

VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN HEIRNIS

Inhoudsopgave

INHOUDSOPGAVE	1
HOOFDSTUK 1 SITUERING	2
HOOFDSTUK 2 HISTORIEK	3
HOOFDSTUK 3 VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN	4
3.1 KNELPUNTEN	4
3.1.1 CIRCULATIE.	4
3.1.2 SLUIPROUTES	4
3.1.3 VERKEERSVEILIGHEID	5
3.1.4 FIETSEN	5
3.1.5 VOETPADEN	6
3.1.6 PARKEERPROBLEMEN	6
3.2 KRACHTLIJNEN	7
3.3 WEGENHIËRARCHIE	8
3.4 CIRCULATIE	8
3.5 SNELHEIDSREMMENDE MAATREGELEN	9
3.6 VOETPADEN	9
3.7 PARKEREN	9
3.8 FIETSEN	10
3.10 FIETSBRUGGEN	11
3.11 COLLECTORWERKEN	11
HOOFDSTUK 4 ACTIEPLAN	12
4.1 GEREALISEERDE WERKEN	13
4.2 OPTIES	13

Hoofdstuk 1 Situering

Voorliggend bundel beschrijft het voorstel van verkeersleefbaarheidsplan voor het studiegebied Heirnis.

De wijk Heirnis ligt in het oosten van de Gentse binnenstad. In het globale stadspatroom tekent de wijk Heiris zich zoals Sint-Macharius af door zijn eiland-typologie. Deze kwam tot stand door 'natuurlijke' grenzen: de Achervisserij aan de Visserij en de Schelde aan de Vlaamse Kaai, en door 'functionele' grenzen: de Kasteellaan, de Heernislaan-R40 en Vlaamse Kaai-R40 als drukke verkeersassen.

Dit verkeersleefbaarheidsplan is het resultaat van het samenwerkingsverband tussen een aantal actoren. Het plan doorliep een ganse inspraakprocedure in de stuurgroep van het Herstructureringsgebied Heirnis alvorens tot het uiteindelijk resultaat te komen.

Deze eindnota werd aan de themavergadering van 7 april 2000 voorgelegd waarna het 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 krachtlijnen en het actieplan, met waar mogelijk een timing voor uitvoering van de opties van het verkeersleefbaarheidsplan Heirnis.

Hoofdstuk 2 Historiek

Het Verkeersleefbaarheidsplan Heirnis is het resultaat van de samenwerking tussen:

de bewonersgroep,
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 wijk Heirnis verliep via de bewoners-en stuurgroepwerking van het Herstructureringsgebied Heirnis
- Het stadsbestuur erkende de wijk Heirnis in 1988 als stadsvernieuwingsgebied waardoor het dezelfde rechten kreeg als de herwaarderingsgebieden. In 1991 werd de Visserij in het gebied opgenomen.
- Het thema verkeer kwam regelmatig op de agenda van de stuurgroep. Overleg met de bewonersgroep resulteerde in een aantal realisaties en beloftes o.a. plateau in de Karperstraat.
- De bewonersgroep ijverde gedurende jaren voor de uitbouw van een veilig kruispunt Eendrachtstraat/J. Delvinlaan/ring. VTA onderhandelde met AWW over de voorstellen van de bewoners. De fietssluis aan de Jan Delvinlaan kwam er, AWW wilde echter niet ingaan op de vraag naar een fietssluis op de stadsring afslaand naar de Eendrachtstraat omwille van de veiligheid op dit drukste deel stadsring. Fietsers moeten bijgevolg oversteken onder lichtdekking.
- De verkeersnota, door de bewonersgroep opgemaakt, gebruikte de Dienst Mobiliteit als definitief inspraakdocument voor het voorliggend verkeersleefbaarheidsplan. 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.

Hoofdstuk 3 Verkeersleefbaarheidsplan

3.1 Knelpunten

De bewonerswerking dedecteerde een aantal knelpunten. Voor sommige gaven ze reeds oplossingen mee hierbij weergegeven.

3.1.1 Circulatie.

Er zijn tal van lokale knelpunten in de wijk die door het omkeren van de verkeersrichting kunnen verholpen worden. De bewoners weten dat elke wijziging het probleem verschuift en bijkomende overlast in andere straten veroorzaakt. Vandaar volgende beperkte voorstellen.

