

VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN

MUINKPARKWIJK

STAD GENT- DIENST MOBILITEIT- MAART 1999

0. INHOUDSTAFEL

0. INHOUDSTAFEL	2
1. INLEIDING EN HISTORIEK	3
2. HET ONTWERP VERKEERSLEEFBAARHEIDSPLAN	4
2.1. Een circulatiewijziging	4
2.2. De problematiek van de Decascoop	5
2.3. Optimaliseren kruispunt St-Lievenspoort	5
2.4. Verkeersremmende maatregelen	5
3. INSPRAAK	6
3.1. Hoorzitting (Synthese van belangrijkste elementen in klachten, suggesties en opmerkingen)	6
3.2. Reacties individuele bewoners (na hoorzitting)	6
3.3. Enquête Muinkparkwijk	7
4. OPTIES VOOR HET DEFINITIEF VERKEERSLEEFBAARHEIDSPLAN	9
4.1. Zone 30 regeling	9
4.2. Circulatiemaatregelen (zie figuur: VLP Muinkparkwijk - Voorgestelde maatregelen)	10
4.3. Openbaar vervoer	12
4.3.1. Tentoonstellinglaan	12
4.3.2. Olifantstraat	12
4.4. Parkeerproblematiek	13
4.4.1. Optimalisatie van gebruik parkeerterrein Kantienberg (zie figuur VLP Muinkparkwijk - Parkeercirculatie Decascoop)	13
4.4.2. Invoeren bewonersparkeren	13
4.5. Andere maatregelen	14
5. FASERING	15
5.1. Fase 1	15
5.2. Fase 2	16
5.3. Fase 3	16
6. BIJLAGEN	17

1. INLEIDING EN HISTORIEK

Het studie bureau Tritel kreeg de opdracht voor de opmaak van het verkeersleefbaarheidsplan voor de Muinkparkwijk. In de loop van het voorjaar 1998 werd dit plan uitgewerkt.

Het plan werd voorgesteld aan de bewoners op een hoorzitting op 16 juni 1998.

De inspraakprocedure, waarbij bewoners reacties konden insturen liep tot oktober. Er werden in het najaar ook nog twee vergaderingen belegd met het wijkcomité, dat tevens een enquête in de beurt organiseerde.

Na overleg in VERO is een themavergadering gepland op 9 april. De behandeling in de gemeenteraad is gepland voor 17 mei..

2. HET ONTWERP VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN

Uit de studie van Tritel (zie bijlage) blijkt dat de belangrijkste problemen van de Muinkparkwijk de volgende zijn:

- sluipverkeer door de buurt (vnl. as Kantienberg - oprit B401)
- parkeerproblematiek:
 - Overloop activiteiten Zuid/Centrum: gedurende de dag vinden bewoners van vooral het noordelijk deel van de wijk moeilijk een parkeerplaats.
 - Decascoop: in de weekendavonden kan het moeilijk zijn voor de buurtbewoners uit de onmiddellijke omgeving van de Decascoop om een parkeerplaats te vinden.
- bestemmingsverkeer Decascoop: het verkeer van en naar de Decascoop veroorzaakt overlast in sommige straten.

De krachtlijnen van het ontwerp verkeersleefbaarheidsplan bestonden uit:

2.1. Een circulatiewijziging

Uit een H/B onderzoek blijkt de duidelijke overlast die wordt veroorzaakt door wagens op de relatie Kantienberg-Benardstraat (komend van St-Pietersplein, Kunstlaan en St-Amandsstraat) en gaande richting autosnelweg en omgekeerd. Deze wagens belasten de Kantienberg-Benardstraat in dergelijke mate dat de aanvaardbare belastingen voor dit type straten wordt overschreden (er zijn nu meer dan 800 voertuigen per uur).

Deze relatie wordt in stadsinwaartse richting moeilijker gemaakt door het afkoppelen van de wijk tot de directe toegang tot de B401. Het stukje Tentoonstellinglaan tussen Benardstraat en die directe toegang wordt éénrichting in de richting van de Benardstraat, enkel fietsers en bussen kunnen nog in beide richtingen. Dit zal de uitgaande richting via Kantienberg en Benardstraat minder aantrekkelijk maken.

Het ingaand verkeer wordt het ook wat moeilijker gemaakt. De Benardstraat wordt tussen de Tentoonstellinglaan en de Callierlaan eenrichtingsverkeer in de richting van de Callierlaan. Ook de Raveschootstraat wordt éénrichting naar de Callierlaan toe. Er wordt dan voorgesteld om de Zebrastraat te gebruiken als inrit voor de wijk, voor het verkeer komend van de autosnelweg. Ook de Olifantstraat wordt éénrichting tussen Spaestraat en Callierlaan naar de Callierlaan toe (bussen blijven wel in beide richtingen).

