

Verkeersleefbaarheidsplan Omgeving Sint-Pietersstation

INHOUDSTABEL

0	INLEIDING	1
1	KRACHTLIJNANALYSES	2
1.1	RUIMTELIJKE ANALYSE	2
1.2	SOCIO-ECONOMISCHE ANALYSE.....	2
1.2.1	<i>Bevolking</i>	2
1.2.2	<i>Tewerkstelling</i>	3
1.2.3	<i>Schoolbevolking</i>	3
1.2.4	<i>Verkeersaantrekkende polen</i>	3
1.3	VERKEERSKUNDIGE KRACHTLIJNANALYSE	7
1.3.1	<i>Autoverkeer</i>	7
1.3.2	<i>Openbaar vervoer</i>	12
1.3.3	<i>Fietsers</i>	13
1.3.4	<i>Voetgangers/leefbaarheid</i>	14
1.4	KNELPUNTENSYNTHESE	14
2	KRACHTLIJNOPTIES	16
2.1	HISTORISCH-MORFOLOGISCHE KRACHTLIJNOPTIES.....	16
2.1.1	<i>Naar versterkte en verkeersleefbare stadsdeelkernen</i>	16
2.1.2	<i>Naar leesbare en leefbare hoofdstraten en uitgebalanceerde invalswegen</i>	17
2.1.3	<i>Naar minder barrièrevormende en beter geïntegreerde ringwegen</i>	17
2.2	SOCIO-ECONOMISCHE KRACHTLIJNOPTIES.....	18
2.2.1	<i>Naar een vertaling van functie in verkeersleefbaarheid</i>	18
2.2.2	<i>Algemene ruimtelijke ontwikkelingen</i>	18
2.2.3	<i>Strategisch project: Sint-Pietersstation</i>	19
2.3	VERKEERSTECHNISCHE KRACHTLIJNOPTIES	19
2.3.1	<i>Wegenhiërarchie</i>	19
2.3.2	<i>Parkeerstructuur</i>	21
2.3.3	<i>Voetgangers</i>	21
2.3.4	<i>Fietsers</i>	22
2.3.5	<i>Openbaar vervoer</i>	24
3	MAATREGELEN	
3.1.	DEEL NOORD-OOST: CITADELPARK	25
3.1.1	ZWIJNAARDSESTEENWEG	25
3.1.2	NORMAALSCHOOLSTRAAT - HEUVELPOORT	25
3.1.3	KORTRIJKSESTEENWEG	25
3.1.4	BURGGRAVENLAAN	25
3.1.5	OMGEVING CITADELPARK.....	25
3.1.6	OMGEVING ZWIJNAARDSESTEENWEG.....	25
3.1.7	BOURGONDIËWIJK	26

3.2 DEEL NOORD-WEST: WATERSPORTBAAN - RIJSENBERGWijk	26
3.2.1 ZUIDERLAAN	26
3.2.2 SNEPKAAI – GORDUNAKAAI - PATIJNTJESSTRAAT	26
3.2.3 KONING ALBERTLAAN - GROOT-BRITTANNIËLAAN.....	27
3.2.4 NEERMEERSKAAI – NOORDERDOORGANG - HENLEYKAAI.....	27
3.2.5 OMGEVING DUNANTLAAN	27
3.2.6 OMGEVING OFFERLAAN	27
3.2.7 SMIDSEBUURT/NONNEMEERSSTRAAT.....	27
3.2.8 RIJSENBERGBUURT	28
3.2.9 OMGEVING NEKKERSBERGLAAN	28
3.3 MAATREGELN DEEL ZUID-OOST: NIEUW GENT	28
3.3.1 ZWIJNAARDESESTEENWEG	28
3.3.2 OTTERGEMSESTEENWEG-ZUID.....	28
3.3.3 OMGEVING ZWIJNAARDESESTEENWEG.....	29
3.3.4 OMGEVING NIEUW GENT	29
3.3.5 OMGEVING OTTERGEMSESTEENWEG.....	29
3.4 MAATREGELN DEEL ZUID-WEST: SINT-PIETERS-AALST EN SINT-PIETERS-AAIGEM	29
3.4.1 OUDENAARDESESTEENWEG	29
3.4.2 KORTRIJKSESTEENWEG (TUSSEN R4 EN STERRE).....	29
3.4.3 VOSKENSALAAN.....	30
3.4.4 OMGEVING GANZENDRIES-MAALTEBRUGGESTRAAT	30
3.4.5 OMGEVING SINT-PIETERSAALSTSTRAAT	30
3.5 MAATREGELN DEEL SINT-PIETERSSTATION	30
3.5.1 LINK R4 – STATION.....	30
3.5.2 FABIOLALAAN.....	31
3.5.3 SINT-DENIJSALAAN (TUSSEN VOSKENSALAAN EN R4/SNEPKAAI).....	31
3.5.4 KONINGIN MARIA HENDRIKAPLEIN	31
3.5.5 CLEMENTINALAAN	32
3.5.6 KONING ALBERTLAAN.....	32

Figuren: Gewenste verkeersleefbaarheidsmaatregelen

0 INLEIDING

Deze nota vormt een onderdeel van het verkeersleefbaarheidsplan voor de ruime omgeving van het Sint-Pietersstation.

Het studiegebied van dit verkeersleefbaarheidsplan werd als volgt afgebakend: startend bij de Sint-Lievenspoort op de stadsring R40 wordt de Schelde in zuidelijke richting gevolgd tot de Ringvaart, vervolgens volgt de grens van het studiegebied de Ringvaart in westelijke richting tot aan de brug van de Deinsteenweg. Vandaar volgt de grens zuidoostwaarts de Watersportbaan tot de Leie (gelegen tussen Constant Dosscheweg en Griendijk). De Leie wordt in noordelijke richting gevolgd tot de R40, die dan verder in zuidoostelijke richting gevolgd wordt tot de Sint-Lievenspoort.

Gelet op het micro-niveau van een verkeersleefbaarheidsplan werd het studiegebied hiertoe opgedeeld in 5 deelgebieden: deel Watersportbaan – Rijsenbergwijk (Noord-West), deel Citadelpark (Noord-Oost), deel Nieuw Gent (Zuid-Oost), deel Sint-Pieters-Aalst en Sint-Pieters-Aaigem (Zuid-West) en deel Sint-Pietersstation.

