nieuwe inrichting die het veiliger maakt voor iedereen.
- De Gentbruggebrug blijft open voor verkeer uit de wijken, maar de rechtstreeks aansluiting met Gentbruggestraat verdwijnt. Er komt ook een bocht en een verkeersfilter aan de voet van de brug aan de kant van de Dampoortwijk. Zo blijft het doorgaand verkeer weg uit de woonwijken.
- De Nijverheidskaai wordt een groene weg voor fietsers. De bedrijven blijven bereikbaar met de auto en voor leveringen.
- De Dendermondsesteenweg blijft een belangrijke weg voor het lokaal doorgaand verkeer. In verschillende straten in de buurt komt er eenrichtingsverkeer. Zo rijden er minder auto's door de woonwijken.



A woman in a yellow top and blue shorts is riding a bicycle with a large green cargo basket on a paved path. The path is lined with trees and modern residential buildings in the background. The sky is clear and blue.

Wat lees je op de volgende pagina's?

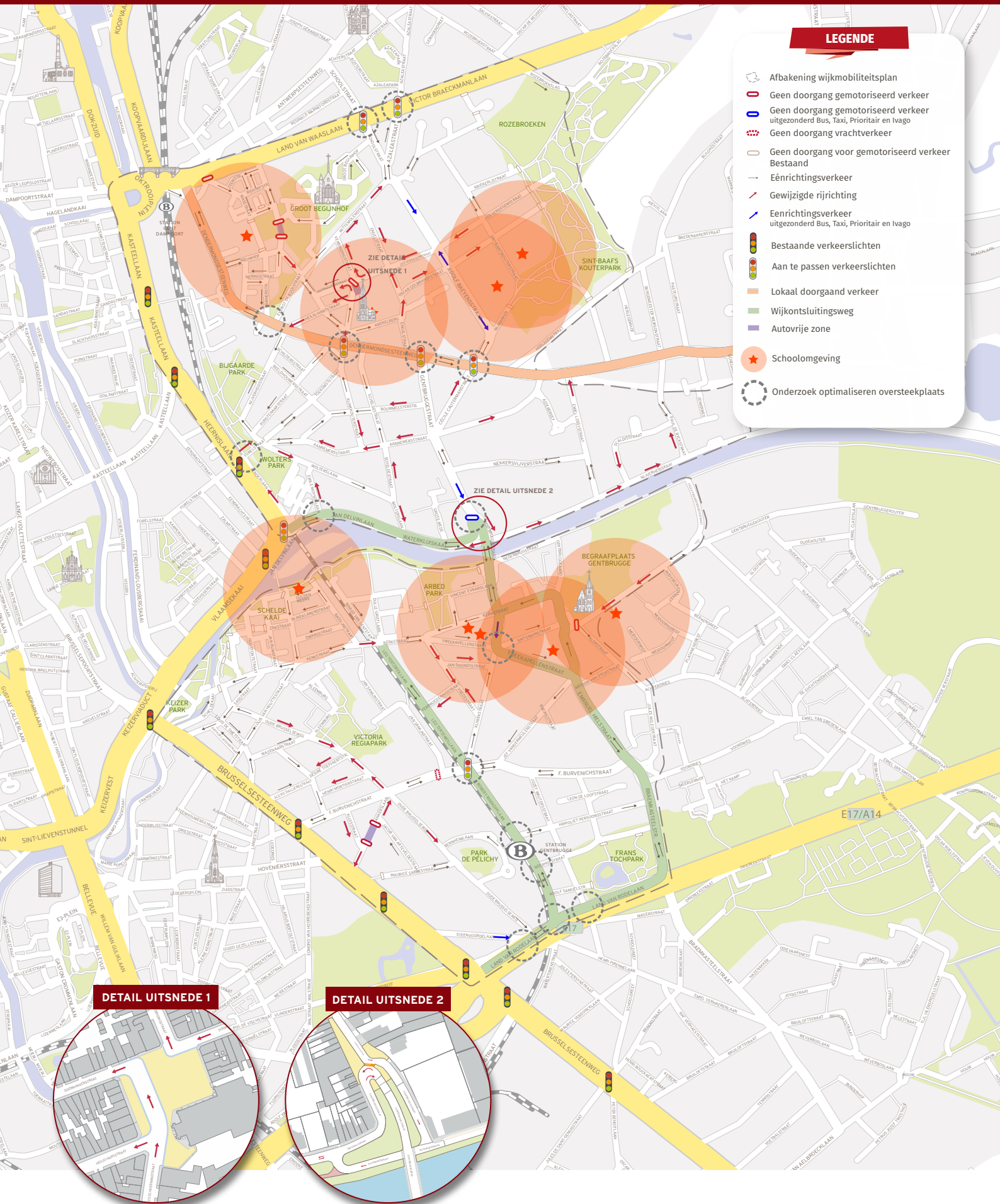
De brochure bestaat uit vier delen:

1. Hoe maken we de omgeving rond de scholen veiliger voor stappers of wandelaars?
2. Hoe komt er meer ruimte voor de trappers of fietsers?
3. Hoe kan het openbaar vervoer sneller en stipter?
4. Hoe houden we alle straten bereikbaar voor de auto?