2.2. De problematiek van de Decascoop

De Decascoop en met name het parkeerzoekend verkeer zorgt voor heel wat overlast in de buurt. In sommige straten komt de parkeerdruk op zich er nog eens bovenop.

De volgende opties worden hier genomen:

- stimuleren van het fietsgebruik (betere fietsstallingen)
- voetgangersverbinding (brug) over Muinkschelde naar de Decascoopparking
- optimaliseren van bereikbaarheid én begeleiding naar beide parkeerterreinen
- ondersteunende reorganisatie omliggende verkeerscirculatie
- herinrichting in- en uitritten parkeerterreinen.

Concreet kiest men hier voor dynamische geleiding naar de parkeerterreinen (cfr. P-ring). De Isabellakaaï wordt de invalstraat voor de Kantienparking, de Wenemaerstraat blijft de invalsweg voor de Decascoopparking. De uitgaande richting voor de Kantienparking is via de Stalhof (en J.F. Willemstraat) of via de Kantienberg, waar ook nog een ingang blijft.

Voor de Decascoop op Ter Platen, komt er een klein voetgangersgebied. Daardoor wordt het onmogelijk om direct van Wenemaerstraat-Ter Platen naar de Kantienberg te rijden. Bovendien wordt Ter Platen tussen brug en Decascoop eenrichtingsverkeer naar de brug toe.

2.3. Optimaliseren kruispunt St-Lievenspoort

Dit complexe kruispunt is gedeeltelijk verantwoordelijk voor het sluipverkeer in de Muinkparkwijk. Door de moeilijke verbinding tussen Van Gulliklaan en St-Lievenslaan, kiezen velen er voor dan maar door de Muinkparkwijk te rijden.

Daarom wordt het volgende voorgesteld:

- optimaliseren kruispunt St-Lievenspoort, aanpassen fasering en inrichting aan wensstructuur wegennet
- verbeteren rechtsafbeweging vanuit St-Lievenslaan naar de autosnelweg
- verbeteren linksafbeweging vanuit Van Gulliklaan naar St-Lievenslaan
- verbeteren doorstroming kruispunt Overpoort

Deze maatregelen hebben tot doel de oorzaak van het sluipverkeer door de wijk aan te pakken, nl. de onvoldoende doorstroming op de ring en met name de moeilijkheid om vanuit de Van Gulliklaan de St-Lievenslaan te bereiken en omgekeerd.

2.4. Verkeersremmende maatregelen

Een aantal plateaus worden voorgesteld in de wijk:

- twee plateaus in de Benardstraat aan de kruisingen met de Leeuwstraat en met de Tentoonstellinglaan
- remmend plateau bij ingang parking op terreinen Kantienberg
- visualiseren voorrangregeling op kruispunt Benardstraat met Ter Platen

3. INSPRAAK

De inspraakprocedure verliep in verschillende fases. Eerst en vooral was er de hoorzitting die plaats greep op 16 juni 1998. In tweede instantie kon de beurt ook schriftelijk reageren. Tenslotte heeft het wijkcomité ook een enquête georganiseerd en zijn er verschillende gesprekken geweest met dit comité.

3.1. Hoorzitting (Synthese van belangrijkste elementen in klachten, suggesties en opmerkingen)

De hoofdbrok van de bekommernissen van de bewoners lag duidelijk bij het betaald parkeren. De bewoners vonden dat ze niet moesten opdraaien voor de problemen veroorzaakt door derden. De teneur was duidelijk: de Decascoop veroorzaakt de problemen en moet zelf wat er aan doen.

Toch gaven bewoners toe dat er een minstens een even groot parkeerprobleem is in het noordelijk deel van de wijk, veroorzaakt door o.a. een overloop vanuit de activiteiten aan het Wilsonplein.

De meeste bezwaren ten aanzien van het bewonersparkeren richten zich op:

- het feit dat er maar één bewonerskaart per gezin wordt afgeleverd
- het moeten betalen voor een dergelijke kaart
- de uitbreiding van het betalend parkeren tot 's avonds laat
- het feit dat er voor sommige straten meer kaarten zullen worden uitgereikt dan dat er parkeerplaatsen zijn

Andere opmerkingen en suggesties die er werden gemaakt zijn:

- Verzet tegen Zebrastraat als invalstraat voor de wijk
- Snelheidsremmers gevraagd op de Rooseveltlaan; een goede fiets- en voetgangersverbinding tussen de wijk en het Albertpark
- Wenemaerstraat: straat met hoge snelheid, vraagt geschrinkt parkeren en verkeersvrije zone voor Decascoop
- Buurt volledig afsluiten (omrijden via Zuid of Ring)
- Hofstraat : te snel gereden
- F. Spaestraat: invoering van éénrichtingsverkeer
- Vraag naar Zone 30 voor de wijk
- Slechte zichtbaarheid aan kruispunt Hofstraat-Muinklaan voor auto's die de Hofstraat noordelijk volgen, zien geen auto's uit Muinklaan rechts komen
- Aansluiting Gulden Sporenstraat/Muinklaan: men ziet fietsers niet die uit tegenrichting komen;
- Buffelstraat: parkeren langs twee kanten gevraagd;
- Leeuwstraat aan ring: ook een sluiptweg.

3.2. Reacties individuele bewoners (na hoorzitting)

In individuele (of soms gebundelde) reacties komen vaak weer dezelfde opmerkingen naar voor:

- een aantal bewoners ziet het betalend parkeren niet zitten (o.a. wegens betalen op zich, ook tweede wagen). Anderen vrezen vooral het avondparkeren.
- een aantal bewoners stelt nogmaals het probleem van de Benardstraat. Ze vragen een afkoppeling met de op- en afrit van de autosnelweg en het moeilijk maken voor doorgaand verkeer in de Benardstraat (bv. beurtelings rijden). Het knippen voor de Decascoop op Ter Platen zal de Benardstraat nog meer belasten, vrezen ze.
- andere bewoners vrezen dan weer dat een verkeersluwere Benardstraat de problemen naar andere straten zal verleggen. Ook eenrichtingsverkeer in de Olifantstraat kan problemen verleggen naar andere straten.
- er zijn ook duidelijk veel klachten over het busverkeer in de Tentoonstellinglaan en de Olifantstraat. Er zijn een paar al dan niet uitgewerkte voorstellen om de busroutes te verleggen (buiten de wijk, naar bv. de stadsring).

Verdere aandachtspunten zijn o.a.

- een goede regeling voor de toegang Frankrijkplein-Muinkkaai voor fietsers
- kruispunt Olifantstraat/Tentoonstellingslaan/Wenemaerstraat/ St-Lievenslaan is zeer gevaarlijk
- een verbinding met het Albertpark is noodzakelijk, nu is de Rooseveltlaan een echte barrière
- suggestie om éénrichtingsverkeer in te voeren in de Frans Spaestraat (richting St-Lievenslaan)
- éénrichtingsverkeer omdraaien tussen Olifantstraat en Ring in de Leeuwstraat (nu rijdt men in de verboden richting tussen Olifantstraat en rotonde in de Tentoonstellinglaan)
- de inrit Leeuwstraat vanuit de Ring wordt misbruikt / verbreden voetpaden, boom planten, uitgezonderd plaatselijk verkeer
- vrachtwagens parkeren voor het Muinkpark (gedurende 2 à 3 dagen): idem voor auto's met reclame.
- zebraad Rooseveltlaan ligt verkeerd: zou moeten liggen voor de uitrit van de straat.

3.3. Enquête Muinkparkwijk

In de maand september werd door het wijkcomité van de Muinkparkwijk een enquête gehouden rond de verkeersproblematiek in de wijk. Er kwam een 10% respons op de enquête. De belangrijkste bevindingen waren:

- parkeerproblematiek is vooral een probleem van de huisbewoners (in tegenstelling tot appartementbewoners die meestal een garage hebben)
- een kleine meerderheid van de bewoners wil het gratis parkeren behouden; de rest is verdeeld over enkel overdag of ook 's avonds betalend parkeren.
- de helft van de bewoners heeft last van verkeersoverlast (vooral Benardstraat, Tentoonstellinglaan, Wenemaerstraat)
- bijna 60% wil de wijk meer afschermen van verkeer; slechts 20% is tevreden met de huidige verkeerssituatie.

- de meerderheid wil de wijk niet totaal afsluiten van de op- en afrit
- Zone 30 wordt gevraagd door drie vierden van de bewoners (maar fysieke maatregelen zullen noodzakelijk zijn).
- het brugje over de Kantienberg afsluiten vindt geen meerderheid, wel wil 54.6% éénrichtingsverkeer op dit brugje (richting St-Pietersplein)
- een aantal straten wil meer groen, maar dit mag niet ten koste gaan van het aantal parkeerplaatsen
- voetgangersgebied voor Decascoop kan voor de meerderheid van de respondenten

Ander aangehaalde problemen zijn:

- lawaai en hinder van bussen in de Tentoonstellinglaan
- Electrabelcomplex zal parkeeroverlast betekenen voor de buurt

Nog andere opmerkingen en suggesties.