Voorliggend ‘Verkeersleefbaarheidsplan omgeving Sint-Pietersstation’ is driedelig opgebouwd:

1. In een eerste deel worden de krachtlijnenanalyses geschetst. Dit bevat een analyse van de ruimtelijke structuur met specifieke aandacht voor de wisselwerking tussen ruimtelijke ordening en verkeer. Vervolgens wordt aan de hand van een aantal socio-economische kengetallen zoals bevolkingsaantal, tewerkstellingsaantal en schoolbevolking een eerste inschatting gemaakt van de verkeersgenererende elementen in het gebied. Tenslotte gebeurt de verkeerskundige analyse van het gebied.
2. In een tweede deel worden de krachtlijnopties weergegeven. Deze houden algemene doelstellingen en opties op morfologisch, socio-economisch en verkeerskundig vlak in.
3. In het derde en laatste deel van dit rapport worden een aantal maatregelen geformuleerd en naar voor geschoven teneinde de verkeersleefbaarheid specifiek in de deelgebieden te verbeteren.

1 KRACHTLIJNANALYSES

1.1 Ruimtelijke analyse

De zone ‘Omgeving Sint-Pietersstation’ situeert zich in het zuidelijk deel van de Stad Gent en wordt begrensd door de Ringvaart, Schelde, Watersportbaan en R40.

Het studiegebied sluit aan bij het zuidelijk deel van de binnenstad van Gent. Het gedeelte ten noorden van de spoorlijn Brugge-Brussel wordt dan ook hoofdzakelijk gekenmerkt door dense bebouwing.

Kenmerkend en bepalend voor het gebied is de aanwezigheid van het Sint-Pietersstation waarop heel wat functies in en buiten het studiegebied zijn georiënteerd. De bebouwing rond dit Sint-Pietersstation is ook in zuid-oostelijke richting nog vrij dens.

Tussen het station en de stadskern van Gent ligt het Citadelpark, waar zich de laatste jaren steeds meer activiteiten vestigen (o.a. musea, congrescentrum,...).

Het gebied wordt tevens gekenmerkt door de aanwezigheid van een aantal verspreide openbare activiteitenpolen: o.a. verschillende campussen van de Universiteit Gent, verschillende ziekenhuizen en scholen.

In het uiterste westen bevindt zich het sport- en recreatiecentrum Blaarmeersen dat ruimtelijk gezien aansluit bij het noordelijker gelegen natuurreservaat Bourgoyen-Ossemeersen. Nochtans vormt de Drongensesteenweg (N466) een sterke fysiek-ruimtelijke barrière tussen beide groenzones.

De industriële activiteiten situeren zich vooral in het zuid-oostelijke gedeelte van het studiegebied, namelijk de zone aansluitend bij de E17 en de R4 (omgeving Groothandelsmarkt).

Samengevat kunnen we stellen dat het centraal gelegen Sint-Pietersstation de scharnier is in het studiegebied waarop de meeste functies gericht zijn: wonen, werken en schoolgaan in de buurt, terwijl recreatie en industriële activiteiten zich meer aan de rand van het studiegebied situeren.

1.2 Socio-economische analyse

1.2.1 Bevolking

In totaal wonen er ongeveer 34.500 mensen in het studiegebied. De beroepsbevolking, schoolgaanden en overigen zijn ongeveer even groot in aantal.

Het zwaartepunt van de bevolking bevindt zich in het centrale gedeelte van het studiegebied. De zones gelegen tussen de R40 en het station (o.a. omgeving Heuvelpoort) worden gekenmerkt door een hoge bevolkingsdichtheid.

Aansluitend bij het station is er nog een sterke woonconcentratie in zuid-oostelijke richting (Sint-Pieters-Aalst). Nog verder in zuidelijke richting valt de sterke woonconcentratie in Nieuw Gent en de zone Steenakker op.

De uiterst oostelijk en westelijk gelegen zones in het studiegebied kennen een zeer lage bevolkingsdichtheid.

1.2.2 Tewerkstelling

In het studiegebied wonen circa 12.350 mensen die tot de categorie beroepsbevolking horen, dit is zowat 36% van de bevolking.

Er zijn meer dan 26.800 tewerkgestelden (of ingevulde arbeidsplaatsen) in het gebied. De tewerkstelling in het studiegebied is dus groot: er werken veel meer mensen dan er beroepsbevolking is. Dit tewerkstellingsoverschot, hetgeen gepaard gaat met een belangrijke ingaande woon-werkpendel naar het gebied, ontstaat hoofdzakelijk door de aanwezigheid van het U.Z. en de tewerkstelling in de directe omgeving van het Sint-Pietersstation, alsook door de aanwezigheid van de vele scholen.

1.2.3 Schoolbevolking

In het studiegebied wonen circa 10.950 schoolgaanden waarvan een goede 4.000 kotstudenten. De sterkste concentraties kotstudenten vinden we in de zone tussen de Heuvelpoort en het UZ en in de directe omgeving van het station.

Er zijn zowat 27.000 leerlingen die in het studiegebied schoollopen. Opvallend is de zone 'C.T.L.-B.M.E.', bijna 30% van de schoolbevolking vinden we hier terug. De meesten van hen volgen les in het C.T.L./BME-complex (6.000 studenten) waar hoger onderwijs gegeven wordt.

Voor het overige bevinden zich verspreid over het ganse gebied heel wat lagere of secundaire scholen.

1.2.4 Verkeersaantrekkende polen

De belangrijkste verkeersaantrekkende polen in het studiegebied kunnen worden opgedeeld in verschillende categorieën: scholen, instellingen die thuishoren in de socio-medische, culturele en recreatieve sfeer, belangrijke winkelconcentraties, industrie en het station.

