

VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN OOSTAKKER

Inhoudstafel

INLEIDING	3
1. KRACHTLIJNANALYSES	4
1.1 Historisch-morfologische krachtlijnanalyse	4
1.1.1 Geo- en cultuurhistorische projectgerichte krachtlijnanalyse	4
1.1.2 Morfologisch-stedenbouwkundige projectgerichte krachtlijnanalyse	6
1.2 Socio-economische krachtlijnanalyse	7
1.2.1 Grondgebruik en functie	8
1.2.2 Statistieken en numerieke gegevens	8
1.3 Verkeerstechnische krachtlijnanalyse	14
1.3.1 Wegenhiërarchie	14
1.3.2 Verkeersintensiteit en -samenstelling	16
1.3.3 Sluipverkeer	17
1.3.4 Parkeren	18
1.3.5 Openbaar vervoer	20
1.3.6 Voetgangers	21
1.3.7 Fietsers	21
1.3.8 Verkeersonveiligheid	22
1.4 Knelpuntensynthese	26
2. KRACHTLIJNOPTIES	28
2.1 Historisch-morfologische krachtlijnopties	28
2.1.1 Naar een herwaardering van het natuurlijk en cultureel erfgoed	28
2.1.2 Naar versterkte krachtlijnen en verkeersleefbare eenheden	28
2.2 Socio-economische krachtlijnopties	30
2.2.1 Naar een vertaling van functie in verkeersleefbaarheid	30
2.2.2 Naar oplossingen rond verkeersaantrekkende polen	31
2.3 Verkeerstechnische krachtlijnopties	33
2.3.1 Autoverkeer	33
2.3.2 Openbaar vervoer	34
2.3.3 Fietsers en voetgangers	34
3. INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN	36
3.1 Intrastructurele maatregelen op de hoofdassen	36
3.1.1 Gentstraat	36
3.1.2 Sint-Laurentiuslaan - Drieselstraat	36
3.1.3 Bredestraat - Wittewalle - Rostijnestraat	37
3.1.4 Wolfputstraat - Meerhoutstraat	38
3.1.5 Antwerpsesteenweg	38
3.2 Ontsluiting van Volvo	39

4. INSPRAAKPROCEDURE	40
5. VOORGESTELDE MAATREGELLEN	42
5.1 Reeds uitgevoerde maatregelen	42
5.2 Algemene verkeerscirculatie in het gebied	42
5.3 Hiërarchie van het wegennet in het gebied (en snelheidsregime)	43
5.4 Invoering van Zone 30	45
5.5 Specifieke verkeerscirculatie	46
5.6 Geplande infrastructurele maatregelen	47
5.6.1 Gentstraat	47
5.6.2 Sint-Laurentiuslaan - Drieselstraat⇒ 4	47
5.6.3 Bredestraat - Wittewalle - Rostijnestraat⇒ 4	48
5.6.4 Wolfputstraat – Meerhoutstraat-Eksaarderijweg⇒ 4	48
5.6.5 Maatregelen in Zone 30-gebieden⇒ 4	49
5.6.6 Antwerpsesteenweg⇒ 1	49
5.6.7 St-Kruis-Winkel⇒ 4	49
5.6.8 Desteldonk	50
5.7 Fietsroutes	50

Inleiding

Deze nota beschrijft het voorstel van het verkeersleefbaarheidsplan voor het gebied Oostakker.

Het voorliggend verkeersleefbaarheidsplan heeft betrekking op het gebied dat in het zuiden begrensd wordt door de Eisenhowerlaan, een onderdeel van de ringweg R4, in het westen en noordwesten door de Kennedylaan (eveneens R4), en in het oosten en noordoosten door de grens met de gemeenten Lochristi en Wachtebeke. Het gebied is meer dan 10 km lang van noord naar zuid, maar niet meer dan 2 km breed, en omvat de dorpskernen van Oostakker, Desteldonk, Sint-Kruis-Winkel en Mendonk. Het lineaire gehucht Terdonk, gelegen ten westen van de Kennedylaan, middenin het Gentse havengebied, is ook in het studiegebied inbegrepen. Het gedeelte van Oostakker ten zuiden van de R4, tot aan de spoorweg Gent-Antwerpen en de Antwerpsesteenweg (de wijk Lourdes), behoort daarentegen niet tot het studiegebied.

Op 22 oktober 1998 organiseerde het Stadsbestuur een hoorzitting voor de bewoners van Oostakker. Het studiebureau "Iris" stelde haar studie uitvoerig voor, specifiek een aantal maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Na uiteenzetting kregen de aanwezigen de mogelijkheid om hun vragen en bedenkingen naar voor te brengen. Schriftelijke reacties kregen een passend gevolg. De leden van de gemeenteraadscommissie voerden in de zitting van 25 maart 1998 debatten rond deze studie.

De Dienst Mobiliteit finaliseerde dit verkeersleefbaarheidsplan op basis van de gemaakte opmerkingen.

Deze eindnota wordt aan de themavergadering van 5 mei 2000 voorgelegd waarna het ter goedkeuring naar het college van Burgemeester en Schepenen en de Gemeenteraad van juni 2000 gaat.

Het plan bestaat uit vijf delen. In het eerste deel, de *krachtlijnanalyses*, wordt een analyse gemaakt van de huidige (verkeers)situatie. Daarbij wordt vertrokken van het historisch gegroeide ruimtelijk patroon (*historisch-morfologische krachtlijnanalyse*), worden vervolgens a.h.v. het grondgebruik en allerlei socio-economische kengetallen de verkeersaantrekkende polen gedetecteerd (*socio-economische krachtlijnanalyse*), en worden tenslotte de verschillende specifiek verkeerskundige aspecten geanalyseerd (*verkeerskundige krachtlijnanalyse*).

In het tweede deel, de *krachtlijnopties*, wordt aangegeven hoe de *verkeersleefbaarheid* van het studiegebied zou kunnen verbeterd of hersteld worden. Opnieuw wordt ingezoomd van het algemeen ruimtelijk kader, over de socio-economische aspecten, naar de echte verkeerstechnische opties. In het derde deel, de *maatregelen*, worden de belangrijkste van deze opties praktisch uitgewerkt.

Deze drie hoofdstukken zijn het werk van het Studiebureau "Iris".

Hoofdstuk 4 geeft een bundeling weer van de opmerkingen van de bewoners en gemeenteraadscommissies. Op basis hiervan zijn de opties voor het verkeersleefbaarheidsplan opgesteld in hoofdstuk 5; waar mogelijk is een timing voor uitvoering opgenomen. Hoofdstukken 4 en 5 werden uitgewerkt door de Dienst Mobiliteit. Het zijn de maatregelen vervat in hoofdstuk 5 die het uiteindelijk verkeersleefbaarheidsplan vormen.

1. Krachtlijnanalyses

1.1 Historisch-morfologische krachtlijnanalyse

1.1.1 Geo- en cultuurhistorische projectgerichte krachtlijnanalyse

1.1.1.1 Fysisch-geografische situering

Ten gevolge van zijn uitgestrektheid kent het studiegebied een vrij grote landschappelijke variatie. Het ligt volledig in de zgn. *Vlaamse Vallei*, een grote depressie die uitgeschuurd werd in de koudste fase van de IJstijden en in iets warmere periodes werd opgevuld met dekzand (afzettingen van een verwilderd rivierstelsel). Ten gevolge van de dominante noordenwinden werd dit zand opgewaaid en ontstonden er een aantal west-oost gerichte lage dekzandruggen (hoogte: 5 à 10 meter). De belangrijkste dekzandrug loopt over Maldegem, Wachtebeke noorden en Stekene, en passeert dus net ten noorden van het studiegebied. Tussen de dekzandruggen liggen depressies, waarvan de depressie van de Moervaart (in feite de middenloop van de Durme) veruit de belangrijkste is en overdekt is met klei en veen. De menselijke bewoning paste zich aan aan de fysische gesteldheid: enkel de iets drogere dekzandruggen waren bewoonbaar, en de nederzettingen groeiden dan ook lineair uit op deze ruggen.

Het uiterste zuidwesten van Oostakker wijkt af van dit stramien. Daar komt, parallel aan het alluvium van Schelde en Leie, een noord-zuid gerichte “heuvelrug” voor, doorlopend tot Sint-Amandsberg. Deze rug heeft een licht zandlemige bodem, die vrij vruchtbaar is, zeker in vergelijking met de noordelijke dekzandruggen. Hij vormde een open koutergebied, terwijl de rest van de Vlaamse Vallei tot voor enkele decennia een zeer gesloten landschap kende.

1.1.1.2 Historische situering

1.1.1.2.1 Oostakker

Vanwege de gunstige bodemkundige omstandigheden was het zuidwesten van Oostakker voorbestemd om vroeg bewoond te zijn. Slotendries (wijk Lourdes) is de oudst vermelde vroeg-middeleeuwse nederzetting in Vlaanderen (639). De kouter vormde al snel de agrarische kern van een uitgestrekt domein van de machtige Sint-Baafsabdij in Gent, dat zich tot voorbij Lochristi uitstrekte. Het noordelijk deel van Oostakker, met het dorp zelf, werd pas in de volle middeleeuwen ontgonnen; de naam Oostakker verschijnt voor het eerst op het einde van de 12de eeuw. Het dorp groeide lineair uit, enerzijds naar het zuiden, langs de rand van de kouter (Gentstraat), anderzijds naar het oosten, op een dekzandrug (Bredestraat, Wittewalle). Oostakker bleef, net als Sint-Amandsberg, afhangen van de Sint-Baafsabdij, tot deze in de 16de eeuw door Keizer Karel werd opgeheven en afgebroken. In 1571 werd Oostakker een afzonderlijke parochie, en 13 jaar later werd de huidige kerk, tot dan kapel, parochiekerk. Oostakker telde toen 728 inwoners, inclusief Sint-Amandsberg.

De bevolking nam vrij snel toe : 2.029 inwoners in 1698, 4.143 in 1801. Dat was vooral te wijten aan de steeds toenemende bebouwing in Sint-Amandsberg, langs de Dendermondse- en vooral de Antwerpsesteenweg. De gestage aangroei van Sint-Amandsberg veranderde in de 19de eeuw in een exponentiële groei, toen het samen met Ledeborg en Gentbrugge deel ging uitmaken van de industriële agglomeratie van Gent. Dit proces had in feite vrij laat gevolgen op bestuurlijk vlak. In 1847 werd Sint-Amandsberg een afzonderlijke parochie, en pas in

1872 werd het zelfstandige gemeente. Oostakker verloor meteen meer dan twee derden van zijn bevolking. Oostakker behield wel de omgeving van Slotendries, waar zich sinds het einde van de negentiende eeuw rond het bedevaartsoord O.L.V. van Lourdes (1873) een tweede bevolkingskern ontwikkelde (de wijk Lourdes). Ten gevolge van het suburbanisatie-proces kende Oostakker na WO II een constante bevolkingsgroei: 8.333 inwoners in 1961, 9.324 in 1976, 10.417 in 1995. De bebouwde kom breidde zich vooral uit ten zuidoosten van de oude as Gentstraat - Oostakkerdorp - Bredestraat.

Oostakker werd in eerder beperkte mate beïnvloed door de ontwikkeling van de Gentse haven. De aanleg van de ringautoweg R4 (Eisenhowerlaan) in de jaren '80 had een veel grotere ruimtelijke impact : de R4 snijdt de wijk Lourdes af van Oostakker dorp. Vlak aan de R4 werd een grote assemblagefabriek van Volvo ingeplant. In het deel van Oostakker ten noorden van de R4 woonden in 1995 6.557 mensen, in het deel ten zuiden ervan 3860.

1.1.1.2 Sint-Kruis-Winkel, Desteldonk en Mendonk

De dorpen ten noorden van Oostakker kenden een totaal andere ontwikkelingsgeschiedenis. Ze werden veel vroeger een zelfstandige parochie : Mendonk zeker vóór het jaar 1000, Sint-Kruis-Winkel en Desteldonk vóór de 13de eeuw. Desteldonk en Mendonk behoorden oorspronkelijk ook tot het grote Sint-Baafsdomein; Sint-Kruis-Winkel daarentegen maakte deel uit van het Ambacht Assenede, één van de Vier Ambachten. Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel zijn net als Oostakker-dorp gelegen op een lage dekzandrug. Mendonk daarentegen ligt op een *donk* (een zandige opduiking) middenin de moerassige Moervaartdepressie. Omwille van zijn ligging is Mendonk steeds een zeer klein dorp gebleven, dat nooit meer dan 400 inwoners telde. De twee andere dorpen hadden meer expansiemogelijkheden, althans in west-oost-richting, en bereikten hun demografische top in 1910. Desteldonk telde toen 1198 inwoners, Sint-Kruis-Winkel, m.i.v. Terdonk, 2429 inwoners. Sinds WO I wordt het leven in deze traditionele landbouwdorpen sterk verstoord door de expansie van de Gentse haven.

Deze begon in 1827 met de aanleg van het Kanaal Gent-Terneuzen, ter vervanging van de 16de-eeuwse Sassevaart naar Terneuzen. Om de zeewaartse ontwikkeling van de haven toe te laten palmde de stad Gent in 1927 reeds delen van de drie gemeenten in. In 1965 werden ze volledig opgeheven en ingelijfd bij Gent. Het volledige gebied tussen het kanaal en de nieuw aangelegde Kennedylaan (R4) werd industriegebied. Dit had vooral gevolgen voor Terdonk, het westelijk deel van Sint-Kruis-Winkel, dat volledig binnen dit industriegebied ligt, en ten andere niet eens meer als woongebied op het gewestplan is aangeduid. Terdonk is dan ook virtueel ten dode opgeschreven : van de zowat 1000 inwoners vóór de uitbreiding van de haven bleven er in 1981 nog 385, en in 1996 nog amper 83 over. In de andere dorpen is de achteruitgang minder catastrofaal, maar ook zij kenden een dalend, of in het beste geval stagnerend bevolkingscijfer. Sint-Kruis-Winkel telde in 1996 1080 inwoners (zonder Terdonk), Desteldonk 853 en Mendonk 228. Ook ten oosten van de Kennedylaan breidt de industrie zich uit, met name tussen Desteldonk en Oostakker (Skaldenstraat), en langs weerszijden van de Moervaart (o.a. betonbedrijf De Paepe).

1.1.2 Morfologisch-stedenbouwkundige projectgerichte krachtlijnanalyse

1.1.2.1 Woonkernen

- *Oostakker-dorp (ten noorden van de R4)*

Het woongebied van Oostakker zelf is uitgestrekt en heeft een nogal diffuse structuur. De historische dorpskern met vooral gesloten bebouwing omvat het gebied rond en ten zuidwesten van de kerk, met uitlopers langs de Gentstraat en de Bredestraat. Daarrond hebben zich drie “lobben” met lossere bebouwing gevormd :

- één in het zuiden, met de Gentstraat, de Sint-Laurentiuslaan, de Wolfputstraat, de Drieselstraat en de Eksaarderijweg als belangrijkste assen;
 - één in het noordwesten, rond de Gasthuisstraat, de Eekhoudriesstraat en het eerste deel van Wittewalle;
 - één in het noordoosten, rond het tweede gedeelte van de Bredestraat en Wittewalle.
- Daarnaast zijn er nog een zeer kleine en geïsoleerde woonkern aan de Eikstraat, en de bewoning langs de Antwerpsesteenweg.

- *Desteldonk*

Om historische en bodemkundige redenen heeft de woonkern van Desteldonk een lineaire vorm. De bebouwing loopt van de kerk (vlakbij de Kennedylaan) in oostelijke richting tot vrijwel aan de grens met Lochristi (Rechtstraat - Lindestraat). De grootste dichtheid komt voor ter hoogte van Moleneinde, waar zich ook een aftakking naar het zuiden bevindt (Nokerstraat).

- *Mendonk*

De dorpskern van Mendonk is zeer klein, en strekt zich lineair uit langs Mendonkdorp, tussen de beide bruggetjes over resp. de Moervaart en de Zuidlede.

- *Sint-Kruis-Winkel*

Sint-Kruis-Winkel telt een vijftal kleine woonkernen. Om te beginnen is er de lineaire dorpskern (Sint-Kruis-Winkeldorp), met uitlopers langs de A. De Smetstraat en de K. Bauwensstraat. Daarnaast is er het gehucht Warande in het oosten, de landelijke bebouwing aan de A. De Smetstraat in het noorden, en kleine woonwijken ter hoogte van het klooster (G. Van Heckelaan) en in het zuidwesten (M. Herpelinckstraat).

- *Terdonk*

De losse bebouwing van het lineaire gehucht Terdonk strekte zich tot voor enkele decennia vrijwel ononderbroken uit van de Kennedylaan (Knippegroen) tot aan het Rodenhuizedok (Terdonk s.s.). Sindsdien zijn zeer veel woningen afgebroken en het merendeel van de overblijvende staat leeg.

1.1.2.2 Hoofdstraten en invalswegen

De as Sint-Bernadettestraat-Lourdesstraat-Gentstraat-Oostakkerdorp-Bredestraat-Wittewalle-Rostijnestraat vormde de historische verbinding tussen de Sint-Baafsabdij in Gent en haar uitgestrekte domeinen in Oostakker en Lochristi. Een echt belangrijke as is het echter nooit geweest; er was trouwens een alternatieve route langs de Wolfputstraat en de Oude Veldstraat.

Veel belangrijker was en is de er min of meer parallel mee lopende Antwerpsesteenweg. Met de aanleg van de E17 werd de Antwerpsesteenweg wel ontlast van het meeste bovenlokale verkeer tussen Gent en Antwerpen, maar het blijft een zeer belangrijke lokale verbindingsweg en vooral een commerciële as van eerste orde (zie verder).

1.1.2.3 Ringwegen

Het studiegebied wordt begrensd door twee onderdelen van de ringweg R4 rond Gent:

- De D. Eisenhowerlaan vormt de grens in het zuiden en is een *autoweg* met 2x2 gescheiden rijvakken, pechstroken en een op- en afrit ter hoogte van de Antwerpsesteenweg;
- De J.F. Kennedylaan vormt de grens in het westen en is een *expressweg* met 2x2 gescheiden rijvakken, pechstroken en fietspaden. Er zijn verkeerslichten t.h.v. de Eisenhowerlaan, de Langerbruggestraat (Oostakker-dorp), de Skaldenstraat, *Ghent Grain Terminal / De Paepe Beton*, de Smishoekstraat (Sint-Kruis-Winkel/Terdonk) en van *Sidmar*. Voorts zijn er verschillende zijstraten zonder verkeerslichten (vier ter hoogte van Oostakker-dorp en één naar Desteldonk).

1.1.2.4 Waterwegen en haveninstallaties

Alhoewel het kanaal Gent-Terneuzen en haar haveninstallaties niet tot het studiegebied behoren, is hun invloed op Oostakker zeer groot. Ter hoogte van het studiegebied bevinden zich drie dokken : van zuid naar noord het Sifferdok (met o.a. *Volvo* en *Honda*), het Petroleumdok (*Texaco*, *Q8*) en het Rodenhuizedok (papierfabriek van Langerbrugge).