- problematiek van parkerende studenten
- asfalteren Benardstraat
- Hofstraat: vernauwingen om snelheid te drukken
- Tijgerstraat: nieuw wegdek en bomen. Nu is er veel lawaai.
- F. Spaestraat: inrijden bemoeilijken of omkering éénrichting
- Park and Ride voor bioscoopbezoekers
- tweezijdig parkeren in Wenemaerstraat
- Wenemaerstraat minder breed maken
- splitsing Tentoonstellinglaan-Olifantstraat is zeer verwarrend

4. OPTIES VOOR HET DEFINITIEF VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN

De vragen en bemerkingen, gesteld op de hoorzitting d.d. 16/06/98, de binnengekomen schriftelijk reacties en opmerkingen werden grondig geanalyseerd. Dit resulteerde in het hiernavolgend maatregelenpakket, deels aangegeven door het studiebureau en deels door de Dienst Mobiliteit die de verdere uitwerking verzorgde.

De opties bestaan uit een geheel van maatregelen die genomen kunnen worden op korte of middellange termijn. Er wordt gedacht aan een termijn van 1 tot 5 jaar.

4.1. Zone 30 regeling

De Zone 30 reglementering werd recent herzien. De toepassingsmogelijkheden werden verbreed. 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. markeren van wegvernauwingen, geschrinkt parkeren, markeren van fietsstroken, e.d.

Er dient gestreefd te worden naar een maximale invoering van het Zone 30 statuut binnen de bebouwde kom van de stad Gent (inclusief deelgemeenten). Er wordt dan ook voorgesteld de volledige wijk het Zone 30 statuut te geven (m.i.v. Olifantstraat en Tentoonstellinglaan; met uitzondering van de Rooseveltlaan).

Dit statuut zal in de eerste plaats worden afgedwongen door het doorgaand verkeer door de wijk te verminderen (zie bij verkeerscirculatie).

De volgende infrastructurele maatregelen ondersteunen verder het Zone 30-statuut:

Fase 1

- aanbrengen van poorteffecten op alle ingangen van de wijk, nl.
 - * Guldensporenstraat komende uit de Rooseveltlaan
 - * Tentoonstellinglaan komende vanuit Rooseveltlaan (is al gedeeltelijk aanwezig)
 - * Muinklaan komende vanuit Rooseveltlaan (reeds gedeeltelijk aanwezig, door o.a. haaks parkeren)
 - * Benardstraat komende vanuit Callierlaan
 - * Raveschootstraat komend vanuit de Callierlaan
 - * Olifantstraat komend uit Callierlaan
 - * Leeuwstraat komend vanuit St-Lievenslaan
 - * Tentoonstellinglaan-Olifantstraat-Wenemaerstraat komend vanuit St-Lievenslaan

In eerste instantie bestaan deze poorteffecten uit verdrijvingsvlakken die de ingang tot de wijk visueel vernauwen. Later kan men deze vlakken ook concreet gaan materialiseren en door middel van beplanting ondersteunen.

Verdere maatregelen zijn:

- plateau t.h.v. het kruispunt van Leeuwstraat en Benardstraat
- het aanbrengen van een aanzet tot fietsstrook (met eventueel een fysisch scheiding tussen rijstrook auto's en fietsstrook, een zgn. verkeersdruppel) over een paar meter in de Leeuwstraat, waar deze éénrichting is (tussen Tentoonstellinglaan en stadsring); deze maatregel moet ook verhinderen dat auto's de verboden richting nemen in dit deel van de straat in de richting van de rotonde.
- invoeren van haaks parkeren inclusief asverschuiving in de Benardstraat
- de bushalte Leeuwstraat richting Zuid wordt heraangelegd door de bushaven om te vormen tot voetpad (met schuilhokje). De bus halteert zo op straat en kan zo gemakkelijker evenwijdig met het voetpad halteren (nu niet mogelijk).

Fase 2

- gematerialiseerde inritconstructie bij de ingang van de Leeuwstraat komend van de St-Lievenslaan (doortrekken van het trottoir)
- een herschikking van het kruispunt Tentoonstellinglaan-St-Lievenslaan-Wenemaerstraat-Olifantstraat; de herschikking zorgt voor een poorteffect en reduceert de beschikbare rijruimte, met inachtnaam van het busverkeer

Fase 3

- versmallen van de Muinkkaai tussen Muinklaan en Benardstraat naar analogie van het profiel tussen Hofstraat/Frankrijkplein en Muinklaan.
- invoeren van haaks parkeren inclusief asverschuiving in de Leeuwstraat tussen Benardstraat en Tentoonstellinglaan. Dit gaat gepaard met het verdwijnen van de parkeerstroken in kassei.