1.2.4.1 Scholen

De belangrijkste scholen en opvanginstellingen in het studiegebied zijn:

Dagverblijven, peutertuinen en kleuterscholen

De Kleine Panda en 't Babelutje - Steenakker 4
Ter Leie - Gordunakaai 58
De Klavertjes - Moutstraat 50
De Bollekens - Jubileumlaan 215D
De Spiegel - Zwijnaardsesteenweg 250
De Boomgaard - Bommelstraat 24
Dagverblijf Désiré Van Monckhoven - Désiré Van Monckhovenstraat 34
De Knuffelboom - De Pintelaan 185 (vanaf 2005-2006)
De Biotoop - Groot-Britanniëlaan 74
De Speeldoos - Smidsestraat 88
Elfenbankje - Sint-Pieters-Aalststraat 78
Kinderkribbe van de universiteit - Krijgslaan 284
Het Stationnetje - Kortrijksesteenweg 170

Basisonderwijs

Basisschool van het Gemeenschapsonderwijs - Voskenslaan 60
Gemeenschapsonderwijs, Basisschool - Karel Lodewijk Ledeganckstraat 4
De Panda – August Vermeylenstraat 2
De Sterre-spits – Maaltebruggestraat 185
Gemeentelijke Basisschool - Bommelstraat 24
Gemeentelijke Basisschool - Désiré Van Monckhovenstraat 34
SBS Bollekenschool - Neermeerskaai 2
SBS De Panda - Steenakker 4
Freinetschool De Spiegel - Zwijnaardsesteenweg 250
SKT Ter Leie - Gordunakaai 58
KLIM - Sint-Pietersaalststraat 86 en 78a
Sint-Pietersinstituut - Meerssstraat 131
Stedelijke Freinetschool De Boomgaard - Bommelstraat 24
Vrije Basisschool Sint-Paulus - Ebergiste De Deynestraat 2
Vrije Basisschool - Rerum Novarumplein 188
Vrije Basisschool Sint-Pietersinstituut - Meerssstraat 131
Gaspard de Coliny Basisschool - Rijsenbergstraat 40
Vrije Basisschool Sint-Paulus - Smidsestraat 76 en 68
G.V. Basisschool - Ottergemsesteenweg 155
U.Z.-school Stad Gent - De Pintelaan 185
B.L.O. Sint-Jozefinstituut - Ebergiste De Deynestraat 1
B.L.O. St-Juliaan - Stropkaai 38
Gemeenteschool voor Buitengewoon Onderwijs - De Pintelaan 185
Medisch Pedagogisch Instituten van de Gemeenschap - Voskenslaan 362

Secundair onderwijs

Gemeentelijk Instituut voor het Technisch Onderwijs – Martelaarslaan 13 en Offerlaan 3
VIP-school - Neermeerskaai 1A
Provinciale middenschool Gent - Abdisstraat 56
Provinciaal Instituut voor Haartooi & Schoonheidszorgen - Godshuizenlaan 65-75
Provinciaal Handels- en Taalstituut - Henleykaai 83
Provinciaal onderwijs van Oost-Vlaanderen, Departement Handelswetenschappen en bedrijfskunde - Henleykaai 84

Provinciaal onderwijs van Oost-Vlaanderen, Departement Gezondheidszorg,
 Studentenhuis Mercator, Mercator OSP - Nonnemeersstraat 21
 Koninklijk Atheneum Voskenslaan III - Voskenslaan 60
 Koninklijk Lyceum Gent (KA II) - Kortrijksesteenweg 12
 KTA I (Textielschool) - Voskenslaan 362
 KTA II – Voskenslaan 270
 Middenschool III van het Gemeenschapsonderwijs - Voskenslaan 60
 Middenschool van het Gemeenschapsonderwijs Koninklijk Lyceum -
 Kortrijksesteenweg 32
 VIP-school - Antonius Triestlaan 10
 Secundaire School voor Buitengewoon Onderwijs van het Gemeenschapsonderwijs
 - Voskenslaan 362
 Sint-Paulusinstituut - Ebergiste De Deynestraat 2
 Sint-Paulusinstituut - Marathonstraat 35
 Sint-Paulusinstituut - Patiëntjestraat 45
 St-Geertruid-Instituut - Kortrijksesteenweg 1024
 Sint-Pietersinstituut - Koning Albertlaan 70
 Stedelijk Instituut voor Buitengewoon onderwijs “Bert Carlier” -
 Oudenaardsesteenweg 74
 Bu SO St-Juliaan - Stropkaai 38
 Bu SO Sint-Jozefinstituut - Ebergiste De Deynestraat 1
 Gemeentelijke Basisschool voor Buitengewoon Onderwijs UZ-school (ook lager
 middelbaar) – De Pintelaan 185 1K5
 Kunsthumaniora Gent (Gemeenschapsonderwijs) – Sint-Denijslaan 80
 Centrum voor Volwassenenonderwijs – Offerlaan 3

Hoger onderwijs

Mercator Hogeschool Provincie Oost-Vlaanderen - Abdisstraat 1, Henleykaai 84,
 Meersstraat 138 D, St-Geertruid-Instituut - Kortrijksesteenweg 1024.

Rijksuniversiteit Gent (R.U.G.):

- Faculteit Wetenschappen - K.L. Ledeganckstraat 35, Krijgslaan 59, Galglaan 2, Proeftuinstraat 86
- Faculteit Toegepaste Wetenschappen - Krijgslaan 281, Galglaan 2
- Faculteit Geneeskunde - De Pintelaan 185, Waterportlaan 3
- Faculteit Psychologie en pedagogische Wetenschappen - Henri Dunantlaan 1-2
- Faculteit Farmaceutische Wetenschappen - Harelbekestraat 72
- Interfakultaire vakgroepen - Krijgslaan 281
- Algemene Diensten - Krijgslaan 281, De Pintelaan 185, Proeftuinstraat 86, watersportlaan 3

Hogeschool Gent

- Bedrijfskunde BME - Industriële wetenschappen Schoonmeersstraat 52
- Academie - Neermeerskaai 1A
- Lerarenopleiding - K.L. Ledeganckstraat 8
- Vesalius - Keramiekstraat 80
- Biotechnologische Wetenschappen, Landschapsbeheer en Landbouw, Handelswetenschappen en Bestuurskunde, Technologie - Voskenslaan 270

1.2.4.2 Socio-medische, culturele en recreatieve instellingen

Klinieken

Universitair Ziekenhuis Gent - De Pintelaan 185
A.Z. Jan Palfijn - Henri Dunantlaan 5, Koningin Fabiolalaan 57

Musea

Oudheidkundig Museum Van De Bijloke - Godshuizenlaan 2
Schone Kunsten - Citadelpark
Stedelijk Museum voor Actuele Kunst - Citadelpark

(Recreatie)park

Blaarmeersen - Zuiderlaan 5
Citadelpark

Zwembad

Strop - Stropstraat 3

Ijsbaan

Kristallijn - Warmoezeniersweg 20

Congrescentrum

ICC – Citadelpark

Concerthal

De Bijloke – Godshuizenlaan 2

1.2.4.3 Winkels

De meeste winkels zijn gesitueerd in en rond de stedelijke invalssassen (o.a. Zwijnaardsesteenweg, Kortijksesteenweg, Voskenslaan,...).