Vlaamse Kaai Parallelweg

De bewoners hebben veel last van auto's die de ring afrijden en door hun straat verder naar de Lousbergskaai rijden. Het manoeuvreren is zinloos, maar gebeurt zeer frequent. Deze auto's komen tegen zeer hoge snelheid van de ring en houden een groot deel van deze snelheid aan wanneer zij op de parallelweg komen. Indien de verkeersrichting tussen Karperstraat en Kreeftstraat wijzigt wordt deze verkeersstroom onmogelijk gemaakt. Dit voorstel werd uitgewerkt door de bewoners van de parallelweg zelf, op een open vergadering georganiseerd door de bewonersgroep. De bewonersgroep steunt het voorstel.

F. Lousbergskaai

De idee om hier éénrichtingsverkeer in te voeren (stuurgroepvergaderingen) wijzen de bewoners uitdrukkelijk af omdat dit meer verkeer zou genereren binnen de wijk zelf.

Afslaan op de stadsring t.h.v. Forelstraat

Auto's komende uit de Toekomststraat–Forelstraat mogen nu niet links afdraaien op de R40 met als gevolg dat het verkeer richting Keizerspoort via de Forelstraat door de Eendrachtstraat of Zalmstraat naar de R40 rijdt. Dit zorgt voor aanzienlijke verkeershinder voor de bewoners van deze straten. Oplossing is het links afslaan op de ring toe te laten.

3.1.2 Sluiproutes

Opdraaien stadsring t.h.v. Lousbergskaai

Auto's komende van de Lousbergskaai kunnen door betonnen afsluiting de stadsring niet oprijden. Veel chauffeurs omzeilen deze hindernis om de drukke Keizersbrug te mijden. Het verlengen van deze afsluiting kan dit manoeuvreren onmogelijk maken.

Zalmstraat

De Zalmstraat is een drukke uitvalsweg voor de wijk geworden sinds de plaatsing van verkeerslichting op het einde van de Eendrachtstraat aan de ring. De twee asverschuivingen remmen onvoldoende het sluipverkeer wat bijkomende onveiligheid betekent voor de Basisschool.

Het bord met inrijverbod staat te ver in de Zalmstraat waardoor chauffeurs toch de éénrichting inrijden. Een verbodsbord op de ring kan een oplossing bieden.

Visserij

De Visserij heeft te kampen met een verhoogde verkeersdrukke sinds de invoering van het mobiliteitsplan binnenstad. Het omdraaien van de rijrichting in de Visserij deel Macharius wordt positief onthaald omdat de bewoners verwachten dat ook de overlast in het eerste stuk van de Visserij zou verlichten, aangezien een deel van het sluikverkeer zou wegvallen.

3.1.3 Verkeersveiligheid

De bewonersgroep vraagt de invoering van de zone-30 ter bevordering van de verkeersveiligheid in de wijk en stelt daarom volgende afdwingende maatregelen voor:

- Zalmstraat
 - Meer geprononceerde asverschuivingen.
 - Toevoegen van Verkeersdrempels (niet noodzakelijk verkeersplateau)
 - Bloembakken langs de kant waar niet mag geparkeerd worden.
 - Plaatsing van een bord 'uitgezonderd plaatselijk verkeer'.
 - Betere visuele vernauwing.
 - Visualiseren van het speel en woonkarakter van de straat (werkgroep jeugd)
 - Herschilder de waarschuwing 'schooluitgang' voor de uitgang van het schooltje. Deze signalisatie is vrijwel geheel weggesleten en valt totaal niet meer op.
- Karperstraat: verkeersoverlast van de handelszaken en de vestiging van Het Volk, de heraanleg met het beloofde plateau moet het woonkarakter versterken;
- Snoekstraat: zwaar belast als enige invalsweg voor doorgaand verkeer komende van het viaduct/Keizerspoort. Vraag naar plateau en zebrapaden aan de ingang van de straat;
- Snoekstraat/ring: zebrapad over de ring heeft onvoldoende verlichting en signalisatie;
- Ring R40: te hoge snelheid die moet beteugeld worden door politie-en radarcontrole;
- Snoekstraat-Tinkstraat: uitstulpingen voor een betere zichtbaarheid i.p.v. spiegels;
- Kruispunt Forelstraat-Lousbergstraat: de zichtbaarheid voor auto's komende uit de Forelstraat wordt 's morgens en 's avonds belemmerd door aanschuivende auto's met kinderen voor de scholen. Terzelfdertijd verwerkt de Lousbergskaaai als uitvalsweg naar de ring veel verkeer. Auto's komende uit de Forelstraat hebben hier geen zicht op. Vandaar de vraag naar de plaatsing van een spiegel.
- De bewoners vragen inspraak bij elk wegendossier.