Het studiegebied wordt ook doorsneden door de Moervaart, die in de middeleeuwen gegraven werd in het kader van de veenontginning. Het westelijke deel, van het kanaal Gent-Terneuzen tot Mendonk, werd gekanaliseerd en verbreed en maakt deel uit van het haven-gebied.

1.1.2.5 Spoorwegen en stations

In het eigenlijk studiegebied komen geen spoorwegen voor, maar wel in de zones daarrond. Oostakker wordt in het zuiden begrensd door de spoorweg Gent-Antwerpen, waarop zich twee stations bevinden : station Oostakker (ter hoogte van de Lourdesstraat) en station Sint-Amandsberg-Westveld (ter hoogte van de Antwerpsesteenweg). Beide stations zijn echter niet meer in gebruik. Parallel met de Kennedylaan loopt een goederenspoorlijn met aftakkingen naar de belangrijkste bedrijven (*Volvo*, *Sidmar*, *Rodenhuize*, *Langerbrugge*).

1.2 Socio-economische krachtljnanalyse

1.2.1 Grondgebruik en functie

Figuur 1 geeft een overzicht van het grondgebruik en de verschillende functies in het studiegebied. Daarbij valt duidelijk het contrast op tussen het zuiden (Oostakker) en het noorden.

1.2.1.1 Oostakker

Oostakker-dorp vormt een uitgestrekt woongebied, van dat van Oostakker-Lourdes gescheiden door een ca. 500 m brede strook open gebied, waardoor men in de jaren '80 de Eisenhowerlaan (R4) heeft aangelegd. Oostakker wordt gekenmerkt door vrij open bebouwing, behalve in het echte centrum (langs de centrale as Gentstraat-Oostakkerdorp-Bredestraat en de aanpalende straten). Binnenin het woongebied komen nog veel vrij grote open ruimten voor, al worden die van langsom schaarser door het aanleggen van steeds nieuwe verkavelingen (o.a. tussen de Molzelestraat en de Gasthuisstraat).

Het merendeel van deze ingesloten open ruimte wordt (voorlopig nog) gebruikt voor *agrarische* doeleinden. Daarnaast komen ook een aantal *groengebiedjes* voor, die vaak ook een openbare functie hebben (gemeentepark van Oostakker). De meest grootschalige andere functie binnen het woongebied is het sportcentrum Wolfput aan de gelijknamige straat.

Van het gebied buiten de twee uitgestrekte woongebieden wordt een aanzienlijk deel ingenomen door industrie, meer bepaald door het terrein van de autofabriek *Volvo*. Via een BPA zal de aangrenzende zone tussen de R4, de Antwerpsesteenweg en de Drieselstraat eveneens een industriële bestemming (KMO-zone) krijgen. Enkel de zone langs de grens met Lochristi heeft een echt landelijk karakter behouden. Daarbij horen ook het natuurgebied op het voormalige vliegveld van Lochristi (zandwinning, visvijvers) en het *Executieoord* (oorlogsmonument en militair depot).

1.2.1.2 Sint-Kruis-Winkel, Desteldonk en Mendonk

Het gebied ten noorden van Wittewalle heeft een totaal andere structuur. *Landbouw* is hier qua ruimteverbruik de dominante functie, waarbij grasland overweegt. Het traditionele landschap is t.g.v. de rationalisatie en modernisering van de landbouw slechts hier en daar bewaard gebleven. Het meest gave deel is het gebied rond Mendonk.

Een steeds groter deel van het gebied wordt ingenomen door *industrie*, aansluitend op de havenzone ten westen van de Kennedytunnel. Het industrieterrein van de Skaldenstraat, tussen Oostakker en Desteldonk, is reeds grotendeels bezet. Het aantal bedrijven in de zone langs weerszijden van de Moervaart is voorlopig nog beperkt, maar zal de eerstkomende decennia wellicht fors toenemen.

De woonfunctie komt in dit deel van het studiegebied pas op de derde plaats. Desteldonk, Mendonk en Sint-Kruis-Winkel tellen samen dan ook nauwelijks 2000 inwoners. De bewoning heeft een sterk landelijk karakter behouden, behalve in de eigenlijke dorpskern en de twee verkavelingen van Sint-Kruis-Winkel. Gelet op de bestemming "industrie" op het gewestplan zal de woonfunctie in het gehucht Terdonk op termijn volledig verdwijnen.

1.2.2 Statistieken en numerieke gegevens

1.2.2.1 Socio-economische gegevens

In de onderstaande tabel zijn een aantal socio-economische gegevens opgenomen per verkeerszone onderscheiden in Deelrapport 1 van het *Mobiliteitsplan Stad Gent*. De cijfers komen uit ditzelfde deelrapport, behalve die van het aantal leerlingen, die via telefonische bevraging bij de scholen bekomen werden. De precieze afbakening en de bevolking (1995) van de verkeerszones is terug te vinden op figuur 2.

<i>verkeerszone</i>		<i>bevolking (1995)</i>	<i>beroeps-bevolking</i>	<i>school-bevolking</i>	<i>aantal leerlingen (2)</i>
117	Haven Noord (1)	98	61	21	0
119	Sint-Kruis-Winkel	1299	459	278	63
120	De Paepe Beton	0	0	0	0
121	Desteldonk	846	290	181	55
122	Nieuwe Dokken	0	0	0	0
123	Skaldenstraat	1	0	0	0
124	Oostakker-dorp	6457	2224	1383	1041
126	Volvo	100	32	21	0
<i>totaal</i>		<i>8801</i>	<i>3066</i>	<i>1884</i>	<i>1159</i>

(1) enkel Terdonk behoort tot studiegebied; (2) kleuter-, lager en secundair onderwijs

1.2.2.2 Typologie van de verkeerszones

<i>verkeerszone</i>		<i>typologie (2)</i>
117	Haven Noord (1)	zeehaventerrein
119	Sint-Kruis-Winkel	verspreide bewoning
120	De Paepe Beton	industrieterrein
121	Desteldonk	verspreide bewoning
122	Nieuwe Dokken	industrieterrein
123	Skaldenstraat	industrieterrein
124	Oostakker-dorp	suburbane woonkern
126	Volvo	industrieterrein

(1) enkel Terdonk behoort tot studiegebied;

(2) "zeehaventerrein" onderscheidt zich van "industrieterrein" door zijn watergebondenheid

bron : *Mobiliteitsplan Stad Gent, Deelrapport 1*

1.2.2.3 Tewerkstelling

In de onderstaande tabel wordt de totale tewerkstelling gegeven, opgesplitst naar sector. Het gaat dus om de in de verkeerszones *werkende* beroepsbevolking (in de tabel onder 1.2.2.1 werd de *wonende* beroepsbevolking gegeven). Deze gegevens werden eveneens ontleend aan Deelrapport 1 van het *Mobiliteitsplan*, en zijn *berekende* cijfers (op basis van o.a. het bevolkingsaantal, de oppervlakte per gewestplanbestemming en de werknemersaantallen van de aanwezige grotere bedrijven in elke verkeerszone). De cijfers in de sector onderwijs werden licht aangepast o.b.v. de leerlingenaantallen van de scholen.

<i>Verkeerszone</i>		<i>land-bouw</i>	<i>indus-trie</i>	<i>bouw</i>	<i>detail-handel</i>	<i>overige diensten</i>	<i>onder-wijs</i>	<i>totaal</i>
119	Sint-Kruis-Winkel	105	3	6	24	142	6	<i>286</i>
120	De Paepe Beton	0	161	13	0	0	0	<i>174</i>
121	Desteldonk	89	3	13	8	264	5	<i>382</i>

122	Nieuwe Dokken	0	0	0	0	0	0	0
123	Skaldenstraat	0	971	140	0	565	0	1676
124	Oostakker-dorp	22	536	182	105	1734	201	2780
126	Volvo	10	1281	23	1	45	0	1360
totaal		126	2955	377	138	2750	212	6758

Het studiegebied telt volgens deze tabel 6758 arbeidsplaatsen, waarvan 2955 in de industrie. De werkende beroepsbevolking is dus ruim dubbel zo groot als de wonende beroepsbevolking (3005 personen), hetgeen betekent dat een groot deel van de werknemers uit andere delen van Gent of de omliggende gemeenten afkomstig is. Veruit de grootste individuele werkgever is de autofabriek *Volvo*, in de gelijknamige verkeerszone (de oudste vestiging van *Volvo* bevindt zich langs het kanaal, ten westen van de Kennedylaan). *Volvo* telde in juni 1998 2110 werknemers, waarvan 1550 in de vrachtwagenfabriek (*Volvo Europa Truck*) en 560 in het onderdelen-centrum (*Volvo Parts Gent*). Een tweede industriële tewerkstellingskern wordt gevormd door het recent ontwikkelde industrieterrein langs de Skaldenstraat. De niet-industriële tewerkstelling is voor het overgrote deel geconcentreerd in Oostakker-dorp.

Voorts zijn er 9526 arbeidsplaatsen in de aangrenzende verkeerszones, die dus buiten het studiegebied vallen maar ongetwijfeld een zeer sterke invloed uitoefenen op Oostakker en de polderdorpen. De wijk Lourdes telt 1531 arbeidsplaatsen en wordt gedomineerd van de sector “onderwijs” (cfr. het grote Glorieux-scholencomplex). Het havengebied tussen de Kennedylaan en het kanaal Gent-Terneuzen telt maar liefst 8095 arbeidsplaatsen, voor meer dan 90% in de industrie. Van deze ruim 8000 arbeidsplaatsen wordt meer dan de helft ingenomen door de staalfabriek Sidmar, de grootste private werkgever van de stad Gent.

1.2.2.4 Verkeersaantrekkende polen (figuur 3)

1.2.2.4.1 Kleinschalige handel en horeca

In de *Detailhandelsatlas Stad Gent* (1997) werd nagenoeg de volledige bebouwde kom van Oostakker-dorp als één kleinschalig winkelgebied afgebakend. In dat gebied bevonden zich 40 winkels, met een gezamenlijke verkoopsvloeroppervlakte van 8900 m². De meeste commerciële activiteit zit echter geconcentreerd op de oude dorpsas Gentstraat (vanaf Domien Geersstraat) - Oostakkerdorp - Bredestraat (tot Sint-Rafaëlstraat). Daarbij bevindt zich één grotere vestiging, nl. een *Unic*-supermarkt (Oostakkerdorp 30).

Sint-Kruis-Winkel, Desteldonk en Mendonk hebben een zeer beperkt commercieel apparaat op laag niveau.

1.2.2.4.2 Grootschalige handel

Het winkelgebied *Antwerpsesteenweg*, dat het gedeelte van deze steenweg van de spoorweg tot aan de grens met Lochristi omvat, is samen met de Kortrijkse- en de Brusselsesteenweg het belangrijkste grootschalige winkelgebied van Gent. Het telt “maar” 38 handelszaken, met echter een totale verkoopsvloeroppervlakte van 30750 m² (*Detailhandelsatlas Stad Gent*). Daarvan wordt een kwart (7850 m²) ingenomen door de *Maxi GB* (Oudebareelstraat 85, in de wijk Lourdes) alleen. Verder worden vooral produkten voor in en om het huis aangeboden (*Carpet Land, Brunic, Brico*, tuincentrum *Van Eeckhaut*). Ook de schoenen- en autohandel zijn goed vertegenwoordigd. De inwoners van Oostakker zijn sterk gericht op dit winkelgebied en leveren 12 à 13% van de totale omzet ervan. Kenmerkend is dat alle grote handelszaken ruim voorzien zijn van eigen parkeergelegenheid.

1.2.2.4.3 Openbare dienstverlening, verzorging en cultuur

De zetel van het *dienstencentrum* Oostakker bevindt zich in het vroegere gemeentehuis, Oostakkerdorp 3; daar bevindt zich tevens het *politiekantoor*. Het dienstencentrum telt twee hulpkantoren, nl. in de vroegere gemeentehuizen van Sint-Kruis-Winkel (Sint-Kruis-Winkeldorp 63) en Desteldonk (Moleneinde 16).

Het studiegebied inclusief Lourdes telt vier *parochies*, één voor elk van de woonkernen :

- Oostakker : Sint-Amandusparochie (Oostakkerdorp);
- Sint-Kruis-Winkel : Sint-Kruisparochie (Sint-Kruis-Winkeldorp);
- Desteldonk : O.L.Vrouw Geboorteparochie (Desteldonkdorp);
- Mendonk : Sint-Bavoparochie (Mendonkdorp).

Het studiegebied telt geen *ziekenhuizen*, maar wel drie *rusthuizen*, waarvan er twee tegenover elkaar gelegen zijn in de Gasthuisstraat in Oostakkerdorp : het OCMW-rusthuis en het rusthuis Sint-Vincentius. Het derde rustoord is gekoppeld aan het *vrouwenklooster* van Sint-Kruis-Winkel (Sint-Kruis-Winkeldorp 73). In Oostakkerdorp (Sint-Laurentiuslaan 1) bevindt zich het *clubhuis voor senioren*.

Verder is er een belangrijke concentratie van *instellingen voor gehandicapten* rond het kruispunt van de Wolfputstraat en de Meerhoutstraat:

Dienstencentrum Mozaïek (Wolfputstraat 106; 85 personeelsleden, 130 cliënten);

Tehuis Martens Sotteau (Meerhoutstraat 49; 35 personeelsleden; 40 cliënten);

Centrum voor Ambulante Revalidatie (Wolfputstraat 106, 25 personeelsleden; 140 cliënten)

1.2.2.4.4 Onderwijs

Het studiegebied telt de volgende onderwijsinstellingen (enkel basis- en secundair onderwijs):

- Oostakkerdorp :
 - KTA II, Gentstraat 194 : ca. 200 leerlingen voltijds en 250 deeltijds;
 - gemeenschapsbasisschool “het Regenboogje”, Gentstraat 194 : ca. 120 leerlingen;
 - stedelijke basisschool, Gentstraat 212-214 : 86 leerlingen;
 - vrije basisschool Sint-Vincentius, St. Rafaëlstraat 14 : 293 leerlingen;
 - vrije kleuterschool Glorieux-instituut, Meerhoutstraat 53: 92 leerlingen;
 - school voor buitengewoon basisonderwijs (BUBAO), Meerhoutstraat 55, 240 lln.;
 - stedelijke academie voor muziek, woord en dans, Gentstraat 212;
 - internaat gemeenschapsonderwijs, Wolfputstraat 40;
- Sint-Kruis-Winkel :
 - vrije basisschool, St. Kruis-Winkeldorp 114 : 63 leerlingen;

- Desteldonk :
annex van Sint-Vincentius Oostakker, Rechtstraat 17 : 55 leerlingen.

In de wijk Lourdes komt twee grote scholen voor die ook zeer belangrijk zijn voor Oostakker zelf en de omliggende gemeenten (Lochristi, Sint-Amandsberg,...), nl. het Glorieuxinstituut en het OLVrouw van de Rozenkrans-instituut, die samen maar liefst 2290 leerlingen tellen. Vanaf schooljaar 1998-99 vormen zij één scholengemeenschap.

1.2.2.4.5 Sport en recreatie

De belangrijkste infrastructuur qua sport en recreatie is het *sportcentrum Wolfput*, met toegangen langs de Wolfputstraat en de F. Van Impelaan. Dit sportcentrum omvat een sporthal, drie voetbalterreinen, waarvan één met atletiekpiste, drie tennisvelden en twee basketpleintjes.

Aangrenzend, langs de Eikstraat, bevinden zich de nieuwe terreinen van voetbalclubs SKV en FC Oostakker. Daarnaast zijn er nog een voetbalveld in de Moststraat (voormalig terrein van SKV Oostakker) en een tennisclub in de E. Ronssestraat (Oostakker-dorp).

Op het vlak van de zachte recreatie kunnen het natuurgebied met visvijvers op het *voormalig vliegveld van Lochristi* en het aangrenzende *executieoord* (Drieselstraat/ Gefusilleerdenstraat) vermeld worden.

1.2.2.4.6 Cultureel erfgoed

- Oostakker-dorp :
Sint-Amanduskerk, neogotisch heropgebouwd (1925), na beschieting in WO I; westertoren uit 1717;
laatmiddeleeuwse omwalde hoeve *'t Maergoet* (Oude Veldstraat), beschermd als monument en dorpsgezicht (1978);
Nationaal Executieoord (Gefusilleerdenstraat), oorlogsmonument voor WO II, beschermd als landschap (1966);
- Sint-Kruis-Winkel :
gotische *Heilig Kruiskerk* (15de eeuw, latere verbouwingen), beschermd als monument (1936);
neobarokke *bedevaartkapel O.L.V. van Troost* (1863) in de wijk Warande;
- Desteldonk :
gotische *O.L.V. Geboortekerk* (14de eeuw, sterk verbouwd en vergroot rond 1900); enkele schilderachtige hoeven (18de-19de eeuw);
- Mendonk :
Sint-Bavokerk, neoromaans wederopgebouwd na brand in 1944, met daar tegenover schandpaal (ca. 1775), sinds 1946 beschermd;
hoevecomplex *Grote Hofstede* (begin 19de eeuw) aan de Oostdonkstraat tussen de Moervaart en de Zuidlede, middenin een waardevol agrarisch landschap, het meest gaaf gebleven restant van het vroegere zgn. *bulkenlandschap*.

1.2.2.4.7 Industrie

De grote industriële bedrijven in en rond het studiegebied vormen elk zeer belangrijke verkeersaantrekkende polen, zowel voor vrachtverkeer als voor personenverkeer (personeel). Op één na worden alle grote bedrijven ontsloten via de Kennedylaan. De uitzondering is Volvo 2 dat, alhoewel het vlak langs de R4 (Eisenhowerlaan) gelegen is, er geen rechtstreekse aansluiting op heeft en momenteel enkel via de Drieselstraat en de Smalleheerweg bereikbaar is.

Volvo genereert een zeer grote verkeersstroom. Volgens hun eigen verkeersstudie worden de volgende aantallen bewegingen geregistreerd :

aantal *inkomende* bewegingen per dag:

	<i>vrachtwagens</i>	<i>personenwagens</i>	<i>totaal in eenheden (1)</i>
Volvo Europa Trucks	299	1034	1782
Volvo Parts Gent	613	355	1888
<i>Totaal</i>	<i>912</i>	<i>1389</i>	<i>3670</i>

(1) eenheden = personenwagenequivalenten, waarbij 1 vrachtwagen = 2,5 personenwagens

aantal inkomende bewegingen tijdens het hoogste piek uur: 829 eenheden/h

Op een veel lager echelon bevinden zich een aantal KMO's binnen het woongebied van Oostakker, meer bepaald langs de Eksaarderijweg en in de buurt van de Kennedylaan (Langerbruggestraat en Wittewalle).