Het winkelgebied Kortrijksesteenweg -dat zich uitstrekt vanaf de R40 via het station en de Voskenslaan en zo verder via de Sterre naar de R4 en E40- vormt samen met de Brusselse- en Antwerpsesteenweg het belangrijkste grootschalige winkelgebied van de stad Gent. Het telt een 157-tal winkels, met een totale verkoopsoppervlakte van ca. 41.200 m² (*Detailhandelsatlas Stad Gent*). De meeste grote winkels langs deze steenweg bevinden zich echter buiten het studiegebied in de richting van de E40.

Het winkelgebied Zwijnaardsesteenweg is het belangrijkste kleinschalige winkelgebied van Gent. De meeste winkels bevinden zich in de omgeving van de R40. Het winkelgebied telt een 143-tal winkels, met een totale verkoopsoppervlakte van ca. 11.550 m² (*Detailhandelsatlas Stad Gent*).

Daarnaast bevindt er zich nog een winkelgebied langs de Oudenaardsesteenweg, waar zich o.a. een grote 'Carrefour' bevindt die heel wat verkeer genereert.

1.2.4.4 Industrie

De industriële site gelegen in het zuid-oostelijk deel van het studiegebied aan de Ottergemsesteenweg-Zuid herbergt een aantal bedrijvigheden die vrij veel zwaar verkeer genereren, nl. de site IVAGO, de omgeving van de Groothandelsmarkt en -meer aansluitend bij de Zwijnaardsesteenweg- Coca-Cola Beverages.

1.2.4.5 Sint-Pietersstation

Het Sint-Pietersstation verwerkt dagelijks ongeveer 41.000 reizigers. Heel wat van hen zijn overstappers. (bron: NMBS)

De belangrijkste herkomstzones van treinkaarthouders naar Gent zijn:

1. Brugge
2. Sint-Niklaas
3. Deinze

De belangrijkste bestemmingszones van pendelaars uit Gent zijn:

1. Brussel(-centraal)
2. Antwerpen
3. Brugge

Hieruit blijkt dat Gent een rekruteringsgebied (werknemers en scholieren) heeft dat zich uitstrekt over zowat gans Oost- en West-Vlaanderen. Anderzijds richt de uitgaande treinpendel zich vooral naar de grote tewerkstellingspolen van het land, nl. Brussel en Antwerpen.

1.3 Verkeerskundige krachtlijnanalyse

1.3.1 Autoverkeer

1.3.1.1 Huidige wegenhiërarchie

Om verkeersintensiteiten op hun juiste niveau te kunnen evalueren, is het nodig de verschillende straten te classificeren naar hun specifieke functie en draagkracht.

- (Inter)nationale wegen

Internationale verbindingswegen welke het stadsgewestelijke niveau overstijgen. In het studiegebied betreft het de E40 (Brussel-Oostende) en E17 (Antwerpen-Kortrijk).

- (Inter)regionale wegen

Verbindingen tussen de autosnelwegen en het stedelijke of regionale niveau. In het studiegebied zijn dat de R4-West zuidelijk deel, de B402 en de B401.

- Stedelijke ring

De stedelijke ring (R40) fungeert als voornaamste verdeelweg voor verkeer dat reeds in de stad zelf aanwezig is.

- Hoofdtoegangswegen

Radiale invalswegen als schakel tussen de stedelijke ring enerzijds, en de (inter)nationale/(inter)regionale wegen en buurgemeenten anderzijds. Deze wegen moeten het doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in de randgemeenten maximaal opvangen.

In het studiegebied betreft het de as Oudenaardsesteenweg-Krijgslaan (N60), de Kortrijksesteenweg (tussen de Sterre en R4) en de N466.

- Hoofdstraten

Historische verbindingswegen tussen de deelgemeenten en het centrum van Gent, waarbij zich meestal een complexe menging van verschillende activiteiten (wonen, onderwijs, ambachten, handel) heeft gevestigd. Deze bevatten echter ook veel verkeer van plaatselijke aard. Het openbaar vervoer kan niet worden weggedacht uit deze straten en er dient veel meer rekening te worden gehouden met (overstekende) zachte weggebruikers.

In het studiegebied zijn dat de Kortrijksesteenweg (vanaf de Sterre tot de R40), de Zwijnaardsesteenweg en Heerweg-Noord en de Galglaan.

- Interne ontsluitingswegen

Laterale verbindingswegen tussen de verschillende hoofdvalswegen, waarbij een zekere menging van functies en activiteiten aanwezig is, zoals scholen en winkels, maar die ook een overwegend verblijfskarakter hebben. Deze wegen concentreren veelal de interne relaties tussen de deelgemeenten of stadswijken onderling.

In het studiegebied zijn dat de Ottergemsesteenweg-Zuid, Corneel Heymanslaan, De Pintelaan, Burggravenlaan, Prinses Clementinalaan, de as Voskenslaan – Groot-Brittanniëlaan, H. Dunantlaan, Verenigde Natieslaan, Gordunakaai-Snepkaai, Patijntjestraat (tussen Rijsenbergstraat en Gordunakaai) en Gebr. De Cockstraat.

- Wijkverzamelingswegen

Deze wegen verzamelen het verkeer binnen een wijk of een groot verblijfsgebied, de stroomfunctie is er eerder van ondergeschikt belang.

In het studiegebied zijn dat de Ottergemsesteenweg, Edelsteenstraat-Kikvorsstraat, Steenakker-Haardstedestraat, St.-Denijslaan - M. Depuislaan, Rijsenbergstraat - F. De Potterstraat, Zuiderlaan-Europalaan, Neermeerskaai-Noorderdoorgang-Henleykaai, Eedverbondkaai-Zuiderdoorgang-Gordunakaai, Roeispaanstraat, Patijntjestraat (tussen Rijsenbergstraat en M. Hendrikaplein).

- Woonstraten

In deze straten primeert de verblijfsfunctie zondermeer.

1.3.1.2 Verkeersintensiteit en –samenstelling

Uit het multimodaal verkeersmodel van de stad Gent kunnen de belastingen op de belangrijkste wegen worden afgeleid.