3.1.4 Fietsen

Vlaamse Kaai-stadsring

Fietsen op de ring is onveilig op het aanliggend fietspad. AWV gaf negatief advies op volgende voorstellen van de bewoners:

- aanleg van een dubbelrichting fietspad langs de huizenrij om te vermijden dat fietsers in tegenrichting zouden rijden;
- uitbouwen van een alternatieve fietsroute langs Tinkstraat, Tarbotstraat / Loze Visserstraat met een fietsersbrug over de Visserij.

De bewoners van de Vlaamse Kaai-parallelweg werkten in overleg met de bewonersgroep een nieuw voorstel uit: het fietspad volgt in dubbele richting de parallelweg in plaats van langs de ring te blijven lopen, het bestaande fietspad kan dan plaats maken voor een groene afsluiting tussen parallelweg en ring. In een eerste fase kunnen fietsers opnieuw aansluiten op het bestaande fietspad t.h.v. de Kreeftstraat net voor de de brug. In een tweede fase kan dit aansluiten op een fietsers/voetgangersbrug over de Visserij.

Fietsbrug

De fietsverbinding tussen Keizerspoort en Heirnis verloopt via de ring wat extra gevaar oplevert voor de fietsveiligheid. Vooral het fietsen richting Heirnis en het oversteken van de ring t.h.v. Snoekstraat is zeer gevaarlijk. De bewoners dringen al lang aan op het bouwen van een brug over de Visserij.

3.1.5 Voetpaden

De voetpaden van talrijke straten liggen er slecht bij en zijn te smal wat problemen oplevert voor kinderwagens of rolstoelen. Auto's en obstakels op het trottoir maken het probleem nog erger. Vooral Snoekstraat, Eendrachtstraat en Karperstraat zijn zwarte punten. Een algemeen overzicht, herstel en heraanleg in heel de wijk is aangewezen evenals politiecontrole.

De voetpaden in de Forelstraat op het kruispunt R40 zijn te hoog.

3.1.6 Parkeerproblemen

De parkeerproblemen in de wijk zijn sterk plaats- en tijdsgebonden. Tijdens weekends en vakantie-dagen is er over het geheel van de wijk beschouwd geen structureel gebrek aan parkeerplaatsen. Oorzaken van de verhoogde parkeerdruk zijn de pendelaars (vnl. Steinerschool en Het Volk), studenten en de invoering van het mobiliteitsplan-binnenstad, merkbaar in Kasteellaan, Eendrachtstraat en Lousbergskaai. De politie controleert nauwelijks op foutparkeren.

De invoering van residentieel parkeren kan het problemen grotendeels oplossen maar de bewoners vrezen dat het tarief 3 – 80 fr. weinige pendelaars zal overtuigen een alternatief vervoersmiddel te kiezen. Dit betekent niet dat de impact die de invoering van het betalend parkeren zou hebben op handelaars en ondernemingen in de wijk gering zal zijn. De bewoners zijn bereid om mee te zoeken

naar oplossingen, bvb. voor de buurtgerichte kleinhandelaars, maar dit kan volgens hen niet door de algemene maatregel van tarief 3. De middelgrote en grote ondernemingen (Het Volk, Homeoden) en scholen (Steinerschool) hebben voldoende financiële draagkracht om eigen parkeerinfrastructuur te voorzien.

De verharde ruimte onder het Keizersbrug, toegankelijk langs de Lousbergskaaï en Vlaamse kaaï is een ideale locatie voor een buurtparking (max. 38 parkeerplaatsen) en hondentoilet.

