

Verkeersleefbaarheidsplan Blaisantvest-Tolhuis-Voormuide

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE	1
HOOFDSTUK 1 SITUERING	3
HOOFDSTUK 2 HISTORIEK	4
HOOFDSTUK 3 GEPLANDE INFRASTRUCTUREN & STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT	6
3.1 TRAMBRUG OVER VERBINDINGSKANAAL	6
3.2 HANDELDOKBRUG	6
3.3 SPOORLIJN 58	6
3.4 STADSRING N430	6
3.5 HERSTRUCTURERING BUURT BLAISANTVEST	7
3.6 SCHARNIER	7
HOOFDSTUK 4 VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN	8
4.1 KNELPUNTEN	8
4.1.1 CIRCULATIE	8
4.1.2 SLUIPROUTES	8
4.1.3 KRUISPUNTEN	9
4.1.4 SNELHEID	9
4.1.5 HERAANLEG STRATEN	9
4.1.6 PARKEREN	9
4.1.7 OPENBAAR VERVOER	10
4.1.8 FIETSEN	10
4.1.9 VOETPADEN	10
4.1.10 HUISVESTINGSPROJECT DE HEMPTINNE	10
4.2 KRACHTLIJNEN	11
4.3 WEGENHIËRARCHIE	11
4.4 CIRCULATIE	12
4.5 PARKEREN	12
4.6 WIJK TOLHUIS	13
4.7 VOORMUIDE	14
4.8 WIJK BLAISANTVEST	15
4.9 MOLENAARSTRAAT EN ZIJSTRATEN	15
4.10 SITE GROENE BRIEL	16
4.11 SCHOLEN	16

4.12 FIETSEN	17
<u>HOOFDSTUK 5 ACTIEPLAN</u>	<u>19</u>
5.1 GEREALISEERDE WERKEN	19
5.2 OPTIES	20

Hoofdstuk 1 Situering

Voorliggend bundel beschrijft het voorstel van verkeersleefbaarheidsplan voor het studiegebied gevormd door de wijken Blaisantvest-Voormuide-Tolhuis-Molenaarstraat gelegen in het noorden van de Gentse binnenstad. Deze wijken worden begrensd en doorsneden door belangrijke verkeersaders die de woonkwaliteit sterk beïnvloeden.

De buitengrenzen zijn de N430 Opgeëistenlaan-Blaisantvest-Muidelaan, de Sint-Salvatorstraat-Sleepstraat, de Grauwpoort-Lange Steenstraat, de Academiestraat-Sint-Antoniushoek.

De wijk Blaisantvest ligt als een wooneiland tussen de ontubbelde stadsring R40-N430 en de Biervlietstraat. De Voormuide vormt eveneens een wooneiland tussen de R40, het Tolhuisdok en het Handelsdok. De wijk Tolhuis omvat het gebied langs beide flanken van de Tolhuislaan met als grens de as Sleepstraat-Sint-Salvatorstraat. De wijk van de Molenaarstraat en de ziekenhuizen sluit hierbij ten westen aan.

Dit verkeersleefbaarheidsplan is het resultaat van het samenwerkingsverband tussen een aantal actoren. Het plan doorliep een ganse inspraakprocedure in de stuurgroep van het Herstructureringsgebied Blaisantvest-Voormuide-Tolhuis-Ham alvorens tot het uiteindelijk resultaat te komen. De wijk Molenaarstraat behoorde tot geen herstructureringsgebied maar werd wel als SIF-actiegebied opgenomen.

Deze eindnota werd aan de themavergadering van 7 april 2000 voorgelegd waarna het mits een aantal kleine aanvullingen, ter goedkeuring naar het College van Burgemeester en Schepenen en de Gemeenteraad in zitting van 22 mei 2000 gaat.

Dit bundel omvat een historiek van de inspraakprocedure van het verkeersleefbaarheidsplan, de geplande grootschalige projecten, de krachtlijnen en het actieplan, met waar mogelijk een timing voor uitvoering van de opties van het verkeersleefbaarheidsplan Blaisantvest-Voormuide-Tolhuis.

Hoofdstuk 2 Historiek

Het Verkeersleefbaarheidsplan Blaisantvest-Tolhuis-Voormuide is het resultaat van de samenwerking tussen:

- de bewonersgroepen;
- het Stedelijk Buurtcentrum Nieuwland;
- Opbouwwerk Steunpunt Gent;
- de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning;
- de Verkeerstechnische Afdeling van de Politie;
- de Dienst Mobiliteit;
- de Commissie voor Verkeer en Ruimtelijke Ordening.

De inspraak voor de wijken Blaisantvest-Tolhuis- via de bewoners-en stuurgroepwerking van het Stadsvernieuwingsgebied en later het Herstructureringsgebied Sluizeken-Ham-Tolhuis-Voormuide.