1.3 Verkeerstechnische krachtlijnanalyse

1.3.1 Wegenhiërarchie

1.3.1.1 Wegenhiërarchie volgens deelrapport 4 van het Mobiliteitsplan (figuur 4)

De evaluatie van de huidige of gewenste verkeersintensiteit van een weg hangt af van de functie en de draagkracht van die weg. In Deelrapport 4 van het *Mobiliteitsplan* werd de volgende wegenhiërarchie opgesteld, met de bijhorende functies, richtsnelheden, dwarsprofielen en capaciteiten. De categorieën *stedelijke ring*, *interne ontsluitingswegen*, *verdeelwegen centrum*, *bedieningswegen centrum* en *voetgangersstraten* komen niet voor in Oostakker, en worden daarom niet besproken.

- **(Inter)regionale wegen**

Deze verzamelen en verdelen het autoverkeer uit alle stadsdelen. De richtsnelheid bedraagt minstens 90 km/h en de capaciteit meer dan 1500 voertuigen per rijbaan tijdens het spitsuur. Er zijn geen aanliggende panden, oprijlanen of parkeerplaatsen en geen ongelijkvloerse kruisingen. Ze hebben gescheiden rijbanen en bij voorkeur pechtstroken en middenbermen.

In Oostakker: de R4. Het gedeelte Eisenhowerlaan is uitgerust als een volwaardige autoweg zonder fietspaden en gelijkvloerse kruisingen. Het gedeelte Kennedylaan heeft 2x2 rijvakken, een middenberm en langs weerszijden een vrijliggend fietspad, maar eveneens verschillende stoplichten (gelijkvloerse kruisingen).

- **Hoofdtoegangswegen**

Deze hebben een primaire stroomfunctie voor auto's tussen de randgemeenten en het stadscentrum. Bij voorkeur hebben ze gescheiden, brede enkelstrookse rijbanen, (vrijliggende) fietspaden en bushaltes buiten de rijbaan met oversteekvoorzieningen. De ontwerpsnelheid zou 50 km/h moeten bedragen en de kruisingen zouden onderling meer dan 300 van elkaar moeten liggen.

In Oostakker: Antwerpsesteenweg. De toegelaten snelheid bedraagt hier 80 km/h; er is geen middenberm maar een derde rijstrook om linksaf te slaan en in te halen, afwisselend voor beide rijrichtingen, en plaatselijk (ter hoogte van de verkeerslichten) 2x2 rijstroken.

- **Hoofdstraten**

Deze hebben een secundaire stroomfunctie tussen de randgemeenten en het stadscentrum maar het verkeer moet zoveel mogelijk naar de hoofdtoegangswegen gedraineerd worden. Alhoewel ze een sterke erffunctie hebben, blijkt de verkeersfunctie zeer belangrijk en wordt niet voor verkeersvermenging geopteerd. Bij voorkeur liggen de fietspaden dus vrij en de parkeerplaatsen buiten de rijbaan. De rijbanen zijn wel enkelstrooks en de ontwerpsnelheid is 50 km/h, te verminderen tot 30 km/h ter hoogte van zone met functievermenging (scholen, winkels) afgedwongen via snelheidsremmende maatregelen. De kruisingen liggen bij voorkeur meer dan 200 m van elkaar.

In Oostakker: as Sint-Bernadettestraat - Lourdesstraat - Gentstraat tussen de Dampoort en Oostakkerdorp. Door de aanleg van een rotonde aan het begin van de Lourdesstraat en verschillende verkeersplateaus zal de gemiddelde snelheid in de nabije toekomst aanzienlijk dalen; tevens worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Op het viadukt over de R4 kan de snelheid hoger liggen.

- **Landelijke verbindingswegen**

Deze hebben een beperkte stroomfunctie tussen en binnen de deelgemeenten. De rijbanen zijn enkelstrooks en de ontwerpsnelheid bedraagt 50 km/h. Ze maken deel uit van het fietsnet en hebben bij voorkeur, gelet op de stroomfunctie, vrijliggende fietsinfrastructuur.

In Oostakker: Binnen het studiegebied zijn 3 landelijke verbindingswegen:

- de as Langerbruggestraat - Pijphoekstraat/Oostakkerdorp - Bredestraat - Wittewalle - Rostijnestraat;
- de as Oostakkerdorp - Sint-Laurentiuslaan - Drieselstraat;
- de as Smishoekstraat - De Baetsplaats - Sint-Kruis-Winkeldorp - Winkelwarande

Van al deze straten is enkel de Winkelwarande uitgerust met een fietspad. De gemiddelde snelheid ligt vrijwel overal te hoog, t.g.v. de te grote breedte van deze straten (behalve waar de bochten in het tracé een hoge snelheid beletten).

- **Wijkverzamelingswegen**

Deze straten verzamelen het verkeer binnen een wijk of groot verblijfsgebied, en hebben daarnaast een beperkte doorstroomfunctie. De ontwerpsnelheid zou in principe 30 km/h moeten bedragen. Ze vormen tevens de assen voor het openbaar vervoer.

In Oostakker: Geen enkele Oostakkerse straat werd in Deelrapport 4 van het *Mobiliteitsplan* weerhouden als wijkverzamelingsweg. De Wolfputstraat vertoont wel een aantal kenmerken van dit type weg (o.a. as voor het openbaar vervoer).

- **Woonstraten**

In deze straten primeert de woonfunctie, vandaar dat de ontwerpsnelheid 30 km/h bedraagt, af te dwingen via smalle rijbanen, geschrinkt parkeren en snelheidsremmers. Woonstraten zijn niet voorzien op openbaar vervoer.

In Oostakker: Vele woonstraten in DC Oostakker zijn te breed en te recht, zeker in de verkavelingen uit de jaren '60 en '70, waardoor de potentiële snelheid er te hoog ligt. In enkele straten is vanwege hun beperkte breedte slechts verkeer in één richting toegelaten: Krommeboom, Pijphoekstraat, Sint-Rafaëlstraat.

- **Industriewegen en havenwegen**

Aangezien deze wegen in hoofdzaak voor vrachtverkeer bestemd zijn, hebben ze brede enkelstrookse rijbanen. Gezien de mogelijkheid van fietsverkeer wordt bij havenwegen geopteerd voor een verhoogd of vrijliggend fietspad.

In Oostakker: Skaldenstraat

- **Landbouwwegen**

Gelet op de geringe verkeersintensiteit hebben deze wegen geen speciale voorzieningen nodig (fietspaden, voetpaden, parkeerstroken,...). De richtsnelheid wordt bepaald door de breedte en rechttheid van de weg en de aard en staat van het wegdek.

In Oostakker: verschillende straten in Sint-Kruis-Winkel, Desteldonk en Mendonk

1.3.2.2 Wegenhierarchie volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Tot de bindende bepalingen van het *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*, bekrachtigd door het besluit van de Vlaamse regering van 23 september 1997 behoort ook de categorisering van de Vlaamse wegen naar functie.

Het traject van de R4 tussen de N49/A11 (Zelzate) en de E17 (Destelbergen) wordt geselecteerd als een *primaire weg - categorie II*. Dit houdt in dat de hoofdfunctie van deze weg *verzamelen op Vlaams niveau* is, en de aanvullende functie *verbinden op Vlaams niveau*. Een primaire weg - categorie II is ingericht als *autoweg* (cf. Eisenhowerlaan) of als *weg met gescheiden verkeersafwikkeling* (cf. Kennedylaan).

De N70 (Antwerpsesteenweg) is geselecteerd als een *secundaire weg*, wat inhoudt dat de hoofdfunctie *verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau* is, en de nevenfunctie *toegang geven*. Een weg van dit niveau moet worden ingericht als een *weg (2x1 of 2x2) niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling* en doortochten in bebouwde kom. Diverse voormalige “steenwegen” zoals de Antwerpsesteenweg, die hun verbindingsfunctie op regionaal niveau verloren zijn aan parallel lopende autowegen (in casu de E17), moeten worden omgebouwd om de belangen van de zachte weggebruikers te vrijwaren.

1.3.2 Verkeersintensiteit en -samenstelling

In het multimodaal model (Deelrapport 3 van het *Mobiliteitsplan*) wordt de verkeersintensiteit tijdens de avondspits berekend voor een groot aantal straten van Gent, op basis van tellingen uit 1995. De dichtheid van het netwerk vermindert aanzienlijk naar de periferie toe. Voor het studiegebied Oostakker zitten de volgende straten in het model (*figuur 5*):

- Dwight Eisenhowerlaan (R4)
- John F. Kennedylaan (R4)
- Antwerpsesteenweg
- Smalleheerweg
- Drieselstraat
- Meerhoutstraat
- Eksaarderijweg
- Sint-Arnoutstraat
- Wolfputstraat
- Sint-Laurentiuslaan
- Gentstraat
- Oostakkerdorp
- Langerbruggestraat
- Eekhoudriesstraat
- Pijphoekstraat
- Gasthuisstraat
- Wittewalle
- Bredestraat
- Rostijnestraat

Het meeste verkeer wordt vanzelfsprekend gegenereerd door de Kennedylaan, de Eisenhowerlaan en de Antwerpsesteenweg, met telkens 800 à 1200 personenauto-equivalenten (pae) per uur in beide richtingen tijdens de periode van de avondspits.

De *Eisenhowerlaan*, een volwaardige autosnelweg met 2x2 rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen, zit daarmee nog ver onder zijn capaciteit. De *Kennedylaan* is evenmin verzadigd,

maar t.g.v. de snelle opeenvolging van verkeerslichten, keerpunten en afritjes (dikwijls zonder voorsorteerstrook) zijn congestiepunten mogelijk. Het drukste punt bevindt zich ter hoogte van de verkeerslichten aan de Langerbruggestraat (hoofdafslag naar Oostakker-dorp).

De *Antwerpsesteenweg* telt maar 2x1 rijstroken (met een afslag- en inhaalstrook in het midden), behalve ter hoogte van de verkeerslichten. Op de piekuren kan daardoor de capaciteitsdrempel bereikt of overschreden worden. Dit geldt met name voor het gedeelte van de *Antwerpsesteenweg* ter hoogte van de R4. Daar bevinden zich binnen een afstand van 300 m aan de ene zijde (richting Lochristi) twee op- en afritten van de R4, en aan de andere zijde (richting Gent) de Groenstraat, een oprit van de R4 en de Drieselstraat.

De Groenstraat en de Drieselstraat vormen niet alleen de verbindingsweg met resp. Lourdes en Oostakker-dorp, maar moeten bovendien alle trafiek verwerken van en naar *Volvo* (hoofdingang langs de Smalleheerweg), zowel vracht- als personenvervoer. Tijdens de wisseling van de ploegen bij *Volvo* is de omgeving van de kruising *Antwerpsesteenweg/R4* compleet verzadigd. Bovendien zijn noch de Groenstraat noch de Drieselstraat voorzien op de huidige verkeersstromen: ze zijn vrij smal, de Groenstraat is dicht bebouwd en bochtig, en de Drieselstraat heeft een zeer slecht wegdek. De geplande heraanleg van de Drieselstraat, met een rotonde op de kruising met de Smalleheerweg, houdt wel een aanzienlijk verbetering in van de positie van de zachte weggebruikers (breed voet- en fietspad), maar maakt de ontsluiting van *Volvo* zo mogelijk nog problematischer.

De verkeersintensiteit ligt in de overige straten van Oostakker beduidend lager. De hoogste intensiteit wordt bereikt op de as Langerbruggestraat - Oostakkerdorp - Sint-Laurentiuslaan (eerste deel). Meer dan 200 pae/h wordt tijdens de avondspits gehaald door de de Gentstraat, de Drieselstraat, de Wolfputstraat (segment Meerhoutstraat-Drieselstraat) en Wittewalle (voorbij de Bredestraat). Deze intensiteit is enkel problematisch (althans voor de automobilisten) in de smalle en/of bochtige straatsegmenten (bv. Drieselstraat). De problemen situeren zich zoals reeds gezegd eerder op het vlak van de te hoge snelheid (in de hand gewerkt door de meestal brede straatprofielen).

Voor het gebied ten noorden van Wittewalle beschikken we niet over gegevens uit het multimodaal model. Gelet op het landelijk en dun bevolkt karakter van het gebied, kan echter gesteld worden dat de verkeersintensiteit laag ligt (op de Kennedylaan na) en dus weinig problemen oplevert.

1.3.3 Sluipverkeer

Sluipwegen zijn wegen die gevolgd worden door doorgaand verkeer dat op de hoofdwegen thuishoort maar bepaalde knelpunten (vooral verkeerslichten) wil vermijden. Er zijn sluipwegen op verschillende echelons: een hoofdstraat kan een bovenlokale sluipweg vormen voor een nabijgelegen hoofdtoegangsweg, en tegelijkertijd haar eigen lokale sluipwegen hebben.

Het meeste sluipverkeer in het studiegebied is gericht op het vermijden van de *Antwerpsesteenweg* (10 verkeerslichten tussen de grens met Lochristi en de Dampoort) en (vooral) van de passage van de Dampoort zelf. Smalleheerweg, Groenstraat, Lourdesstraat en Motorstraat, waar aangesloten wordt op de Vliegtuiglaan naar de Muidebrug, vormen hiervoor een aantrekkelijke sluiroute.

De Drieselstraat en de Sint-Laurentiuslaan kunnen beschouwd worden als sluipwegen voor het verkeer vanuit het zuiden en zuidoosten naar het centrum van Oostakker, dat in feite de R4 moet blijven volgen tot aan de lichten t.h.v. de Langerbruggestraat (een traject dat ten

andere tijdswinst oplevert). De bewegwijzering op de R4 (Eisenhowerlaan) werkt dit sluipverkeer in de hand : bij afrit 2 t.h.v. de Antwerpsesteenweg staat “Oostakker” aangeduid.

Bovendien wordt de as Langerbruggestraat-Oostakkerdorp-Sint-Laurentiuslaan-Drieselstraat als sluipverbinding gebruikt tussen de twee vestigingen van *Volvo*, die hiervoor logischerwijze de R4 zouden moeten gebruiken. Hierbij worden de verbodsbepalingen voor zwaar verkeer door de dorpskom massaal genegeerd. De aantrekkelijkheid van deze route ligt in het ontbreken van verkeerslichten en de mogelijkheid tot snel rijden, waardoor, ondanks de passage van woonwijken (toegelaten snelheid: 50 km/h !), toch tijdswinst geboekt wordt t.o.v. de “officiële” route langs de R4. De efficiëntie van deze route wordt beperkt door de verkeerslichten aan de Kennedylaan/Eisenhowerlaan en het ontbreken van een volwaardige eigen afrit aan *Volvo* 2 (de huidige afrit vereist de passage van de Groenstraat en de Smalleheerweg).

Er zijn maar liefst vijf verbindingen tussen de Kennedylaan en de Gentstraat/Oostakkerdorp: Driezwaantjesstraat, Kleemstraat, Ledergemstraat, Langerbruggestraat en Wittewalle. Daarvan is enkel de Langerbruggestraat uitgerust als volwaardige op- en afrit met verkeerslichten. De andere straten kunnen dus beschouwd worden als sluipwegen. Het betreffende gedeelte van Wittewalle telt wel een belangrijk aandeel plaatselijk verkeer voor de daar gevestigde KMO's.

Sinds de aanleg van de verkeersplateaus in de Gentstraat is het sluipverkeer ook sterk toegenomen in de aanpalende en ermee parallel lopende straten: Kleemstraat, Wolfputstraat, Puigem, C. Van der Heydenstraat, D. Geersstraat.

1.3.4 Parkeren

Over het algemeen genomen kan gesteld worden dat Oostakker geen acute parkeerproblemen telt. De grote verkeersaantrekkende polen beschikken over ruime eigen parkings, in casu *Volvo* en het sportcomplex Wolfput. Langs de Antwerpsesteenweg en op de Gentstraat zijn honderden (afgebakende) parkeerplaatsen.

Daarnaast zijn er (ruime) parkeermogelijkheden:

- op de dries van Oostakkerdorp (o.a. ten behoeve van de *Unic*);
- op het pleintje in de afgesneden bocht van de Gentstraat t.h.v. de Wolfputstraat;
- op de hoek Gasthuisstraat/Sint-Rafaëlstraat (onverhard; zal verdwijnen t.g.v. nieuwe verkaveling);
- aan de Smishoekstraat/Kattenhoekstraat in Sint-Kruis-Winkel;
- rond de kerk van Desteldonk;
- op de parallelwegen van Moleneinde (Desteldonk).

Slechts in enkele straten of straatsegmenten zijn er parkeerbepalingen:

- tweezijdig parkeerverbod in de Sint-Rafaëlstraat;
- ééNZijdig parkeerverbod in (gedeelten van) de Gentstraat (D. Geersstraat-Oostakkerdorp), de Gasthuisstraat (Pijphoekstraat-Sint-Rafaëlstraat), de Bredestraat (Oostakkerdorp-Sint-Rafaëlstraat) en de Pijphoekstraat (Eekhouddriesstraat-Bredestraat).

Geparkeerde auto's (al dan niet reglementair) belemmeren vooral in het weekend het doorgaand verkeer en de toegang tot de aanpalende woningen in een aantal smalle straten, bv. de Gasthuisstraat (bezoekers rustoorden) en Mendonkdorp (toeristen).

Parkeerproblematiek m.b.t. de heraanleg van de Gentstraat

De oorspronkelijke plannen voor de heraanleg van de *Gentstraat* voorzagen in:

- de aanleg van een fietspad langs beide zijden (éénzijdig vanaf de D. Geersstraat);
- de herinrichting van het pleintje t.h.v. de Wolfputstraat;
- de aanleg van verkeersplateaus t.h.v. Puigem, de twee ingangen van het KTA en de basisschool/D. Geersstraat.

Dit impliceerde het verlies van het merendeel van de parkeerplaatsen.

Om de impact hiervan in te kunnen schatten werd een parkeeronderzoek uitgevoerd, waarvan de resultaten verwerkt werden door *iris consulting*, op het gedeelte van de Gentstraat tussen de D. Geersstraat en het KTA (telling om het kwartier van 13.00 tot 17.00). De bevindingen daarvan zijn terug te vinden in de onderstaande tabel:

	basisschool		kant scholen		overkant	
	max	min	max	min	max	min
aantal parkeerplaatsen	16	14	22	17	30	22
gemiddelde bezettingsgraad	68%	78%	49%	63%	44%	60%
aantal parkeerhandelingen	23		35		48	
gemiddelde parkeerduur	1u54'		1u13'		1u06'	
aantal wagens die max 30' parkeerden	9		23		27	
aantal wagens die 30'-2 u parkeerden	4		4		14	
aantal wagens die 2-4 u parkeerden	11		9		7	
turnover	1,44	1,64	1,59	2,06	1,60	2,18
gebruiksindex	0,98	1,28	0,77	1,29	0,71	1,31

gemiddelde bezettingsgraad : gemiddeld % parkeerplaatsen bezet per passage

aantal parkeerhandelingen : som van het aantal wagens dat op elke parkeerplaats gestaan heeft gedurende de observatieperiode

gemiddelde parkeerduur : som van alle periodes van 15' dat elke parkeerplaats bezet was, gedeeld door het aantal parkeerhandelingen

turnover : aantal parkeerhandelingen per parkeerplaats

gebruiksindex : turnover x bezettingsgraad

De gemiddelde bezettingsgraad lag dus niet zeer hoog, en het ging in aanzienlijke mate om langparkeerders (bewoners, leraars scholen), met name op de 16 plaatsen voor de basisschool. De gemiddelde bezettingsgraad ligt op het verder van Oostakkerdorp gelegen deel van de Gentstraat nog beduidend lager. Alhoewel de huidige parkeercapaciteit dus sterk onderbenut is, zou het verdwijnen van het merendeel van de parkeerplaatsen in de Gentstraat toch een sterke parkeerdruk kunnen teweegbrengen in de aanpalende woonstraten en de bereikbaarheid van de handelszaken in het gedrang brengen.