Het valt op dat de hoogste intensiteiten voorkomen aan de rand van het studiegebied. De intensiteiten op de R4, E17 en N466 zijn nog niet van die aard dat er congestie optreedt op deze hoofdwegen. De intensiteiten op de stedelijke ring (R40) tussen de aansluiting met de Drongensesteenweg (N466) en de Heuvelpoort - Sint-Lievenspoort zijn het hoogst op dit zuidelijk gedeelte van de ring. Door het feit dat er vrij veel verkeerslichten op korte afstanden van elkaar volgen treedt er tijdens spitsuren vrijwel altijd congestie op dit deel van de ring op. Hierbij is het grootste knelpunt de Heuvelpoort waar er op alle zijarmen van het kruispunt wachtrijen ontstaan.

In het studiegebied zelf zijn de assen Oudenaardsesteenweg-Krijgslaan (N60), Kortrijksesteenweg en Snepkaai het drukst. Het drukste gedeelte komt voor ter hoogte van de Kortrijksesteenweg (tussen de Sterre en de R4) en loopt tijdens het spitsuur op tot ongeveer 2.600 voertuigen voor beide richtingen samen.

Vooral de Sterre krijgt hoge intensiteiten te verwerken (zowel stadin- als staduitwaarts). Zodoende wordt op het spitsuur de capaciteitsdrempel bereikt en ontstaan verkeersleefbaarheidsproblemen zoals oversteekbaarheid (barrièrewerking), sluipverkeer,...

De intensiteiten op de Snepkaai liggen bijzonder hoog voor het type profiel van deze weg. Oorzaak van deze hoge intensiteiten is allicht het feit dat de andere Noord-Zuid-verbindingen tussen de stationsomgeving en het gebied ten zuiden van de E40 via de Sterre passeren en dus meer aan congestie onderhevig zijn.

1.3.1.3 Doorsnedetellingen

In functie van het opstellen van dit verkeersleefbaarheidsplan werden er door de Stad Gent tijdens de avondspits nog bijkomende doorsnedetellingen uitgevoerd in volgende straten:

- Karel Van Rysselberghedreef
- Gebroeders De Cockstraat (=Europabrug)
- Heerweg-Noord (t.h.v. brug over Ringvaart)
- Beukenlaan (t.h.v. brug over Ringvaart)
- Koning Albertlaan (t.h.v. brug over Leie)
- Achilles Heyndrickxlaan
- Normaalschoolstraat

In het kader van een aantal verkeersplanologische studies in het studiegebied zijn er bovendien verkeerstellingen beschikbaar van:

- Burggravenlaan
- Kortrijksesteenweg
- Voskenslaan
- Krijgslaan
- Oudenaardsesteenweg

Daarnaast werden volgende kruispunten geteld:

- Corneel Heymanslaan – oprit E17 richting Kortrijk
- Corneel Heymanslaan – oprit E17 richting Antwerpen

De intensiteiten op de verschillende wegen liggen grotendeels in dezelfde grootte-orde als met behulp van het verkeersmodel werd gesimuleerd:

- De Oudenaardsesteenweg en de Kortrijksesteenweg vormen samen de belangrijkste uitvalsas naar het zuiden (en de op- en afritten van de E40).
- De R4 heeft op dit gedeelte als grootstedelijke verdeelweg nog een behoorlijke reservecapaciteit.
- De lokale wegen Snepkaai, Overzet, Gebr. De Cockstraat en Burggravenlaan krijgen een grote verkeersstroom te verwerken.

Opvallend is echter de grote drukte op de C. Heymanslaan ter hoogte van de oprit van de E17. Zowel de oprit richting Antwerpen als de oprit richting Kortrijk/Brussel/Oostende verwerken meer dan 550 pae per uur.

1.3.1.4 Herkomst-bestemmingsonderzoek Noorderdoorgang en Zuiderdoorgang

In functie van het opstellen van een verkeersplanologische studie voor de as Groot-Brittanniëlaan - Albertlaan werd een selected-link-analyse op de wegvakken Noorderdoorgang en Zuiderdoorgang uitgevoerd.

Hieruit blijkt dat het verkeer dat de Noorderdoorgang gebruikt grotendeels doorgaand verkeer is. De herkomst is vrij diffuus verspreid over het zuid-oostelijk deel van het centrum van Gent (vooral omgeving Zuid en verder richting Sint-Amandsberg en omgeving Dampoort). Het verkeer heeft hoofdzakelijk Sint-Denijs-Westrem, Sint-Martens-Latem en Deinze als bestemming.

Voor de Zuiderdoorgang geldt quasi hetzelfde verhaal. De herkomstzones situeren zich hoofdzakelijk in Sint-Denijs-Westrem, Sint-Martens-Latem en Deinze. Ook de zone rond de Fabiolalaan genereert verkeer door de Zuiderdoorgang. De bestemming is vrij diffuus verspreid over het oostelijk deel van Gent (vooral omgeving Ledeborg, Sint-Amandsberg, Destelbergen en Oostakker).

1.3.1.5 Parkeren

Het centrale gedeelte van het studiegebied (waar wonen, werken en schoolgaan samen voorkomen) kent een grote parkeerdruk die bovendien wordt versterkt door de attractie van het Sint-Pietersstation.

Om deze parkeerdruk tegen te gaan werd in een aantal straten/zones rond het station betalend parkeren of blauwe zone ingevoerd, gecombineerd met bewonerskaarten. Het invoeren van deze parkeerregimes is bovendien nog steeds in verdere uitbreiding in deze omgeving.

Rond de Zwijnaardsesteenweg (omgeving Strop) treedt ook een zekere parkeerdruk op tengevolge van de aanwezige functies (o.a. Universiteit Gent).

Tijdens piekactiviteiten (o.a. Zesdaagse van Gent,...) doet zich in de ruime omgeving van het Citadelpark een enorme parkeerdruk voor. De Parkeerbehoeftestudie voor de omgeving van het Citadelpark kwam tot de conclusie dat de meest geschikte locatie voor de bouw van een parking onder het Sint-Pietersplein was. Deze parking wordt momenteel gebouwd.

1.3.1.6 Sluipverkeer

Ongewenst autoverkeer zal -zij het soms op een subjectieve wijze- het verblijfsklimaat en de leefbaarheid verstoren.