- De stuurgroep van Sluizeken-Ham keurde in 1993 een eerste verkeersplan goed, opgemaakt door de bewonersgroep. Voornaamste eisen waren de invoering van de zone-30, meer bewonersparkeerplaatsen, minder verkeer in de woonstraten, het weren van zwaar vrachtvervoer, en de heraanleg van één straat per jaar. Er werd afgezien van circulatiewijzigingen om het sluipverkeer op te lossen wegens geen consensus.
- In 1995 ging het Stadsvernieuwingsgebied Sluizeken-Ham over in het Herstructureringsgebied Sluizeken-Ham-Tolhuis-Voormuide.
- De stuurgroep keurde op 22 mei 1996 de opdeling van het gebied in zones volgens prioritair aan te pakken, goed. Het verkeersleefbaarheidsplan van Nieuwland en Zondernaamstraat kwam als eerste aan de beurt (gemeenteraad 19 april 1999). De resterende zones maken het voorwerp uit van voorliggend verkeersleefbaarheidsplan.
- De aanleg in 1997 van een ovale rotonde op het kruispunt Tolhuislaan-Sanderusstraat na een proefopstelling, was de eerste realisatie van de geplande wegenwerken. De heraanleg van het Berouw volgde in 1998 na een enquête van de aangelanden. De stuurgroep aanvaardde het invoeren van éénrichtingsverkeer vanaf de wegversmalling in het Berouw en de Geuzenberg. Paaltjes stopten auto's komende van de Vogelenzang t.h.v. het Berouw.
- De heraanleg van de L. Queteletstraat en de Erasmusstraat kwam op de meerjarenplanning van '99.
- De bewonersgroep van de buurt Blaisantvest maakte haar grieven i.v.m. de gewestwegen over aan AWV op een vergadering van 3 december 1998.
- In het kader van de inspraakopdracht rond het SIF bevroeg OSG de bewoners via de toepassing van de STAP-wijkmethode. Op de Wijkdiscussienamiddag 19 juni 1999 kregen de bewoners de mogelijkheid kennis te maken met de maatregelen voorgesteld door de meewerkende diensten als

oplossing voor de problemen gedistilleerd uit de bevraging. Zo ook voor het thema verkeer waarvoor zowel de stad Gent als AWW (Administratie voor Wegen en Verkeer van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) voorstellen uitwerkten. Deze werden opgenomen in dit bundel.

- In het kader van de opmaak van dit verkeersleefbaarheidsplan en in verdere opvolging van de STAP-wijkmethode pleegde de Dienst Mobiliteit verder overleg met OSG over bijkomende maatregelen om de verkeersleefbaarheid in dit studiegebied te verbeteren. De bewoners van de Mercatorstraat onderschreven een petitie voor een veiliger straat. Een probleemoplossend gesprek volgde op 14 oktober 1999.
- De woonbuurt van de Molenaarstraat behoorde tot geen enkel stadsvernieuwingsgebied. Het werd wel als SIF-actieggebied opgenomen in het herstructureringsgebied van de sector noord. OSG ondersteunt sinds januari 1999 de bewonersgroep die haar werking vooral toespitst op het sociaal huisvestingsproject 'De Hemptinne'. De bewoners vergaderden in februari 2000 rond het thema verkeer en brachten een aantal knelpunten naar voor.
- Het definitieve verkeersleefbaarheidsplan werd door VERO goedgekeurd op 20 maart 2000. De themavergadering volgde op 7 april 2000.

Hoofdstuk 3 Geplande infrastructuur & Stedenbouwkundige context

3.1 Trambrug over Verbindingskanaal

De Lijn Oost-Vlaanderen plant de uitbouw van een nieuwe tramstelplaats in Wissenhage. Via een nieuw te bouwen trambrug met fietsstrook over het Verbindingskanaal, zou de aansluiting op het tramnet aan de Opgeëistenlaan verlopen langs de Biervlietstraat. De realisatie van deze stelplaats kan pas na een gewestplanwijziging waarvan het openbaar onderzoek heden start.

De Lijn verwacht de bouw in 2002-2003. De Stad Gent is vragende partij voor de fietsverbinding als aftakking van de fietsroute van het Westerringspoor.

3.2 Handeldokbrug

De bouw van een nieuwe brug over het Handeldok zal het verkeer komende van de Vliegtuiglaan via de Afrikalaan rechtstreeks met de R40-Muidelaan en Wiedauwkaai verbinden. Verkeer vanuit het noorden (Kennedylaan) vermijdt hiermee het drukke Dampoortknooppunt. De realisatie moet zo snel mogelijk gebeuren. Daar moet bij het Vlaams Gewest worden op aangedrongen. Dit bouwwerk zal tevens aanpassingen vragen op de Muidelaan.

3.3 Spoorlijn 58

De NMBS plant de ophoging van Lijn 58' door de bouw van een vaste spoorwegbrug naast de bestaande brug over de Voorhaven met een fiets-en voetgangersverbinding, de ophoging van het spoor d.m.v. een viaduct tussen brug en rond punt, de aanleg van een aarden berm tussen het rond punt tot voorbij Afrikalaan en een ½ tunnel als wegverbinding Vliegtuiglaan-Afrikalaan.

Deze geplande werken hebben positieve repercussies voor de ruime omgeving. Met deze ophoging wordt de file in de Voormuide en de Muidelaan opgelost.

3.4 Stadsring N430

Momenteel werkt Tritel het Mobiliteitsplan fase II uit. In dit dossier moet een uitspraak vallen rond het definitief tracé van het noordelijk sluitstuk door een keuze te maken voor ofwel de Gasmeterlaan/Nieuwe Vaart ofwel de Blaisantvest. Deze keuze heeft grote invloed op de verdere ontwikkeling van de Blaisantvestwijk.

Na uitspraak start de stad Gent een globale studie rond de stadsring samen met De Lijn en AWV. Bedoeling is een oplossing te vinden voor de grote knelpunten waaronder de Muidelaan-Neuseplein.

3.5 Herstructurering Buurt Blaisantvest

De buurt Blaisantvest ligt als een eiland volledig geïsoleerd tussen het dubbele oost-west sluitstuk van het noordelijk deel van de stadsring. De bouw van de trambrug zal dat isolement nog versterken. De woonstraten fungeren als verbinding tussen die bovenlokale infrastructuren waardoor de woonkwaliteit ondermaats is. Vermits het supprimeren van die infrastructuren onmogelijk is moet binnen het woonweefsel naar oplossingen gezocht worden. Het stadsontwerp, als onderdeel van het deelstructuurplan, reikt oplossingen aan. Het verder uitdiepen ervan kan slechts na de keuze voor de definitieve stadsring. Vermits de herstructurering een lange-termijn planning vereist en dratisch zal zijn worden in dit verkeersleefbaarheidsplan geen maatregelen voor de woonstraten voorgesteld.

