

VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN MUIDE-MEULESTEDE

HOOFDSTUK 1 SITUERING	2
HOOFDSTUK 2 HISTORIEK	3
HOOFDSTUK 3 STEDENBOUWKUNDIGE CONTEXT	5
3.1 WEDSTRIJD “KWALITATIEF STEDELIJK WONEN”- ‘MEULESTEDE NOORD	5
3.2 SCHARNIER	5
3.3 SOCIALE HUISVESTINGSPROJECTEN	6
3.4 VOORHAVENPROJECT	6
HOOFDSTUK 4 GEPLANDE INFRASTRUCTUREN	7
4.1 SIFFERTUNNEL	7
4.2 HANDELDOKBRUG	7
4.3 SPOORLIJN 58	7
HOOFDSTUK 5 VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN	8
5.1 KNELPUNTEN	8
5.1.1 AS VLIEGTUIGLAAN-PORT ARTHURLAAN-NEW ORLEANSTRAAT	8
5.1.2 CIRCULATIE	8
5.1.3 SLUIPROUTES	8
5.1.4 SNELHEID	8
5.1.5 KRUISPUNTEN	8
5.1.6 DOORSTROMING	9
5.1.7 OPENBAAR VERVOER	9
5.1.8 FIETSEN	9
5.1.9 VARIA	9
5.2 KRACHTLIJNEN	9
5.3 WEGENHIËRARCHIE	10
5.5 CIRCULATIE	11
HOOFDSTUK 6 ACTIEPLAN	12
6.1 GEREALISEERDE WERKEN	13
6.2 OPTIES	14

Hoofdstuk 1 Situering

Voorliggend bundel beschrijft het voorstel van verkeersleefbaarheidsplan voor het studiegebied gevormd door de wijken Muide-Meulestede Afrikalaan.

De wijk Muide-Meulestede, gelegen in het noorden van de Gentse binnenstad, ten oosten van Wondelgem en ten westen van Oostakker ligt op een schiereiland dat omsloten wordt door de waterassen van de oude havenstructuur nl. het Houtdok, het Tolhuisdok, de Voorhaven, en het Grootdok. De ontsluiting van dit schiereiland gebeurt ten noorden enkel via de Meulestedebrug, ten zuiden via de Port Arthurlaan, de Muidebrug, en de R40.

De huidige ruimtelijke configuratie van het schiereiland is ontstaan door de ontwikkelingen van het Gentse havengebieden. Op dit schiereiland hebben van eind 19^e tot half 20^e eeuw zeer intense havenactiviteiten plaatsgevonden.

Sinds de goedkeuring van het Ruimtelijk Ontwikkelingsplan van de Stad Gent (ROS) in 1993 is optie genomen om de westelijke flank van dit schiereiland te versterken als woongebied met multifunctionele zones, terwijl de oostelijke oever verder in gebruik kan blijven als zeehavenkaai met niet-milieubelastende bedrijven.

Het gebied rond de Afrikalaan wordt mee opgenomen in dit bundel omdat het bij het herstructureringsgebied van Muide-Meulestede behoorde. De ligging tussen de spoorweg, de Dampoort en het Handelsdok veroorzaakt bij de bewoners van de buurt Lübeckstraat en de buurt van de Scandinaviëstraat een 'eilandgevoel'.

Deze wijken worden begrensd en doorsneden door belangrijke verkeersaders die de woonkwaliteit sterk beïnvloeden.

Dit verkeersleefbaarheidsplan is het resultaat van het samenwerkingsverband tussen een aantal actoren. Het plan doorliep een ganse inspraakprocedure in de stuurgroep van het Herstructureringsgebied Muide-Meulestede-Limbastraat-Afrikalaan alvorens tot het uiteindelijke resultaat te komen.

Deze eindnota werd aan de themavergadering van 28 januari 2000 voorgelegd waarna het mits een aantal kleine aanvullingen, ter goedkeuring naar het College van Burgemeester en Schepenen en de Gemeenteraad in zitting van 28 maart 2000 ging.

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 Muide-Meulestede -Afrikalaan.