Het gaat hierbij in het bijzonder om de volgende sluiproutes:

- Ottergemsesteenweg
Sluipverkeer tussen het op- en afrittencomplex met de E17 en de Heuvelpoort (ter ontwijking van het kruipunt Corneel Heymanslaan – De Pintelaan of –op hoger niveau- ter ontwijking van de moeilijke linksafslagbeweging aan de Sint-Lievenspoort komende vanaf de B401 naar de Heuvelpoort)
- Vrijheidslaan
Sluipverkeer tussen het op- en afrittencomplex met de E17 en station Gent-Sint-Pieters (ter ontwijking van structurele congestie op de R40)
- de as Gordunakaai-Eedverbondkaai en de as Henleykaai-Neermeerskaai
Sluipverkeer tussen de R40 en het gebied ten zuiden van de R4/E40 (ter ontwijking van de drukke stationsomgeving en De Sterre)
- Burggravenlaan
Sluipverkeer vanaf het station en de N60 naar de Sint-Lievenspoort (ter ontwijking van de Heuvelpoort)
- Uilkensstraat
Sluipverkeer dat de lichten Burggravenlaan – Zwijnaardsesteenweg vermijdt
- de zone tussen Voskenslaan-Sterre-Krijgslaan-Achiel Musschestraat
Sluipverkeer tussen Voskenslaan en Kortrijksesteenweg of Krijgslaan (ter ontwijking van De Sterre)
- de Bourgondische wijk
Sluipverkeer vanaf Ter Platen (Decascoop-complex) naar de oprit van de E17
- campus De Sterre RUG
Sluipverkeer vanaf de Oudenaardsesteenweg naar de Krijgslaan (ter ontwijking van De Sterre)
- campus BME/CTL
Sluipverkeer vanaf de R4 naar de Voskenslaan (ter ontwijking van De Sterre).
- ...

We zien twee niveau's van sluipverkeer: op de hogere ordewegen is het sluipverkeer op hoger niveau (vb. vanuit de randgemeenten). Dit verkeer wil men binnen de perken gehouden door middel van snelheidsremmende maatregelen, waar mogelijk gecombineerd met de aanleg van fietspaden. Het sluipverkeer in woonstraten wordt getoetst aan de nota sluipverkeer.

Het vrachtverkeer tenslotte maakt ook op een aantal plaatsen gebruik van lagere ordewegen waarbij weliswaar in mindere mate de leefbaarheid van de omliggende

zones wordt aangetast maar toch het goed functioneren van deze wegen voor het overige verkeer, fietsers en voetgangers in het gedrang komt.

In het studiegebied gaat het in het bijzonder om de Zwijnaardsesteenweg (voor het bedrijf Coca-Cola Beverages) en de Ottergemsesteenweg-Zuid (industriële site rond IVAGO)

1.3.2 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in het studiegebied bestaat uit een uitgebreid net van busvervoer, tram- en spoorvervoer.

1.3.2.1 Trein

Centraal in het studiegebied is het station Gent-Sint-Pieters gelegen op de kruising van de spoorlijnen 50 (naar Brussel via Aalst), 50a (Oostende-Brussel), 53 (naar Mechelen), 58 (naar Eeklo), 59 (naar Antwerpen-centraal), 73 (naar De Panne), 75 (naar Kortrijk/Lille), 86 (naar Ronse) en 122 (naar Geraardsbergen).

Zoals eerder reeds beschreven is het station Gent-Sint-Pieters een draaischijf voor pendel vanaf hinterland West-Vlaanderen en Oost-Vlaanderen richting Brussel maar is het tevens een bestemmingsstation voor scholieren en tewerkgestelden in Gent.

1.3.2.2 Trams en bussen

Er valt op dat zowat heel het studiegebied bereikbaar is per openbaar vervoer. Het openbaar-vervoernet is aldus voldoende sterk uitgebouwd en maximaal gericht op het Sint-Pietersstation, hét overstappunt tussen regionaal en het stedelijk openbaar vervoer. Gelet op het groot aantal bussen en trams dat hier halt houdt is de ruimte voor de tram- en bushaltes aan het station eerder beperkt.

Op een aantal plaatsen in het studiegebied ondervindt het busvervoer hinder van de drukte van het autoverkeer:

- Gebroeders De Cockstraat (Europabrug): Tijdens de spitsuren is deze plaats steeds verzadigd door gebruik ervan als toegangsweg naar het station en de ring. Dit resulteert in vertragingen voor de bussen die er rijden.
- Kortrijksesteenweg: Vooral het gedeelte tussen de Yzerlaan en de Elisabethlaan wordt zeer frequent gehinderd, hoofdzakelijk richting Yzerlaan (centrum).
- Hofbouwlaan-Heuvelpoort: Eigen bedding van openbaar vervoer wordt ook door auto's gebruikt. Tevens is de verkeerslichtencyclus nadelig voor het openbaar vervoer.
- Aan de Groot-Brittanniëlaan en de Oude Bijloke: Het afdraaimanoeuvre wordt vaak belemmerd zodat de doorsteek gevaarlijk wordt.
- Sint-Lievenslaan/Heuvelpoort: De Heuvelpoort wordt meer en meer een te druk knooppunt voor een vlot openbaar vervoer waar de reizigers (richting Sint-Pietersstation) bovendien op een onveilige plaats staan.
- De Sterre: Dit is een zwaar knelpunt dat dikwijls verzadigd is en waar het oversteken vaak tot gevaarlijke situaties leidt.
- Zwijnaardsesteenweg: ook hier is de straat vaak zo goed als verzadigd.

1.3.3 Fietsers

Langs een aantal belangrijke assen voor het fietsverkeer zijn de fietspaden onvoldoende goed uitgerust. Hier komen meestal enkel markeringen voor (o.a. Kortrijksesteenweg, Krijgslaan, Voskenslaan,...). Langs de R4 is het fietsverkeer wel afgescheiden van het rijdend autoverkeer d.m.v. vangrails. Verder vinden we enkel langs de binnenwateren (Leie en Schelde) en de Watersportbaan enkele fietswegen terug.