3.6 Scharnier

De dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning ontwikkeld een herstructureringsplan voor het noord-oostelijk deel van de binnenstad gesitueerd rond het Handelsdok en Houtdok. De woongebieden langs deze waterassen waaronder de Voormuide worden in deze studie stedenbouwkundig herdacht.

Hoofdstuk 4 Verkeersleefbaarheidsplan

4.1 Knelpunten

Het eerste verkeersplan uit 1993 signaleerde knelpunten, enkele kregen een oplossing. Uit de bewonerswerking en later de STAP-bevraging, en studiewerk door de Dienst Mobiliteit kwamen nog een aantal knelpunten naar voor. Voor sommige knelpunten gaven de bewoners reeds oplossingen mee hierbij weergegeven.

4.1.1 Circulatie

De bewonersgroep Tolhuis heeft een voorstel voor circulatiewijziging uitgewerkt voor de Tolhuisbuurt vanuit volgende probleemstelling:

- moeilijk oprijden van de Tolhuislaan vanuit de zijstraten;
- het dwarsend verkeer op de Tolhuislaan is gevaarlijk;
- de slechte doorstroming van de Tolhuislaan veroorzaakt files op de Blaisantvast;
- gevaarlijk uitrijden van de Harduwijstraat en oversteken naar de Voormuide;
- sluiproute in de Mercatorstraat van de Tolhuislaan naar de Kartuizerlaan; garages in de Erasmusstraat zijn enkel via de Geuzenberg te bereiken.

Voorstellen:

- het omkeren van de rijrichtingen in de straten tussen Tolhuislaan en Meerhem nl.
H. Van de Goesstraat richting Neuseplein;
Rensstraat richting Meerhem;
J. Lipsiusstraat richting Tolhuislaan;
J. Van Maerlandstraat richting Meerhem;
- het aanleggen van een rijvak van de Blaisantvest naar de Tolhuislaan naast de bestaande busbaan;
- verbod op het dwarsen van de Tolhuislaan vanuit de H. Van Der Goesstraat, de J. Lipsiusstraat, en de Frans Rensstraat- linker deel, omrijbeweging via Meerhem, Sanderusstrat en ovaal punt;
- verkeer uit de Geuzenberg en de Erasmusstraat mogen wel dwarsen;
- de dubbele richting in de Harduwijstraat vervangen door éénrichting vanop de ring in het deel tussen de R40 en de H. Van der Goesstraat;
- het omdraaien van de rijrichting in de Mercatorstraat naar de Tolhuislaan toe;
- het omdraaien van de rijrichting in de Erasmusstraat tussen L. Quetelestraat en Geuzenberg.

4.1.2 Sluiproutes

- Bevelandstraat: sluiproute van Voormuide naar Muidelaan;
- Dok-Noord: verboden linksaf vanaf Muidebrug negeren, sluiproutenaar Dok-Zuid;
- Verbindingsstraten tussen Kolveniersgang-Molenaarstraat: genereren meer verkeer sinds de invoering van het Mobiliteitsplan-Binnestad;

- Gagelstraat en Spaarstraat: sluiproutes van de Gasmeterlaan naar de Blaisantvest om kruispunt Wiedauwkaai te vermijden.

4.1.3 Kruispunten

- Alle kruispunten van de Tolhuislaan;
- Tolhuislaan/F. Rensstraat;
- Davidstraat/J. Van Crombrugghestraat;
- Kruispunten van de R40 en N430: onveilig zonder lichtbeveiliging of door korte groenfase voor voetgangers, geluidssignaal voor blinden aan verkeerslichten.

4.1.4 Snelheid

- Vooral het niet respecteren van de snelheidsbeperking op de gewestwegen wekt wrevel, er is vraag naar een onbemande camera op de Blaisantvest;
- In de smalle woonstraten ontwikkelen vooral jonge bestuurders hoge snelheden; vandaar de vraag naar snelheidsremmers in de Rensstraat; de J. Lipsiusstraat, de Van Maerlandstraat, de Marcatorstraat, de Sanderusstraat, Meerhem en de Tolhuislaan (voorstel: wegversmalling met bomen);
- Tolhuisarena: gevaarlijk oversteken ondanks de uitstulping;
- In de Molenaarstraat veroorzaakt de hoge snelheid conflicten met auto's die de ziekenhuisparkeerplaats verlaten;
- Gasmeterlaan: snelheidsremmers t.h.v. de Biervlietstraat en de Spaarstraat;
- Verbindingsstraten tussen Gasmeterlaan en Blaisantvest: snelheidsremmers op de hoeken;
- Kaprijkestraat en Gagelstraat: snelheidsremmers;
- Vraag naar invoering van de zone-30.

4.1.5 Heraanleg straten

- Kruispunt Tolhuislaan/Blaisantvest/Neuseplein: volledige herinrichting voorafgaand aan de bouw van de Handelsdokbrug;
- Molenaarstraat, deel kassei;
- Gasmeterlaan: terugbrengen naar 1 rijvak, voorsorteerstrook vanaf de Spaarstraat tot aan de Tolhuisbrug, herinrichten van de kaaien;
- Blaisantvest: heraanleg deel t.h.v. de Tolhuisbrug;
- Watervlietstraat, IJzendijkestraat, Oosteeklostraat: heraanleg te bekijken binnen de herstructurering van de buurt; op korte termijn snelheidsremmer op de hoeken en in het straatmidden;
- Spaarstraat: versmallen profiel en inrichten tot woonstraat.