Deze argumenten leidden tot een bijstelling van de plannen :

- het tweezijdig fietspad wordt teruggebracht tot het gedeelte ten zuiden van Puigem; verderop zal het verkeer geïntegreerd verlopen;
- het aantal verkeersplateaus wordt gereduceerd tot twee, één t.h.v. Puigem en één t.h.v. de C. Van der Heydenlaan; de mogelijkheid voor een derde plateau t.h.v. de H. Drubbelstraat wordt onderzocht.

Aldus gaan enkel de parkeerplaatsen tussen Puigem en de brug over de R4 verloren, die toch nauwelijks benut worden. Door de verlaging van het aantal plateaus wordt bovendien het risico op wateroverlast, waar deze omgeving zeer gevoelig voor is (omdat de Kennedylaan de natuurlijke afwatering naar het kanaal grotendeels blokkeert), niet te zeer verhoogd.

1.3.5 Openbaar vervoer

- **Trein**

De spoorwegstations van Oostakker en Sint-Amandsberg-Westveld zijn niet meer in gebruik (zie ook 1.1.2.5). Het dichtstbijzijnde station is Gent-Dampoort (bereikbaar via alle buslijnen).

- **Bus (figuur 7)**

Tot 24 mei 1998 werd Oostakker op het vlak van busverbindingen eerder stiefmoederlijk behandeld. Oostakker lag buiten de Stadszone Gent, en geen enkele stadsbuslijn kwam verder dan Oude Bareel (Sint-Amandsberg). Het lag wel binnen de Voorstadszone en de streekbus Gent-Oostakker-Zaffelare (lijn 683) had een 30'-frequentie. Door de reorganisatie van het net van *De Lijn* die op die datum in voege trad, kwam Oostakker echter binnen de perimeter van de Stadszone Gent te liggen, en wordt het bediend door maar liefst zeven reguliere buslijnen (het formeel onderscheid tussen stads- en streek-bussen is afgeschaft).

Oostakkerdorp werd de terminus van drie vaste buslijnen:

- *lijn 70* : Zwijnaarde Dries - Zwijnaarde Dorp - Gent Sterre - Gent Sint-Pietersstation - Gent Heuvelpoort - Gent Zuid - Gent Dampoort - Sint-Amandsberg Campo Santo - Sint-Amandsberg Sint-Bernadette - Oostakker (Lourdesstraat - Gentstraat - Wolfputstraat - Sint-Laurentiuslaan - Oostakkerdorp - Bredestraat - Wittewalle - Molzelestraat - Bredestraat - Oostakkerdorp);
- *lijn 71* : Oudenaarde - Zingem - Nazareth - Eke - Zevergem - Zwijnaarde Dries - Oostakker (traject lijn 70);
- *lijn 72* : Merelbeke Molenhoek - Zwijnaarde Dorp - Oostakker (traject lijn 70).

Lijn 73 en *lijn 74* rijden van het Sint-Pietersstation via hetzelfde traject als lijnen 70 t.e.m. 72 naar Oostakker Lourdesstraat. Vandaar volgen ze een alternatieve route door de wijk Lourdes en de Meerhoutstraat, om in de Wolfputstraat weer op de route van de andere buslijnen te komen.

Lijn 73 rijdt van Oostakkerdorp via de Langerbruggestraat en de Kennedylaan door naar Sint-Kruis-Winkel (Smishoekstraat - De Baets-plaats - Sint-Kruis-Winkeldorp - Winkel-warande), Wachtebeke en Zelzate. Een beperkt aantal ritten (lijn 73b) heeft Desteldonk als bestemming (Desteldonkstraat - Rechtstraat - Moleneinde - Lindestraat). Lijn 74 gaat van Oostakkerdorp via de Bredestraat, Wittewalle en de Rostijnestraat verder naar Hijfte (Lochristi), Zaffelare, Doorslaar (Lokeren) en tenslotte Lokeren.

Het gebied rond de Antwerpsesteenweg wordt bediend door lijnen 76 en 77:

- *Lijn 76* : Sint-Denijs-Westrem dorp - Flanders Expo - Gent Sterre - Sint-Amandsberg Campo Santo (traject lijn 70) - Sint-Amandsberg Westveld - Sint-Amandsberg Oude Bareel - Oostakker Antwerpsesteenweg - Lochristi - Zeveneken - Lokeren;
- *Lijn 77* : Deinze - Astene - Deurle - Sint-Martens-Latem - Sint-Denijs-Westrem dorp - Lochristi (traject lijn 76) - Beervelde;
- *Lijn 78* : De Pinte Zwarte Gat - De Pinte dorp - Sint-Denijs-Westrem dorp - Sint-Amandsberg Oude Bareel (traject lijn 76) - Sint-Amandsberg Achtendries.

Daarenboven hebben de lijnen 38 en 78 hun terminus net buiten het studiegebied, resp. in Oostakker Krijte (wijk Lourdes) en in Sint-Amandsberg Achtendries.

Oostakker is dus sinds de reorganisatie van het busnet zeer frequent verbonden met de stations Gent-Dampoort en Gent-Sint-Pieters, dankzij de trajectoverlapping van de meeste

buslijnen. Er is wel slechts één rechtstreekse verbinding met het stadscentrum (lijn 38), maar in Gent-Dampoort zijn er talrijke tram- en busaansluitingen.

De ontsluiting van de dorpen in het noorden is veel zwakker. Alle drie liggen ze buiten de Stadszone Gent, Sint-Kruis-Winkel en Mendonk zelfs buiten de Voorstadszone. Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel worden (ten dele) bediend door buslijn 73 naar Zelzate; Mendonk wordt door geen enkele bus bediend (door het beperkte gabariet van de bruggetjes is Mendonk trouwens enkel via Windgat door zwaar vervoer bereikbaar). Het laagfrequente vaste streekvervoer wordt daarom sinds 24 mei 1998 aangevuld met een *belbus* met standplaats op Oostakkerdorp (*lijn 75*), waar overgestapt kan worden op de reguliere bussen.

1.3.6 Voetgangers

Enkel de dichtbebouwde straten en straatsegmenten beschikken over voetpaden, de landelijke wegen en de straten in de verkavelingen met open bebouwing niet. Op de meeste plaatsen is hieraan door de lage verkeersintensiteit effectief geen behoefte. De drukke landelijke verbindingswegen (Drieselstraat, Wittewalle) zijn door het grotendeels ontbreken van voetpaden, plaatselijk in combinatie met een vrij geringe wegbreedte (met name in het bochtig gedeelte van de Drieselstraat), echter zeer gevaarlijk voor voetgangers (en zachte weggebruikers in het algemeen).

De plaatsen met veel voetgangers zijn enerzijds de schoolomgevingen en anderzijds de directe omgeving van Oostakkerdorp (kleinschalig winkelcentrum). De grootschalige handelszaken langs de Antwerpsesteenweg trekken vrijwel uitsluitend gemotoriseerde klanten aan. Aan de scholen langs de Gentstraat stellen zich problemen van oversteekbaarheid voor de voetgangers. Het verbeteren van deze toestand is echter juist één van de hoofdredenen voor de aanleg van de verkeersplateaus in de Gentstraat.

Door het verleggen van de busroute, het toegenomen sluipverkeer (cfr. verkeersplateaus in de Gentstraat) en de inplanting van nieuwe instellingen en uitbreiding van bestaan, is de oversteekbaarheid eveneens problematisch (geworden) in de Wolfputstraat ter hoogte van de Meerhoutstraat. Een bijkomend aspect hierbij is dat een groot deel van de overstekende voetgangers mentaal gehandicapt zijn die weinig of niet in staat zijn om een verkeerssituatie correct in te schatten.

De oversteekbaarheid is eveneens een probleem bij de ontsluitingswegen, waar de snelheid van de auto's hoog ligt en zebrapaden vaak ontbreken. Bovendien wonen in de aanpalende woonstraten veel gezinnen met kinderen. Met name de Sint-Laurentiuslaan nodigt door zijn veel te grote breedte en quasi recht tracé uit tot overdreven snelheid. De Antwerpsesteenweg is eveneens moeilijk oversteekbaar t.g.v. de intensiteit en de snelheid (toegelaten: 80 km/h) van het verkeer en het ontbreken van een middenberm als "vluchthaven".

1.3.7 Fietsers

Enkel de volgende straten of straatsegmenten beschikken over een fietspad (*figuur 7*):

- Antwerpsesteenweg: aanliggend fietspad (betonplaten) langs weerszijden;
- Kennedylaan: vrijliggend fietspad (asfalt) langs weerszijden;
- Lindestraat (Desteldonk), vanaf de Busstraat: aanliggend tweerichtingsfietspad (tegels) aan de rechterkant (richting Lochristi);
- Winkelwarande (Sint-Kruis-Winkel): aanliggend tweerichtingsfietspad (tegels) aan de linkerkant (richting Sint-Kruis-Winkeldorp);

- Knippegroen-K. De Clercqstraat-J. Janssensstraat (Terdonk): vrijliggend fietspad (tegels) aan de rechterkant (richting Rodenhuizedok).

Met uitzondering van die langs de Kennedylaan bevinden alle fietspaden zich in povere tot erbarmelijke staat (scheef liggende tegels, barsten, putten). De Antwerpsesteenweg en de Kennedylaan zijn bovendien zeer onaangename fietsomgevingen, en de andere fietspaden zijn gelegen in geïsoleerde en dunbevolkte gebieden. Om al deze redenen worden de bestaande fietspaden relatief weinig gebruikt. Anderzijds is op de drukke hoofdstraten (Lourdesstraat-Gentstraat) en verbindingswegen (Drieselstraat-Sint-Laurentiuslaan, Bredestraat-Wittewalle) wel behoefte aan veilige fietsinfrastructuur. Zoals gezegd zal daar in de eerstkomende jaren ten dele aan voldaan worden, met de aanleg van vrijliggende fietspaden in de Gentstraat en in de Drieselstraat (gedeelte buiten de bebouwde kom).

Logischerwijze is de meeste fietstrafiek gericht op de scholen, in de eerste plaats op het Glorieux- en het OLVO-instituut in de wijk Lourdes. De leerlingen van dit scholencomplex komen vnl. uit Oostakker, Sint-Amandsberg en Lochristi, en vermijden zoveel mogelijk de grote assen Antwerpsesteenweg en Lourdesstraat-Gentstraat. De meest gebruikte alternatieve routes die door het studiegebied lopen zijn :

- Langerbruggestraat-H. Drubbelstraat-Gentstraat-D. Geersstraat-Wolfputstraat-Meerhoutstraat;
- Oude Veldstraat-Drieselstraat-Eksaarderijweg-Meerhoutstraat;
- Smalleheerweg-Groenstraat.

Het fietsverkeer uit Lochristi interfereert sterk met het pendel- en het vrachtverkeer van en naar *Volvo*, wat een zeer gevaarlijke verkeerssituatie oplevert op het kruispunt Smalleheerweg/ Drieselstraat en op het viadukt over de R4.

1.3.8 Verkeersonveiligheid

Het onderzoek van de verkeersonveiligheid is een belangrijke schakel in het verkeersleefbaarheidsplan. Het brengt immers onmiddellijk een aantal knelpunten aan het licht die een concrete aanpak vereisen. De graad van verkeersonveiligheid kan afgeleid worden uit ongevallen-statistieken. Naast de objectieve cijfers speelt echter ook het subjectieve (on)veiligheidsgevoel een belangrijke rol.

Van het NIS werd een gedetailleerde lijst bekomen van alle geregistreerde ongevallen met lichamelijk letsel (lichtgewonden, ernstig gewonden en doden) voor de jaren 1994, 1995 en 1996. Deze statistiek werd opgemaakt door het samenvoegen van de gegevens van rijkswacht en politie. Er stellen zich wel twee belangrijke problemen:

- ongevallen met enkel materiële schade zijn niet opgenomen, omdat hiervoor de tussenkomst van rijkswacht of politie niet vereist is, waardoor onveilige punten waar zich relatief weinig *zware* ongevallen voordoen (omdat de snelheid laag ligt, bv. tijdens de spitsuren) ondervertegenwoordigd zijn;
- de exacte localisatie van de ongevallen is in de meeste gevallen niet mogelijk omdat enkel de straatnaam vermeld is, zonder opgave van huisnummer of kilometerpunt (met name problematisch voor de R4 die op het grondgebied van Gent bijna 46 km lang is); het onderscheid tussen kruispunt- en wegvakongevallen is slechts in enkele gevallen te maken.

De aantallen en de kenmerken van de verkeersongevallen in Oostakker in de periode 1994-96 zijn terug te vinden in onderstaande tabellen en in *figuur 8*. Hierbij de volgende opmerkingen:

- Voor de R4 werden enkel de ongevallen weerhouden die onomstotelijk binnen het studiegebied vielen (tussen km 1,5 en 18,8). Bij enkele tientallen ongevallen is geen km-

punt vermeld en deze werden dan ook niet opgenomen, alhoewel uit de analyse van de ongevallen op de R4 die wél localiseerbaar zijn blijkt dat het aandeel van de Kennedylaan daarin zeer groot is.

- Voor de Antwerpsesteenweg (N70) staat meestal geen km-punt vermeld, maar kon afgegaan worden op de aanduiding binnen/buiten de bebouwde kom. Het gedeelte van de Antwerpsesteenweg in het studiegebied valt immers nagenoeg samen met het gedeelte buiten de bebouwde kom (de grens ligt blijkbaar t.h.v. de Groenstraat, alhoewel de toegelaten snelheid ook voorbij deze straat 80 km/h bedraagt). Het overgrote deel van de localiseerbare ongevallen op de Antwerpsesteenweg gebeurde ter hoogte van het kruispunt met de Drieselstraat en de op- en afrit van de R4. Omdat teveel ongevallen niet exact localiseerbaar zijn, maar enkel op basis van het criterium “buiten de bebouwde kom” geselecteerd werden, kon dit kruispunt echter in de tabellen niet apart gezet worden.

Uit de tabellen blijkt duidelijk dat er drie zeer gevaarlijke kruispunten zijn :

- het kruispunt van de Antwerpsesteenweg, de Drieselstraat en de op- en afrit van de Eisenhowerlaan : het grootste deel van de 44 ongevallen op de Antwerpsesteenweg (16 van de 23 localiseerbare ongevallen);
 - het kruispunt van de Kennedylaan en de Eisenhowerlaan : 20 ongevallen;
 - het kruispunt van de Kennedylaan en de Langerbruggestraat : 16 ongevallen.
- (de strook van 100 m vóór en na het kruispunt is telkens in de cijfers inbegrepen)

Daarnaast vinden vrij veel verkeersongevallen plaats op het volledige traject van de Kennedylaan (90 ongevallen, exclusief de eerder genoemde kruispunten), in de Gentstraat (14 ongevallen), en op de as Sint-Laurentiuslaan-Drieselstraat (9 ongevallen, vermoedelijk vooral ter hoogte van het kruispunt met de Wolfputstraat-Oude Veldstraat).

Opgedeeld naar voertuigtype zijn zoals verwacht vooral personenwagens betrokken bij verkeersongevallen: 301 auto's bij 237 ongevallen. Het hoogste aandeel auto's komt voor op de Antwerpsesteenweg, waar ongevallen met twee auto's dominant zijn. Ongevallen waarbij vrachtwagens zijn betrokken zijn logischerwijze typisch voor de R4 : dit is het geval in 36% van de ongevallen (elders nauwelijks 10%). De zachte weggebruikers zijn verhoudingsgewijs het meest betrokken bij (en het slachtoffer van) ongevallen op de *andere* wegen, buiten de twee grote assen R4 en Antwerpsesteenweg.

Straatsegment	aantal ongevallen	aantal licht- gewonden	aantal ernstig gewonden	aantal doden	ongevallen per km per jaar
R4	133	138	48	7	2,53
grens Zelzate - lichten St.Kruis-Winkel	23	22	14	0	1,92
lichten St.Kruis-Winkel - Moervaart	22	21	8	2	2,10
Moervaart - lichten Oostakker	34	38	11	2	2,98
kruispunt t.h.v. lichten Oostakker	16	13	6	1	26,67 (2)
lichten Oostakker - lichten Kennedylaan/Eisenhowerlaan	11	15	1	0	2,29
kruispunt t.h.v. lichten Kennedylaan/ Eisenhowerlaan	20	26	3	1	33,33 (2)
Eisenhowerlaan	7	3	5	1	0,56
Antwerpsesteenweg (N70)	44	65	6	0	20,95
Oostakker	44	58	6	3	
Bredestraat	5	5	0	0	1,15
Domien Geersstraat	1	0	0	1	0,70
Drieselstraat - binnen bebouwde kom	5	9	3	0	2,08
Drieselstraat - buiten bebouwde kom	3	6	0	0	0,70
Eekhouthuisstraat	1	1	0	0	0,53
Eksaarderijweg (1)	3	3	0	0	0,49
Gasthuisstraat	1	1	0	0	0,48
Gentstraat (1)	14	17	2	2	1,90
Honoré Drubbelstraat	1	1	0	0	1,21
Kleemstraat	1	1	0	0	0,51
Oostakkerdorp	1	1	0	0	1,39
Oude Veldstraat	1	3	0	0	0,61
Pijphoekstraat	1	2	0	0	1,21
Sint-Laurentiuslaan	4	5	1	0	1,57
Wittewalle	2	3	0	0	0,43
Desteldonk, St.Kruis-Winkel en Mendonk	16	18	3	0	
Lindestraat	3	4	1	0	0,91
Mendonkdorp	1	0	1	0	0,29
Nokerstraat	3	2	1	0	0,71
Oostdonkstraat	1	2	0	0	0,22
Rechtstraat	2	2	0	0	0,74
Sint-Kruis-Winkeldorp	2	3	0	0	0,83
Skaldenstraat	4	5	0	0	0,72
TOTAAL	237	279	63	10	

(1) gedeeltelijk buiten het studiegebied

(2) omdat de aanduiding van het km-punt niet altijd even nauwkeurig is, werden alle ongevallen vanaf 100 m vóór tot 100 m na het exacte km-punt van het kruispunt meegerekend; de ongevallendichtheid is dus berekend op een afstand van 200 m

Straatsegment	aantal ongevallen	pers. auto	vracht- wagen	brom-/ motor- fiets	fiets	voet- ganger
R4	133	154	48	14	6	1
grens Zelzate - lichten St.Kruis-Winkel	23	21	8	4	1	0
lichten St.Kruis-Winkel - Moervaart	22	27	8	0	1	0
Moervaart - lichten Oostakker	34	40	17	3	1	0
kruispunt t.h.v. lichten Oostakker	16	20	6	4	1	0
lichten Oostakker - lichten Kennedylaan/Eisenhowerlaan	11	14	1	2	2	0
kruispunt t.h.v. lichten Kennedylaan/ Eisenhowerlaan	20	27	5	0	0	0
Eisenhowerlaan	7	5	3	1	0	0
Antwerpsesteenweg (N70)	44	70	4	8	3	1
Oostakker	44	57	7	11	9	1
Bredestraat	5	7	0	1	1	0
Domien Geersstraat	1	0	0	0	1	0
Drieselstraat - binnen bebouwde kom	5	8	2	0	0	0
Drieselstraat - buiten bebouwde kom	3	6	0	0	0	0
Eekhouddriesstraat	1	1	0	1	0	0
Eksaarderijweg (1)	3	3	0	1	2	0
Gasthuisstraat	1	1	0	1	0	0
Gentstraat (1)	14	15	4	5	2	1
Honoré Drubbelstraat	1	2	0	0	0	0
Kleemstraat	1	1	0	0	1	0
Oostakkerdorp	1	1	0	0	1	0
Oude Veldstraat	1	3	0	0	0	0
Pijphoekstraat	1	1	0	1	0	0
Sint-Laurentiuslaan	4	5	1	0	1	0
Wittewalle	2	3	0	1	0	0
Desteldonk, St.Kruis-Winkel en Mendonk	16	20	2	2	4	0
Lindestraat	3	4	1	0	0	0
Mendonkdorp	1	0	0	0	1	0
Nokerstraat	3	2	0	2	1	0
Oostdonkstraat	1	0	0	0	2	0
Rechtstraat	2	3	0	0	0	0
Sint-Kruis-Winkeldorp	2	4	0	0	0	0
Skaldenstraat	4	7	1	0	0	0
TOTAAL	237	301	61	35	22	3

(1) gedeeltelijk buiten het studiegebied

1.4 Knelpuntensynthese

In *figuur 9* worden de eerder besproken knelpunten op een synthesekaart samengebracht.

