

VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN RABOT

1. Situering

De wijk Rabot, gelegen in het noordwestelijk gedeelte van Gent, ontwikkelde zich langs het Canal d'Accordement als arbeiderswijk. De textielbaronnen De Hemptinne en De Smet bouwden er vanaf 1872 na het afschaffen van de octrooirechten, het gebied vol met arbeiderswoningen langs nieuwe straten volgens een dambordpatroon met de Wondelgemstraat als centrale handelsas.

De wijk is begrensd door het Kanaal Gent-Oostende, het Verbindingskanaal, een fabriekscomplex, het Rabotstation en de Begijnhoflaan. Twee belangrijke verkeersassen als onderdelen van de stadsring nl. de Gasmeterlaan R40 en de Begijnhoflaan-Opgeëistenlaan N430 omsluiten deze wijk en de buurt Blaisantvest.

2. Historiek

Het Verkeersleefbaarheidsplan Rabot is het resultaat van de samenwerking tussen:

- de Bewonersgroep Rabot, Werkgroep Verkeer Rabot
- het Stedelijk Buurtcentrum Rabot,
- Opbouwwerk Steunpunt Gent,
- de Dienst Stedenbouw,
- de Verkeerstechnische Afdeling van de Politie,
- de Dienst Mobiliteit
- de Commissie voor Verkeer en Ruimtelijke Ordening.

Het plan doorliep een ganse inspraakprocedure in de stuurgroep van het Herwaarderingsgebied Rabot alvorens tot het uiteindelijk resultaat te komen.

- De Dienst Stedenbouw maakte in 1984 een ontwikkelingsmodel voor de wijk op waaronder een verkeers-actieplan.
- De erkenning op 20 april 1988 van de wijk Rabot tot 'Herwaarderingsgebied' gaf een nieuwe start voor de heropleving van deze wijk. De bewonerswerking, inherent aan de inspraakprocedure, kwam slechts in 1994 goed op gang onder impuls van het Stedelijk Buurtcentrum Rabot en in samenwerking met architectuurstudenten van de RUG. Dit resulteerde in een eerste knelpuntenanalyse en de intentie om een nieuw verkeerscirculatieplan met inbegrip van de zone-30 op te maken, vastgelegd tijdens de stuurgroepvergadering van 21 juni 1995.
- In oktober 1995 startte een opbouwwerker van OSG met de ondersteuning van de bewonersgroep. Na een spreekavond verzorgd door 'vzw Langzaam Verkeer, richtte de bewonersgroep in december 1995 de 'Werkgroep Verkeer' op. Een bevraging in de wijk resulteerde in een eerste versie van het verkeersleefbaarheidsplan.