4.1.6 Parkeren

- Buurt Molenaarstraat : overlast van ziekenhuizen, brandweer en scholen, dubbelparkeren, parkeren vrachtwagens in nauwe straten;

- Kolveniersgang: geparkeerde wagens langs de muur van de firma Lippens zorgen voor moeilijk laden en lossen;
- Buurt Blaisantvest: inbreng van groen met maximaal behoud van parkeerplaatsen.

4.1.7 Openbaar vervoer

- Een rechtstreekse verbinding met de Dampoort is gewenst;
- Er is vraag naar meer capaciteit op de tram;
- Het openbaar vervoer moet goedkoper;
- De tramkruising op de Opgeëistenlaan richting Rabotstraat is slecht aangeduid.

4.1.8 Fietsen

- Voormuide: fietssuggestiestrook gevraagd tussen voetpad en tramlijn;
- Karthuislaan: aanleg van een fietspad als alternatieve fietsroute van de Sleepstraat;
- Tolhuislaan en éénrichtingstraten: vraag naar fietspaden;
- Blaisantvest: het fietspad kant Vogelzang wordt als parking gebruikt;
- Justitiepaleis en park: veilige oversteekplaatsen op de as Blaisantvest-Opgeëistenlaan eventueel mits een voetgangers-en fietsbrug;
- Gasmeterlaan: dubbelrichtingfietspad langs de huizenrij.

4.1.9 Voetpaden

- Accentverlichting aan de zebrapaden;
- Voetpaden herstellen en aanpassen aan rolstoelgebruikers;
- Voormuide: aan de onpare kant net voor de Muidebrug scheidt een muurtje het lageregelegen voetpad van de rijweg, het trapje t.h.v. huisnr 212 is onbruikbaar voor minder-mobiele voetgangers;
- Muidebrug: voetpad is te hoog voor voor minder-mobiele voetgangers;
- Sassekaai: het voetpad is te smal langs de gevelzijde.

4.1.10 Huisvestingsproject De Hemptinne

De bewonersgroep van de buurt Molenaarstraat dedecteerde na de realisatie van dit enkele problemen:

- Gevaarlijk in -en uitrijden van de ondergrondse parking door de hoge snelheden (100 km/u) op de Opgeëistenlaan;
- De bewoners die de ingangen langs de Opgeëistenlaangebruiken hebben geen plek om de wagen te laden en lossen. Dit gebeurt momenteel op het fietspad en voetpad dat d.m.v. van paaltjes afgescheiden is van de rijweg. Mogelijke oplossing is de aanleg van een bijkomende weg naar deze ingang;
- Op de Opgeëistenlaan zijn de voetpaden nergens aangepast voor de minder-mobile voetgangers en kinderwagens;

- De huisnummers van de appartementen zijn onduidelijk aangegeven; bezoekers rijden traag en houden het verkeer op bij het zoeken naar het juiste nummer;
- De aansluiting van de Kolveniersgang op de Opgeëistenlaan is niet lichtbeveiligd wat regelmatig zware ongevallen veroorzaakt;
- De ingangen langs de Kolveniersgang zijn niet bereikbaar voor auto's.

4.2 Krachtlijnen

De hoofdprincipes van het plan zijn:

- uitbouw van veilige verblijfsgebieden door ondersteuning en bescherming van de woonfunctie;
- de snelheid van het auto- en vrachtverkeer te verminderen;
- het tot een minimum beperken van het gevoel van onveiligheid;
- veilige doortocht van de R40, N430 en Tolhuislaan;
- invoeren zone-30 en verhogen veiligheid zwakke weggebruiker;
- het aantal ongevallen met lichamelijk letsel reduceren;
- uitbouw van veilige fietsroutes;
- veralgemeend beperkt éénrichtingsverkeer;
- veilige schoolerven.

4.3 Wegenhiërarchie

Het Mobiliteitsplan deelrapport 4-1996 geeft volgende hiërarchie weer:

Stedelijke ring	Muidelaan Neuseplein Nieuwe Vaart-Gasmeterlaan Blaisantvest-Opgeëistenlaan
Hoofdtoegangsweg	Wiedauwkaai
Hoofdstraat	Voormuide
Bedieningsweg Centrum	Tolhuislaan-Rodelijvekensstraat
Wijkverzamelweg	Molenaarstraat Augustijnekaai Sleepstraat Sint-Salvatorstraat
Woonstraten	overige straten

4.4 Circulatie

Principe: behoud van de bestaande circulatie.

Zijstraten Tolhuislaan

Verbod op het dwarsen van de Tolhuislaan vanuit de zijstraten kan niet afgedwongen worden, de omrijbeweging wordt te groot en belast Meerhem en Karthuizerlaan die de Floraroute dragen, het wijzigen van de rijrichtingen heeft geen nut.

Harduwijnlaan

De vraag is relevant t.b.v. van de Floraroute die hier met een dubbelrichtingsfietspad de R40 kruist; door éénrichtingsverkeer in het deel tussen de R40 en de H. Van der Goesstraat in te voeren wordt één conflictpunt voor de fietser geëlimineerd, ook het oversteken van de Muidelaan vanuit de Harduwijnlaan wordt onmogelijk.

Erasmusstraat

Het omdraaien van de rijrichting in de Erasmusstraat t.b.v. van de garages zal de smalle woonstraten extra belasten, een bevraging van de bewoners moet uitsluitel geven.