Hoofdstuk 2 Historiek

Het Verkeersleefbaarheidsplan Muide-Meulestede-Afrikalaan is het resultaat van de samenwerking tussen:

- de bewonersgroepen,
- het Stedelijk Buurtcentrum Muide-Meulestede,
- 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 Muide-Meulestede-Afrikalaan verliep via de bewoners-en stuurgroepwerking van het Herstructureringsgebied Muide-Meulestede-Limbastraat-Afrikalaan

Het plan doorliep een ganse inspraakprocedure alvorens tot het uiteindelijk resultaat te komen.

- De erkenning op 20 april 1988 van de wijk Muide tot ‘Herwaarderingsgebied’ was het startschot voor de heropleving van deze wijk met de afbakening en planning van 7 deeloperaties.
- Een eerste verkeerscirculatieplan zag hier het licht, de implementatie volgde na een proefopstelling (evaluatie d.d. 21/5/96) in 1998.
- De vraag naar de invoering van éénrichtingsverkeer in de Leithstraat, de Helsinkistraat en de Greenockstraat werd na enquetering in 1997 niet weerhouden.
- Het ‘Herwaarderingsgebied Muide’ werd in 1996 opgeslokt door het ‘Herstructureringsgebied Muide-Meulestede-Limbastraat-Afrikalaan’. De verkeersproblematiek van de Afrikalaan kwam aan bod
- In 1995 droeg het Gentse stadsbestuur de wijken Muide-Meulestede-Limbastraat-Afrikalaan voor om erkend te worden binnen het Fonds voor Sociale Vernieuwing van de Vlaamse Gemeenschap. Aan de erkenning was 84 miljoen verbonden voor maatregelen te realiseren in 1997-1998. Om deze middelen optimaal te besteden werden alle bewoners over 12 thema’s bevraagd via de LENS-methode.
- Op de Wijkdiscussienamiddag in juni 1996 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 AWV (Administratie voor Wegen en Verkeer van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap) voorstellen uitwerkten.
- Een aantal maatregelen gingen in uitvoering waaronder de heraanleg van de Meulesteedsesteenweg, Manchesterstraat, Patrijsstraat en omliggende straten, en werken op de

gewestwegen. Telkens met voorafgaand overleg en een consensus van de stuurgroep. Een deel bleek niet realiseerbaar of diende te wachten op nieuwe fondsen.

- Naast besprekingen tijdens verschillende stuurgroepvergaderingen was er overleg tussen bewoners en betrokken instanties rond specifieke dossiers zoals de Afrikalaan (hoorzitting 3/5/95, overleg 15/1/98) de Meulestedsesteenweg (enquête 5/95) en het Mober Voorhavenlaan (5/96).
- Op 17 maart 1999 evalueerden de bewoners de maatregelen van het LENS-onderzoek inzake het thema mobiliteit. Tevens kregen de bewoners de kans hun behoeften rond openbaar vervoer bekend te maken d.m.v. een enquête.
- In het kader van de opmaak van dit verkeersleefbaarheidsplan en in verdere opvolging van het Lens-onderzoek voerde de dienst mobiliteit in 1999 gesprekken met de Buurtraad over bijkomende maatregelen om de verkeersleefbaarheid in dit studiegebied te verbeteren. Uit dit overleg bleek dat enerzijds een aantal knelpunten reeds een oplossing kregen en anderzijds de delen van het gebied waarvoor een architectuur- of stedenbouwkundige wedstrijd op stapel stond, uit het verkeersleefbaarheidsplan konden gelicht worden.
- Uit dit overleg kwamen een aantal knelpunten naar voor die betrekking hebben op de buurt Voormuide. Vermits de inspraak voor de Voormuide via het Herstructureringsgebied Sluizeken-Tolhuis-Voormuide-Ham verliep wordt dit verder behandeld in het VLP Tolhuis-Blaisantvest-Voormuide.
- Het definitieve verkeersleefbaarheidsplan werd op het overleg met de eerste schepen goedgekeurd op 24 januari 2000. De themavergadering volgde op 28 januari 2000.

Hoofdstuk 3 Stedenbouwkundige context

De wijk Muide-Meulestede is volop in herstructurering met het oog op het realiseren van de doelstellingen van het ROS nl. het versterken van de woonfunctie. De bouw van sociale woningen gaat gestaag door. Het stadsbestuur wil nieuwe impulsen geven aan de vernieuwing door het organiseren van ideeën- en architectuurwedstrijden en het herdenken van het stedelijk weefsel d.m.v. structuurplannen als onderdeel van het Ruimtelijk Structuurplan Gent. Intussen ontwikkelt de privé-sector ook initiatieven.