In de eerste plaats zijn er vele oversteken met de R40 die ofwel moeilijk zijn ofwel zeer gevaarlijk:

- Ter Platen
- Heuvelpoort
- Citadelpark
- Nieuwe Wandeling
- De Sterre

Verder zijn ook een aantal kruisingen of aansluitingen met de R4 gevaarlijk, onder meer:

- de aansluiting met de Grote Steenweg
- de kruising met de Kortrijksesteenweg
- de aansluiting met de Drongensesteenweg

Bovendien ondervindt de fietser op een aantal plaatsen last van het sluipverkeer doorheen de zones tussen de hoofdassen en is het algemeen comfort voor de fietser onvoldoende ten gevolge van het onaangepaste wegdek.

In de studie 'Campusfietsroute' (Zwijnaardsesteenweg) worden een aantal maatregelen voorgesteld ter beveiliging van de fietser, en meteen ook ter bevordering van de doorstroming van het openbaar vervoer in de Zwijnaardsesteenweg – Normaalschoolstraat (deel Heuvelpoort – De Pintelaan). Als gevolg hiervan krijgt de Zwijnaardsesteenweg (Normaalschoolstraat – De Pintelaan) in 2005 een heraanleg van de rijbaan.

De stationsomgeving kampt bovendien met een tekort aan diefstalveilige fietsenstallingen. Momenteel zijn er aan het station 1106 overdekte fietsenstallingen (overdekte stalling 522 plaatsen en in de voormalige bewaakte stalling 584 plaatsen) en 2617 fietsenstallingen in open lucht (Koningin Astridlaan 390, Koningin Maria Hendrikaplein 180, Prinses Clementinalaan op straat 170, nis in de Clementinalaan 518, Sint-Denijslaan 608, Voskenslaantunnel 380, aan de Lijnwinkel 181, en aan de achterkant van de voormalige bewaakte stalling 190 plaatsen). In totaal maakt dat 3723 stallingsplaatsen, die vaak dubbelzijdig gebruikt worden. In het weekend staan er een 5.000 fietsen gestald aan het Sint-Pietersstation.

Tenslotte zijn er nog een aantal potentiële fietsrelaties (o.a. richting Flanders Expo, richting Drongen, richting De Pinte,..) waarvoor momenteel geen infrastructurele maatregelen werden genomen. In het kader van de bouw van de nieuwe Link R4 zal er wel een nieuwe fietsinfrastructuur ontstaan tussen het Sint-Pietersstation en Flanders Expo.

1.3.4 Voetgangers/leefbaarheid

De hoofdwegen vormen door hun gabariet en inrichting, en door het drukke verkeer meestal barrières voor de omwonenden in het algemeen en voor voetgangers in het bijzonder. Goed uitgeruste oversteken of gelijkgrondse kruisingen kunnen deze barrièrewerking verminderen maar niet ongedaan maken.

Schoolomgevingen en winkelstraten, alsook de stationsomgeving zijn aantrekkingspolen voor het voetgangersverkeer. Op die plaatsen zijn brede voetpaden wenselijk.

Net zoals voor de fietsers vormen de gewestwegen ook voor voetgangers moeilijk oversteekbare verkeersassen. De grootste barrières worden gevormd door de R40 en de R4 (met de Ringvaart). Door deze grootschalige verkeersinfrastructuren worden de bindingen tussen het studiegebied en de omliggende deelgebieden van Gent verbroken. Daarnaast vormen in het studiegebied zelf naast de gewestwegen ook de spoorlijnen en de Leie en Schelde een zekere barrière.

Verder worden de voetgangers ook geconfronteerd met snelrijdend autoverkeer op o.a. R40, Snepkaai-Gordunakaai, Groot-Brittanniëlaan, Fabiolalaan, Parklaan, De Pintelaan, Burggravenlaan,... Bovendien ondervindt ook de voetganger op een aantal plaatsen last van het sluipverkeer doorheen de zones tussen de hoofdassen en is het algemeen comfort voor de voetganger onvoldoende ten gevolge van een onaangepast voetpad.

1.4 Knelpuntensynthese

In dit eerste deel van het verkeersleefbaarheidsplan spitste het onderzoek zich toe op het analyseren en detecteren van de verschillende knelpunten in het studiegebied. De knelpunten zijn van allerlei aard: zowel het gemotoriseerde verkeer, als voetgangers, fietsers en openbaar vervoer ondervinden op bepaalde plaatsen hinder.

1) problemen veroorzaakt door het gemotoriseerde verkeer

Volgende problemen werden vastgesteld:

- Verschillende aantrekkingspolen voor het autoverkeer leiden tot plaatselijke problemen omwille van de toestroming op korte tijd, door parkeerdruk of door een constante hinder. Als aantrekkingspolen werden de scholen, ziekenhuizen, culturele en recreatieve instellingen, tewerkstellingszones en tenslotte het station aangeduid.
- Wegen waar hinder optreedt ten gevolge van sluipverkeer op hoger niveau zijn Ottergemsesteenweg, Gordunakaai-Eedverbondkaai en Henleykaai-Neermeerskaai, Burggravenlaan, ...
- Sterk toenemende parkeerdruk komt dagelijks voor in de stationsomgeving en de omgeving van het Universitair Ziekenhuis en op piekmomenten van activiteiten in het Citadelpark in de ruime omgeving ervan.
- Enkele gevaarlijke kruispunten in het studiegebied (o.a. De Sterre) en met de R40.

- Tenslotte is er tijdens piekmomenten aanzienlijke wachtrijen voor auto's in het studiegebied o.a. aan de Heuvelpoort, Europabrug, De Sterre,... waarvan ook het openbaar vervoer sterke hinder ondervindt.

2) problemen en hindernissen die fietsers ondervinden

Volgende problemen werden vastgesteld:

- onaangepaste of ontbrekende fietspaden in een aantal straten
- ontbrekende fietsrelaties naar omliggende deelgebieden
- te beperkte ruimte aan sommige schooluitgangen
- enkele zeer gevaarlijke kruispunten
- moeilijke oversteekpunten aan de R40 en de R4
- onvoldoende stallingsruimte voor fietsers aan het station

3) problemen en hindernissen die voetgangers en bewoners ondervinden

Volgende problemen werden vastgesteld:

- hinder vanwege sluipverkeer in: Ottergemsesteenweg, Gordunakaai-Eedverbondkaai en Henleykaai-Neermeerskaai, Burggravenlaan, de Bourgondische wijk, campus De Sterre UG, campus BME/CTL, ...
- hinder vanwege sluipverkeer en parkeerzoekverkeer in de zone tussen Voskenslaan-Sterre-Krijgslaan-Sint-Denijslaan
- hinder vanwege snelrijdend verkeer in o.a., Snekkaai-Gordunakaai, Groot-Brittanniëlaan, Fabiolalaan, Parklaan, De Pintelaan, Burggravenlaan,...
- gevaarlijke kruispunten op verscheidene plaatsen
- te beperkte ruimte aan sommige schooluitgangen en aan het station
- sterke barrièrevorming door spoorlijnen, waterwegen en hoofdverkeersassen (o.a. R40, R4)

De uiteindelijke maatregelen worden uiteengezet in een volgend hoofdstuk. Logischerwijs kunnen een aantal knelpunten door één enkele ingreep opgelost worden als gevolg van hun direct verband.