A te hoge snelheid van het verkeer

Dit is het geval op alle wegen die een verbindings- of ontsluitingsfunctie vervullen en die in verhouding tot hun wegenhiërarchie té goed uitgerust (te breed en/of te recht; meerdere rijvakken) en daardoor uitnodigen tot hoge snelheden :

- Kennedylaan (extra problemen : vermenging van vracht- en personenverkeer, teveel slecht uitgeruste afritjes);
- Antwerpsesteenweg (extra probleem : vermenging met commerciële functie);
- Gentstraat (extra probleem : afdaling viaduct over R4 geeft verkeer teveel snelheid);
- Eekhouddriesstraat, Wittewalle, Bredestraat (extra probleem : onoverzichtelijke kruispunten);
- Sint-Laurentiuslaan, Wolfputstraat, Drieselstraat (extra problemen : ontsluiting woonstraten, zeer onoverzichtelijk kruispunt, smal en bochtig gedeelte Drieselstraat, slecht wegdek Drieselstraat);
- Wolfputstraat, Oude Veldstraat (extra probleem: vrachtverkeer in de Oude Veldstraat van en naar de zandgroeve);
- lineaire assen van Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel.

B gevaarlijke en/of onoverzichtelijke kruispunten

De drie gevaarlijkste kruispunten, afgaand op de ongevallenstatistieken, zijn:

- kruispunten Antwerpsesteenweg/Drieselstraat en Groenstraat/op- en afrit Eisenhowerlaan;
- kruispunt Kennedylaan/Eisenhowerlaan;
- kruispunt Kennedylaan/Langerbruggestraat.

Deze zijn op zich niet bijzonder gevaarlijk (ze zijn alle uitgerust met verkeerslichten, al is de lichtenregeling niet altijd optimaal), maar worden vooral gevaarlijk door de te hoge snelheid van het aankomend verkeer. Problematisch is wel de situatie van de zachte weggebruikers (geringe oversteekbaarheid, weinig bescherming). De situatie is vergelijkbaar aan de afritten van de Kennedylaan naar Sint-Kruis-Winkel/Terdonk (lichten) en Desteldonk (geen lichten).

Andere problematische kruispunten zijn :

- kruispunt Drieselstraat/Smalleheerweg (snelheid autoverkeer; vrachtverkeer van *Volvo*; fietsverkeer naar Glorieux);
- kruispunt Drieselstraat-Sint-Laurentiuslaan/Wolfputstraat-Oudeveldstraat (zeer onoverzichtelijk kruispunt; snelheid autoverkeer);
- kruispunt Bredestraat/Moststraat/Molzelestraat (Moststraat: onlogische rijrichting, zeer smal, zeer beperkte zichtbaarheid);
- kruispunt Bredestraat/Wittewalle (zeer scherpe hoek, geringe zichtbaarheid);
- kruispunt Nokerstraat-Lindestraat-Moleneinde (Desteldonk) (onduidelijke signalisatie; geringe zichtbaarheid).

C gebrekkige voorzieningen voor zachte weggebruikers

Het huidig aanbod aan fietspaden is onvoldoende : enkel langs de Kennedylaan en de Antwerpsesteenweg (zeer onaangename fietsomgeving; problematische oversteekbaarheid; geen afscherming van de rijbaan op de Antwerpsesteenweg) en langs enkele afgelegen landelijke wegen. Er is behoefte aan veilige fietsvoorzieningen langs de hoofdstraten (Gentstraat) en de landelijke verbindingswegen (Bredestraat-Wittewalle en Sint-Laurentiuslaan-Drieselstraat) (deze zijn ten dele reeds op korte termijn voorzien). Ook is er

nood aan fietsroutes los van de grotere wegen; in de eerste plaats moet een alternatief gevonden worden voor de fietspaden langs de Kennedylaan (geen veilige oversteekplaatsen).

Problematisch voor voetgangers is het grotendeels ontbreken van voetpaden en zebrapaden op de landelijke verbindingswegen.

D conflictsituaties aan school- en rustoordomgevingen

Conflicten tussen doorgaand verkeer, parkeerfunctie en voetgangers en fietsers komen voor:

- aan de basisschool en het KTA in de Gentstraat (de situatie zal wel sterk verbeterd worden door de geplande heraanleg van de Gentstraat);
- aan de rustoorden van Sint-Vincentius en het OCMW in de Gasthuisstraat (vooral t.g.v. de geringe breedte van de straat);
- aan de instellingen voor mentaal gehandicapten nabij het kruispunt van de Wolfputstraat en de Meerhoutstraat.

E sluipverkeer

Er werden twee sluiproutes geïdentificeerd op bovenlokaal niveau:

- Smalleheerweg-Groenstraat (vermijden lichten op Antwerpsesteenweg en flessehals aan Dampoort);
- Drieselstraat-Sint-Laurentiuslaan-Oostakkerdorp-Langerbruggestraat (vooral verkeer van en naar *Volvo* : vermijden lichten en afritten R4).

Op een lager niveau zijn Driezwaantjesstraat, Kleemstraat, Ledergemstraat en (in mindere mate) Wittewalle sluiproutes tussen de Kennedylaan en het centrum van Oostakker (vermijden lichten aan Langerbruggestraat), en worden Kleemstraat, Wolfputstraat, Puigem, Van der Heydenstraat en Geersstraat gebruikt om de verkeersplateaus in de Gentstraat te omzeilen.

F ontsluiting van Volvo

Dit is een knelpunt dat buiten het stramien van het verkeersleefbaarheidsplan valt, maar zo ernstig is dat het niet onbesproken kan blijven. De hoofdoorzaak van de problemen ligt in het ontbreken van adequate verbindingen met de R4: geen eigen opritten, een korte en gevaarlijke afrit voor het verkeer komende vanuit de havenzone die uitkomt op de Groenstraat. Dit heeft de volgende effecten :

- druk en zwaar verkeer in de smalle (woon)straten Drieselstraat, Smalleheerweg en Groenstraat;
- bijkomende belasting van de commerciële en doorgangsas Antwerpsesteenweg, vooral ter hoogte van de op- en afritten van de R4;
- sluipverkeer van vrachtvervoer en personeel van *Volvo* door het centrum van Oostakker (Langerbruggestraat-Oostakkerdorp-Sint-Laurentiuslaan-Drieselstraat).

2. Krachtlijnopties

2.1 *Historisch-morfologische krachtlijnopties*

2.1.1 Naar een herwaardering van het natuurlijk en cultureel erfgoed

De zone langs de oostgrens van het studiegebied vormt nog een relatief ongeschonden landschappelijke identiteit. Dit gebied moet voorbehouden blijven aan de functies natuur, zachte recreatie en landbouw. Visuele vervuiling en lawaaihinder door de industrie langs de Kennedylaan moet geweerd worden door het voorzien van buffergroen (reeds ten dele het geval rond het industrieterrein Skaldenstraat).

Doorgaand verkeer moet zoveel mogelijk geweerd worden uit alle wegen in het open gebied, met uitzondering van de landelijke verbindingswegen Wittewalle-Rostijnestraat (naar Lochristi) en Winkelwarande (naar Wachtebeke). De industriegebieden langs de Kennedylaan (Skaldenstraat, Moervaart) mogen geen ontsluiting voor auto's hebben langs de kant van het open gebied. Dit betekent o.a. dat de verbinding tussen de Kennedylaan en de Keurestraat (Desteldonk) via de Speurdonkstraat verbroken moet worden. De Keurestraat en de Speurdonkstraat zijn smalle landwegen die absoluut niet voor auto-, laat staan voor vrachtverkeer geschikt zijn.

2.1.2 Naar versterkte krachtlijnen en verkeersleefbare eenheden

2.1.2.1 *Naar versterkte en verkeersleefbare gemeentekernen*

De dorpskern van Oostakker, gecentreerd op het driehoekig dorpsplein (de voormalige dries) wordt gekenmerkt door te druk en vooral te snel autoverkeer. Dit komt doordat het verkeer in de toegangswegen Gentstraat, Sint-Laurentiuslaan en Langerbruggestraat-Eekhoudriesstraat op geen enkele wijze afgeremd wordt (door het éénrichtingsverkeer in de Bredestraat en de Pijphoekstraat is dit wel het geval vanuit noordoostelijke richting). Vanuit de Sint-Laurentiuslaan is er ook geen verdichting in de bebouwing die een "poorteffect" kan creëren. Op het plein zelf is de verkeersstoestand reeds verbeterd door de recente invoering van éénrichtingsverkeer (het plein werd a.h.w. als een rotonde ingericht).

Snelheidsremmende maatregelen op de toegangswegen (reeds voorzien in de Gentstraat) zullen de verkeersleefbaarheid van Oostakkerdorp aanzienlijk verbeteren. Dan kan werk gemaakt worden van de herwaardering van de verblijfsfunctie op het plein, met de mooie kiosk als focuspunt. Momenteel is de hoofdfunctie parkeren, al is deze niet visueel storend, aangezien de auto's aan het oog onttrokken worden door de omgevende bomen en struiken. Een te sterke reductie van het aantal parkeerplaatsen is bovendien niet aangewezen, gelet op de aanwezigheid van de *Unic* en het dienstencentrum op het plein.

2.1.2.2 *Naar leesbare en leefbare hoofdstraten*

Als gevolg van het huidig profiel van de Gentstraat overheerst de verkeersfunctie op de verblijfsfunctie, zelfs in het gedeelte tussen Oostakkerdorp en de D. Geersstraat, waar naast de woonfunctie ook handel en dienstverlening sterk aanwezig zijn. Door de geplande infrastructuurwerken zal het verblijfskarakter van de Gentstraat reeds behoorlijk versterkt

worden en aldus de leefbaarheid verhoogd worden. De verkeersfunctie moet zoveel mogelijk overgenomen worden door de nabijgelegen Kennedylaan (hetgeen reeds ten dele het geval is).

2.1.2.3 Naar beleefbare haveninstallaties

De industrie- en haventerreinen palend aan de Kennedylaan vormen een zeer onaantrekkelijk industrieel landschap : grote fabriekscomplexen afgewisseld met verwilderde braakliggende gronden. Het gericht aanbrengen van buffergroen zal de leefbaarheid in aanzienlijke mate verbeteren.

2.1.2.4 Naar uitgebalanceerde invalswegen

De huidige structuur van de Antwerpsesteenweg vertoont verschillende zwakke punten:

- de wegingeling is onoverzichtelijk (geen middenberm, voortdurend wisselen van 1 naar 2 rijvakken in elke richting);
- de toegelaten snelheid van 80 km/h is te hoog, vooral omwille van de aanwezigheid van grootschalige handelszaken die veel invoegend en dus traag verkeer genereren;
- de verkeerslichtenregeling aan het kruispunt met de Drieselstraat en de oprit van de R4 is niet optimaal (ook niet voor de hand liggend omdat Drieselstraat en oprit niet recht tegenover elkaar liggen).

Het verbeteren van deze elementen is een eerste vereiste maar kan niet alle congestie- en onveiligheidsproblemen van de Antwerpsesteenweg oplossen, aangezien deze kaderen in een ruimere context (ontsluiting *Volvo*, sluipverkeer naar Oostakker).

2.1.2.5 Naar minder barrièrevormende en beter geïntegreerde ringwegen

De Eisenhowerlaan vormt een zeer duidelijke visuele barrière, maar slechts in geringe mate een functionele barrière, omdat er vier ongelijkvloerse kruisingen zijn: Gentstraat, Eksaarderijweg, Smalleheerweg en Antwerpsesteenweg. Voor de zachte weggebruikers is de Eksaarderijweg de meest aangewezen route, en deze wordt dan ook massaal gebruikt door scholieren van het Glorieux-instituut. Dit geldt ook voor de Smalleheerweg, waar het fietsverkeer echter gemengd is met het vrachtverkeer van en naar *Volvo*.

De Kennedylaan vormt in veel sterkere mate een barrière, ten gevolge van de geringe oversteekbaarheid. Veilig oversteken is enkel mogelijk aan de verkeerslichten, maar deze liggen vrij ver uit elkaar. Het ontbreken van lichten ter hoogte van Desteldonk is het belangrijkste knelpunt. Inwoners van Desteldonk die in één van de bedrijven aan de Kennedylaan werken worden aldus ontmoedigd om met de fiets naar het werk te gaan (ondanks de geringe afstanden). Het plaatsen van verkeerslichten lijkt niet aangewezen omdat deze te dicht bij die aan de Skaldenstraat zouden liggen. Eventueel kan aan de fietsers uit Desteldonk toegestaan worden om het fietspad tot aan de lichten aan de Skaldenstraat in de tegenrichting te gebruiken waar de Kennedylaan op een veilige(re) manier kan overgestoken worden.

2.2 Socio-economische krachtlijnopties

2.2.1 Naar een vertaling van functie in verkeersleefbaarheid

Uit de analyse van het grondgebruik blijkt duidelijk dat in de woonkern van Oostakker een zeer dominante woonfunctie heeft, waarbinnen de niet-woonfuncties een eerder beperkte oppervlakte innemen en verspreid voorkomen.

Om deze woonfunctie nog te versterken is het perfect mogelijk én wenselijk om in alle straten binnen de bebouwde kom, met uitzondering van de verbindings- en ontsluitings-wegen, een zone-30 in te voeren. De functies waarmee het wonen in het eigenlijke dorpscentrum vermengd is (kleinhandel, scholen, rustoorden, dienstencentrum), zijn eveneens gebaat bij een voetgangers- en fietsvriendelijke omgeving. Op de overblijvende hoofdassen volstaat een beperking tot 50 km/h, maar deze moet wel afgedwongen worden via snelheidsremmende maatregelen.

Zone-30 kan concreet ingevoerd worden in de volgende straten van het dorpscentrum : Oostakkerdorp, Bredestraat (tot Sint-Rafaëlstraat), Pijphoekstraat, Gentstraat (t.e.m. KTA). Of de in dit plan voorziene snelheidsremmende maatregelen de snelheid op de toegangswegen tot het centrum (Gentstraat, Sint-Laurentiuslaan, Bredestraat, Langerbruggestraat) voldoende naar beneden halen om deze zone-30 daadwerkelijk af te dwingen, zal na verloop van tijd moeten geëvalueerd worden. Indien deze maatregelen niet volstaan, kan overwogen worden om een verkeersplateau aan te leggen op de kruispunten Bredestraat-Pijphoekstraat-Sint-Rafaëlstraat en Groenehoekstraat-Eekhouddriesstraat-Pijphoekstraat-Oostakkerdorp. Deze optie geniet echter niet de voorkeur, aangezien het openbaar vervoer beide kruispunten moet passeren.

Ook in de volgende woonlobben kan zone-30 ingevoerd worden, normaliter zonder bijkomende infrastructuurwerken :

- woonstraten tussen Gentstraat en Langerbruggestraat;
- woonstraten tussen Gentstraat, Wolfputstraat en Sint-Laurentiuslaan;
- woonstraten tussen Wolfputstraat, Drieselstraat, Eksaarderijweg en Meerhoutstraat;
- F. Van Impelaan, eerste deel Meerhoutstraat en Krommeboom;
- woonstraten tussen Drieselstraat en Oude Veldstraat;
- woonstraten tussen Bredestraat, Sint-Laurentiuslaan en Oude Veldstraat;
- woonstraten tussen Bredestraat, Wittewalle en Eekhouddriesstraat.

In de woonkernen van Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel is de invoering van zone-30 op grote schaal moeilijk vanwege het samenvallen van de bewoningsas met de verkeersas (cf. lineair karakter van de bewoning). Een snelheidsbeperking van 50 km/h lijkt in de hoofdstraten van deze dorpen voldoende, maar moet beter gehandhaafd worden via regelmatige controles. Het invoeren van zone-30 is wenselijk en mogelijk in de volgende straten :

- Desteldonk : zuidzijde Desteldonkdorp en Lichterveldestraat; ventwegen Moleneinde;
- Sint-Kruis-Winkel : Rapenburg- en M. Herpelinckstraat; G. Van Heckestraat;
- Mendonk : Mendonkdorp.

2.2.2. Naar oplossingen rond verkeersaantrekkende polen

2.2.2.1 *Verkeersaantrekkende polen geïntegreerd in het woongebied*

De volgende verkeersaantrekkende polen zijn geïntegreerd in het woongebied en vallen dus binnen de voorgestelde zone-30 :

- kleinhandel (o.a. de *Unic* op Oostakkerdorp);
- openbare dienstverlening (dienstencentrum op Oostakkerdorp; OCMW- en Sint-Vincentius-rustoord in de Gasthuisstraat; *Mozaïek* en andere instellingen voor mentaal gehandicapten in de Wolfputstraat en de Meerhoutstraat);
- onderwijs (Sint-Vincentius in de Sint-Rafaëlstraat, stedelijke basisschool en KTA in het eerste deel van de Gentstraat, kleuterschool Glorieux en BUBUO-school in de Meerhoutstraat);
- cultureel erfgoed (kerken,...).