3.1 Wedstrijd “Kwalitatief Stedelijk Wonen”- ‘Meulestede Noord

Deze wedstrijd omvat het gebied de zgn. ‘Kop van Meulestede’ begrensd door de Meulestedekaai, de New Orleansstraat, een deel Glasgowstraat en een deel Goedendagstraat. Het winnend ontwerp wordt eind januari voorgesteld waarna overleg met de verschillende betrokken instanties en de bewoners volgen. De maatregelen inzake verkeersafwikkeling- en leefbaarheid vormen een onderdeel van het dossier dat ter goedkeuring naar de gemeenteraad gaat. Hierna kan dit als een addendum bij dit verkeersleefbaarheidsplan gevoegd worden.

Inzake verkeer werden volgende programmapunten meegegeven in het wedstrijd bundel:

- De ontwerper moet voor het wedstrijdterrein een suggestie doen voor een algemene verkeersorganisatie. Van de bestaande verkeerscirculatie mag uiteraard afgeweken worden.
- Heraanleg Meulesteedsesteenweg: de Meulesteedsesteenweg is volledig heraangelegd vanaf Muide tot aan de Kabelsteeg (is grens wedstrijdterrein). De volgende fase voorziet de afwerking van de steenweg tot en met het Redersplein. De resultaten van de ontwerpen voor de buitenruimte van deze wedstrijd kunnen als concept fungeren voor de heraanleg van de derde fase van de Meulesteedsesteenweg. Herprofileren en/of verleggen is uiteraard toegelaten, een principe dat geldig is voor alle straten die in het wedstrijdterrein voorkomen.
- Fietsers: de Floraroute loopt dwars doorheen het wedstrijdterrein. In Meulestede loopt het afgewerkte deel van het traject langsheen de Meulesteedsesteenweg en stopt aan de Kabelsteeg. Vanaf dit punt moet de route door het wedstrijdterrein getrokken worden over het Redersplein (comfortabele fietsstellingen) tot aan de Meulestedebrug. De ontwerper dient in zijn voorstel voor de aanleg van de buitenruimte dus dit deeltje van het fietspad Floraroute op te nemen. De ontwerper mag een ander traject voorstellen, doch moet wel steeds indachtig zijn dat alle geplande fietsroutes in de eerste plaats (kwalitatieve) verbindingssassen zijn tussen de verschillende stadsdelen. De continuïteit tussen het bestaand afgewerkte fietspad Meulesteedsesteenweg, het te ontwerpen fietspad op het wedstrijdterrein en de aansluiting met het fietspad aan de Meulestedebrug dient verzekerd te zijn. Naar verkeersveiligheid dient zeker gelet te worden op de kruispunten met de autowegen. Overdekte en veilige fietsenstallingen (tegen diefstal of vandalisme) kunnen het algemeen fietsgebruik promoten.
- Parkeren: de parkeerproblematiek voor het hele wedstrijdterrein bekijken, inclusief voor bestaande bebouwing.
- Openbaar vervoer: het openbaar vervoer dient gepromoot te worden door bvb. aangename haltes te voorzien, overstap naar fiets (overdekte fietsenstallingen kunnen hier handig zijn) of auto (autostalplaatsen) gemakkelijk maken,....

3.2 Scharnier

De dienst stedenbouw en ruimtelijke planning werkt aan de herstructurering van een omvangrijk gebied rond het Handels- en Houtdok. De bouw van de Handelsdokbrug en het verleggen van de stadsring zijn de dragers van deze studie die ongetwijfeld repercussies zal hebben op de verkeersafwikkeling en de vernieuwingsgolf in de wijken van dit verkeersleefbaarheidsplan. Het site rond het Houtdok staat op de lijst voor een ideeënwedstrijd rond herstructurering.

3.3 Sociale huisvestingsprojecten

De renovatiegolf zet zich verder in deze wijk; een aantal projecten zijn gestart, anderen zitten nog in de planningsfase. De meeste projecten integreren zich in het bestaand stedenbouwkundig weefsel en hebben geen repercussies op de verkeersafwikkeling.