4.2. Circulatiemaatregelen (zie figuur: VLP Muinkparkwijk - Voorgestelde maatregelen)

Het veranderen van de circulatie in een wijk is steeds een delicate operatie. Sluipverkeer kan inderdaad geweerd worden, maar anderzijds moet de bewoners van de wijk vaak omrijden. Dit leidt vaak tot onbegrip, voornamelijk van diegenen die niet echt onder het sluipverkeer te lijden hebben.

Het grootste probleem in de Muinkparkwijk is de Benardstraat, die in beide richtingen wordt gebruikt voor doorgaand verkeer van afrit E40 naar St-Pietersplein en omgekeerd. Deze as is zodanig zwaar belast dat maatregelen geboden zijn. Het voorstel uitgewerkt door het studie bureau gaat daarin wellicht niet ver genoeg, in die zin dat hier werkelijk voorgesteld kan worden om het sluipverkeer in één richting volledig onmogelijk te maken.

Er is niet genoeg draagvlak om het brugje (Muinkbrug) over de Muinkschelde volledig af te sluiten voor autoverkeer. Dit zou het probleem voor eens en voor altijd oplossen, maar anderzijds voor de buurt zelf ook heel wat omrijden tot gevolg hebben. Ook andere oplossingen komen er door in het gedrang. Bijgevolg is het voorstel om éénrichtingsverkeer in te voeren op de Muinkbrug. Dit éénrichtingsverkeer kan in beide richtingen worden ingevoerd. Beide oplossingen hebben voor- en nadelen. Uiteindelijk is geopteerd voor éénrichtingsverkeer op de Muinkbrug in de richting van de Benardstraat. Dit betekent de facto dat het stuk Benardstraat tussen Muinkbrug en Leeuwstraat eenrichtingsverkeer wordt. M.a.w. stadsuitrijdend verkeer kan nog wel over de brug rijden, het stadinwaartse verkeer zal moeten kiezen voor een andere weg, buiten de wijk. Nochtans dient zelfs deze keuze voor staduitwaarts verkeer gepaard gaan met verkeersontmoedigende maatregelen. Op de as Kantienberg-Benardstraat zullen nog twee bijkomende plateaus worden geplaatst, nl. ter hoogte van de Leeuwstraat en ter hoogte van de uitrit van de parking op de Kantienberg. Als begeleidende maatregel wordt ook het gestoken parkeren ingevoerd in de Benardstraat. Als andere maatregel wordt een afsluiting van de directe oprit vanuit de wijk naar de autosnelweg achter de hand gehouden. Wanneer blijkt dat het sluipverkeer niet in afdoende mate afneemt, kan die oprit worden gesloten. Wel dient gesteld dat uit een H/B-onderzoek blijkt dat het verkeer dat de wijk verlaat, dit momenteel meer doet in de richting van de Callierlaan dan in de richting van de oprit E40.

Inkomend verkeer naar de wijk kan blijven gebruik maken van de Benardstraat. Door het éénrichtingsverkeer op de Muinkbrug is er geen doorgaand verkeer meer in de stadinwaartse richting. Het is niet aangewezen en ook niet nodig het bestemmingsverkeer te laten rondrijden.

Een volgende maatregel betreft de eventuele creatie van een voetgangersgebied voor de Decascoop, waardoor Ter Platen volledig zou worden onderbroken. Dit voorstel zou als voordeel hebben dat de secundaire sluiproute parking Hoveniersberg/Kantienberg-Muinkbrug-Ter Platen-Ring R40 minder aantrekkelijk wordt. Dit voorstel wordt in het verkeersleefbaarheidsplan echter niet weerhouden, omwille van de gevolgen voor de bereikbaarheid van de buurt ten zuiden van de R40, nl. de buurt rond de Filips De Goedekaai. Op het ogenblik dat de parking Kantienberg geconsolideerd wordt en het voetgangersbrugje over de Muinkschelde een feit is, dan kan deze optie opnieuw worden afgewogen.

Wat betreft de Olifantstraat wordt voorgesteld het voorstel van Tritel niet te volgen en bijgevolg geen éénrichtingsverkeer te creëren richting Callierlaan tussen Spaestraat en Callierlaan. Een deel van het sluipverkeer betreft verkeer Olifantstraat-Wenemaerstraat-Ter Platen-Kantienberg. Door het eenrichtingsverkeer op de Muinkbrug en het gedeeltelijk afsluiten van Terplaten wordt deze sluipverbinding zeker geknipt. Een latere evaluatie en bijsturing kan alsnog dit éénrichtingsverkeer invoeren.