Op langere termijn biedt enkel randstedelijk parkeren met vlotte openbaar vervoersverbindingen een oplossing.

De bewoners willen gratis parkeren en prioriteit bij het gebruik van parkeerplaatsen in de wijk.

Forelstraat

Bewoners raken hier hun auto niet meer kwijt door de beperking van parkeertijd wat een extra belasting voor gevolg heeft in de Zalmstraat, Snoekstraat, Karperstraat en Eendrachtstraat.

Zalmstraat

Wegens het uitblijven van politiecontroles staan auto's voortdurend op de stoep geparkeerd.

Karperstraat

Heeft sterk te lijden onder parkeeroverlast van de werknemers van Het Volk en van de bezoekers van de kleinhandelszaken. Ook hier zijn er nauwelijks nog politiecontroles.

Kasteellaan

Talrijke bedrijven en de Steinerschool nemen parkeerplaatsen in. Er blijft niets over voor bewoners. De gevolgen laten zich voelen tot ver in de Eendrachtstraat. Leveranciers, klanten en ouders van kinderen de Steinerschool ophalen parkeren zich systematisch op het fietspad. Overleg met de Steinerschool en toezicht op de verbouwingswerken is noodzakelijk.

3.2 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;
- invoeren zone-30 en verhogen veiligheid zwakke weggebruiker;
- veilige doortocht van de R40;
- het aantal ongevallen met lichamelijk letsel reduceren;
- uitbouw van veilige fietsroutes;
- veralgemeend beperkt éénrichtingsverkeer;

3.3 Wegenhiërarchie

Het Mobiliteitsplan deelrapport 4-1996 geeft volgende hiërarchie weer:

Stedelijke ring Heernislaan-Vlaamse Kaai

Bedieningsweg centrum Kasteellaan

Wijkverzamelwegen F. Lousbergskaai
Forelstraat

Woonstraten

3.4 Circulatie

Principe: behoud van de bestaande circulatie.

Vlaamse Kaai Parallelweg

De vraag naar het omdraaien van éénrichtingsverkeer tussen Karperstraat en Kreeftstraat is relevant: e sluiproute vanaf de R40 naar de Lousbergskaai wordt doorgeknipt. Op die manier kan er een duidelijk scheiding komen tussen R40 en woongebied. Bij het eventueel supprimeren van één zijde parkeren komt een strook vrij voor een groene buffer.

Voorwaarde is dat het opdraaien van de R40 in een U-turn t.h.v. de Karperstraat fysisch onmogelijk wordt om een bijkomend conflictpunt te vermijden.

De rijrichting blijft zoals ze nu is in het stuk van Kreeftstraat tot Lousbergskaai. Ter hoogte van de Kreeftstraat komt er een trapje om voetgangers toe te laten van het voetpad langs de Ring naar de parallelweg te gaan. Fietsverkeer verloopt geïntegreerd op deze parallelweg met zone-30.

Lousbergskaai

Behoudt als wijkverzamelweg de dubbele rijrichting.

Afslaan op de stadsring t.h.v. Forelstraat

AWV ging in op de vraag van VTA (bij burgemeesterbevel) om de linksafslaanende beweging op de as Forelstraat toe te staan, dit geldt echter niet voor het verkeer op de R40.

Opdraaien stadsring t.h.v. Lousbergskaai

VTA maakt de vraag naar het verlengen van de betonnen afsluiting over aan AWV.

Zalmstraat

VTA maakt de vraag naar het plaatsen van een bord met inrijverbod op de ring over aan AWW.

Visserij

VERO keurde het omdraaien van de rijrichting in de Visserij deel Macharius goed d.d. 22/11/99., VTA maakt het dossier ter uitvoering op.

3.5 Snelheidsremmende maatregelen

- Karperstraat: plateau op kruispunt met de Tinkstraat;
- Zalmstraat: herschilderen 'schooluitgang' en zebrapad met accent verlichting t.h.v. school;
- Snoekstraat: VTA stelde een dossier op voor zebrapaden aan de ingang van de straat;
- Snoekstraat-Tinkstraat: uitstulpingen en spiegel;
- Kruispunt Forelstraat–Lousbergstraat: plaatsing van een spiegel;
- Parallelweg-Vlaamse Kaai, Lozevisserstraat, Kreeftstraat: heraanleg na collectorwerken.