- De voorgestelde timing voor het verkeersleefbaarheidsplan van de bewonersgroep bleek op de stuurgroepvergadering d.d. 6 december 1995 te krap in het licht van de tijdsbalk voor alle gebieden. De vergadering concludeerde dat samenwerking met de stadsdiensten, werkzaam rond verkeer noodzakelijk is.
De Kwakkelstraat wordt heraangelegd met kredieten van 1996.
- De bewoners kregen de gelegenheid tot een eerste kennismaking d.d. 7 oktober 1996 tijdens een open-buurt-moment. Het plan werd principieel goedgekeurd, de opmerkingen verwerkt tot een tweede versie van het verkeersleefbaarheidsplan. Het behoud van de dubbele richting in de Wondelgemstraat en de Gebr. De Smetstraat, sluiproutes doorknippen door de invoering van éénrichtingsverkeer in een aantal straten en 7 verkeersremmende maatregelen waren de voornaamste krachtlijnen.
- Op de coördinatievergadering van 19 november 1996 ontstond een nieuwe versie dat éénrichtingsverkeer in de Wondelgemstraat staduitwaarts en éénrichtingsverkeer stadsinwaarts in de Gebr. De Smetstraat voorstelde. Sluipverkeer zou op deze manier uit de Wilgestraat geweerd worden.
- De Koninklijke Dekenij Wondelgemstraat legde d.d. 11 oktober 1996 een herinrichtingsplan voor de Wondelgemstraat voor aan de eerste schepen. Behoud van de dubbele richting, herzien lichtfases aan de F. Van Ryhovelaan, opwaardering van de winkelas en 5 verkeersremmende maatregelen waren de opties.
- De stuurgroep kreeg d.d. 26 november 1996 de drie plannen ter advisering voorgelegd. De vergadering concludeerde dat de Dekenij en de bewonersgroep tot een gezamenlijk voorstel moeten komen, dat de MOB-cel de verschillende voorstellen evalueert en terugkoppelt naar de bewoners.
- De MOB-cel verwierp het voorstel met de enkele richtingen in haar overleg d.d. 9 december 1996.
- De bewonersgroep en de Dekenij bespraken hun beide voorstellen op een bijeenkomst d.d. 17 december 1996. De Dekenij wenste verder te onderhandelen op kabinetsniveau zonder bewonersparticipatie; voor hen primeerde de heraanleg van de Wondelgemstraat.
- De bewoners kregen inzage in het plan op het Open-Buurtmoment van 6 februari 1997. De heraanleg van de Citroenstraat en de Gebr. De Smetstraat bleek een dringende vraag.
- De Stuurgroep gaf haar fiat voor het plan d.d. 12 maart 1997 met de afspraak dat de bewoners zelf prioriteit bepalen in de heraanleg van de Wondelgemstraat en Gebr. De Smetstraat.
- VERO keurde d.d. 28 oktober 1997 de circulatiewijzigingen in de Gasklokstraat, V. Frisstraat, M. Theresiastraat en Citroenstraat goed. De aanleg van plateaus in de Wilgestraat, hoek IJskelderstraat/Schommelstraat/V. Frisstraat en de hoek Citroenstraat/IJskelderstraat zijn voorzien voor 1998. De optie werd naar voor geschoven om de Elyzeese Velden in circulatie te steken met de Gebr. De Smetstraat wat het voordeel zou geven dat beide straten ontlast worden en het openbaar vervoer een eigen bedding kan krijgen.

- De bewoners van de Citroenstraat kregen het herinrichtingsplan van de Citroenstraat ter inzage d.d. 17 november 1997 met éénrichtingsverkeer naar de Gebr. De Smetstraat, éénzijdig parkeren en een plateau op de hoek V. Frisstraat/IJskelderstraat.
- De stuurgroep keurde d.d. 21 november 1997 het plan voor de Citroenstraat goed. De aanleg van het plateau op de hoek Jozef II-straat/ Drietorekensstraat wordt verschoven naar een latere datum met het oog op de afwerking van de IJskelderstraat. Er werd een proefopstelling van 3 à 6 maanden voorzien voor de toekomstige verkeersafwikkeling in de Gebr. De Smetstraat en de Elyzeese Velden met een evaluatie daaropvolgend. De Wondelgemstraat gaat in heraanleg in 1999.
- Op de stuurgroepvergadering d.d. 12 maart 1997 werd de datum van 6 november 1998 meegedeeld voor de hoorzitting over de heraanleg van de Wondelgemstraat. Dit plan ging in oktober naar de Gemeenteraad. De heraanleg van de Citroenstraat is voltooid.
- Op de Wijkdiscussienamiddag van 7 maart 1998 kregen de aanwezigen een aantal maatregelen uit het VLP voorgelegd als antwoord op de vragen i.v.m. verkeer gedistilleerd uit het LENS-onderzoek.
- VTA maakte een lijst op waarin voor 5 van de 10 straten met beurtelings parkeren een geschrانkte parkeerregeling voorgesteld werd.
- Op de MOB-cel van 16 april en 18 juni 1998 werd na evaluatie van de gevoerde tellingen, afgesproken om de dubbele richting in de Gebr. De Smetstraat te behouden omwille van het snelheidsremmend effect en van de bereikbaarheid van de school en de woningen. De circulatie kan in voege gaan samen met de aanleg van de plateaus. Eénrichting in de Elyzeese Velden staduitwaarts kan wel mits een lus via de Guldenvlieslaan om de bereikbaarheid van het winkelcentrum en de school te vrijwaren.
- VERO keurt het definitieve verkeersleefbaarheidsplan Rabot met de maatregel voor de Elyzeese Velden en de Bargiekaai goed d.d. 3 mei 1999.