Bij elk deel staat:

- een samenvatting met de belangrijkste veranderingen en de reden van die veranderingen
- een plan dat toont waar en wat er verandert

STAPPERS EN SCHOOLOMGEVING



In het kort

Wat? Minder auto's rondom scholen.

- In sommige straten komt eenrichtingsverkeer. Auto's kunnen maar in één richting rijden.
- Voor andere straten zal er **geen doorgang** meer mogelijk zijn met de auto
- We zorgen voor veilige plaatsen om over te steken.

Waarom? Wandelen of fietsen is de beste manier om je te verplaatsen.

Rijden er minder auto's? Dan is de omgeving veiliger. Meer kinderen kunnen dan veilig te voet of met de fiets naar school.

In de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge vind je niet minder dan vijftien scholen. Elke schoolomgeving hoort zodanig aangepast te zijn dat elk kind veilig naar school kan. Op het detailplan hiernaast zie je welke maatregelen we daarvoor nemen.

De kinderen die nu al te voet of met de fiets naar school gaan, kunnen het verkeer beter inschatten en dus makkelijker en veiliger oversteken. Doordat er minder auto's zijn, worden kinderen zichtbaarder in de straat en gebeuren er minder ongevallen. Dat kan ook andere kinderen en hun ouders motiveren om te voet of met de fiets naar school te komen.

Hoe zorgen we voor veilige straten?

We maken de routes naar de scholen **de Wijze Boom, Tectura** en **de Krekel** kindvriendelijker. Je merkt dat we hiervoor circulatiemaatregelen nemen in de Adolf Baeyensstraat, op het Heilig Hartplein en in de omgeving ervan. We verwachten dat de straten hierdoor rustiger worden en het autoverkeer in de buurt afneemt. Hierdoor stijgt de leefkwaliteit en zijn de straten veiliger voor iedereen.

Ook de verschillende routes naar **de Vlieger** maken we veiliger. We onderbreken de **Engelbert van Arenbergstraat** en veranderen de **Brunastraat** in een eenrichtingsstraat. De omgeving wordt zo een pak autoluwer.

Ook de kleuters van **de Kleine Speurneus** kunnen veiliger op pad omdat er door verschillende maatregelen minder autoverkeer is. Vanuit de Leo Tertzweillaan kan je de **Sas- en Bassijnwijk** niet meer met de auto inrijden. Het doorgaand autoverkeer in de **Kerkstraat, Sasstraat** en **Posthoornstraat** wordt sterk ontmoedigd.