3.6 Voetpaden

De voetpaden in slechte staat worden opgenomen in het onderhoudsprogramma van de Dienst Wegen. Voldoende breedte laat een helling t.b.v. de zwakke weggebruiker toe.

De vraag naar een comfortabel voetpad t.h.v. van het kruispunt Forelstraat/R40 wordt overgemaakt aan AWW (studie stadsring).

3.7 Parkeren

- Betalend parkeren wordt gratis voor de bewoners (1 auto); maar plaatsen zijn niet afdwingbaar voor de aangelanden. Invoering zal pas vanaf 2002 mogelijk zijn. Uit een evaluatie na de invoering moet blijken in hoeverre pendelaars hun wagen blijven stallen ondanks het prijskaartje en wat een bijsturing zal vergen. Deze evaluatie geldt voor alle wijken uit de 19° eeuwse gordel met betalend parkeren.
- De parkeeroverlast van de verkeersaantrekkende polen zoals KMO's en grote scholen hangt vast aan de problematiek van functieverweving. Onderzoek naar de draagkracht van de wijk is een onderdeel van het deelstructuurplan dat oplossingen kan aanreiken. De uitbouw van groene buurtparkings behoort tot de mogelijkheden. In de toekomst zullen bedrijfsvervoersplannen noodzakelijk zijn om de verkeersoverlast in de dichte woonweefsels te helpen oplossen.
- De idee van randstedelijk parkeren en beter openbaar vervoer maken momenteel het voorwerp uit van studies.
- VTA vraagt meer politiecontrole aan in de wijk.
- De vraag naar de aanleg van een buurtparking onder het Keizersviaduct wordt overgemaakt aan AWW. Bedenking van deze locatie onder een viaduct is de sociale veiligheid.

3.8 Fietsen

De volgende fietsroutes doorkruisen de wijk:

- de oost-west route van Mariakerke via de Tweebruggenstraat en de Forelstraat naar St.-Amandsberg die met het plateau Forelstraat-Lousbergskaaï en uitstulpingen op het kruispunt Forelstraat-Eendrachtsstraat afgewerkt is in Heirnis;
- de Floraroute verbindt Merelbeke met Wondelgem passeert de Visserij met een plateau t.h.v. de beluiken en huisnr.170;
- secundaire route: van de J. Delvinlaan via de Eendrachtstraat naar de Ossenstraat als alternatief van de ring: het oversteken van de ring kan veiliger door het bestaande dubbelrichting fietspad van de J. Delvinlaan door te trekken, langs de waterkant tot aan de verkeerslichten van de Eendrachtstraat.

Volgende bijkomende fietsinfrastructuren zijn noodzakelijk:

- Vlaamse Kaai-parallelweg: de vraag naar dubbelrichting fietspad op de parallelweg is technisch moeilijk haalbaar en hoeft niet wegens de zone-30.
- Het supprimeren van het fietspad op de R40 t.h.v. de parallelweg is niet aangewezen: fietsers moeten de R40 kunnen blijven volgen indien gewenst.
- Een alternatief voor de gevraagde fietsbrug (verbinding Visserij-Lousbergskaaï t.h.v. R40) is het aanleggen van een dubbelrichting fietspad vanaf de Keizerspoort op de zijweg van de ring over het viaduct. Technisch is dit mogelijk binnen de bestaande infrastructuur. Dit voorstel wordt meegegeven met de studie stadsring.
- Om het drukke Dampoortsite te vermijden is een veilige verbinding tussen de Kasteellaan en de Dendermondsesteenweg (winkelcentrum) in de toekomst noodzakelijk. Dit gegeven wordt onderzocht in de studie rond de Dampoort.

3.9 Scholen

- Zalmstraat Vrije Basisschool Klaverblad: zebrapad met accent verlichting t.h.v. school;
- Eendrachtstraat: Centrum voor deeltijds beroepssecundair onderwijs: plateau gerealiseerd;
- Kasteellaan Steinerschool: heeft breed voetpad en parkeerstrook voor de schoolpoort.