3. Verkeersleefbaarheidsplan

1. Knelpunten

Circulatie

De wijk is via de stadsring verbonden met andere stadsdelen maar binnen het verblijfsgebied is er geen duidelijkheid in de wegenhiërarchie. Alle woonstraten hebben dubbelrichtingsverkeer m.u.v.

- het deel F. Van Cleeflaan tussen Drietorekensstraat en Muishondstraat,
- de Muishondstraat van de F. Van Cleeflaan naar de Elsstraat,
- Bij St.-Jozefs, de drie straten rond de kerk.

Sluiproutes

1. Bargiekaai, Guldenvlieslaan, Aloïs Joosstraat, Victor Frisstraat, Rietstraat, Elsstraat, Gasmeterlaan
oplossing = rijrichting V. Frisstraat en Theresiastraat tegengesteld aan A. Joosstraat.
2. Verkeer vanaf Wondelgembrug richting Gasmeterlaan moet door de Wilgestraat omdat er geen linksafslag-strook is op de brug, verandering in de lichtfasering is onmogelijk.
oplossing: verkeersremmers en geschrinkt parkeren in Wilgestraat.
3. De enige toegangsweg voor Alcatel ligt in de Elsstraat dat ofwel via de F. Van Cleeflaan en de Muishondstraat, ofwel via de Jozef II-straat te bereiken is.
oplossing: verkeersremmende maatregelen in de F. Van Cleeflaan en Jozef II-straat.
4. Gasmeterlaan, Gasklokstraat, Wondelgemstraat.

Snelheid

Te hoge snelheden op de Elyzeese Velden deel tussen Guldenvliesstraat en brug op het profiel:
2 x 1stadinwaarts en 1 x 1 staduitwaarts.
oplossing= 2 x1 en beschermd fietspad

Openbaar vervoer

De wijk heeft een vlotte bediening zowel voor het stedelijk als het regionaal net.

Fietsen

- Onvoldoende voorzieningen.
- Gebr. De Smetstraat gevaarlijk door tramsporen:
- Uitbouw fietsroute Westerringspoor met fietsers/voetgangersbrug over Nieuwe Vaart
- Fietsstallingen

2. Krachtlijnen

De hoofdprincipes van het plan zijn:

- uitbouw van een veilig verblijfsgebied door ondersteuning en bescherming van de woonfunctie;
- de snelheid van het auto- en vrachtverkeer te verminderen;
- het tot een minimum beperken van het gevoel van onveiligheid;
- versteviging van de Wondelgemstraat als centrale handelsas en economische slagader in de wijk;
- veilige doortocht van Gebr. De Smetstraat, Elyzeese Velden, Bargiekaai;
- invoeren zone-30 en verhogen veiligheid zwakke weggebruiker;
- het aantal ongevallen met lichamelijk letsel reduceren;
- veilige schoolomgevingen;
- veiliger fietspaden en oversteekplaatsen op Gasmeterlaan;
- veralgemeend beperkt éénrichtingsverkeer.

De Dienst Mobiliteit stelde volgende krachtlijnen voorop:

- De Wondelgemstraat en de Gebr. De Smetstraat behouden hun dubbele richting;
- De Elyzeese Velden komt op 2 x 1 rijstrook met een verbreed fietspad;
- De circulatie in de binnenstraten wordt in overleg met de bewoners bepaald.

Wegen hiërarchie

Wegen van primaire orde: de wijk als verblijfsgebied wor verkeer:

- Nieuwe Vaart, Gasmeterlaan in noorden
- Begijnhoflaan, Opeëistenlaan, Blaisantvest in zuiden.

Wegen van secundaire orde: verdeelfunctie in het verblijfsgebied, tweerichtingsverkeer:

- Wondelgemstraat, Gebr. De Smetstraat als hoofdstraten, in-en uitvalswegen, verschillende activiteiten
- Elyzeese Velden en Bargiekaai als ontsluitingswegen

Wegen van tertiaire orde: alle overige straten in de wijk krijgen een erf- en ontsluitingsfunctie voor de bewoners met behoud van dubbele richting en waar noodzakelijk enkele richting.