Het project Achtermuide-Meulesteedsesteenweg-Vorkstraat (voorzien 2002) vormt hierop een uitzondering door het feit dat het stratenpatroon verandert. De smalle huizenblokken binnen de hoeken Achtermuide-Vorkstraat en Achtermuide-Meulesteedsesteenweg maken plaats voor nieuwbouw waarbij het straatdeel Achtermuide in de smalle bocht verdwijnt. Door de sloop van de woningen op de hoeken met de Meulesteedsesteenweg ontstaat de mogelijkheid om een overrijdbaar plein te creëren. Op deze manier raakt ook het conflictpunt op het kruispunt met de Liverpoolstraat opgelost.

Een tweede onderbreking op de lineaire Meulesteedsesteenweg is de aanleg van een tweede overrijdbaar plein t.h.v. van de Loodsenstraat-Suikerijstraat waar tevens een nieuw huisvestingsproject in de steigers gaat.

3.4 Voorhavenproject

De 'Gentse Voorhaven bvba' gaf in 1996 aan een studiebureau opdracht om een **MOBiliteits Effecten Rapportering** uit te voeren omtrent het projectvoorstel 'De Nieuwe Voorhaven' gesitueerd tussen de Voorhaven en de Londenstraat. Doel was een volledig beeld te krijgen op de verkeersimpact van het project, rekening houdend met alle vervoersmodi en de geplande wegeninfrastructuren.

Na besprekingen in de stuurgroep en in Vero van deze Mober waren dit de uiteindelijke conclusies:

- de bouw van de Handelsdokbrug zorgt voor een grote ontlasting van de Muide;
 - de verkeersaanrekkende van het project Voorhaven compenseert deze daling;
- logische gevolgtrekking is dan ook de koppeling tussen beide dossiers: het project Voorhaven kan haar deuren niet openen vooraleer de Handelsdokbrug is afgewerkt.

Het inrichtingsvoorstel voorziet het supprimeren van de Voorhavenlaan tussen de New Yorkstraat en de spoorweg, de aanleg van een parking, de uitbouw van het speelplein aan de Londenstraat, de aanleg van de Voorhavenkaai, de bouw van een hotel, bedrijvent centrum en woningen.

Hoofdstuk 4 Geplande infrastructuur

Drie belangrijke infrastructuurwerken zullen na uitvoering een positieve invloed hebben op de verkeersafwikkeling in deze wijken.

4.1 Siffertunnel

In de ROM-stuurgroep werd de bouw van de Siffertunnel naar voor geschoven als zuidelijker alternatief voor de Rodenhuyzentunnel. De verbinding van de beide R4-tangenten langs Muide-Meulestede zal hierdoor overbodig worden voor havenverkeer: men berekende 40% minder verkeer. Dit betekent dat de as New Orleansstraat-Goolestraat- Port Arthurlaan in de toekomst kan heringericht worden als een groene buffer tussen de oostelijke industriezone en het westelijk woongebied.

4.2 Handeldokbrug

De bouw van een nieuwe brug over het Handeldok moet 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 bouw staat op het programma 2003-2004 van het Vlaams Gewest.

4.3 Spoorlijn 58

Een technische werkgroep werkte een 'Consensusnota Lijn 58' uit met volgende krachtlijnen:

- de bouw van een vaste spoorwegbrug naast de bestaande brug over de Voorhaven;
- de ophoging van het spoor d.m.v. een viaduct (parkeerplaatsen) tussen brug en rond punt;
- de bouw van een nieuwe stopplaats Muide op het viaduct;
- de spoorwegovergang maakt plaats voor een ½ tunnel als wegverbinding Vliegtuiglaan-Afrikalaan;
- de aanleg van een aarden berm tussen het rond punt tot voorbij Afrikalaan;
- de fiets-en voetgangersverbinding over de Voorhaven zal verlopen via de nieuwe brug of de bestaande brug;
- het oversteken van de Wiedauwkaai kan via verkeerslichten ofwel op de nieuwe brug.

Met deze ophoging wordt een belangrijke hindernis voor het bestemmingsverkeer in Muide-Meulestede opgeruimd.