Er wordt ook een infrastructuurmaatregel genomen ter hoogte van de kruispunten van de St-Lievenslaan met de Leeuwstraat. Hier wordt het voetpad langs de ring doorgetrokken over het kruispunt met de zijstraat om zo een soort drempel met insnoering te verkrijgen, die het minder evident maakt de zijstraat in te rijden. De rijrichting verandert echter niet.

Er zijn vragen om éénrichtingsverkeer te verkrijgen in de F. Spaestraat. Deze maatregel wordt doorgevoerd, door het plaatsen van het verkeersbord C1 (met onderbord M2). In de straat zelf blijft wel tweerichtingsverkeer mogelijk. Het bord dat op het kruispunt met de Olifantstraat verplicht om rechtsaf te slaan verliest zijn functie en verdwijnt dan ook.

Tenslotte zal de lichtenregeling aan en de configuratie van het kruispunt St-Lievenspoort worden herbekeken, met het doel de afslag vanuit St-Lievenslaan naar de oprit te vergemakkelijken. Ook in omgekeerde richting moet de verbinding gemakkelijker worden.

4.3. Openbaar vervoer

4.3.1. Tentoonstellinglaan

De klachten omtrent het vele openbaar vervoer in de Tentoonstellinglaan hebben als achtergrond enerzijds een verhoging van de frequentie van 1 maal om de 10 minuten naar eenmaal om de 7.5 minuten (herstel van een toestand uit 1989) en anderzijds het volgen van het traject door de streekbussen 55, 57 en 58 (vroeger langs St-Lievenslaan). Deze wijzigingen gingen in ter gelegenheid van de nieuwe dienstregeling op 24 mei 1998.

Er zijn echter belangrijke bezwaren verbonden aan het totaal verwijderen van bussen uit de Tentoonstellinglaan:

- eerst en vooral is de Tentoonstellinglaan van oudsher een openbaar vervoer-as; de laan is trouwens een logische schakel in de as tussen St-Pietersstation en Zuid. Er moet trouwens op gewezen worden dat de frequentie in een nog niet zo ver verleden 1 bus per acht minuten bedroeg.
- de bussen uit de Tentoonstellinglaan verwijderen zet het grootste deel van de wijk totaal zonder openbaar vervoer; bovendien moeten wijkbewoners dan ook moeilijke barrières overwinnen om haltes te bereiken (bv. St-Lievenslaan). Speciaal voor oudere bewoners (sociale woonwijk Zebrastraat, bejaardenflats Solidariteit en Gezin) kan dit problemen opleveren.
- de wijk zelf kent heel wat belangrijke bestemmingen, bv. Crombeeninstituut (school), Decascoop. Het traject langs de ring ligt buiten de invloedssfeer van deze bestemmingen. Voor schoolkinderen is het niet wenselijk, omwille van verkeersveiligheidsredenen, de haltes buiten de wijk te leggen.

De bewoners hebben een voorstel uitgewerkt om op de St-Lievenslaan (aan de St-Lievenspoort) een extra linksafslagstrook te creëren voor bussen. Het bestaande fiets- en voetpad wordt dan in overkraging aangelegd. Dit voorstel zal verder met De Lijn, AWW en AWZ worden besproken.

Momenteel verricht De Lijn tellingen op de bewuste lijnen. De stad wacht de resultaten af van die tellingen. Op dit moment zal de stad de discussie aangaan met De Lijn omtrent de streekbussen (lijnen 55, 57 en 58). De stad zal verder aandringen op het inleggen van stillere bustypes.

4.3.2. Olifantstraat

De bussen volgen ook dit traject reeds zeer lange tijd. Na 24 mei 1998 zijn er hier geen extra bussen bijgekomen (in tegenstelling tot de Tentoonstellinglaan). De Lijn volgt hier wel degelijk een min of meer logische weg i.f.v. doorstroming en zelfs passagiersaantallen (de halte aan de hoek met de Tentoonstellinglaan valt zo nog net binnen het bereik van het Crombeeninstituut).

Wat betreft vroege en late bussen (van en naar depot) kan een andere route worden gevraagd aan De Lijn. Op deze momenten zijn er geen doorstromingsproblemen en is er ook nauwelijks vraag naar vervoer. Het is dan ook niet relevant om op deze ogenblikken de Olifantstraat te gebruiken. (NB: De Lijn heeft inmiddels voldaan aan dit verzoek).

4.4. Parkeerproblematiek

De parkeerproblematiek is duidelijk een van de grootste bekommernissen in de wijk.