Bevelandstraat

Het sluipverkeer wordt vermoedelijk niet opgelost door het omdraaien van de rijrichting omdat het verkeer vanuit de Dampoort langs deze straat de verkeerslichten aan de Voormuide zou mijden. Dit zal worden onderzocht bij wijze van tellingen. Indien geen relevante cijfers die wijzen op sluipverkeer kan het omdraaien van de éénrichtingsverkeer toch een oplossing bieden.

Tweede punt voor onderzoek is het aanbrengen van een obstakel tussen de tramsporen t.h.v. de inrit van de Bevelandstraat om het linksafslaan onmogelijk te maken.

Op korte termijn kan enkel de middenberm op de Muidelaan gesloten worden zodat de beweging vanuit de Bevelanstraat richting Dampoort onmogelijk wordt. Het probleem van het ontwijken van de verkeerslichten blijft evenwel bestaan. Enkel door de Bevelandstraat af te sluiten kan dit vermeden worden wat niet haalbaar is voor de nutsdiensten. Met de bouw van de Handelsdokbrug zal deze beweging niet meer mogelijk zijn. De problemen worden mee opgenomen in de studie rond de stadsring die dit jaar start. Idem voor Dok-Noord.

Mercatorstraat

Het omdraaien van de rijrichting betekent ook het omkeren van de sluiproute, beter zijn behoud van de rijrichting en de asverschuiving in het straatmidden en de uitstulpingen op de hoeken.

4.5 Parkeren

Sinds het invoeren van het betalend parkeren in het centrum hebben de wijken Tolhuis en Moleenaarstraat sterke parkeeroverlast van pendelaars en centrumbewoners. Medio 2000 wordt in heel het gebied begrensd door de R40-Blaisantvest, Muidelaan, Dok-zuid, Hagelandkaai, Leie, Rodelijvenkensstraat, Fratersplein, Groenebriel, Sint-Margrietstraat, Lieve betalend parkeren ingevoerd. Wanneer uit een evaluatie blijkt dat de parkeeroverlast vermindert in de woonstraten kan samen met de bewoners bekeken worden in welke straten het planten van bomen in de parkeervakken mogelijk is. De vrees bestaat echter dat pendelaars toch bereid zijn om parkeergeld te betalen in deze woonstraten dicht bij het centrum en verkeersaantrekkende polen zoals de brandweerkazerne en scholen. Bomen planten kan op korte termijn op de hoeken waar dit geen hinder oplevert voor nutsleidingen en de zichtbaarheid

4.6 Wijk Tolhuis

Tolhuislaan

De aanleg van de rotonde t.h.v. de Sanderusstraat, van voetpaduitstulpingen t.h.v. de Tolhuisarena, van plateaus t.h.v. van het Fratersplein en het Secundair Kunstinstituut in de Rodelijvenkensstraat sorteren reeds effect.

De verkeersveiligheid op deze drukke bedieningsweg naar het centrum kan verbeteren door het invoeren van de zone-30 volgende bijkomende maatregelen:

- aanleg van een plateau met accentverlichting t.h.v. de Tolhuisarena;
- aanleg van een plateau t.h.v. van het kruispunt met de F.Rensstraat;
- planten van bomen in de parkeervakken na evaluatie van invoering betalend parkeren;
- accentverlichting t.h.v. alle zebrapaden.

Om de snelheid in de smalle woonstraten te milderen zijn volgende maatregelen wenselijk:

F. Rensstraat, J. Lipsiusstraat, J. Van Maerlandstraat

Mogelijkheid is een asverschuiving in het midden van de straat met geschrinkt parkeren; in de Van Maerlandstraat kan het beurtelings parkeren geschrinkt worden (bevraging bij de bewoners).

Sanderusstraat

De afstand tussen het kruispunt met Meerhem (plateau) en de Tolhuislaan (rond punt) is te klein om hier nog snelheidsremmers te voorzien.

Mercatorstraat

Asverschuiving in het straatmidden en uitstulpingen op de hoeken.

Erasmusstraat en L. Quetelestraat

Heraanleg staat op het programma, idee om het groen van de Geuzenberg door te trekken op het kruispunt met de Rensstraat en Van Crombrugghestraat, de bewoners krijgen inspraak in het plan.

Davidstraat/J. Van Crombrugghestraat

Aanleg van een overrijdbaar pleintje of uitstulpingen.

4.7 Voormuide

Deze wijk en dan vooral het oostelijk deel komt als onderdeel van Scharnier in aanmerking voor herstructurering. Vermits hierrond nog geen concrete plannen bestaan en het uitvoeringsdossier van de Handelsdokbrug nog niet bekend is lijkt het aangewezen om toch enkele maatregelen te nemen op korte termijn.

Bevelandstraat

Vermits het sluipverkeer niet te kortsluiten valt mits een circulatiewijziging en zich in deze straat twee speelpleinen en een school situeren is de aanleg van snelheidsremmers noodzakelijk. Het doorstrekken van het trottoir t.h.v. van de bestaande uitstulpingen aan de ingang Voormuide en de aanleg van een plateau in het straatmidden zijn mogelijkheden.

Voormuide

De aanleg van een fietssuggestiestrook tussen voetpad en tramlijn kan momenteel enkel in het deel tussen de Muidelaan en de Bevelandstraat: van het rijvak van 4 m blijft er na aftrek van een overrijdbare fietssuggestiestrook van 1.25m nog 2.65m over. Waar een spoor loopt in het rijvak overlapt de tram de fietssuggestiestrook met 30 cm. Voor wagens blijft er uitwijkmogelijkheid op de overrijdbare trambedding. T.h.v. het kruispunt met de R40 gaat de fietssuggestiestrook over in een OFOS. De aanleg van deze fietssuggestiestrook gebeurt bij wijze van 'een gecontroleerd experiment' dat achteraf een degelijke evaluatie vraagt.