Hoofdstuk 5 Verkeersleefbaarheidsplan

5.1 Knelpunten

5.1.1 As Vliegtuiglaan-Port Arthurlaan-New Orleanstraat

Deze drukke weg verwerkt als onderdeel van de enige verbinding tussen de beide tangente van de R4 in het noorden van de stad, en van de beide kanaaloevers, veel vrachtwagens. Verkeer van oost naar west dat het centrum of de R40 wil mijden kan enkel via deze route van de R4-west naar de R4-oost. Aangezien het vooral haventrafiek betreft ligt de drukte in het weekend beduidend lager.

5.1.2 Circulatie

- Naar circulatie toe geeft het LENS-onderzoek geen knelpunten weer;
- De invoering van éénrichtingsverkeer wordt positief ervaren;
- Achtermuide: garages moeilijk bereikbaar door éénrichting, vraag naar voorlopig dubbele richting in de bocht tot aan begin van de bouwwerken;
- Goedendagstraat: bewoners klagen over vrachtwagens die hun straat binnenrijden ondanks de tonnagebeperking.

5.1.3 Sluiproutes

- Manchesterstraat: is opgelost door het omdraaien van de rijrichting, door deze maatregel werd het kruispunt met het Dukkeldamplein voor fietsers veiliger.
- Bevelandstraat: sluiproute van Voormuide naar Muidelaan.
- Dok-Noord: verboden linksaf vanaf Muidebrug negeren, sluiproute.

5.1.4 Snelheid

- Vooral het niet respecteren van de snelheidsbeperking op de gewestwegen wekt wrevel, het nieuwe snelheidsregime van 70 km/u kreeg nog geen invoering op de Afrikalaan;
- De invoering van de zone-30 met snelheidsremmers in de woongebieden moet mogelijke letselongevallen vermijden,
- Vorkstraat: gevaarlijk voor spelende kinderen door het ontbreken van snelheidsremmers.

5.1.5 Kruispunten

- New-Orleansstraat: ondanks de voetpaduitstulpingen blijft het oversteken gevaarlijk;
- Kruispunt Muidepoort/Pauwstraat/Meulesteedsesteenweg: de Pauwstraat wordt als voorrangsweg niet gerespecteerd wat gevaar oplevert voor fietsers en voetgangers, de draaicirkel is te klein voor vrachtwagens;
- Vorkstraat-Liverpoolstraat: gevaarlijk oversteken van de Meulesteedsesteenweg;
- Aziëstraat/Houtdoklaan/Roerstraat: onoverzichtelijk kruispunt.

5.1.6 Doorstroming

- Muidebrug: is in slechte staat en de lange opentijden veroorzaken files op de Voormuide en de stadsring, auto's zien voetgangers onvoldoende waardoor het gevaarlijk oversteken is;
- Spoorwegovergang veroorzaakt files.

5.1.7 Openbaar vervoer

- De bewoners vragen een betere bediening van Muide-Meulestede en kleinere bussen met een grotere frequentie. Ondermeer een rechtstreekse verbinding met het stadscentrum en niet meer via Sint-Amandsberg;
- Bij de realisatie van het Voorhavenproject is een vlotte bereikbaarheid via openbaar vervoer een noodzaak;
- Bussen vernielen het wegdek in de Goedendagstraat, vandaar de vraag naar een alternatief tracé.

5.1.8 Fietsen

- Voormuide: fietssuggestiestrook gevraagd tussen voetpad en tramlijn;
- Terneuzenlaan: slecht onderhouden fietspad;
- Muidepoort: nu gevaarlijk fietsen;
- Afrikalaan: vraag naar ribbelmarkering tussen fietspad en rijweg;
- Koopvaardijlaan: vraag naar fietspad.
- Kruispunt Muidepoort/Pauwstraat/Meulesteedsesteenweg: auto's en vrachtwagens slaan rechts af van de Muidepoort naar de Pauwstraat fietsers rechtdoor rijden.

5.1.9 Varia

- Afrikalaan: gevoel van onveiligheid(subjectief of objectief) in de hand gewerkt door de slechte straatverlichting;
- Voorhavenproject: de realisatie laat op zich wachten waardoor de heraanleg van de omliggende wegen ook verdaagd;
- Rond punt Meulesteedsesteenweg: signalisatie niet gerespecteerd.