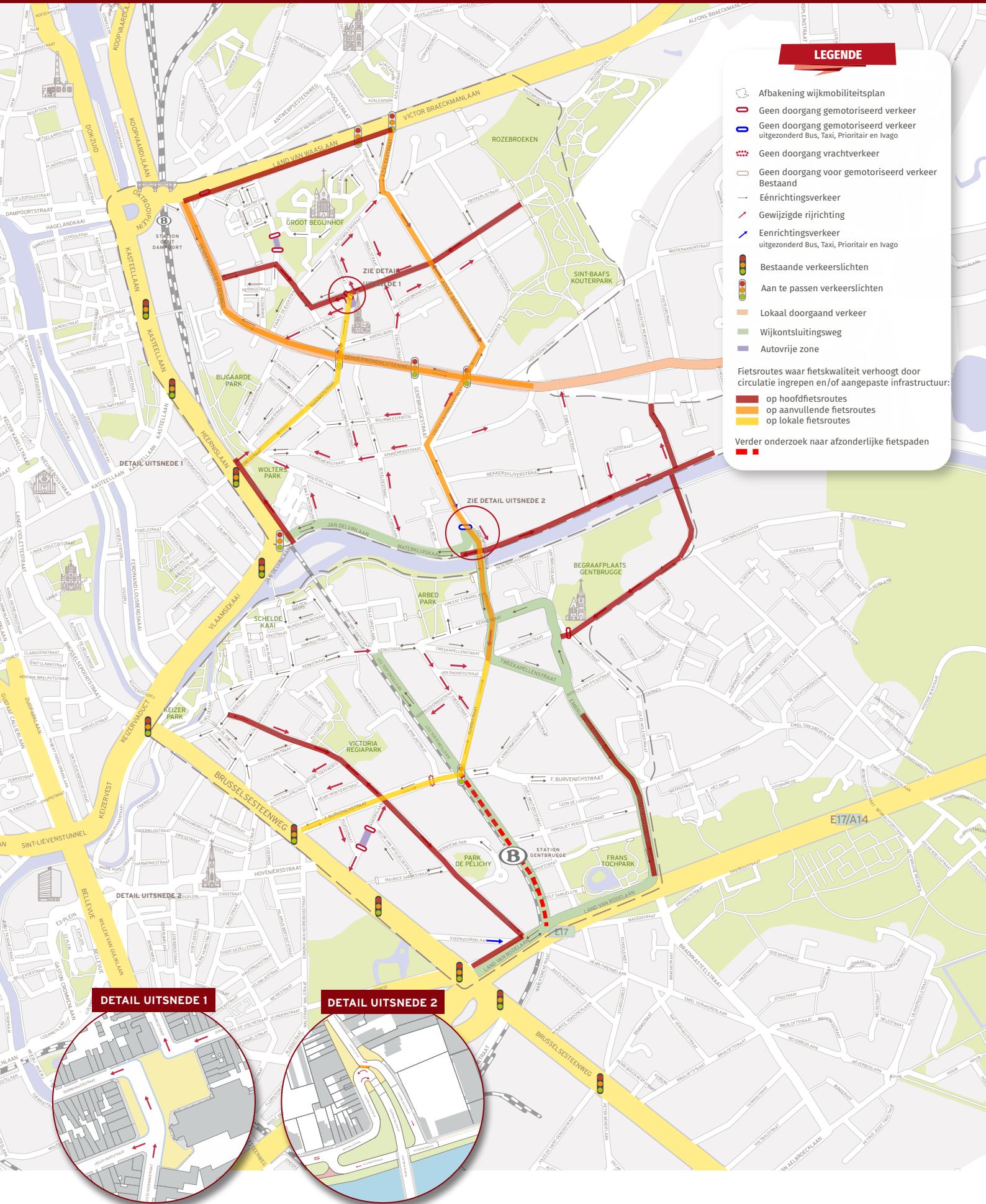
Tussen **Gentbruggekouter** en het **Gentbruggeplein** zal er geen verkeer meer mogelijk zijn, dus ook niet vanuit de **Sint-Simonstraat** en de **Emanuel Hielstraat** naar **Gentbruggekouter**. Zo wordt de omgeving van de hoofdschool van Sancta Maria veiliger.

Ook de routes naar **de Troetelbeertjes** en de scholen **Henri D'Haese** en **de Speurneus** maken we veiliger. De **Odilon Vanderlindenstraat** wordt een eenrichtingsstraat van noord naar zuid. Het autoverkeer dat vanaf die straat naar de Tweekapellenstraat (oost) rijdt, komt dan niet meer in conflict met het autoverkeer dat vanaf de Tweekapellenstraat (west) of de Kliniekstraat naar de Odilon Vanderlindenstraat rijdt. Het kruispunt wordt meteen een pak veiliger.

Veilig oversteken

Bepaalde oversteekplaatsen onderweg naar school moeten nog veiliger. We willen dat meteen goed doen en de infrastructuur grondig aanpassen. In de komende maanden staat verder onderzoek naar betere oversteekplaatsen op onder meer de Victor Braeckmanlaan, Dendermondsesteenweg, Jan Delvinlaan, Robert Rinskopflaan en Land van Rodelaan op de planning.

TRAPPERS



In het kort

Wat? Meer plaats voor fietsers.

- Er komen meer en veiliger fietspaden, fietsstraten en meer parkeerplaatsen voor fietsen.
- We maken oversteekplaatsen veiliger.
- Er is minder druk verkeer op kruispunten.

Waarom? We willen fietsen veiliger maken

Rijden er minder auto's? Dan is er meer plaats voor fietsers. En dan is het ook veiliger om te fietsen. Het is ook aangenamer en rustiger in de wijken.

Door de verschillende verkeersmaatregelen die we nemen, verhoogt de leefbaarheid van de wijk en de veiligheid van fietsers. Want waar er minder auto's rijden, komt er meer ruimte vrij voor tweewielers.

We zorgen voor een betere en veiligere infrastructuur. Hoe we dat doen? We maken meer fietsstraten. Dat is goed voor fietsers die in de wijk moeten zijn én voor passanten. Door de geplande circulatie-ingrepen, daalt het aantal auto's op deze routes. Dat heeft een positief effect op de veiligheid en het comfort van fietsers. Hierdoor krijgen we ook de mogelijkheid om meer fietsparkeerplaatsen, buurtfietsenstallingen en andere fietsvoorzieningen uit te bouwen. Hoe die er precies zullen uitzien, onderzoeken we in de komende maanden.

Aan deze realisaties denken we nu al

Op de as Nieuwhof-Brunastraat-Doornakkerstraat- Jos Verdegemstraat, de Nijverheidskaai en de Oude Brusselseweg leggen we beter ingerichte fietsstraten aan. Die zullen het fietsnetwerk vervolledigen.