De Dienst Wegen heeft geen oplossing voor het lagergelegen voetpad met muur en het trapje t.h.v. huisnr. 212, er is geen plaats voor een helling of een breder voetpad, in de toekomst, wanneer de Voormuide minder verkeer zal verwerken kan de rijweg eventueel versmald worden t.b.v. van een breder voetpad.

Muidebrug

Het probleem van het voetpad dat te hoog is voor minder-mobiele voetgangers wordt meegegeven aan AWZ. De brug wordt volledig vernieuwd.

Sassekaai

De Dienst Wegen plant geen heraanleg van deze kasseistraat; het verbreden van het smalle voetpad is voor latere datum.

4.8 Wijk Blaisantvest

Gewestwegen

AWV is de wegbeheerder en heeft reeds weet van de bewonersvragen. Voor antwoorden is het wachten op de studie van de stadsring die dit jaar opgestart wordt en waarvan de resultaten klaar zijn in het voorjaar 2001. Daarnaast loopt de studie van het mobiliteitsplan fase II, waarin een uitspraak wordt gedaan rond het tracé van de stadsring; ofwel de Blaisantvest, ofwel de Gasmeterlaan-Nieuwe Vaart. Dit zal uiteindelijk gevolgen hebben voor deze buurt.

Verbindingsstraten tussen Gasmeterlaan en Blaisantvest

Vermits het stadsontwerp van de wijk Blaisantvest een drastische herstructurering voorstelt wordt beslist om hier geen maatregelen te nemen naar verkeersleefbaarheid. Van zodra er definitieve uitspraken zijn rond de geplande herstructurering wordt nagegaan welke maatregelen binnen welke tijdshorizon kunnen uitgevoerd worden.

4.9 Molenaarstraat en zijstraten

Huisvestingsproject De Hemptinne

De vraag naar parkeerplaatsen vlak voor de ingangen aan de achterzijde is niet relevant gezien de nabijheid van de parking aan de Kolveniersgang en het feit dat elk bouwblok met de wagen bereikbaar is via de ondergrondse parkeergarages. Een extra weg zou de groenzone aanzienlijk verkleinen. De vraag naar een laad- en loszone aan de voorzijde naast de inrit van de ondergrondse parkeergarage zal geen oplossing bieden omdat geen enkele maatregel kan voorkomen dat deze parking permanent vol zal staan. Alle paden fungeren zowel als fiets- en voetpad; de plaatsing van aangepaste signalisatie moet dit verduidelijken. AWV heeft nog de taak de berm tussen het fietspad en de rijweg te beplanten.

Molenaarstraat

De heraanleg van deel tussen Kluizenaarstraat en N430 is dringend gezien de slechte staat van de weg en de status van radiale fietsroute.

Kolveniersgang

Is heraangelegd met een dubbelrichtingfietspad. Wat de hinder geparkeerde wagens t.h.v. de firma Lippens betreft heeft VTA in een advies voor het verlengen van de exploitatievergunning de voor-

waarde geponeerd dat laad-en losverrichtingen geen hinder mogen veroorzaken voor doorgaand of kruisend verkeer.

Meel-, Tarwe-, Gerst-, Bellemanstraat

Deze straten staan constant vol wagens wat vermoedelijk zal verminderen bij het invoeren van het betalend parkeren. In overleg met de bewoners kan overwogen worden om bomen in de parkeerzone te planten.

Meelstraat

De aanleg van een overrijdbaar pleintje t.h.v. het Sint-Antoniushof behoort tot de mogelijkheden om de straat te verfraaien.

Gerststraat

Van het nieuwe huisvestingsproject van de Volkshaard is slechts de eerste fase gerealiseerd. Het ontworpen totaalproject had de bedoeling een herwaarderingsoperatie in gang te trekken. Tot op heden bestaan geen plannen voor verdere realisatie.

4.10 Site Groene Briel

De Dienst Stedenbouw (plan-De Roo) ontwierp in 1983 een herinrichtingsplan voor de Groenebriel met daarin vervat een herschikking van de parkings t.h.v. de ziekenhuizen, de appartementsgebouwen en de Tichelrei. Het creëren van pleintjes, zithoekjes en functionele groenzones gaf een beduidende meerwaarde aan de woonkwaliteit van dit site.

Het plan bleef in de ladenkast steken maar verdient een hernieuwde aandacht omwille van het feit:

- dat de ziekenhuizen een eigen parking aanlegden op eigen terrein, toegankelijk langs de Blaisantvest en zij vragende partij zijn voor de aanleg van snelheidsremmers;
- dat de Volkskliniek een serviceflats bijbouwt langs de Tichelrei;
- dat de nood aan groen groot is en de zones met de parkings tussen de appartementsgebouwen hiervoor hiervoor geschikt zijn;
- dat het Fratersplein mee kan opgenomen worden in dit site.

Het revaloriseren van dit site hangt nauw samen met de parkeerproblematiek. De herinrichting van de open ruimte vergt een parkeeronderzoek in de Tichelrei (incl. stadsparking op braakliggend terrein), Dobbelslot, Groene Briel en de bestaande parkings tussen de flatgebouwen. Het plan De Roo kan als basisconcept fungeren waarbij het streefdoel echter het creëren van een stedelijke groene ruimte met geschakelde pleinen en groenzones moet zijn waarin de auto ondergeschikt is. Een mogelijk scenario is de bouw van ondergrondse of half verzonken buurtparkings tussen de appartementsgebouwen. Een eerste aanzet is de heraanleg van het oostelijk voetpad van de Tichelrei waarbij het haaks parkeren tussen de bomen volledig verdwijnt en plaats maakt voor groen met zitbanken en fietsenstalling.