Hun verkeersgeneratie is niet dermate groot dat dit zware conflicten kan opleveren. Bovendien is de inrichting van een zone-30 gericht op het creëren van een fiets- en voetgangersvriendelijke omgeving, die de klanten van deze polen kan aanzetten tot het overschakelen van de auto op alternatieve vervoerswijzen.

Een aantal van deze verkeersaantrekkende polen wordt geconfronteerd met specifieke problemen :

- het probleem van de onveiligheid rond de schooltoegangen in de Gentstraat :
Dit zal grotendeels opgelost worden met het aanbrengen van verkeersplateaus, zoals voorzien in de plannen voor de heraanleg van de Gentstraat.
- het probleem van de onveiligheid rond de toegangen van de instellingen en scholen in de Wolfputstraat en de Meerhoutstraat.
De aangewezen oplossing hiervoor is de aanleg van een *verkeersplateau* met zebraleden op het kruispunt Wolfputstraat-Meerhoutstraat (waar tevens de oprit van *Dienstencentrum Mozaïek* op uitkomt). Aangezien de Wolfputstraat een busroute is, mogen de randen van het plateau niet te steil gemaakt worden. Begeleidende snelheidsremmende maatregelen als aanloop naar het verkeersplateau worden voorzien in de Wolfputstraat, ter hoogte van de sporthal en van het kruispunt met de J. Cardijnlaan, en in de Meerhoutstraat, ter hoogte van de kleuterschool. De voorkeur gaat hierbij uit naar een wegversmalling gecombineerd met een asverschuiving.
- de behoefte aan parkeerplaatsen voor de kleinhandel :
Het parkeeraanbod in de Gentstraat en op Oostakkerdorp moet ook na de (eventuele) heraanleg van deze straten voldoende groot blijven.
- de parkeerproblematiek rond de rustoorden in de Gasthuisstraat :
Het OCMW-rustoord heeft nog voldoende ruimte (gazon) om haar parkeeraanbod te verhogen. Dit is veel minder het geval voor Sint-Vincentius, waardoor het aangewezen blijft om het éézijdig parkeren aan die kant te behouden (mede omdat de “illegale” parking in het bosje t.h.v. de Sint-Rafaëlstraat zal verdwijnen). Gelet op de geringe breedte van de Gasthuisstraat (4,6 m), is het invoeren van éénrichtingsverkeer vanaf de Pijphoekstraat tot aan de Sint-Rafaëlstraat de enige bevredigende oplossing (fietsers mogen vanzelfsprekend in beide richtingen rijden). Het noordelijk deel van de Gasthuisstraat (slechts 3,6 m breed !) moet in feite tweerichting blijven ten behoeve van de bewoners (enkel plaatselijk verkeer toelaten vanuit de richting van Wittewalle). De geplande aansluiting van de nieuwe verkaveling (Landmanstraat) op de smalle Gasthuisstraat is echter uit den boze (enkel fietsverkeer mag

toegelaten worden); deze verkaveling heeft trouwens voldoende ontsluiting via Wittewalle en Bredestraat. Het deel van de Landmanstraat dat afgesloten wordt voor doorgaand autoverkeer kan dan ingenomen worden door bijkomende parkeerplaatsen voor de beide rustoorden.

2.2.2.2 *Verkeersaantrekkende polen buiten het woongebied*

Het *sportcomplex* Wolfput, aan de rand van de bebouwde kom van Oostakker, beschikt over voldoende eigen parkeerplaatsen en vormt dus geen extra belasting voor de Wolfputstraat. Desgevallend kan het aantal plaatsen ter plekke nog uitgebreid worden, of gebruik gemaakt worden van de parking van het nabije internaat. De toegang tot het sportcomplex vanaf de F. Van Impelaan moet wel afgeschaft worden, omdat dit ongewenste parkeerdruk veroorzaakt in deze doodlopende woonstraat. De voetbalterreinen aan de Eikstraat hebben geen eigen parkeerplaatsen, maar er is in principe voldoende parkeergelegenheid langs deze onbebouwde en verkeersarme straat zelf.

Wat betreft de *grootschalige detailhandel* op de Antwerpsesteenweg, kan gesteld worden dat deze momenteel sterk verspreid voorkomt, waardoor ook het aantal potentiële verkeersknelpunten uitgesmeerd wordt over nagenoeg het volledige traject van de steenweg. Op termijn pleiten we voor de concentratie van de baanwinkels *binnen* de R4, en dus voor het verdwijnen van de commerciële functie op het gedeelte van de Antwerpsesteenweg dat binnen het studiegebied valt (behalve in de voorziene KMO-zone tussen de Drieselstraat en de R4). Ook moet de inrichting van de steenweg dusdanig herdacht worden dat het doorgaand en het plaatselijk verkeer (bewoners en klanten van baanwinkels) zoveel mogelijk gescheiden worden (bv. het linkerrijvak voor het doorgaand verkeer, het rechterrijvak als ventweg voor de baanwinkels).

De *industriële bedrijven* in de kanaalzone, langs de Skaldenstraat en langs de Moervaart worden op adequate wijze ontsloten door de Kennedylaan. Het probleem is dat deze weg tevens de invalsweg van Gent vanuit noordoostelijke richting (Zelzate, Wachtebeke) vormt en het tragere vrachtverkeer vermengd wordt met het snellere personenverkeer. Dit zorgt vooral in de richting van Zelzate voor conflictsituaties, omdat de bestemming van de vrachtwagens, die in principe op het rechterrijvak rijden, voor het overgrote deel links van de Kennedylaan ligt (kanaalzone), en die van de personenwagens, die vooral links rijden, rechts van de Kennedylaan (de verschillende woonkernen). Ter hoogte van de kruispunten moet er dus massaal van rijvak gewisseld worden, hetgeen gevaarlijke manoeuvres en ongevallen in de hand werkt. In de richting van Gent zitten vracht- en personenwagens automatisch op het “juiste” rijvak. De oplossing van dit probleem is een kwestie van enkele relatief beperkte ingrepen (bv. betere lichtenregeling in verschillende fasen) en vooral het laten respecteren van de maximum toegelaten snelheid (reeds verlaagd tot 90 km/h).

De problematiek van de ontsluiting van *Volvo 2* aan de Drieselstraat is veel ernstiger aangezien hij structureel van aard is, en zware consequenties heeft voor de verkeersleefbaarheid in Oostakker (sluipverkeer, congestie van kruispunten). O.i. kan enkel het creëren van rechtstreekse verbindingen tussen *Volvo* en de R4, waarbij de passage van woonstraten en de kruispunten op de Antwerpsesteenweg vermeden wordt, een fundamentele oplossing bieden.

2.3. Verkeerstechnische krachtlijnopties

2.3.1 Autoverkeer

2.3.1.1 Naar een verkeersleefbare en -leesbare wegenhiërarchie

In functie van de verkeersleefbaarheid is het aangewezen om de wegenhiërarchie zoals voorgesteld in deelrapport 4 van het Mobiliteitsplan (zie 1.3.1) licht te wijzigen:

- De as Oostakkerdorp-Sint-Laurentiuslaan-Drieselstraat fungeert momenteel niet als een *landelijke verbindingsweg* en, gelet op het aanwezige sluiptverkeer, is het aangewezen om het niveau van deze wegen te verlagen en ze aldus minder geschikt te maken als sluiptweg. Het traject van Oostakkerdorp tot het kruispunt Drieselstraat/Langenaarstraat (einde van de bebouwde kom) kan omgezet worden naar het niveau van een *wijkverbindingsweg*, een functie die het in feite reeds vervult.
- De Wolfputstraat mag eveneens het statuut van *wijkverbindingsweg* krijgen, ondermeer omdat deze straat, samen met de Sint-Laurentiuslaan, de route van het openbaar vervoer vormt.

De as Langerbruggestraat-Groenehoekstraat-Oostakkerdorp-Bredestraat-Wittewalle-Rostijnestraat is en blijft een *landelijke verbindingsweg*. Het hogere niveau van deze as t.o.v. de aanpalende straten moet terug te vinden zijn in de voorrangregeling. Dit is nu niet het geval op het kruispunt Groenehoekstraat-Pijphoekstraat / Eekhouddriesstraat-Oostakkerdorp waar zowel het verkeer van de hoofdas Groenehoekstraat (vnl. afkomstig van de Kennedylaan) als dat op de secundaire as Eekhouddriesstraat aan het kruispunt moeten stoppen, wat verwarring schept. Het verloop van de draaiende hoofdas moet m.b.v. een voorrangsbord duidelijk aangegeven worden, tevens om ongewenst verkeer in de Pijphoekstraat en Gasthuisstraat te vermijden. De scherpe bocht Groenehoekstraat-Oostakkerdorp vormt meteen de ideale grens van de zone-30 van Oostakker-centrum.

In functie van een betere verkeersleefbaarheid en -leesbaarheid moeten de volgende maatregelen getroffen worden :

- snelheidsremmende maatregelen op de drukste hoofdassen Gentstraat (reeds voorzien) en Sint-Laurentiuslaan-Drieselstraat en in belangrijke wijkverzamelingsweg Wolfputstraat;
- herinrichting van de onoverzichtelijke en gevaarlijke kruispunten Sint-Laurentiuslaan/Drieselstraat/Wolfputstraat/Oude Veldstraat, Bredestraat/Molzelestraat/Moststraat en Bredestraat/Wittewalle en Wolfputstraat/Meerhoutstraat.

2.3.1.2 Naar een maximale scheiding van doorgaand en verblijfsverkeer

Het doorgaand verkeer moet de daartoe geëigende wegen volgen. De instelling van zone-30 in de woonstraten en de straten van het dorpscentrum (zie 2.2.1) en de nodige snelheidsremmende maatregelen op de hoofdassen moeten het ongewenste verkeer ontmoedigen.

Het snelle verkeer op de Kennedylaan moet maximaal gescheiden worden van het tragere verkeer in de bebouwde kom. Daarom moeten de verbindingen tussen de R4 en het dorp langs de Driezwaantjesstraat, de Kleemstraat en de Ledergemstraat afgesloten worden. Door het ontbreken van een voorsorteerstrook zijn dit ten andere zeer gevaarlijke afritjes. Bovendien vormen ze voor het verkeer richting Gent-centrum geen kortere weg : aangezien de middenberm van de Kennedylaan ter hoogte van deze straten niet onderbroken is, is het

verkeer verplicht rechtsaf te slaan en kan het pas aan de verkeerslichten t.h.v. de Langerbruggestraat rechtsomkeer maken richting Gent.

De doorgang langs Wittewalle mag behouden blijven ten behoeve van de daar aanwezige bedrijven. Aangezien de toegang tot Wittewalle vanaf de Eekhoudriesstraat verboden is, wordt in die richting toch geen sluipverkeer gecreëerd. Bovendien sluit deze doorgang niet onmiddellijk aan bij het dorpscentrum van Oostakker. Ook de toegang tot het bedrijf op de hoek van de Ledergemstraat en de Kennedylaan moet vanaf de Kennedylaan verzekerd blijven.

Het verbodsbord voor zwaar vervoer in de dorpskom van Oostakker moet aan het begin van de Langerbruggestraat geplaatst worden i.p.v. voorbij de Oude Holstraat, zoals nu het geval is. Vrachtwagens (tenminste als ze dit verbod respecteren) worden in de huidige situatie gedwongen de Oude Holstraat en andere woonstraten te nemen. Ten behoeve van de bedrijven in de Langerbruggestraat kan op de verbodsbepaling een uitzondering voor plaatselijk verkeer gemaakt worden.

De bewegwijzering op de R4 ter hoogte van de Antwerpsesteenweg die sluipverkeer in de Drieselstraat genereert moet aangepast worden : de aanduiding "Oostakker" moet verwijderd worden of vervangen door "Oostakker-Lourdes". De enige afslag voor Oostakker-centrum moet die op de Kennedylaan t.h.v. de Langerbruggestraat zijn.

2.3.2 Openbaar vervoer

Sinds de invoering van het nieuwe openbaar vervoersplan op 24 mei 1998 is de ontsluiting van Oostakker in sterke mate verbeterd. De ontsluiting van de noordelijke dorpskernen is eerder gebrekkig gebleven, maar hier stelt zich het probleem van de rentabiliteit van frequente busverbindingen in een dunbevolkt gebied. Met de invoering van een *belbus* (lijn 75) tracht men dit tekort zoveel mogelijk op te vangen. Uit een eerste evaluatie blijkt dat het belbussysteem naar behoren werkt.

Het zwakke punt van de nieuwe busregeling is het feit dat de busroute door de Gentstraat, tussen de Wolfputstraat en Oostakkerdorp, afgeschaft werd. *De Lijn* argumenteert dat aan de daar aanwezige haltes te weinig passagiers op- en afstapten, maar dit wordt tegengesproken door de directies van de twee scholen (de stedelijke basisschool en het KTA) in de Gentstraat. Deze scholen liggen nu niet langer binnen de kritische afstand van 400 m van de dichtstbijzijnde bushalte (Wolfputstraat of Oostakkerdorp) (zie figuur 6). Op zijn minst rond het begin en einde van de schooluren moet de rechtstreekse busverbinding langs de Gentstraat, met haltes aan beide scholen, terug ingevoerd worden. Het feit dat bij de heraanleg van de Gentstraat minder verkeersplateaus, die de passages van bussen bemoeilijken, aangelegd worden dan oorspronkelijk voorzien, maakt deze optie bovendien ook voor *De Lijn* minder problematisch.

2.3.3 Fietsers en voetgangers

Opties i.v.m. de voetgangersproblematiek :

- heraanleg van voetpaden en slechte staat of eventueel aanleg van nieuwe (verharde) voetpaden in de dorpskom (bv. in Sint-Kruis-Winkel);
- onveiligheid aan de schoolomgevingen in de Gentstraat : de voorziene verkeersplateaus t.h.v. Puigem, C. Van der Heydenlaan en (eventueel) H. Drubbelstraat zullen dit probleem reeds voor het overgrote deel oplossen;

- de oversteekbaarheid van de Antwerpsesteenweg verbeteren door het aanleggen van een middenberm.

Het verbeteren van de voorzieningen voor fietsers is een prioriteit in het verkeersleefbaarheidsplan. Er zijn hierbij twee parallelle doelstellingen :

1. het aanbrengen of verbeteren van fietsinfrastructuur op de belangrijke assen

- *Kennedylaan* : verbeteren van de oversteekbaarheid via een betere lichtenregeling; toelaten van het rijden tegen de richting tot aan de dichtstbijzijnde verkeerslichten om het oversteken op kruispunten zonder lichten te vermijden;
- *Antwerpsesteenweg* : betere scheiding van fiets- en autoverkeer door het omwisselen van (vrijliggend) fietspad en parkeerstrook;
- *Sint-Laurentiuslaan-Drieselstraat* : aanbrengen van gemarkeerde fietspaden aan twee kanten; in het smalle gedeelte van de Drieselstraat (Langenaarstraat-Eksaarderijweg) is geen plaats voor een fietspad, maar de verkeersarme Kamerijkstraat zou als alternatieve fietsroute kunnen fungeren;
- landelijke verbindingsweg *Langerbruggestraat-Groenehoekstraat* en *Bredestraat* (vanaf Sint-Rafaëlstraat)-*Wittewalle-Rostijnestraat* : aanbrengen van gemarkeerde fietspaden aan twee kanten (Oostakkerdorp en eerste deel Bredestraat behouden gemengd verkeer in het kader van de zone-30 Oostakker-centrum);
- *Rechtstraat* (Desteldonk) : aanleggen van een tweerichtingsfietspad op de brede berm (eventueel doortrekken langs Desteldonkstraat tot Kennedylaan);
- *Lindestraat* (Desteldonk) : doortrekken tweerichtingsfietspad tot aan Moleneinde; mits verbetering van het wegdek kunnen de ventwegen van Moleneinde (kasseien) ook als fietspad fungeren, en aansluiten op de Rechtstraat.

2. het creëren van fietsroutes los van de belangrijke assen

Voor de inwoners van de dorpen in het havengebied is een alternatief voor het fietspad op de Kennedylaan essentieel. De volgende fietsroute van Sint-Kruis-Winkel naar Oostakker wordt voorgesteld :

- langs bestaande straten tot aan de Moervaart : Sint-Kruis-Winkeldorp - K. Bauwensstraat - Barkstraat - Spaenjeveerstraat - Mendonkbrug;
- nieuw aan te leggen fietspad langs de zuidelijke oever van de Moervaart;
- langs bestaande wegen tot aan de kerk van Desteldonk : Keurestraat (wegdek herstellen) - Lindestraat - Moleneinde - Rechtstraat - Desteldonkdorp;
- nieuwe fietsroute over industrieterrein Skaldenstraat : parallelstraat aan Kennedylaan via fietspad te verbinden met enerzijds de Lichterveldestraat (Desteldonk) en anderzijds de Borkelaarstraat (Oostakker);
- bijkomende fietsverbindingen van de Skaldenstraat met de Nokerstraat en Eversdonk (deze laatste verbinding bestaat reeds).

De bestaande fietstrajecten (Smalleheerweg, Eksaarderijweg, Meerhoutstraat) moeten bestendig worden door het doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk te weren, hetgeen kan door een goede weghiërarchisering. Voor het stuk van de Smalleheerweg tussen de Drieselstraat en de Groenstraat, waar het fietsverkeer vermengd is met het vrachtverkeer van *Volvo*, is de bouw van een fietstunnel onder de R4 aangewezen.

3. Infrastructurele maatregelen

3.1 *Infrastructurele maatregelen op de hoofdassen*

3.1.1 Gentstraat

- aanleg van vrijliggende fietspaden langs weerszijden tussen de Motorstraat (Lourdes) tot aan Puigem;
- aanleg van verkeersplateaus op de kruispunten met Puigem, de C. Van der Heydenlaan en mogelijk ook met de H. Drubbelstraat;
- heraanleg van het pleintje aan het kruispunt met de Wolfputstraat.