4.4.1. Optimalisatie van gebruik parkeerterrein Kantienberg (zie figuur VLP Muinkparkwijk - Parkeercirculatie Decascoop)

In eerste instantie dient het gebruik van de Kantienparking te worden aangemoedigd. Het voorstel van de bewoners kan daarbij als basis dienen. Dit houdt in dat de aanvoer van de parking gebeurt via de Stalhof en de Isabellakaai. De afvoer gebeurt via Kantienberg (in beide richtingen) en via de JF Willemsstraat. Als begeleidende verkeersveiligheidsmaatregel wordt voorgesteld om vanuit de Willemstraat het onmogelijk te maken om de ring richting 'SMAK' of de afslag richting Zwijnaarde te nemen; dit kan door de vluchtheuvel van de bushalte te verlengen (actie uit te voeren door de wegbeheerder).

Pas wanneer deze parking vol is, wordt verwezen naar de parking Decascoop. Dit houdt dan ook in dat deze parking gesloten blijft tot de Kantienparking volzet is. De Decascoop parking kan enkel worden ingereeden op Ter Platen (voor de te realiseren 'stop'). De uitritten bevinden zich op Ter Platen (na de 'stop') en in de Tijgerstraat. Het is belangrijk dat dergelijke oplossing 'afdwingbaar' is. Er wordt dus best voorzien in automatische slagbomen, die het inrijden van de parking onmogelijk maken.

De directie van de Decascoop is dit voorstel niet ongenegen. De directie wijst er echter op dat deze oplossing pas kan worden ingevoerd wanneer zekerheid is verkregen over de mogelijkheden deze parking in alle omstandigheden verder te kunnen gebruiken.

Uiteraard is voor gans het systeem het dynamisch parkeergeleidingssysteem een absolute voorwaarde. De realisatie van dit systeem maakt dus onderdeel uit van het VLP voor de Muinkparkwijk.

4.4.2. Invoeren bewonersparkeren

Het is duidelijk dat veel bewoners (om uiteenlopende redenen) niet onverdeeld gunstig staan t.o.v. betaald parkeren (en invoering van een bewonerskaart tegen 2.000 fr./jaar).

Vooraf het betalend avondparkeren ligt nogal gevoelig:

- enerzijds zullen de tweede auto's van bewoners systematisch moeten betalen (of wel een gratis parkeerplaats buiten de wijk vinden);
- ook lokale bezoekers (niet bioscoopgangers) zullen moeten betalen.

Verder valt op uit de enquête dat de overlast van het parkeren van bioscoopbezoekers zich momenteel beperkt tot de straten in de onmiddellijke omgeving van de Decascoop (bv. Tentoonstellinglaan, Wenemaerstraat).

Het invoeren van het avondlijk betalend parkeren zou tot gevolg hebben dat om een (voorlopig) lokaal probleem op te lossen de hele buurt de negatieve gevolgen zou moeten ondergaan. Daarom wordt voorlopig voorgesteld dit avondlijk betaald parkeren niet in te voeren. Er dient gekeken te worden wat de gevolgen zijn van de optimalisatie van het gebruik van de Kantienparking die wordt voorgesteld.

Wat de parkeerproblematiek overdag betreft, dient gesteld te worden dat de gemeenteraadsbeslissing in elk geval voorziet in het uitbreiden van het betalend parkeren tot aan de stadsring. Met andere woorden, zelfs los van het verkeersleefbaarheidsplan, wordt hier het betalend parkeren ingevoerd. Er kan vermoed worden dat dit betalend parkeren tot gevolg zal hebben dat de parkeerdruk zal verminderen in het noordelijk deel van de wijk.

4.5. Andere maatregelen

- Beperkt eenrichtingsverkeer in Leeuwstraat (tussen Tentoonstellinglaan en Stadsring); in W. Wenemaerstraat, in de Hertstraat (tussen Benardstraat en Muinklaan), in de Buffelstraat en Alpacastraat en in de Hofstraat.
- Er dient gezorgd te worden voor een vlotte fietsverbinding vanuit de wijk naar het Frankrijkplein, eens de werken aan het Electrabelgebouw zijn beëindigd.
- Wegwerken oorzaken van sluipverkeer
Het kruispunt aan de St-Lievenspoort moet worden aangepast:
 - verbeteren linksafbeweging vanuit Van Gulliklaan naar St-Lievenslaan
 - verbeteren van rechtsafbeweging vanuit St-Lievenslaan naar autosnelweg
- Rooseveltlaan: om de veiligheid van de oversteek te verhogen t.h.v. Guldensporenstraat wordt het zebrapad verlegd naar de noordkant van de oversteek. Met de wegbeheerder zal worden onderhandeld over een verbetering van de oversteekbaarheid op deze plaats.
- Groeninbreng

Een aantal straten kunnen worden voorzien van een soort laanbeplanting: b.v. Buffelstraat, Leeuwstraat.