Verder willen we de aansluiting op fietspaden aanpassen en zorgen voor betere oversteken van kruispunten aan de Waterluiskaai, Forelstraat, Frederik Burvenichstraat of Land van Rodelaan.

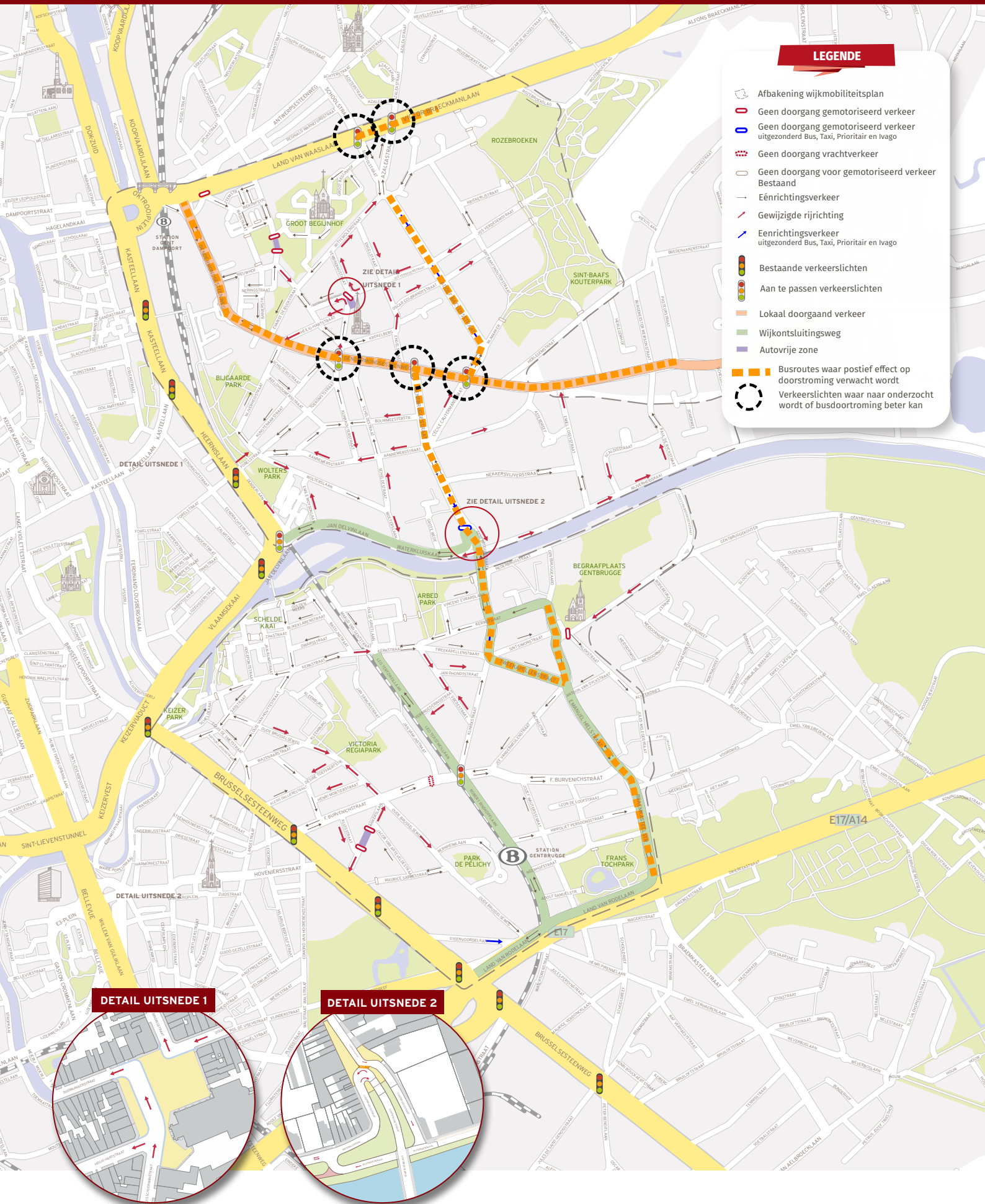
Nieuwe fietsinfrastructuur

De aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur vraagt meer tijd. Volgende onderzoeken zijn al gestart of starten binnenkort:

- nieuwe fietspaden bij de heraanleg van de Emanuel Hielstraat-Braemkasteelstraat.
- nieuwe fietsbrug over de Schelde tussen de Jules van Biesbroeckstraat en de Nijverheidskaai.
- nieuw fietspad in de Robert Rinskopflaan dat aansluit op de fietspaden van de Leo Tertzweillaan en de Land van Rodelaan.