>> plannen opgesteld door studie bureau *Technum*, goedgekeurd door de gemeenteraad op 20/10/97, aangepast op VERO-vergadering van 6/7/98 na protesten van middenstand en buurtbewoners en parkeerenquête

3.1.2 Sint-Laurentiuslaan - Drieselstraat

- snelheidsremming door het creëren van een asverschuiving aan de T-kruispunten met de J. Cardijnlaan en de twee takken van Wulverdam (figuur 12);
- versmalling van de rijbaan van de Sint-Laurentiuslaan en het eerste deel van de Drieselstraat (tot aan de Eksaarderijweg) tot ca. 5,8 m door het markeren van (roodgekleurde) fietspaden langs beide zijden van de weg;
- *herinrichting van de kruispunten Sint-Laurentiuslaan/Drieselstraat/Wolfputstraat/Oude Veldstraat en Drieselstraat/Kamerijkstraat* (figuur 13):
 - Het kruispunt wordt verkleind door het versmallen van de trechtervormige aansluiting van de Wolfputstraat, maar wordt toch breed genoeg gehouden voor de passage van de bussen van het openbaar vervoer).
 - Op het kruispunt wordt een verkeersplateau aangelegd met zebrapaden en, indien nodig, met knipperlichten; met het oog op de passage van bussen en vrachtwagens (van en naar de zandgroeve) mogen de hellingen van het plateau niet te steil zijn).
 - De doorgang van de Drieselstraat naar de Oude Veldstraat (oud tracé Drieselstraat) wordt afgeschaft en toegevoegd aan het bestaande centrale pleintje met groenvoorzieningen (met voorziening van oprijlanen naar de twee huizen langs dit straatje); het struikgewas op de hoek wordt weggehaald omwille van de zichtbaarheid.
 - De parking ten westen van de Drieselstraat wordt afgeschaft en omgezet in groene ruimte; eventueel kan plaats behouden blijven voor langsparkeren.
 - De Drieselstraat tussen de Wolfputstraat en de Kamerijkstraat wordt verbreed ten koste van het centrale pleintje, voor de aanleg van twee fietspaden van 1,5m, twee rijbanen van 3 m en een middenberm van 2 m, beplant met bomen die een tunneleffect creëren.
 - Ook het kruispunt Drieselstraat/Kamerijkstraat wordt verkleind door het versmallen van de aansluiting van de Kamerijkstraat.

- *asverschuiving op de Drieselstraat t.h.v. het kruispunt met de Eksaarderijweg* (fig. 14) :
De rijbaan wordt een drietal meter naar links verschoven zodat voor het verkeer vanuit het zuidoosten het overzicht over de bocht verloren gaat. Het vertragend effect wordt nog versterkt door de plaatsing van twee bomen in de vergrote binnenbocht. Het fietspad blijft de oorspronkelijk bocht volgen. Ter hoogte van het kruispunt wordt de weg tevens verbreed tot 8 m, met een kasseistrook van 2 m breed in het midden, om het links afslaan naar de Eksaarderijweg te vergemakkelijken.
- heraanleg van de Drieselstraat tussen de Langenaarstraat en de Antwerpsesteenweg, met een tweerichtingsfietspad aan de linkerzijde tot aan de Smalleheerweg, een rotonde op het kruispunt met de Smalleheerweg, en een fietspad langs weerszijden tot aan de Antwerpsesteenweg

>> plannen opgesteld door studiebureau *G. Verschave*, goedgekeurd in de gemeenteraad van 20/10/97

3.1.3 Bredestraat - Wittewalle - Rostijnestraat

- versmalling van de rijbaan tot ca. 5,8 m door het markeren van (rood gekleurde) fietspaden langs beide zijden
- *herinrichting van het kruispunt Bredestraat-Moststraat-Molzelebilk-Schoonakkerstraat* (figuur 15)
 - Er wordt een rijverbod ingesteld op het gedeelte van de Molzelestraat tussen de Bredestraat en de Moststraat vanaf de Moststraat, omdat dit straatje veel te smal is voor tweerichtingsverkeer (3 m) en vooral omdat de zichtbaarheid op het kruispunt met de Bredestraat quasi nihil is.
 - Daardoor moet in het gedeelte van de Moststraat tot aan de Bredestraat (breedte : 5 m) weer tweerichtingsverkeer toegelaten worden; op termijn zou de straat best verbreed worden tot ca. 6 m.
 - Er wordt een doorgang gecreëerd tussen de Moststraat en de Bredestraat achter het kapelletje op de hoek.
 - Het tracé van de Moststraat wordt omgevormd tot één rijrichting van de Bredestraat (met fietspad).
 - Op de andere rijrichting wordt een licht asverschuiving gecreëerd net voor het kruispunt met Molzelebilk.
 - In het midden wordt een eiland aangelegd dat ook de oude straathoek met het kapelletje omvat; op het eiland wordt groen aangeplant om het poorteffect te versterken.
 - Voor en na het eiland worden een kasseistrook aangelegd, die gebruikt kan worden door het links afslaand verkeer naar resp. Molzelebilk en Moststraat.

Het alternatief voorstel behoudt het huidig profiel van de Bredestraat (op de markering van fietspaden na). De afremming van de snelheid van het autoverkeer op deze as wordt bewerkstelligd door de aanleg van een verkeersplateau. De doorsteek tussen de Moststraat en de Bredestraat achter het kapelletje blijft behouden, omwille van de onmogelijke hoek waaronder de huidige Moststraat op de Bredestraat uitkomt (vóór het kapelletje).

- *herinrichting van het kruispunt Bredestraat-Wittewalle* :
 - Ter hoogte van het kruispunt wordt de as Bredestraat/Wittewalle verbreed voor de aanleg van een kasseistrook in het midden, bestemd voor het afslaand verkeer (o.a. de bussen van het openbaar vervoer).

- Voor en na het kruispunt worden kleine eilandjes aangelegd met bomen om een poorteffect te creëren (dit kruispunt vormt tevens de grens van de bebouwde kom).
- De doorsteek tussen Wittewalle en Bredestraat wordt afgesloten voor autoverkeer (behalve voor de aangelanden).

3.1.4 Wolfputstraat - Meerhoutstraat

- Via *asverschuivingen* (van hetzelfde type als die in de Sint-Laurentiuslaan) wordt de snelheid van het autoverkeer geremd ter hoogte van de sporthal *Wolfput*, van de J. Cardijnstraat en van de Muizelstraat.
- Het kruispunt Wolfputstraat/Meerhoutstraat wordt voorzien van een *verkeersplateau* (cfr. problematiek van de oversteekbaarheid aan de instellingen voor mentaal gehandicapten).
- In de Meerhoutstraat wordt eveneens een asverschuiving/wegversmalling voorzien ter hoogte van de kleuterschool en de BUBAO-school, om de veiligheid van de kinderen te verbeteren en als snelheidsremmer voor het verkeer komende van het viaduct over de R4.

3.1.5 Antwerpsesteenweg

- Het fietspad en de parkeerstrook worden omgewisseld en het fietspad wordt verhoogd.
- Er wordt een middenberm van 3 m breed aangebracht, waardoor de rijstroken versmald worden (3,25 en 2,75 m).
- *herinrichting van het kruispunt Antwerpsesteenweg/Drieselstraat/op- en afrit R4* (fig. 17)
 - Aangezien de oprit van de R4 tussen de Drieselstraat en het viaduct best afgeschaft zou worden (in het kader van een betere ontsluiting voor *Volvo* ; zie 3.2), moet het opnieuw mogelijk worden de R4 (richting haven) vanuit de richting van Lochristi via de andere oprit op te rijden.
 - Op de plaats waar het verkeer uit de Drieselstraat, resp. van de R4 op de Antwerpsesteenweg komt, wordt de middenberm verbreed en het doorgaand verkeer afgeleid naar het linkerrijvak, om het invoegen te vergemakkelijken.
 - Ter hoogte van het kruispunt wordt het vrijliggend fietspad vanuit de richting Lochristi aanliggend aan de Antwerpsesteenweg (met wegneming van de parkeerplaatsen), om de zichtbaarheid van de fietsers te vergroten.

3.2 **Ontsluiting van Volvo**

Het verkeer gegenereerd door *Volvo* moet zoveel mogelijk gescheiden worden van het doorgaand verkeer op de Antwerpsesteenweg, de Drieselstraat en de Groenstraat. Om dit doel te bereiken is een eigen volwaardig op- en afrittencomplex voor *Volvo* vereist (figuur 18) :

- oprit richting haven : doortrekken van de bestaande ontsluitingsweg tot aan de R4;
- afrit vanuit richting E17 : nieuwe weg vanaf de brug over de Antwerpsesteenweg naar de Smalleheerweg (op de plaats van de bestaande oprit vanaf de Antwerpsesteenweg die afgeschaft wordt);
- oprit richting R17 : nieuwe weg vanaf de brug van de Smalleheerweg naar de R4 (de bestaande afrit naar de Groenstraat moet daarbij afgeschaft worden);
- afrit vanuit richting haven : nieuwe weg van de R4 naar de brug van de Smalleheerweg.

Opdat de draaicirkel voor de vrachtwagens voldoende groot zou zijn, moet het bestaande talud aan de zuidzijde van de brug verbreed worden. Omdat dit oprittencomplex enkel en alleen voor *Volvo* bestemd is, dient de verbinding met de Groenstraat afgeschaft te worden. Maar omdat de as Smalleheerweg-Groenstraat tevens een belangrijke fietsroute is, en het niet aangewezen is om de fietsers een omweg langs de Antwerpsesteenweg te laten maken, kan de passage voor fietsers voorlopig behouden blijven. Op termijn zou echter een fietstunnel moeten aangelegd worden onder de R4 op het oude traject van de Smalleheerweg (huidige Korteheerweg).

4. Inspraakprocedure

De hoorzitting greep plaats op 22 oktober 1998. Op deze hoorzitting werden een aantal knelpunten nog eens extra benadrukt door de bewoners. De bekommernissen lagen heel duidelijk bij snel verkeer langs bepaalde straten en ook gevaarlijke kruispunten werden besproken.

De belangrijkste opmerkingen waren:

- te weinig aandacht voor de Wolfputstraat. In deze straat en de aangrenzende Meerhoutstraat bevinden zich 5 instellingen die speciale aandacht verdienen, met name:
 - VZW Dienstencentrum Mozaïek Wolfputstraat 106, 9041 Oostakker
 - VZW Tehuis Martens Sotteau, Meerhoutstraat 49, 9041 Oostakker
 - VZW Centrum voor Ambulante Revalidatie, Wolfputstraat 106, 9041 Oostakker
 - Instituut Individueel Onderricht, Meerhoutstraat 55, 9041 Oostakker
 - Vrije Kleuterschool EDUGO, Meerhoutstraat 53, 9041 Oostakker

Deze instellingen stuurden een gezamenlijke brief met de vraag om supplementaire maatregelen in de Wolfputstraat en de Meerhoutstraat. Als gevolg van deze vraag heeft het studie bureau zijn oorspronkelijk VLP bijgesteld. De tekst van deze aanpassingen werd opgenomen in bovenstaande hoofdstukken.

- Een andere belangrijke bekommernis betrof het kruispunt Oude Veldstraat-Drieselstraat-Wolfputstraat-Laurentiuslaan. Vanuit diverse hoeken werd aangedrongen op een maatregel op deze plaats. De meeste bewoners zien de voorgestelde rotonde op dit punt niet zitten. Het studie bureau heeft als gevolg van deze opmerking een plateau voorzien op dit punt en paste reeds het ontwerp-VLP in die zin aan. Aandacht werd gevraagd voor blindengeleiding op dit plateau.
- Breedte van de voetpaden. Op bepaalde plaatsen is deze allesbehalve voldoende.

Op een tweetal plaatsen zijn voetpadverbredingen opgenomen in het VLP.
- Lichtenregeling op en rond de Kennedylaan. Deze regeling maakt het op bepaalde punten moeilijk om op de Kennedylaan te komen (b.v. vanuit het Skaldenstraat).

Met AWW zal dit probleem worden bekeken.
- Het afsluiten van de zijstraten van de Kennedylaan stuit op gemengde gevoelens, sommigen zijn positief, ander zien het sluiten van een aantal toegangsstraten tot de Kennedylaan minder zitten..

Dit afsluiten is opgelegd door de hogere overheid. Voor de verkeersveiligheid is dit trouwens op zich geen slechte zaak.
- Aandacht geraagd voor de Drieselstraat en het zwaar verkeer.

De Drieselstraat wordt expliciet aangepakt in het VLP; er werden trouwens reeds werken uitgevoerd.
- Plateaus gevraagd op de Eekhoudries.

Er komt een plateau op het kruispunt met de Groenehoekstraat.

5. Voorgestelde maatregelen

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.

⇒ 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.

5.1 Reeds uitgevoerde maatregelen

In de Gentstraat werden een vijftal plateaus voorzien. Tevens zijn er fietspaden aangelegd vanaf de brug over de R4 tot het kruispunt met de Wolfputstraat.

De Drieselstraat werd ook reeds gedeeltelijk heringericht met een rotonde aan het kruispunt met de Smalle Heerweg, een plateau en een afgescheiden dubbelrichtingsfietspad tussen de Gefusilleerdenstraat en de Smalle Heerweg en aanliggende fietspaden tussen Smalle Heerweg en Antwerpsesteenweg.

5.2 Algemene verkeerscirculatie in het gebied

In het kader van het ROM-project werd een visie ontwikkeld op de Kennedylaan. Deze visie stelt dat de Kennedylaan in eerste instantie een verzamelweg dient te zijn voor het havenverkeer. Verder moet er worden gestreefd naar een vermindering van het aantal aansluitingen en moeten de aansluitingen zoveel mogelijk van het type ‘oprit-afrit’ zijn. D.w.z. dat men de lichtengeregelde kruispunten zoveel mogelijk elimineert. Dit betekent dat op termijn de verbinding via de R4 vlotter zal verlopen. ⇒I

Concreet zullen er dan geen lichten meer zijn op de aansluiting Eisenhowerlaan-Kennedylaan (rotonde) en de aansluiting Kennedylaan-Langerbruggestraat (Hollands complex). Dit betekent dat het verkeer op de R4 aanmerkelijk vlotter zal verlopen. Parallel met deze maatregelen moet de huidige sluipteg via Drieselstraat-Laurentiuslaan-Langerbruggestraat ontmoedigd worden; dit zal gebeuren door een aantal snelheidsremmende maatregelen op deze as.

Het te strak doorvoeren van de eliminatie van kruispunten met de Kennedylaan had kunnen leiden tot een volledige afkoppeling van Desteldonk en St-Kruis-Winkel van deze Kennedylaan. Op uitdrukkelijke vraag van de stad blijft de verbinding met deze kernen via de Kennedylaan echter nog wel mogelijk, via specifieke oplossingen.

Voor Oostakker worden alle aansluitingen op de R4 afgesloten, behalve t.h.v. de Langerbruggestraat, waar de uitwisseling met de Kennedylaan plaats vindt via een zgn. Hollands complex (viaduct met zijarmen). ⇒I

Voor Desteldonk is er het principe 'rechts in-rechts uit'. Komende vanuit Gent kan men rechtstreeks Desteldonk binnenrijden en vanuit Desteldonk kan men rechtstreeks de Kennedylaan oprijden richting Zelzate. Voor de andere richtingen zal op termijn een omrijbeweging nodig zijn. ⇒I

Voor St-Kruis-Winkel tenslotte wordt een nieuwe verbinding gelegd naar een zuidelijker gelegen aansluitingspunt met de R4. ⇒I

De hoofdverbinding van Oostakker naar Gent (richting R40) gebeurt via de Kennedylaan en de Vliegtuiglaan-Afrikalaan. Deze verbinding zal aantrekkelijker worden naarmate de doorstroming op de Kennedylaan verbetert; ook met de verlegging van de stadsring R40 (met de Handelsdok brug) zal deze verbinding aan belang toenemen. Ook de Gentstraat krijgt op termijn via de Motorstraat een aansluiting met de Vliegtuiglaan. De as Vliegtuiglaan-Afrikalaan wordt beschouwd als een hoofdinvalsweg.

Ondertussen zal de stad aan AWV vragen de bestaande lichtenregeling te evalueren, o.a. de problemen in de Skaldenstraat moeten nader worden bekeken.

Het verkeer gegenereerd door *Volvo Trucks* moet zoveel mogelijk gescheiden worden van het doorgaand verkeer op de Antwerpsesteenweg, de Drieselstraat en de Groenstraat. Om dit doel te bereiken is een eigen volwaardig op- en afrittencomplex voor *Volvo Trucks* vereist (zie concept figuur 18). Dit zal door de stad worden meegenomen in het kader van de discussie over de R4. ⇒I

5.3 Hiërarchie van het wegennet in het gebied (en snelheidsregime)

Naast de hoofdwegen en de primaire wegen komen volgende types voor:

- **Hoofdstraat**

De as (Antwerpsesteenweg-Grondwetlaan-Sint-Bernadettestraat) - Lourdesstraat - Gentstraat tussen de Dampoort en Oostakkerdorp is een hoofdstraat. Op termijn is wel voorzien dat deze as een verbinding krijgt via de Motorstraat naar de Vliegtuiglaan.

Door de aanleg van de rotonde aan het begin van de Lourdesstraat en verschillende verkeersplateaus in de Gentstraat is de gemiddelde snelheid aanzienlijk gedaald; tevens werden er in het studiegebied vrijliggende fietspaden aangelegd tot aan de Wolfputstraat.

- **Landelijke verbindingswegen**

Binnen het studiegebied zijn 3 landelijke verbindingswegen:

- de as Langerbruggestraat - Pijphoekstraat/Oostakkerdorp - Bredestraat - Wittewalle - Rostijnestraat;
- de as Oostakkerdorp - Sint-Laurentiuslaan - Drieselstraat;
- de as Smishoekstraat - De Baetsplaats - Sint-Kruis-Winkeldorp - Winkelwarande

Op deze landelijke verbindingswegen geldt een snelheidsregime van 50 km./u. Daar wordt in het centrum van Oostakker plaatselijk van afgeweken, met het opnemen van delen van deze wegen in het Zone 30-gebied van het centrum.

De Wolfputstraat vertoont zowel een aantal kenmerken van een landelijke verbindingsweg als van een wijkontsluitingsweg. Er wordt hier gekozen voor het eerste type, wat impliceert dat een snelheidsregime van 50 km./u. wordt behouden, zij het met snelheidsremmende maatregelen op cruciale punten.

- ***Wijkontsluitingswegen***

Geen enkele Oostakkerse straat werd in Deelrapport 4 van het *Mobiliteitsplan* weerhouden als wijkontsluitingsweg.

De as Wittewalle (vanaf Bredestraat)-Eekhoutdries kan wel als dusdanig worden beschouwd. De as krijgt bijgevolg het Zone 30-statuuat.

De Meerhoutstraat en Eksaardserijweg hebben functioneel ook kenmerken van een wijkontsluitingsweg, maar liggen niet eenduidig in een dicht woonmilieu. Hier wordt geopteerd voor het 50 km./u. regime met een aantal puntgebonden maatregelen. Het eerste deel van de Meerhoutstraat (tussen Wolfputstraat en St-Arnoutstraat) krijgt wel het Zone 30-statuuat.

- ***Woonstraten***

De straten in de woonlobben van Oostakker krijgen het Zone 30-statuuat.

- ***Industriewegen en havenwegen***

Skaldenstraat

- ***Landbouwwegen***

Verschillende straten in Sint-Kruis-Winkel, Desteldonk en Mendonk.

In Oostakker zelf kunnen ook de Oude Veldstraat en gedeeltelijk zelfs de Smalle Heerweg als dusdanig worden beschouwd.