5.2 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 New-Orleansstraat-Port Arthurlaan-Pauwstraat en Afrikalaan;
- invoeren zone-30 en verhogen veiligheid zwakke weggebruiker;
- het aantal ongevallen met lichamelijk letsel reduceren;

- uitbouw van een veilige Floraroute;
- veralgemeend beperkt éénrichtingsverkeer;
- veilige routes naar de groene speelruimtes.

5.3 Wegenhierarchie

Het Mobiliteitsplan deelrapport 4-1996 geeft volgende hiërarchie weer:

Stedelijke ring Muidelaan

Hoofdtoegangswegen Wiedauwkaai
Vliegtuiglaan
Afrikalaan
Koopvaardijlaan

Hoofdstraat Meulestedsesteenweg zone-30
Muidepoort zone-30

Op deze hoofdstraat, die duidelijk de ruggegraat van deze wijk vormt, liggen een aantal functies verspreid vooral langs de Voormuide en de Muidepoort. Dit is minder het geval voor de Meulestedsesteenweg waardoor men kan stellen dat deze laatste iets lager in categorie ligt nl. wijkverzamelweg.

Interne ontsluitingsweg New Orleansstraat
Goolestraat
Manchesterstraat
Port Arthurlaan
Vliegtuiglaan
Pauwstraat

De as New Orleansstraat-Goolestraat- Port Arthurlaan fungeert als enige verbinding tussen de linker- en de rechteroever van de haven en verwerkt bijgevolg hoge densiteiten. In realiteit staat deze weg dus een trap hoger als categorie nl. hoofdtoegangsweg. De verwachting is dat de densiteit pas vermindert na de aanleg van de Siffertunnel. In dit geval wordt de as New Orleansstraat-Goolestraat- Port Arthurlaan effectief een interne ontsluitingsweg. Idem voor de Vliegtuiglaan.

De Manchesterstraat is in 1999 heraangelegd volgens het zone-30-concept met wijziging van de éénrichting naar de New-Orleansstraat toe om het sluipverkeer te weren. Bijgevolg daalt deze weg in categorie naar woonstraat.

De Port Arthurlaan, deel tussen de Goolestraat en de Meeuwstraat, is de toegangsweg naar de aldaar gelegen havenbedrijven (bestemmingsverkeer) waardoor deze weg eerder de functie van industrie- of havenweg heeft i.p.v. interne ontsluitingsweg.

Wijkverzamelwegen	Meulesteedsesteenweg zone-30 Meeuwstraat Aziëstraat Houtdoklaan
Industrieweg	Port Arthurlaan
Woonstraten	overige straten

5.5 Circulatie

- Principe: behoud van de bestaande circulatie;
- Achtermuide: VTA adviseert de vraag naar het terug invoeren van de dubbele richting t.b.v. de garageboxen in de bocht negatief; dit zou zoals voorheen weer een conflictpunt veroorzaken op het kruispunt met de Meulesteedsesteenweg;

Hoofdstuk 6 Actieplan

Uit de evaluatie van het LENS-onderzoek en het overleg met de Buurraad 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: New Orleansstraat, Port Arthurlaan, Goolestraat, Pauwstraat, Koopvaardijlaan, Afrikalaan,

\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 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.

6.1 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:

Wegenwerken uitgevoerd sinds de erkenning van het herwaarderingsgebied in 1988:

- Koffiesteege en Suikerijsteeg: heraanleg;
- Landbouwerstraat, Haanstraat, Vorkstraat, Achtermuide, Fazantstraat: heraanleg met invoering éénrichting;
- Patrijsstraat: heraanleg met behoudt dubbele richting;
- Manchesterstraat: heraanleg met insnoering kruispunt met New Orleansstraat, invoeren éénrichting naar New Orleansstraat om sluipverkeer van vooral zwaar vervoer te verhinderen;
- Meulesteedsesteenweg: heraanleg 1^o, 2^o en 3^o fase met fietspaden, aanleg van een kunstwerk op de rotonde;
- Port Arthurlaan-Pauwstraat: aanleg rond punt;
- Kruispunt met Achtermuide: plateau;
- Goedendagstraat: paaltjes op voetpaden;
- Marseillestraat, Glasgowstraat, Manchesterstraat: nieuwe verlichting in het kader van het 2002 REG-programma (rationeel energieverbruik);