OPENBAAR VERVOER



LEGENDE

- Afbakening wijkmobiliteitsplan
- Geen doorgang gemotoriseerd verkeer
- Geen doorgang gemotoriseerd verkeer uitgezonderd Bus, Taxi, Prioritair en Ivago
- Geen doorgang vrachtwagenverkeer
- Geen doorgang voor gemotoriseerd verkeer Bestaand
- Eénrichtingsverkeer
- Gewijzigde rijrichting
- Eenrichtingsverkeer uitgezonderd Bus, Taxi, Prioritair en Ivago
- Bestaande verkeerslichten
- Aan te passen verkeerslichten
- Lokaal doorgaand verkeer
- Wijkontsluitingsweg
- Autovrije zone
- Busroutes waar postief effect op doorstroming verwacht wordt
- Verkeerslichten waar naar onderzocht wordt of busdoorstroming beter kan

DETAIL UITSNEDE 1

DETAIL UITSNEDE 2

In het kort

Wat? Snel en stipt met de bus

- We zorgen dat er minder auto's door de wijken rijden. Dan zijn er dus ook minder files.
- De bus kan vlotter door de Dendermondsesteenweg, de Adolf Baeyensstraat, de Gentbruggestraat en de Emanuel Hielstraat.
- Je bent sneller op je bestemming met de bus.

Waarom? Vlot openbaar vervoer is aantrekkelijker voor de gebruiker

Rijden de bussen op tijd? Dan nemen meer mensen de bus in plaats van de auto.

We verwachten vlotter busverkeer op de **Dendermondsesteenweg**, in de **Gentbruggestraat** en de **Emanuel Hielstraat**.

Minder autoverkeer is immers goed nieuws voor het openbaar vervoer. Het zorgt ervoor dat de huidige files op de routes van de bus verminderen. En als de files verminderen, kan de bus vlotter doorrijden. Zo ben je sneller op je bestemming.

Omdat bepaalde verkeersbewegingen niet meer mogelijk zijn voor auto's, zal de bus op bepaalde plekken minder hinder ondervinden. Daarom maken we van enkele zijstraten van de Dendermondsesteenweg eenrichtingsverkeer. Op die manier vermijden we dat het afslaand autoverkeer op de steenweg het achterliggend verkeer hindert.

Aan het **Gentbruggeplein** en in de **Odilon Vanderlindenstraat** zijn bepaalde verkeersbewegingen niet meer mogelijk. Ook hier stroomt de bus dus vlotter door.

Rijdt er minder verkeer de wijk in of uit via de **Schoolstraat, Azaleastraat of Engelbert van Arenbergstraat**, dan kunnen de verkeerslichten op de Victor Braeckmanlaan anders worden afgesteld en kan het busverkeer vlotter verlopen. Dat is ook het geval als er minder auto's afslaan op de **Land van Waaslaan en de Victor Braeckmanlaan**. In de komende maanden onderzoeken we die zaken verder.

Zowel de **Adolf Baeyensstraat** als de **Gentbruggestraat** worden eenrichtingsstraten. Alleen de bus zal nog in beide richtingen mogen rijden. Het busverkeer krijgt hier dus een vlottere doorgang.

Alleen maar voordelen

De genomen maatregelen zorgen ervoor dat de bussen vlotter door de wijk rijden. Wie nu al gebruik maakt van de bus, is sneller en stipter op de eindbestemming.

Aangezien de verbindingen met het stadscentrum en de stations stipter en sneller verlopen, hopen we dat meer mensen het openbaar vervoer nemen. Dat zou alvast leiden tot nog meer autoluwe, veilige en gezonde straten.



PERSONENVERVOER

Door het doorgaand verkeer te weren, verhoogt de levenskwaliteit en de verkeersveiligheid in de wijken. Gemotoriseerd verkeer dat geen bestemming heeft in de wijk, hoort er niet thuis. Tegelijkertijd weten we dat stappen, trappen of openbaar vervoer niet voor iedereen een oplossing of alternatief biedt.

Het weren van het doorgaand verkeer uit de wijken levert een aantal voordelen op:

- de wijken worden veiliger en stiller,
- de luchtkwaliteit verbetert,
- er komt ruimte vrij om straten of pleinen in te richten voor ontmoetingen.



Adolf Baeyensstraat

In het kort

Wat? Minder auto's door de wijken.

- De richting of de route die je moet rijden, verandert in sommige gevallen.
- Alle werkplekken en winkels blijven bereikbaar met de auto
- Er komen meer deelwagens en plaatsen om je elektrische auto op te laden.

Waarom? Het is veiliger, gezonder en rustiger.

- Er is minder lawaai. De lucht die je inademt, is gezonder.
- Er is meer plaats voor parken en pleinen, en voor voetgangers en fietsers.
- Het is rustiger op straat. Je kan buiten afspreken met anderen.