5.4 Invoering van Zone 30

In alle woongebieden wordt Zone 30 ingevoerd. ⇒4

Zone-30 kan concreet ook ingevoerd worden in de volgende straten van het dorpscentrum: Oostakkerdorp, Bredestraat (tot Sint-Rafaëlstraat), Pijphoekstraat, Gentstraat (t.e.m. KTA).

Om deze gewenste snelheid af te dwingen worden plateaus voorzien op de kruispunten Bredestraat-Pijphoekstraat-Sint-Rafaëlstraat en Groenehoekstraat-Eekhouddriesstraat-Pijphoekstraat-Oostakkerdorp. Daarbij moet de dimensie van deze plateaus afgestemd zijn op het openbaar vervoer.

Ook in de volgende woonlobben kan zone-30 ingevoerd worden, normaliter zonder bijkomende infrastructuurwerken (enkel een poort wordt voorzien):

- woonstraten tussen Gentstraat en Langerbruggestraat;
- woonstraten tussen Gentstraat, Wolfputstraat en Sint-Laurentiuslaan;
- woonstraten tussen Wolfputstraat, Drieselstraat, Eksaarderijweg en Meerhoutstraat;
- F. Van Impelaan, eerste deel Meerhoutstraat en Krommeboom;
- woonstraten tussen Drieselstraat en Oude Veldstraat;
- woonstraten tussen Bredestraat, Sint-Laurentiuslaan en Oude Veldstraat;
- woonstraten tussen Bredestraat, Wittewalle en Eekhouddriesstraat. Ook Wittewalle (vanaf de Bredestraat en de Eekhouddriesstraat maken deel uit van dit Zone-30 gebied.

In de woonkernen van Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel is de invoering van zone-30 op grote schaal moeilijk vanwege het samenvallen van de bewoningsas met de verkeersas (cf. lineair karakter van de bewoning).

Een snelheidsbeperking van 50 km/h is in de hoofdstraten van deze dorpen ingesteld (bebouwde kom). Wel komt er in beide dorpen een maatregel, een 50 km./u. poort in Desteldonk en in St-Kruis-Winkel komt er een plateau ter hoogte van de school.

Het invoeren van zone-30 is wenselijk en mogelijk in de volgende straten :

- Desteldonk : zuidzijde Desteldonkdorp en Lichterveldestraat; ventwegen Moleneinde;
- Sint-Kruis-Winkel : Rapenburg- en M. Herpelinckstraat; G. Van Heckestraat;
- Mendonk : Mendonkdorp.

5.5 Specifieke verkeerscirculatie

Er werden volgende maatregelen overwogen:

- de parkeerproblematiek rond de rustoorden in de Gasthuisstraat :

Het OCMW-rustoord heeft nog voldoende ruimte (gazon) om haar parkeeraanbod te verhogen. Dit is veel minder het geval voor Sint-Vincentius, waardoor het aangewezen blijft om het éézijdig parkeren aan die kant te behouden.

Gelet op de geringe breedte van de Gasthuisstraat (4,6 m), zou het invoeren van éénrichtingsverkeer vanaf de Pijphoekstraat tot aan de Sint-Rafaëlstraat een bevredigende oplossing kunnen zijn (fietsers mogen vanzelfsprekend in beide richtingen rijden). Dit betekent evenwel dat alle verkeer van bezoekers en werknemers ofwel verplicht is de straat uit te rijden in de richting van Wittewalle, ofwel via de verkavelingen de Bredestraat probeert te bereiken (de St-Rafaëlstraat wordt nog enkel toegankelijk voor plaatselijk verkeer).

Het noordelijk deel van de Gasthuisstraat (slechts 3,6 m breed) moet hoe dan ook tweerichting blijven ten behoeve van de bewoners (enkel plaatselijk verkeer zou dan toegelaten zijn vanuit de richting van Wittewalle).

Bijgevolg wordt de voorgestelde circulatiemaatregel niet weerhouden. De ruimte in de Gasthuisstraat is krap, maar kruisen blijft in principe mogelijk. Eenrichtingsverkeer zou ook snelheidsverhogend kunnen werken.

- Sint-Rafaëlstraat

Deze straat krijgt langs beide zijden een inrijverbod voor auto's, met langs de kant van de Gasthuisstraat een uitzondering voor aangelanden en diensten. Deze maatregel moet verhinderen dat ouders nog dit zeer smal straatje inrijden. Kinderen kunnen worden afgezet op de hoek met de Bredestraat; dit punt wordt beschermd met een plateau (VTA-advies van 28/10/98). Deze maatregel wordt ingevoerd nadat het plateau is aangelegd.

- De toegang tot het sportcomplex vanaf de F. Van Impelaan wordt echter niet afgeschaft.

De configuratie van de sportvelden is zodanig dat er zeer lange loopafstanden zouden ontstaan (ook voor b.v. fietsers).

- Het verbodsbord voor zwaar vervoer in de dorpskom van Oostakker moet aan het begin van de Langerbruggestraat geplaatst worden i.p.v. voorbij de Oude Holstraat, zoals nu het geval is. Vrachtwagens (tenminste als ze dit verbod respecteren) worden in de huidige situatie gedwongen de Oude Holstraat en andere woonstraten te nemen. Ten behoeve van de bedrijven in de Langerbruggestraat kan op de verbodsbepaling een uitzondering voor plaatselijk verkeer gemaakt worden.

Er zal met de verschillende Volvestigingen contact worden opgenomen om afspraken te maken rond de routes voor vrachtverkeer.

- De bewegwijzering op de R4 ter hoogte van de Antwerpsesteenweg die sluipverkeer in de Drieselstraat genereert moet aangepast worden: de aanduiding “Oostakker” moet verwijderd worden of vervangen door “Oostakker-Lourdes”. De enige afslag voor Oostakker-centrum moet die op de Kennedylaan t.h.v. de Langerbruggestraat zijn.

5.6 Geplande infrastructurele maatregelen

5.6.1 Gentstraat

- de vrijliggende fietspaden komen momenteel tot de Wolfputstraat. Ze waren oorspronkelijk gepland tot de Domien Geerstraat. Na protest van middenstanders en bewoners werd beslist de aanleg van fietspaden te beperken tot Puigem. Voorgesteld wordt de fietspaden te laten eindigen aan de Wolfputstraat. De aanleg van fietspaden tot aan Puigem brengt niet veel extra veiligheid mee, zeker als men verderop hoe dan ook verzaakt aan de aanleg van fietspaden. Dit veronderstelt wel een aanpassing van bestaande plateaus (herbekijken fietsstroken).

5.6.2 Sint-Laurentiuslaan - Drieselstraat⇒4

- snelheidsremming door het creëren van een asverschuiving aan de T-kruispunten met de J. Cardijnlaan en de twee takken van Wulverdam (zie figuur 12 voor concept);
- de versmalling van de rijbaan van de Sint-Laurentiuslaan en het eerste deel van de Drieselstraat (tot aan de Eksaardserijweg) tot ca. 5,8 m door het markeren van (roodgekleurde) fietspaden langs beide zijden van de weg wordt niet weerhouden. Op advies van de fietsambtenaar werden dergelijke fietsstroken niet veilig bevonden (onmiddellijk aanleunend tegen parkerende wagens).
- herinrichting van de kruispunten Sint-Laurentiuslaan/Drieselstraat/Wolfputstraat/Oude Veldstraat en Drieselstraat/Kamerijkstraat (zie figuur 13 voor conceptuele schets). De essentie van de herinrichting is een veel compacter kruispunt, gecombineerd met een plateau. Aandacht is hier gevraagd voor blindengeleiding. De exacte manier van aanleg zal worden besproken met de betrokkenen.
- asverschuiving op de Drieselstraat t.h.v. het kruispunt met de Eksaardserijweg (zie fig. 14 voor conceptuele schets):

De rijbaan wordt een drietal meter naar links verschoven zodat voor het verkeer vanuit het zuidoosten het overzicht over de bocht verloren gaat. Het vertragend effect wordt nog versterkt door de plaatsing van twee bomen in de vergrote binnenbocht. Het fietspad blijft de oorspronkelijk bocht volgen. Ter hoogte van het kruispunt wordt de weg tevens verbreed tot 8 m, met een kasseistrook van 2 m breed in het midden, om het links afslaan naar de Eksaardserijweg te vergemakkelijken. De Eksaarde Rijweg wordt ook zoveel mogelijk haaks aangesloten.
- ter hoogte van de bocht aan de Langenaarstraat komt er een duidelijke poort die de snelheidsbeperking tot 50 km./u. (begin bebouwde kom) ondersteunt.

- heraanleg van de Drieselstraat tussen de Langenaarstraat en de Antwerpsesteenweg, met een tweerichtingsfietspad aan de linkerzijde tot aan de Smalleheerweg, een rotonde op het kruispunt met de Smalleheerweg, en een fietspad langs weerszijden tot aan de Antwerpsesteenweg. Momenteel is die fietsinfrastructuur reeds gedeeltelijk aanwezig.

5.6.3 Bredestraat - Wittewalle - Rostijnestraat⇒4

- versmalling van de rijbaan tot ca. 5,8 m door het markeren van (rood gekleurde) fietspaden langs beide zijden wordt niet weerhouden (zie groter)
- er wordt een plateau aangelegd ter hoogte van de St-Raphaëlstraat; dit plateau kondigt het centrum aan van Oostakker. Het beveiligt het uitrijden uit de St-Raphaëlstraat (schoolomgeving). Voor de kapel kan er ook een groen voorplein worden gemaakt. Verbreden van de trottoirs in de Bredestraat en de Pijphoekstraat.
- herinrichting van het kruispunt Bredestraat-Moststraat-Molzelebilk-Schoonakkerstraat (zie figuur 15 voor conceptuele schets) met een plateau. De doorsteek tussen de Moststraat en de Bredestraat achter het kapelletje wordt echter niet weerhouden. Een plateau verlaagt de snelheid op dit punt, zodat de doorsteek niet meer nodig is. Het verder gelegen kruispunt van de Moststraat en de Oude Veldstraat zal worden bekeken in het kader van de uitbreiding van de verkavelingen aldaar.
- as Bredestraat-Wittewalle: komende van Hijfte wordt er een poort gemaakt vlak voor de splitsing Bredestraat-Wittewalle. Deze poort kondigt de feitelijke bebouwde kom aan. Fietsers kunnen langs deze poort heen. De doorsteek tussen Wittewalle en Bredestraat wordt afgesloten voor autoverkeer (behalve voor de aangelanden).
- de trottoirs in de smalste delen van de Bredestraat en de Pijphoekstraat worden verbreed.

5.6.4 Wolfputstraat – Meerhoutstraat-Eksaarderijweg⇒4

Ook deze as moet beveiligd worden. Een deel van het verkeer krijgt de neiging deze as te gebruiken i.p.v. de Gentstraat. Er wordt gekozen voor volgende maatregelen:

- Een plateau wordt voorzien ter hoogte van de sporthal Wolfput.
- Ter hoogte van de J. Cardijnstraat en van de Muizelstraat wordt gewerkt met asverschuivingen
- Het kruispunt Wolfputstraat/Meerhoutstraat wordt eveneens voorzien van een verkeersplateau (cfr. problematiek van de oversteekbaarheid aan de instellingen voor mentaal gehandicapten).
- Tussen beide plateaus in zal op de looplijn t.h.v. de Domien Geersstraat een zebraapad met accentverlichting worden aangebracht.
- In de Meerhoutstraat wordt eveneens een asverschuiving/wegversmalling voorzien ter hoogte van de kleuterschool en de BUBAO-school, om de veiligheid van de kinderen te verbeteren en als snelheidsremmer voor het verkeer komende van het viaduct over de R4.
- Het deel van de Eksaarderijweg onmiddellijk na de brug (woonzone met kinderen) krijgt een aantal wegversmallingen.
- Het kruispunt Meerhoutstraat-Eikstraat is zeer breed bemeten en wordt compacter aangelegd.

5.6.5 Maatregelen in Zone 30-gebieden⇒4

Hier kan meestal volstaan worden meteen Zone 30 poort. Enkele supplementaire maatregelen worden genomen:

- in Wittewalle (tussen Bredestraat en Eekhoudriesstraat: versmallingen van de weg. Dit kan door de creatie van een wissel of door een eenzijdige versmalling (eventueel in combinatie met een bussluis).
- Eekhoudriesstraat: parkeren in parkeervakken, die de straat moeten vernauwen.
- Oude Holstraat: organiseren van parkeerstroken.
- In Oostakkerdorp kunnen de gearceerde vlakken gematerialiseerd worden op een kwalitatieve manier. Hierbij wordt uiteraard rekening gehouden met de draaicirkels van de bus. Verder komt er een plateau op het kruispunt Bredestraat-St-Rafaëlstraat en op het kruispunt Groenehoekstraat-Eekhoudriesstraat-Pijphoekstraat-Oostakkerdorp

5.6.6 Antwerpsesteenweg⇒1

De Antwerpsesteenweg is een gewestweg. De volgende wensbeelden zullen worden gehanteerd in de onderhandelingen met de wegbeheerder.

- Het fietspad en de parkeerstrook worden omgewisseld en het fietspad wordt verhoogd.
- Er wordt een middenberm van 3 m breed aangebracht, waardoor de rijstroken versmald worden (3,25 en 2,75 m).
- herinrichting van het kruispunt Antwerpsesteenweg/Drieselstraat/op- en afrit R4 (fig. 17)
 - Aangezien de oprit van de R4 tussen de Drieselstraat en het viaduct best afgeschaft zou worden (in het kader van een betere ontsluiting voor *Volvo* ; zie 3.2), moet het opnieuw mogelijk worden de R4 (richting haven) vanuit de richting van Lochristi via de andere oprit op te rijden.
 - Op de plaats waar het verkeer uit de Drieselstraat, resp. van de R4 op de Antwerpsesteenweg komt, wordt de middenberm verbreed en het doorgaand verkeer afgeleid naar het linkerrijvak, om het invoegen te vergemakkelijken.
 - Ter hoogte van het kruispunt wordt het vrijliggend fietspad vanuit de richting Lochristi aanliggend aan de Antwerpsesteenweg (met wegneming van de parkeerplaatsen), om de zichtbaarheid van de fietsers te vergroten.

5.6.7 St-Kruis-Winkel⇒4

- Kruispunt Bauwensstraat en St-Kruiswinkeldorp: compactere aanleg.
- St-Kruis-Winkeldorp thv rusthuis, waar fietspad verdwijnt (ook in nabijheid van de school): een plateau als poort.
- Aanleg van nieuwe (verharde) voetpaden in de dorpskom van Sint-Kruis-Winkel dient te worden overwogen.

5.6.8 Desteldonk

Er bestaat een dossier voor de heraanleg met fietspaden van de Rechtstraat. ⇒2
Enkele extra aandachtspunten zijn:

- Aan het begin van de bebouwde kom een 50 km/u. poort voor Desteldonk
- T.h.v. de school in de Rechtsstraat: asverschuiving met middengeleider ter accentuering van de school (accentverlichting is reeds aanwezig)
- Heraanleg van de omgeving rond de kerk, conform de voorstellen ontwikkeld in de ROM-studie.

5.7 Fietsroutes

Het verbeteren van de voorzieningen voor fietsers is een prioriteit in het verkeersleefbaarheidsplan. Er zijn hierbij twee parallelle doelstellingen:

1. *het aanbrengen of verbeteren van fietsinfrastructuur op de belangrijke assen*

- *Kennedylaan* : verbeteren van de oversteekbaarheid via een betere lichtenregeling; toelaten van het rijden tegen de richting tot aan de dichtstbijzijnde verkeerslichten om het oversteken op kruispunten zonder lichten te vermijden; op middellange termijn wordt in het kader van het ROM-project aparte fietsinfrastructuur uitgewerkt (dubbelrichtingsfietspad op de parallelwegen; fietsbruggen/tunnels).
- *Antwerpsesteenweg* : betere scheiding van fiets- en autoverkeer door het omwisselen van (vrijliggend) fietspad en parkeerstrook;
- *Rechtstraat* (Desteldonk): aanleggen van een tweerichtingsfietspad op de brede berm (eventueel doortrekken langs Desteldonkstraat tot Kennedylaan);
- *Lindestraat* (Desteldonk): doortrekken tweerichtingsfietspad tot aan Moleneinde; mits verbetering van het wegdek kunnen de ventwegen van Moleneinde (kasseien) ook als fietspad fungeren, en aansluiten op de Rechtstraat.

2. *het creëren van fietsroutes*

De belangrijkste fietsroutes zijn (bestaande en te creëren):

- (St-Amansberg)-Gentstraat-Oostakkerdorp-Gasthuisstraat-Borkelaarstraat en verder (nieuwe fietsroute over industrieterrein Skaldenstraat : parallelstraat aan Kennedylaan via fietspad te verbinden met enerzijds de Lichterveldestraat (Desteldonk) en anderzijds de Borkelaarstraat).
- (Veer)-Langerbruggestraat-Groenhoekstraat-Oostakkerdorp-St-Laurentiuslaan-Cardijnlaan-Wolfputstraat-Meerhoutstraat-Eksaardserijweg-(St-Jozefstraat-EDUGO), met aftakking Eksaardserijweg-Groenstraat.
- (Lochristi)-Smalle Heerweg-(Groenstraat (of A. Van den Broeckstraat)-EDUGO).

Voor het stuk van de Smalleheerweg tussen de Drieselstraat en de Groenstraat, waar het fietsverkeer vermengd is met het vrachtverkeer van *Volvo*, is de bouw van een fietstunnel onder de R4 aangewezen.

- Langenaarstraat-Eksaarderijweg
- Oostakkerdorp-Bredestraat-Wittewalle-Rostijnestraat-(Hijfte) en aftakkingen Moststraat-Oude Veldstraat en Nokerstraat naar Desteldonk.
- Desteldonkstraat-Rechtstraat-Lindestraat
- (Veer-Oude Tragel-Zuidtragel)-Moervaart-Skaldenpark
- Voor de inwoners van de dorpen in het havengebied is een alternatief voor het fietspad op de Kennedylaan essentieel. De volgende fietsroute van Sint-Kruis-Winkel naar Oostakker wordt voorgesteld:
 - langs bestaande straten tot aan de Moervaart: Sint-Kruis-Winkeldorp - K. Bauwensstraat (of Rapenburgstraat)- Barkstraat - Spaenjeveerstraat - Mendonkbrug;
 - nieuw aan te leggen fietspad langs de zuidelijke oever van de Moervaart;
 - langs bestaande wegen tot aan de kerk van Desteldonk: Keurestraat (wegdek herstellen) - Lindestraat - Moleneinde - Rechtstraat - Desteldonkdorp;
 - nieuwe fietsroute over industrieterrein Skaldenstraat: parallelstraat aan Kennedylaan via fietspad te verbinden met enerzijds de Lichterveldestraat (Desteldonk) en anderzijds de Borkelaarstraat (Oostakker);
 - bijkomende fietsverbindingen van de Skaldenstraat met de Nokerstraat en Eversdonk (deze laatste verbinding bestaat reeds).