Doortocht Afrikalaan, Koopvaardijlaan N 424

Op vraag van de stad Gent, de bewonersgroep en de Rijkswacht besliste de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid in zitting van 18/2/98 volgende maatregelen:

- verwijderen van de voetgangersoversteekplaats t.h.v. van de Koopvaardijlaan vermits er geen dwarsende voetgangers zijn;
- verminderen van de toegelaten snelheid 80 km/u naar 70 km/u;
- herleiden van 2 x 2 rijstroken naar 2 x 1 met een middenberm en voetpaduitstulpingen t.h.v. van de Lübeckstraat, de Scandinaviëstraat en het kerkje;
- het verbeteren van de openbare verlichting en accentverlichting wordt aan de stad gevraagd (convenantgebonden).

AWV voerde verder volgende LENS-maatregelen uit:

- het aanbrengen van ribbelmarkeringen tussen rijweg en fietspad;
- verplaatsen van het bushokje naar de hoek Australiëstraat;
- vraag naar snelheidscontrole door rijkswacht

Doortocht New Orleansstraat N 456

In antwoord op vraag van de bewoners naar oplossingen voor de knelpunten besliste de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid in zittingen van 19/5/98 en 18/12/98 volgende maatregelen:

- een oplossing voor het makkelijker invoegen of dwarsen van het verkeer vanuit de Meulestedekaai bij filevorming t.h.v. van het kruispunt Meulestedebrug is het schilderen van een 'engels kruis' op het wegdek vóór de brug; er wordt niet ingegaan op de vraag naar het plaatsen van een steunlicht op de Meulestedekaai;
- er wordt niet ingegaan op de vraag naar punctuele verlichting of verkeerslichten wegens niet voldoen aan de normen;
- aanleg van voetpaduitstulpingen met retro-reflecterende zuiltjes;
- snelheidscontroles uit te voeren door de Politie;

AWV plaatste in '95 C23 verkeersborden (max. 3,5 ton- uitgezonderd plaatselijk verkeer) op alle hoeken met de zijstraten van de as New-Orleans-Port Arthurlaan en begin Voorhavenlaan en Meulestedeseesteeweg. Bewegwijzering loodst het verkeer naar de Goolestraat en de Pauwstraat. De vraag naar doorrijverbod voor + 3,5 ton op de as New-Orleans-Port Arthurlaan werd niet weerhouden door de VTA vermits deze weg momenteel de enige verbinding vormt tussen de twee kanaaloevers.

Schoolomgevingen

- S.B. Victor Carpentier Meulestedeseesteeweg: bij heraanleg Meulestedeseesteeweg zeer breed voetpad, rijwegversmalling;
- Dagkribbe en peuterschool De Rakkertjes Goedendagstraat: ingang net om de hoek van de Meulestedeseesteeweg, geschrinkt parkeren, brede parking met haaks parkeren voor de school, paaltjes op trottoir.
- S.B. De Loods Patrijsstraat: heraanleg, autoluwe straat door invoering éénrichtingsverkeer in omringende straten;
- S.B. De Toverstaf Lübeckstraat: invoering zone-30, autoluwe straten.

Fietsen

- Patrijsstraat: fietsstalling;
- Terneuzenlaan: 3m dubbelrichtingfietspad van Muidebrug tot spoorwegbrug, en voor een deel 3m wandelpad door AWZ;
- Manchesterstraat: aanleg vrijliggende fietspaden.

Invoering zone-30

- Lübeckstraat

Bruggen

- Meulestedebrug: wegdek vernieuwd en de voetpaden zijn te gebruiken door fietsers.

6.2 Opties

Zone-30: invoering in de woonstraten van Muide-Meulestede m.u.v. de gewestwegen. De straten langs de bedrijventerreinen krijgen geen zone-30 en komen niet in aanmerking voor verkeersremmende maatregelen.