5. FASERING

Het voorstel van fasering houdt rekening met enerzijds prioriteiten maar anderzijds ook met het feit dat sommige maatregelen een langere voorbereidingstijd nodig hebben.

5.1. Fase 1

Instellen van een Zone 30 door het aanbrengen van voorlopige poorteffecten op alle ingangen van de wijk, nl.

- Guldensporenstraat komende uit de Rooseveltlaan
- Tentoonstellinglaan komende vanuit Rooseveltlaan (is al gedeeltelijk aanwezig)
- Muinklaan komende vanuit Rooseveltlaan (reeds gedeeltelijk aanwezig, door o.a. haaks parkeren)
- Benardstraat komende vanuit Callierlaan
- Raveschootstraat komend vanuit de Callierlaan
- Olifantstraat komend uit Callierlaan
- Leeuwstraat komend vanuit St-Lievenslaan
- Tentoonstellinglaan-Olifantstraat-Wenemaerstraat komend vanuit St-Lievenslaan

Minder aantrekkelijk maken voor sluipverkeer van de as Benardstraat-Kantienberg, door:

- aanleg plateau t.h.v. het kruispunt van Leeuwstraat en Benardstraat
- aanleg plateau Kantienberg-uitrit parking
- invoeren van haaks parkeren in Benardstraat
- herbekijken van de lichtenregeling aan en de configuratie van het kruispunt St-Lievenspoort, met het doel de afslag vanuit St-Lievenslaan naar de oprit te vergemakkelijken. Ook in omgekeerde richting moet de verbinding gemakkelijker worden.

Maatregelen voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer:

- het aanbrengen van een aanzet tot fietsstrook (met eventueel een fysisch scheiding tussen rijstrook auto's en fietsstrook, een zgn. verkeersdruppel) over een paar meter in de Leeuwstraat, waar deze éénrichting is (tussen Tentoonstellinglaan en stadsring)
- de bushalte Leeuwstraat richting Zuid wordt heraangelegd door de bushaven om te vormen tot voetpad (met schuilhokje). De bus halteert zo op straat en kan zo gemakkelijker evenwijdig met het voetpad halteren (nu niet mogelijk)
- invoeren van het beperkt eenrichtingsverkeer in Leeuwstraat (tussen Tentoonstellinglaan en Stadsring); in W. Wenemaerstraat, in de Hertstraat (tussen Benardstraat en Muinklaan), in de Buffelstraat en Alpacastraat en in de Hofstraat
- verleggen zebrapad t.h.v. Guldensporenstraat en Rooseveltlaan

Invoeren van betaald parkeren

Uitspraak over tracé bussen 55, 57 en 58.

5.2. Fase 2

Aanpak van de problematiek rond de Decascoopparking:

- het ontwikkelen van het parkeergeleidingssysteem en de bijhorende parkeercirculatie (na realisatie voetgangersbrug t.h.v. de ingang van de Decascoop)

Verder weren van sluipverkeer:

- invoeren van eenrichtingsverkeer op de Muinkbrug en in Benardstraat tot aan de Leeuwstraat, richting stadsuitwaarts
- gematerialiseerde inritconstructie bij de ingang van de Leeuwstraat (doortrekken van het trottoir)
- een herschikking van het kruispunt Tentoonstellinglaan-St-Lievenslaan-Wenemaerstraat-Olifantstraat; de herschikking zorgt voor een poorteffect en reduceert de beschikbare rijruimte, met inachtnaam van het busverkeer.

5.3. Fase 3

Evaluatie met mogelijkheid tot:

- invoeren eenrichtingsverkeer in de Olifantstraat (tussen Callierlaan en Leeuwstraat in de richting van de Callierlaan), met uitzondering van het busverkeer.
- afsluiten van de directe oprit tot de autosnelweg

Andere maatregelen:

- versmallen van de Muinkkaai tussen Muinklaan en Benardstraat naar analogie van het profiel tussen Hofstraat/Frankrijkplein en Muinklaan.
- een aantal straten kunnen worden voorzien van een soort laanbeplanting: b.v. Leeuwstraat; Buffelstraat.
- invoeren van haaks parkeren inclusief asverschuiving in de Leeuwstraat tussen Benardstraat en Tentoonstellinglaan. Dit gaat gepaard met het verdwijnen van de parkeerstroken in kassei.

6. BIJLAGEN

- Verkeersleefbaarheidsplan Muinkpark, Tritel, Juni 1998.
- Overzicht van bewonersreacties

BIJLAGE

**Voorstel van verkeersleefbaarheidsplan Muinkpark
Tritel, Juni 1998**

BIJLAGE

Overzicht van bewonersreacties, maart 1999.