Circulatie

Principe: behoud van de bestaande circulatie, maar beperkt éénrichting invoeren in volgende straten onderhevig aan sluijverkeer:

- Gasklokstraat
- Victor Frisstraat
- Citroenstraat
- M. Theresiastraat deel tussen IJskelderstraat en Gebr. De Smetstraat
- Schommelstraat: niet weerhouden
- Pannestraat deel tussen Gebr. De Smetstraat en Elyzeese Velden: niet weerhouden
- Schaliestraat deel tussen Gebr. De Smetstraat en Elyzeese Velden: niet weerhouden

3. Verkeersremmende maatregelen

1. Invoering van zone-30 en infrastructurele verkeersremmende maatregelen in volgende straten:

- hoek F. Van Cleeflaan en Triomfstraat: plateau.
- hoek F. Van Cleeflaan en Drietorekensstraat: plateau.
- Wilgestraat: plateau.
- hoek Jozef II-straat en Drietorekensstraat: uitstulping of asverschuiving met bomen.
- A. Joosstraat: bomen.
- hoek Victor Frisstraat, IJskelderstraat, Schommelstraat, Rietstraat: plateau.
- hoek Citroenstraat en IJskelderstraat: plateau, heraanleg Citroenstraat.
- hoek Jozef II-straat en Elsstraat: uitstulping.

2. Wondelgemstraat t.h.v. het kerkplein Bij St.-Jozefs: volledige heraanleg tot aan de gevel Wondelgemstraat, met groeninbreng. Een aantal desiderata van de Dekenij zijn hierin verwerkt.

3. Invoeren geschrinkt parkeren als meer praktische regeling ter vervanging van het beurtelings parkeren en om de snelheid in de woonstraten te verlagen: voorstel VTA d.d.25/3/98

- in de straten met dubbele richting (wisseling aan de kruispunten).

Rietstraat	Vlotstraat
Jozef II-straat	Drietorekensstraat
Kwakkelstraat	Pannestraat
Schommelstraat	

- in de straten met éénrichting en voldoende lengte

Triomfstraat
Gasklokstraat
Citroenstraat

4. Elyzeese Velden terugbrengen van 3 naar 2 x1 rijstrook, supprimeren van de 1 rijstrook stadinwaarts en vervangen door fietspad en trottoir langs het water met laanbomen. Doortrekken fietspad en trottoir langs het water met laanbomen langs Bargiekaai tot aan Guldenvliesstraat.

5. Accentverlichting en T-profielen t.h.v. de scholen.

6. Maatregelen voor AWW op de Gasmeterlaan: het fietsplan stelt een dubbelrichting fietspad voor langs de kaaien. Dit moet gepaard gaan met de uitbouw van veilige oversteekplaatsen. In het geval dat de Gasmeterlaan haar status van weg van primaire orde met de huidige verkeersdichtheiten behoudt zal als alternatief moeten geopteerd worden voor een dubbelrichting fietspad langs de gevelrij. Dit kan enkel indien de fietspaden verhoogd over de kruispunten aangelegd worden.

7. Maatregelen voor AWW op het kruispunt Griendeplein-Opgeëistenlaan: verweving voor fietsers of oversteek in 2 fases.

8. A. Joosstraat: het brede profiel van de straat versmallen door de inbreng van groen, laan als schakel in de geplande groenstructuur.

4. Rabotstation-Justitiepaleis

De verkeersafwikkeling rond het toekomstig Justitiepaleis op het voormalig Rabotstation moet erop gericht zijn om geen bijkomende hinder te veroorzaken in de woonstraten van de wijk. De bewonerswerking Rabot heeft i.s.m. het buurtcomité Blaisantvest in een startdossier enkele randvoorwaarden m.b.t. verkeer vooropgesteld. Voornaamste eis is om de in- en uitritten van het complex langs de Opgeëistenlaan te situeren en de F. Van Cleeflaan een verkeersluw karakter te geven met plateaus op de kruispunten.

In de stedenbouwkundige visie van de stad wordt de F. Van Cleeflaan drager van een onderdeel van Groenas 7 en de fietsas van het Westerringspoor die over het site loopt. Een overbrugging van de Nieuwe Vaart wordt voorzien om de wijken langs beide oevers te verbinden. De nieuwe fiets- en wandelpaden in het geplande stadsdeelpark lopen via veilige oversteekplaatsen de omliggende buurten binnen en leiden verder de stad in en uit.