Dendermondsesteenweg

Hoe weren we het doorgaand verkeer?

Van een aantal straten maken we eenrichtingsstraten, in andere passen we de rijrichting aan. Daardoor vermindert het aantal verkeersbewegingen op sommige kruispunten en wordt de verkeerssituatie veiliger.

Bereikbaarheid

Tegelijkertijd garanderen we de bereikbaarheid van alles en iedereen, ook met de auto. Zowel bewoners, werknemers als klanten van bedrijven en handelaars moeten met de auto bij hun bestemming in de wijk geraken. Autobestuurders moeten alleen hier en daar een andere route volgen.

Voor personenvervoer met de auto zijn er uiteraard parkeerplaatsen nodig. We houden hier rekening mee bij het uitwerken van de concrete ingrepen.

Bovendien werken we aan:

- voorbehouden plaatsen voor deelwagens,
- voorbehouden plaatsen om elektrisch te laden
- voorbehouden plaatsen voor mensen met een beperking

Parkeren onder het station

Als we de ruimte onder het viaduct aan het station van Gentbrugge efficiënter organiseren, kan er extra parkeerruimte voorzien worden. De Stad Gent bekijkt dit samen met de NMBS.

LEEFKWALITEIT EN VERBLIJVEN

Binnenkort rijden er minder auto's in nogal wat straten in de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge. En dat heeft vooral voordelen. De geluidshinder vermindert, de luchtkwaliteit verbetert, bewoners - jong én oud - kunnen zich veiliger verplaatsen. Ook de verblijfskwaliteit op pleinen, straathoeken en winkelstraten neemt toe.

Het leven in de wijken wordt aangener. Door op sommige plaatsen in te grijpen in de circulatie creëren we meer ruimte. Ruimte voor meer groen of meer sociale contacten op straat. In de komende maanden zoeken we uit wat er concreet mogelijk is.



Antwerpenplein

Hier kan het nog veel beter

Het **Antwerpenplein** is alvast één plaats waar bijsturingen nodig zijn. We denken eraan de verbinding tussen de kasseiweg gelegen aan de frituur en de Carrefour, tussen de Land van Waaslaan en de Pilorijnstraat, te sluiten. Zo wordt het veiliger voor voetgangers en fietsers. Dat stukje rijweg krijgt dan een andere invulling.

Aan het **Gentbruggeplein** kunnen auto's komende van Gentbruggekouter niet meer van en naar het plein rijden. Die ingreep levert meer verkeersveiligheid op en zorgt voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Het wordt op die manier aangenamer om op het plein te verblijven. Op een deel van het plein maken we ruimte vrij voor meer groen.



Gentbruggeplein

LEEFKWALITEIT EN VERBLIJVEN

We onderbreken **de Engelbert van Arenbergstraat** ter hoogte van het park. De omgeving van het park wordt een stuk autoluwer en de verblijfskwaliteit stijgt.

We maken van het **Heilig Hartplein** en omgeving het werkelijke hart van de wijk. De Heilig Hartstraat krijgt eenrichtingsverkeer van oost naar west en het Heilig Hartplein wordt onderbroken voor autoverkeer. Gecombineerd met het eenrichtingsverkeer in de Louis Schuermanstraat ontmoedigen we het doorgaand autoverkeer in de omliggende straten.

In sommige straten vervangen we tweerichtingsverkeer door eenrichtingsverkeer. Een deel van de straat geven we dan een andere invulling. Bij een toekomstige heraanleg voorzien we meer ruimte voor groen of ontmoetingen. Die mogelijkheid bestaat in de **Oude Brusselseweg, Ankerslaan, Jan Dhondtstraat, Nijverheidskaai of Forelstraat**. Ook in de heraanleg van de **Frederik Burvenichstraat** is dat de mogelijkheid.



Forelstraat

Een paar voorbeelden

We zorgen voor meer plaats voor voetgangers en fietsers en meer groen:

- op de pleinen:
 - het Antwerpenplein
 - het Gentbruggeplein
 - het Heilig Hartplein
- in de buurt van het Wasstraat-park
- in deze straten:
 - Oude Brusselseweg
 - Ankerslaan
 - Jan Dhondtstraat
 - Nijverheidskaai
 - Forelstraat
 - Frederik Burvenichstraat



Engelbert van Aerenbergstraat

VEELGESTELDE VRAGEN

▶ **Waarom dit wijkmobiliteitsplan?**

Het plan maakt het fijner en veiliger om in de wijken Dampoort of Oud Gentbrugge te leven. Dat doen we door straten autoluw te maken, doorgaand verkeer te weren en toch alle plekken bereikbaar te houden.