4.11 Scholen

Enkele scholen kregen reeds een veiliger toegang:

- Rodelijvekensstraat Secundair Kunstinstituut: plateau en accentverlichting;
- Karthuizerlaan De Buurt: plateau op het kruispunt met het Fratersplein en fietsstallingen voor de schoolpoort.

Maatregelen zijn noodzakelijk t.h.v.

- Sint-Margrietstraat Instituut voor Verpleegkunde en SB de Mozaïek: accentverlichting;
- Molenaarstraat Instituut voor Verpleegkunde: zebepad en accentverlichting;
- Bevelandstraat BLO De Sassepoort: plateau en accentverlichting;
- Leegstaande stadsschool in de J. Van Maerlandstraat en de Karthuizerlaan: krijgt een andere bestemming.

4.12 Fietsen

Alle éénrichtingsstraten krijgen beperkt éénrichtingsverkeer wat wil zeggen dat fietsers in beide richtingen kunnen fietsen.

Floraroute

Deze is in dit studiegebied nagenoeg volledig afgewerkt, m.u.v. van de aanleg van fietssuggestiestroken op de Voormuide. Het invoeren van éénrichtingsverkeer in de Harduwijnlaan is een bijkomende maatregel om de fietsveiligheid te verhogen. De vraag van de bewoners naar de aanleg van een fietspad in de Karthuizerlaan (= tracé Floraroute) als alternatieve fietsroute van de Sleepstraat is niet relevant wegens de invoering van de zone-30 met verweving van verkeer. Idem voor de Tolhuislaan en éénrichtingstraten.

Westerringspoor

De aanleg van de trambrug annex fietsbrug zal het doortrekken van de aftakking van het Westerringspoor richting binnenstad en Justitiepaleis mogelijk maken. Het tracé kan verlopen langs de Biervlietstraat of vrijliggend in het nieuw aan te leggen wijkpark, via een veilige oversteekplaats vervolgt deze radiale route haar weg langs de Molenaarstraat richting Centrum.

N430- Blaisantvest

Deze gewestweg heeft oversteekplaatsen onder lichtdekking m.u.v. van de Kolveniersgang waar verkeerslichten niet noodzakelijk zijn omdat het verkeer voldoende gestopt wordt door het interval van de andere lichten.

Een aantal maatregelen kunnen aan AWW gevraagd worden om de veiligheid van de fietser op deze gewestweg verhogen:

- de aanleg van invoegstroken t.h.v. de kruispunten waardoor indraaiend verkeer meer oog heeft voor fietsers;
- om conflicten tussen indraaiende auto's naar de Kolveniersgang en fietsers op het dubbelzijdig fietspad te vermijden is de aanleg van een verhoogd fietspad is een oplossing;
- het verwijderen van de beplanting tussen fietspad en rijweg kant site Justitiepalies om het oversteken van de N430 t.h.v. de Kolveniersgang mogelijk te maken;
- bijkomende paaltjes aan het begin van het gebouw om auto's het parkeren op het fietspad voor De Hemptinne te verhinderen;
- extra politiecontrole voor geparkeerde auto's op de fietspaden.

Hoofdstuk 5 Actieplan

Uit de evaluatie van de inspraakprocedure in de bewonerswerking en de STAP-wijkmethode werden de opties voor het verkeersleefbaarheidplan gedistilleerd.

Waar mogelijk is een timing bijgevoegd, in de tabel weergegeven door “ \Rightarrow cijfer”

\Rightarrow 1. Voor werken uit te voeren door derden kan de stad geen planning vooropstellen. Het betreft hier werken die door

- het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap,
 - de Administratie voor Wegen en Verkeer,
 - de Administratie voor Zeewezen,.
- De Lijn,
- NMBS,
- Aquafin

begroot en /of uitgevoerd worden.

Gewestwegen: Muidelaan, Gasmeterlaan, Blaisantvest, Opgeëistenlaan

\Rightarrow 2. Voor omvangrijke dossiers waarvoor een groot budget (> 10 mio) nodig is kan momenteel geen tijdsbalk opgemaakt worden. Het betreft hier wijkoverschrijdende werken die een impact hebben op een groter stadsdeel.

\Rightarrow 3. Het stadsbestuur keurde kredieten goed voor wegenwerken en verkeersleefbaarheidsingrepen zoals plateaus, beschikbaar voor uitvoeringsdossiers in 1999 en 2000.

\Rightarrow 4. De hier voorgestelde maatregelen vergen een uitvoeringsperiode van enkele jaren, zowel om een budgettaire spreiding als een verdeelsleutel voor de realisatie van alle verkeersleefbaarheidsplannen mogelijk te maken. Bedoeling is om binnen de termijn 2001-2005 de opties te realiseren.

De globale doelstelling van het verkeerleefbaarheidsplan nl. een verkeersveilige woonomgeving en een veiliger verkeersafwikkeling voor alle gebruikers kreeg d.d. 1 november 1998 een nieuwe wet. Deze bevat een pakket maatregelen om het fietsen en wandelen veiliger te maken. Een ervan is een versoepeling van de voorwaarden waaronder de stad een zone-30 kan implementeren. Een zone-30 is nu o.a. ook mogelijk in gebieden waar voorrangswegen doorlopen. De verplichting om snelheidsremmende maatregelen te voorzien blijft, zij dat de mogelijkheden werden uitgebreid: bv. wegvernauwingen, geschrinkt parkeren, schilderen van fietsstroken.

Er dient naar te worden gestreefd om maximaal het zone-30 statuut in te voeren binnen de bebouwde kom van de stad Gent (inclusief deelgemeenten).