3.10 Fietsbruggen

AWZ bouwt 2 fietsbruggen die de verbinding moeten leggen tussen de Sas- en Bassijnwijk/Keizerspark en Keizerspark/Visserij, aansluitend op de Floraroute.

De bouw van een fietsbrug over de Visserij naar de Lousbergskaai ter hoogte van de Lozevisserstraat staat nog niet op een uitvoeringsprogramma van AWZ. Alternatief is het fietspad op de ring in tegenrichting (goedkoper).

3.11 Collectorwerken

Aquafin plant een collector op het tracé J. Delvinlaan-Vlaamse Kaai-Kreeftstraat-Lozevisserstraat-aansluitend op de collector Lousbergskaai. De parallelweg, Kreeftstraat en Lozevisserstraat worden volledig heraangelegd. De aanbesteding is voorzien voor eind 2000, de uitvoering vermoedelijk in 2001.

Hoofdstuk 4 Actieplan

Uit de verkeersnota van de bewonersgroep en studiewerk van de stadsdiensten werden de opties voor het verkeersleefbaarheidplan gedistilleerd.

Waar mogelijk is een timing bijgevoegd, in de tabel weergegeven door “⇒ *cijfer*”

⇒ 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: Heernislaan, Vlaamse Kaai

⇒ 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.

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

⇒ 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 verkeersleefbaarheidsplan 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 snelheidsbepalingen overtreden worden. De verschillende woonwijken worden bijgevolg uitgebouwd tot een verblijfsgebied. Deze zone-30 gebieden zullen worden gerealiseerd met een minimum aan maatregelen.

4.1 Gerealiseerde Werken

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

Het betreft hier:

- Eendrachtstraat: plateau t.h.v. school
- Kruispunt Forelstraat/Eendrachtstraat: plateau
- Snoekstraat: plateau t.h.v. buurttuin
- Visserij: plateau t.h.v. beluiken
- Kasteellaan: klein rondpunt
- Eendrachtstraat-Kasteellaan: trottoiruitstulpingen
- Eendrachtstraat-Forelstraat: trottoiruitstulpingen
- Forelstraat-Lousbergskaaï: trottoiruitstulpingen
- Zalmstraat-Forelstraat: trottoiruitstulpingen
- Zalmstraat: heraanleg met asverschuiving
- Kruispunt Eendrachtstraat/ring: nieuwe verkeersafwikkeling door verplaatsen verkeerslichten t.b.v. zwakke weggebruiker.
- Lousbergskaaï: heraanleg met plateau t.h.v. Forelstraat, Lousbergstehuis, Loze Visserstraat

4.2 Opties

Zone-30

Invoering in alle straten van Heirnis vermits deze binnen de stadsring vallen m.u.v. de gewestwegen. ⇒ 4

Wegenwerken

- Parallelweg-Vlaamse Kaai, Lozevisserstraat, Kreeftstraat: heraanleg na collectorwerken ⇒ 1
- Voetpaden: Dienst Wegen houdt een lijst bij met te herstellen voetpaden ⇒ 4

Snelheidsremmende maatregelen

- Zalmstraat Vrije Basisschool Klaverblad: zebrapad met accent verlichting t.h.v. school ⇒ 4
- Snoekstraat: zebrapaden aan de ingang van de straat ⇒ 4
- Snoekstraat-Tinkstraat: voetpaduitstulpingen en spiegel ⇒ 4
- Kruispunt Forelstraat-Lousbergstraat: spiegel ⇒ 4
- Karperstraat: plateau ⇒ 1

AWV ⇒ 1

- Afslaan op de stadsring t.h.v. Forelstraat;
- Opdraaien stadsring t.h.v. Lousbergskaai: het verlengen van de betonnen afsluiting
- Zalmstraat: bord met inrijverbod op de ring
- Snoekstraat/ring: zebrapad over de ring verlichting en signalisatie;
- R40: politie-en radarcontrole;
- R40: bestaande dubbelrichting fietspad van de J; Delvinlaan door strekken tot aan de verkeerslichten van de Eendrachtstraat
- R40: dubbelrichting fietspad vanaf de Keizerspoort op de zijweg van de ring.
- Vlaamse Kaai-parallelweg: omdraaien rijrichting en heraanleg na collector

AWZ ⇒ 1

- Keizersviaduct: aanleg parking
-