▶ **Is dit plan hetzelfde als het circulatieplan voor de binnenstad?**

Dit plan is er een op maat van de wijken Dampoort en Oud Gentbrugge. Net als het circulatieplan wil het in de eerste plaats de leefkwaliteit in de wijken verbeteren.

▶ **Kan gemotoriseerd verkeer nog over Gentbruggebrug?**

Ja, de brug blijft open in beide richtingen voor verkeer uit de wijken. De Gentbruggestraat wordt voor autoverkeer wel onderbroken vlak voor de brug. Deze ingreep werkt ontradend voor het doorgaand verkeer.

▶ **Wordt Gentbruggebrug nu veiliger voor fietsers?**

Ja, fietsers krijgen meer ruimte omdat er minder auto's over de brug rijden.

▶ **Hoe geraak ik met de auto aan de Nijverheidskaai?**

Je geraakt er via de as Dendermondsesteenweg - Gentbruggestraat. Wegrijden doe je via de Emiel Lossystraat en de Dendermondsesteenweg of de Paul de Ryckstraat en de Dendermondsesteenweg.

▶ **Hoe geraak ik met de auto aan AZ Maria Middelaes in de Kliniekstraat?**

Het ziekenhuis blijft bereikbaar met de auto vanuit alle richtingen.

▶ **Hoe geraak ik met de auto aan de bedrijvzone in de Jan Samijnstraat en de Dulle-Grietlaan?**

De vlotste manier is via de afrit Gentbrugge op de E17. De bedrijvzone in de Jan Samijnstraat bereik je via de Robert Rinskoplaan en de Frederik Burvenichstraat. De Dulle-Grietlaan bereik je via de Robert Rinskoplaan en de Leo Tertzweillaan.

▶ **Hoe geraak ik met de auto aan het winkelcentrum en de handelszaken op de Dendermondsesteenweg?**

Zowel via de Dampoortrotonde als vanuit Destelbergen rijd je via de Dendermondsesteenweg naar het winkelcentrum. Vanuit Gentbrugge kan je de Dendermondsesteenweg niet meer via de Gentbruggestraat bereiken. Dat kan wel via de Brusselsesteenweg en de stadsring of via Gentbruggebrug-Waterkluiskaai-Jan Delvinlaan en de stadsring.

▶ **Wat gebeurt er in de Adolf Baeyensstraat?**

Die wordt veel rustiger. Door de circulatie-ingrepen valt de makkelijke verbinding en dus het doorgaand verkeer tussen de Dendermondsesteenweg en de Victor Braeckmanlaan weg.



Er zijn veel werken aan de Dampoort. Zal dit tot grote chaos leiden?

Bij de invoering van het wijkmobiliteitsplan houden we rekening met de werken aan de Dampoort. We zorgen ervoor dat iedereen en alles bereikbaar blijft.



Wordt de vijfhoek op de Gentbruggestraat nu veiliger?

Ja. Het aantal rijrichtingen dat uitkomt op het kruispunt daalt aanzienlijk. Ook de verkeersstroom vanaf Gentbruggebrug valt weg.



Wat met de verkeersveiligheid op de Dendermondsesteenweg?

Wellicht zal de Dendermondsesteenweg drukker worden. Dat is een logisch gevolg van het weren van het verkeer uit de woonstraten. Merken we dat er door de toename van het verkeer problemen ontstaan, dan sturen we uiteraard bij.



METEN VAN HET EFFECT VAN HET WIJKMOBILITEITSPLAN

Om iedereen de tijd te geven aan het plan te wennen, evalueren we het wijkmobiliteitsplan een aantal maanden na de invoering ervan. We nodigen een representatieve selectie van inwoners, bedrijven, handelaars en horeca uit om de bereikbaarheid, verkeersdruk, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en hun verplaatsingsgedrag te evalueren. Daarnaast verzamelen we heel wat objectieve data zoals verkeerstellingen en ongevalldata om na te gaan hoe de situatie in de wijk veranderd is door het wijkmobiliteitsplan.

Tel je mee?

Heb je in januari 2022 één uur de tijd om het aantal voetgangers, fietsers en andere voertuigen in je straat te tellen? Stel je dan kandidaat via stad.gent/wijkmobiliteitsplan. Daar vind je ook de resultaten van de eerste telcampagne van januari 2021.

In het voorjaar 2023, na de invoering van het wijkmobiliteitsplan, plannen we een nieuwe telcampagne. We nodigen daarvoor de deelnemers van de huidige en vorige telcampagnes uit.

Luchtkwaliteit meten

Minder doorgaand verkeer zorgt voor meer gezonde lucht in de wijk.

We meten de luchtkwaliteit in vijftien straten waar we verwachten dat het verkeer verandert. De metingen starten een half jaar voor de invoering van het wijkmobiliteitsplan en duren tot één jaar erna. De resultaten komen nadien op de website.



In het kort

Is het veiliger, aangenamer en gezonder in 2023?