In een verblijfsgebied wordt het fietsverkeer gemengd met het autoverkeer. Infrastructurele maatregelen zijn dus vereist op plaatsen waar bv. de snelheidsbeperingen overtreden worden. De verschillende woonwijken worden bijgevolg uitgebouwd tot een verblijfsgebied. Deze zone-30 gebieden zullen worden gerealiseerd met een minimum aan maatregelen.

5.1 Gerealiseerde Werken

Het stadsbestuur wachtte niet op de finalisatie van het verkeersleefbaarheidsplan om maatregelen door te voeren. Een reeks infrastructuurwerken, uitgevoerd in de loop van de voorbije jaren, losten een aantal knelpunten op.

Het betreft hier:

Wegenwerken

- Voormuide: heraanleg;
- Berouw: heraanleg;
- Floraroute: plateau op kruispunt Meerhem/Sanderusstraat en kruispunt Meerhem/J. Van Maerlandstraat;
- Fratersplein: heraanleg met plateau;
- Rodelijvekensstraat: plateau;
- Sint-Antoniussstraat: heraanleg met afsluiten voor doorgaand verkeer.

5.2 Opties

Circulatie

- Harduwijnlaan: invoeren éénrichtingsverkeer in deel tussen de R40 en de H. Van der Goesstraat. ⇒ 4
- Erasmusstraat: omdraaien rijrichting in deel met garages na onderzoek en bevraging bewoners. ⇒ 4 (GR 22/5/00 - streefdatum 2001)
- Bevelandstraat: omdraaien rijrichting na onderzoek. ⇒ 4 (GR 22/5/00 - streefdatum 2001)

Grootschalige infrastructuren

- Handelsdokbrug ⇒ 2003-2004
- Spoorwegbrug lijn 58 ⇒ 1,2

Zone-30

Invoering in de volledige Binnenstad d.w.z. het gebied omsloten binnen de stadsring, dus ook de Blaisantvestbuurt. De buurt Voormuide krijgt ook zone-30 m.u.v. van de Voormuide die als hoofdstraat zone-50 blijft. ⇒ 4

Snelheidsremmende maatregelen

- Tolhuislaan: plateau met accentverlichting t.h.v. de Tolhuisarena en kruispunt met de F.Rensstraat, planten van bomen in de parkeervakken na evaluatie van invoering betalend parkeren, accentverlichting t.h.v. alle zebrapaden ⇒ 4
- F.Rensstraat: asverschuiving ⇒ 4.
- J.Lipsiusstraat: asverschuiving ⇒ 4
- J.Van Maerlandstraat: asverschuiving, geschrinkt parkeren ⇒ 4

- Mercatorstraat: asverschuiving en uitstulpingen op de hoeken ⇒ 4
- Davidstraat/J. Van Crombrugghestraat: overrijdbaar pleintje of uitstulpingen ⇒ 4
- Bomen op de straathoeken Tolhuisbuurt ⇒ 4
- Tichelrei: heraanleg van het oostelijk voetpad ⇒ 1,3
- Sint-Margrietstraat Inst. voor Verpleegkunde en SB de Mozaïek: accentverlichting ⇒ 4
- Voormuide: fietssuggestiestrook en verbreden voetpad ⇒ 3,4
- Bevelandstraat BLO De Sassepoort: plateau en accentverlichting ⇒ 4
- Meelstraat: bomen in de parkeerzone, overrijdbaar pleintje t.h.v. Sint-Antoniushof ⇒ 4
- Gerst-, Tarwe-, Bellemanstraat: bomen in de parkeerzone ⇒ 4
- Molenaarstraat Instituut voor Verpleegkunde: zebrapad en accentverlichting ⇒ 4

Wegenwerken

- Erasmusstraat en L. Quetelestraat ⇒ 3
- Sassekaai ⇒ 4
- Watervlietstraat, IJzendijkestraat, Oosteeklostraat: wachten stadsontwerpen ⇒ 4
- Blaisantvest: deel t.h.v. de Tolhuisbrug ⇒ 4
- Groene Briel, Dobbelslot, Tichelrei, Fratersplein: integrale herinrichting ⇒ 2
- Molenaarstraat: deel tussen Kluzenaarstraat en N430 ⇒ 4

AWV

- N430- Blaisantvest-Opgeëistenlaan ⇒ 1
aanleg van invoegstroken t.h.v. de kruispunten;
aanleg van een verhoogd fietspad t.h.v. Kolveniersgang;
verwijderen van de beplanting tussen fietspad en rijweg aan overzijde Kolveniersgang;
bijkomende paaltjes aan het begin van het De Hemptinne en beplanten tussenberm;
onbemande camera op de Blaisantvest;
aanpassen voetpaden voor de minder-mobile voetgangers en kinderwagens;
veilige oversteekplaatsen t.h.v. Justitiepaleis en park
- R40-Gasmeterlaan ⇒ 1
dubbelrichtingfietspad langs de huizenrij
- Kruispunten van de R40 en N430 ⇒ 1
langere groenfase voor voetgangers, geluidssignaal voor blinden aan verkeerslichten
- R40 Muidelaan ⇒ 1
sluiten middenberm t.h.v. Bevelandstraat.
- Handelsdokbrug

De Lijn

- Voormuide: onderzoek naar het aanbrengen van een obstakel tussen de tramsporen t.h.v. de inrit van de Bevelandstraat om het linksafslaan onmogelijk te maken.

Fietsroutes

- Trambrug annex fietsbrug en aftakking van het Westerringspoor ⇒ 1,4

Bruggen

- Vraag aan AWZ om de Muidebrug niet te openen tijdens de spitsuren en het voetpad zonder opstap aan te sluiten, Muidebrug vervangen \Rightarrow voorjaar 2000

Openbaar Vervoer

Alle vragen gaan mee met de studie Openbaar Vervoer.