Wegenwerken

- Meulesteedsesteenweg, Redersplein: heraanleg 3° fase volgens idee uit wedstrijd ⇒ 4
- nieuwe wegen uit wedstrijd: aanleg volgens zone-30-concept ⇒ 4
- Liverpoolstraat, Rotterdamstraat: heraanleg volgens zone-30-concept ⇒ begroting SIF 2001-2003
- Bombaystraat,: heraanleg volgens zone-30-concept ⇒ 4
- Dukkeldamstraat: bomen in de parkeerstroken ⇒ 4
- Muidepoort: heraanleg volgens zone-30-concept ⇒ 4
- Vorkstraat-Liverpoolstraat: veilige oversteekplaats mits de aanleg van een overrijdbaar plein ⇒ 4
- Loodsenstraat-Roerstraat: veilige oversteekplaats mits de aanleg van een overrijdbaar plein ⇒ 4
- Hamburgstraat: woonerfachtige heraanleg, profiel versmallen ⇒ 4
- Rotterdamstraat: woonerfachtige heraanleg ⇒ 4
- Liverpoolstraat: heraanleg, toegang Voorhavenproject, zichtas op water ⇒ 1,4

Snelheidsremmende maatregelen

- Port Arthurlaan: bomen in parkeerstroken ⇒ 1,4
- New Orleansstraat: bomen in parkeerstroken werken snelheidsremmend ⇒ 1,4
- Koopvaardijlaan: accentverlichting ⇒ 1, 3
- Afrikalaan: accentverlichting en verlichting, verplaatsen zebrapaden, reflectoren op middenberm ⇒ 1,3
- Kruispunt Muidepoort/Pauwstraat/Meulesteedsesteenweg: maatregelen in kader van Voorhavenproject nl. uitbouw tot volwaardig kruispunt zonder voorrangregel ⇒ 1,4 op korte termijn oplossing voor veiliger fietsoversteek ⇒ 3
- Vorkstraat: aanleg plateaus na de bouw van het huisvestingsproject, bomen in parkeerstrook, t.h.v. buurttuin voetpad verbreden en uitstulping t.h.v. Port Arthurlaan om linksafslaand verkeer te verhinderen ⇒ 4
- Kruispunt Aziëstraat/Houtdoklaan/Roerstraat: herdimensioneren ⇒ 4
- Houtdoklaan: bomen in parkeervakken ⇒ 4
- Kruispunt Koggestraat-St.-Theresiastraat-Galvestonstraat: insnoeren kruispunt ⇒ 4
- Zijstraten Port Arthurlaan-New Orleansstraat naar woongebied: aanleg zone-30-poorten ⇒ 4
- Voorhavenlaan en zijstraten: onderdeel van Voorhavenproject, wachten op Handeldokbrug ⇒ 1,2
- Londenstraat, New Yorkstraat: idem, bomen in parkeerstrook ⇒ 1,2
- Voorhavenkaai: idem, aanleg van groene promenade ⇒ 1,2

- Meulestedekaai: aanleg van groene promenade in verlengde van Voorhavenkaai, onderdeel van wedstrijddossier ⇒1,2

Invoering zone-30 in de woonstraten.

Grootschalige infrastructuur

- Handelsdokbrug ⇒2003-2004
- Spoorwegbrug ⇒ 1,2
- Aquafin project Collector Voorhaven:280 miljoen BEF
fase 1: Muide-Voorhaven-Grootdok ⇒ 2002-2003
tweede fase. Kennedylaan ⇒ 2002 tot 2004.

Fietsroutes

- Floraroute: Muidepoort, Meulesteedsesteenweg, Redersplein ⇒ 4
- Koopvaardijlaan: aanleg gemarkeerd fietspad door AWV ⇒ 1
- Uitbouw fietroute Westerringspoor over Voorhaven ⇒ 1

Openbare verlichting

AWV heeft een voorstel van convenant overgemaakt aan de dienst wegenwerken die dit doorstuurde naar Imewo ter invulling. Na goedkeuring door het college en de gemeenteraad kunnen de lopende dossiers in uitvoering gaan (Afrikalaan vermoedelijk voorjaar 2000)

Bruggen

- Vraag aan AWZ om de bruggen niet te openen tijdens de spitsuren, om signalisatie met informatie over open/gesloten aan te brengen op strategische plaatsen zodat automobilisten een alternatieve route kunnen kiezen (= vraag Brandweer)
- Muidebrug: vervangen ⇒ voorjaar 2000

Openbaar Vervoer

Alle vragen gaan mee met de studie Openbaar Vervoer.