We willen weten of het echt minder druk, veiliger en aangenamer is. En of alle plaatsen goed bereikbaar zijn. Daarom spreken we met een aantal mensen dat woont en werkt in de wijken.

We meten ook de **kwaliteit van de lucht** in de straten waar het verkeer verandert. We meten een half jaar voor de aanpassingen tot een jaar erna. Zo kunnen we zien of de kwaliteit van de lucht verbetert of niet.

Jij kan ook meehelpen.

Hoe? Tel hoeveel voetgangers, fietsers, bussen en auto's in je straat rijden.

Hoelang? 1 uur

Wanneer? in januari 2022

Doe je mee? Meld je aan op stad.gent/wijkmobiliteitsplan.

In deze straten meten we de luchtkwaliteit voor en na:

Meetpunten in Oud Gentbrugge

- Robert Rinskoplaan
- Frederik Burvenichstraat
- Brusselsesteenweg
- Kliniekstraat
- Emanuel Hielstraat
- Kerkstraat

Meetpunten in Dampoortwijk

- Jan Delvinlaan
- Gentbruggestraat
- Vlaamse Kaai
- Paul de Ryckstraat
- Toekomststraat
- Wolterslaan
- Dendermondsesteenweg
- Verbindingstraat
- Adolf Baeyensstraat
- Land van Waaslaan



Emanuel Hielstraat

Zin om het verkeer in je straat te tellen?

Stel je kandidaat via stad.gent/wijkmobiliteitsplan

Hoe gaan we nu verder?

Dit wijkmobiliteitsplan is het resultaat van een lang proces. De voorbije twee jaar hebben we op verschillende momenten input verzameld.

Je kon je mening geven over drie scenario's.

Op basis van alle reacties en data over het verkeer in de wijken werkten we dit voorstel uit.

Nu de gemeenteraad het plan heeft goedgekeurd werkt de Stad Gent de voorgestelde ingrepen verder uit.

Je merkt dat we nog geen concrete aanpassingen voorstellen. Daarover beslissen we pas later. Nadat het plan is ingevoerd, evalueren we en werken we eventuele knelpunten weg.

In januari 2022 organiseren we een infomarkt waarvoor we iedereen van de wijken uitnodigen. Je kan er informatie krijgen of vragen stellen over het wijkmobiliteitsplan.

Tegen het najaar van 2022 hopen we van start te gaan met de effectieve uitrol. Merken we dat bepaalde ingrepen tot gevaarlijke situaties leiden, dan sturen we die meteen bij.

Enkele maanden na de invoering starten we de eigenlijke evaluatie. We bevragen een representatieve selectie van bewoners, bedrijven, handelaars en horeca over hoe ze de bereikbaarheid, verkeersdruk en verkeersveiligheid in de wijk ervaren en we verzamelen verkeersdata.

STAP VOOR STAP NAAR EEN **BETERE** WIJK

- Zomer 2022**
Start luchtkwaliteitsmetingen
We meten de luchtkwaliteit in 15 straten waar we verwachten dat het verkeer verandert.
- Najaar 2022**
Vorbereiden van de uitvoering
Opmaken van de signalisatieplannen en ontwerpen, aanvragen van de vergunningen, aanstellen van de aannemers.
- Eind 2022**
Uitvoeren van het wijkmobiliteitsplan
We houden rekening met het verloop van de werken aan de Dampoort-rotonde en de Verapazbrug. Alles en iedereen blijft bereikbaar.
- Voorjaar 2023**
 - Overgangperiode**
De bewoners, handelaars, bedrijven, scholen en zorginstellingen krijgen de kans het plan te leren kennen en te ervaren.
 - 10 maanden evaluatie**
bevraging van een representatieve selectie van handelaars, bewoners en bedrijven en opmaak evaluatie
- Eind 2023**
Evaluatierapport
We gaan na of het plan veilig is en of er gevaarlijke of ongewenste situaties zijn.
- Begin 2024**
Eventuele bijstellingen
Halen we de doelstellingen niet, dan sturen we bij. We stellen ook concrete infrastructurele aanpassingen voor.

Jouw wijk wordt zoveel veiliger!

Nog vragen?

Kom langs op een van de infomarkten.



Zondag 23 januari 2022
tussen 10 en 16 uur

Buurtcentrum Dampoort
Doornakkerstraat 52, Sint-Amandsberg



Maandag 24 januari 2022
tussen 15.30 en 21.30 uur

Bedrijvencentrum De Punt
Kerkstraat 108, Gentbrugge

! De infomarkten zullen plaatsvinden volgens de geldende coronamaatregelen.



#ALSGETMIJVRAAGT

... ga ik naar de infomarkt!

Meer info www.stad.gent/wijkmobiliteitsplan
09 210 10 10 (Gentinfo)