De Dienst Mobiliteit zal m.b.t. de verkeersafwikkeling van dit site de gelauwerde ontwerpplannen van de wedstrijd verder bestuderen met de betrokken instanties.

5. Groenstructuur

De creatie van een veilig fiets-en wandelklimaat valt moeilijk te verwezenlijken bij een te intense menging van functies op een beperkte ruimte. Een verkeersleefbaarheidsplan kan niet alle knelpunten oplossen. Bij het overlopen van de luchtfoto van de wijk valt onmiddellijk de versnippering van groene, slecht gestructureerde plekken op. De verschillende buurten hebben ook elk hun eigen identiteit echter zonder ruimtelijke samenhang. Een mogelijke oplossing ligt in de ontwikkeling van een groenstructuur waarbij groene verbindingen een recreatief netwerk vormen die de verschillende woonlobben aan elkaar linken bvb; het groen rond de sociale hoogbouw in de A. Joosbuurt verbinden met de scholencampus en het speelplein Zonnestraat. Een reeks groene paadjes doorheen bouwblokken, groenzones, scholencampus, parkeerhavens vormt een secundair en veilig fietsers- en voetgangersnetwerk. De geplande fiets-en wandelas op de aftakking van het Westerringspoor is de belangrijkste ader van dit netwerk.

De uitbouw van deze groenstructuur werd een 1^o maal voorgesteld op de Wijkdiscussienamiddag van 7 maart 1998. De planning maakt onderdeel uit van het Deelstructuurplan en wordt de komende jaren verder uitgewerkt.

6. Actieplan

De globale doelstelling van het verkeerleefbaarheidsplan nl. een verkeersveilige woonomgeving en een veiliger verkeersafwikkeling voor alle gebruikers kreeg d.d. 1 november 1998 een nieuwe wet. Deze bevat een pakket maatregelen om het fietsen en wandelen veiliger te maken. Een ervan is een versoepeling van de voorwaarden waaronder de stad een zone-30 kan implementeren.

De wijk Rabot wordt integraal uitgebouwd tot een verblijfsgebied waarin het fietsverkeer zich mengt met het autoverkeer. Infrastructurele maatregelen zijn dus vereist op plaatsen waar bv. de snelheidsbeperkingen overtreden worden. Een aantal maatregelen zijn reeds uitgevoerd; anderen wachten nog op uitvoering.

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.

Gerealiseerde werken

- Heraanleg Griendeplein.
- Invoering van circulatiewijziging n.a.v. de heraanleg van de Kwakkelstraat en de aanleg van het plateau Victor Frisstraat, IJskelderstraat, Schommelstraat, Rietstraat.
- Heraanleg Kwakkelstraat met herinrichting kruispunt Pannestraat en Schaliestraat.
- Heraanleg Citroenstraat.
- Herinrichting kruispunt Citroenstraat en IJskelderstraat i.p.v. kruispunt met M. Theresiastraat
- Herinrichting kruispunt Victor Frisstraat, IJskelderstraat, Schommelstraat, Rietstraat.
- Plateau Wilgestraat.
- Uitstulping hoek Jozef II-straat en Elsstraat.

Geplande werken

- Heraanleg Gebr. De Smetstraat SIF 2000, op programma De Lijn ⇒ **1,4**
 - Wondelgemstraat: augustus 1999 ⇒ **3**
 - Kruispunt Griendeplein-Opgeëistenlaan: verweving voor fietsers of oversteek in 2 fasen ⇒ **1**
 - Jozef II-straat en hoek Jozef II-straat en Drietorekensstraat: bomen. ⇒ **4**
 - Elyzeese Velden supprimeren 1 rijstrook en vervangen door fietspad, trottoir en laanbomen ⇒ **4**
 - Bargiekaai: fietspad, trottoir en laanbomen ⇒ **4**
 - A. Joosstraat: laan ⇒ **4**
 - Gasmeterlaan: fietpaden ⇒ **1**
 - Bouw Justitiepaleis, aanleg park met groen fiets- en wandelassen: in kader bouwwerken. ⇒ **1,2**

 - Implementatie zone-30: eerste helft 2000
-