2 KRACHTLIJNOPTIES

2.1 Historisch-morfologische krachtlijnopties

2.1.1 Naar versterkte en verkeersleefbare stadsdeelkernen

Op dit ogenblik wordt de leefbaarheid op vele plaatsen in het studiegebied bedreigd door diverse factoren.

1. Doorgaand verkeer tussen R4 en R40
2. Parkeerdruk en parkeerzoekverkeer stationsomgeving
3. Sluipverkeer door woonzones en verblijfsgebieden
4. Verkeersonveiligheid

1. Doorgaand verkeer tussen R4 en R40

Het merendeel van de straten in het studiegebied hebben louter een woonfunctie. De wegen met een belangrijke doorgaande functie (R4, R40, B401, N466) liggen aan de rand van het studiegebied. De belangrijkste assen in het gebied zijn de N60, de N43 (tussen de R4 en de Sterre), de N414 en de Zwijnaardsesteenweg.

Het doorgaand verkeer tussen R4 en R40 wordt preferentieel geleid langs de hoofdinvalswegen in het gebied (N60 tussen R4 en stadsring; de as N43 – Sterre – N414 – stadsring). Sluipverkeer op andere wegen van hogere orde kan ten gronde aangepakt worden bij voltooiing van de R4 en optimalisatie van de R40. In afwachting worden op deze assen snelheidsremmende maatregelen voorzien en de aanleg van fietspaden.

De afwikkeling van het verkeer op de belangrijkste verkeersassen dient maximaal gegarandeerd te worden. Deze (ring)wegen hebben nu eenmaal een belangrijke verkeersfunctie te vervullen. Zij vormen ook de dragers van de voornaamste openbaar-vervoerverbindingen; een slechte doorstroming op de weg betekent in deze context ook dikwijls een kwaliteitsverlies van het openbaar-vervoeraanbod.

2. Parkeerdruk en parkeerzoekverkeer stationsomgeving

De parkeerdruk en, daarmee samengaand, het parkeerzoekverkeer, moeten worden opgelost door het aanbieden van alternatieven voor het bewuste autoverkeer. Hoe dit moet gebeuren, overstijgt het verkeersleefbaarheidsplan. Dit probleem moet op stedelijk en zelfs regionaal niveau worden aangepakt. Op het niveau van de buurt zelf is in elk geval het weren van dit verkeer noodzakelijk, in eerste instantie door het invoeren van betalend parkeren en blauwe zone in combinatie met bewonersparkeren (dit is in volle uitbreiding) en, eventueel, daarbovenop het weren van parkeerplaatszoekend autoverkeer door circulatiemaatregelen.

3. Sluipverkeer door woonzones en verblijfsgebieden

De enige echt effectieve maatregel tegen het sluipverkeer in verblijfsgebieden is het toepassen van circulatiemaatregelen, of het ‘knippen’ van straten. Deze maatregelen

hebben echter ook gevolgen voor de bewoners. Bijgevolg wordt er bij klachten over sluipverkeer steeds een verkeerstelling georganiseerd, waarna de gegevens getoetst worden aan de nota sluipverkeer.

4. Verkeersonveiligheid

Uit de ongevalanalyse blijkt dat de ongevallen zich voornamelijk concentreren op gewestwegen (in het bijzonder op de R40). De Kortrijksesteenweg, Burggravenlaan en Zwijnaardsesteenweg zijn wegen door het studiegebied met relatief veel ongevallen. Vanuit die optiek kreeg de Burggravenlaan reeds een herinrichting, komt de Zwijnaardsesteenweg in 2005 aan de beurt en is de visievorming voor de Kortrijksesteenweg (het deel dat binnen dit VLP valt) voltooid.

De verkeersveiligheid moet worden verhoogd op de belangrijkste verkeersassen in het studiegebied. Hiertoe dient enerzijds een duidelijke wegenhiërarchie uitgewerkt te worden. Er zal bijgevolg bij de inrichtingsprincipes van de verschillende types wegen en de tussenliggende zones aandacht besteed worden aan én de voetganger, én de fietser, én de gemotoriseerde weggebruiker. Zo kunnen circulatie- en snelheidsremmende maatregelen op de wegen die geen verbindende functie vervullen de leefbaarheid in het studiegebied ten goede komen.

2.1.2 Naar leesbare en leefbare hoofdstraten en uitgebalanceerde invalswegen

De huidige verkeersstructuur met de N60, N43 en de N414 vertoont verschillende zwakke punten:

- Onoverzichtelijk kruispunt De Sterre
- Gevaarlijke kruispunten (cfr. ongevalanalyse): o.a. aansluitingen met R4 en R40
- Voskenslaan (N43): passage langs Sint-Pietersstation (Maria Hendrikaplein)
- Slechte doorstroming trams aan de kruispunten met de R40 (Groot-Brittanniëlaan en Kortrijksesteenweg)
- Slechte doorstroming bussen ter hoogte van de Heuvelpoort
- Onaangepaste fietsvoorzieningen

Het verbeteren van deze elementen is een eerste vereiste maar kan niet alle problemen oplossen aangezien deze kaderen in een ruimere context (verbindingen R4-R40, bereikbaarheid station).

2.1.3 Naar minder barrièrevormende en beter geïntegreerde ringwegen

De R4 (met de Ringvaart) vormt een zeer duidelijke visuele barrière, maar slechts in geringe mate een functionele barrière, omdat er een aantal ongelijkvloerse kruisingen zijn: Drongensesteenweg (N466), Snepkaai, Kortrijksesteenweg (N43), Oudenaardsesteenweg (N60), Zwijnaardsesteenweg en Ottergemsesteenweg-Zuid (enkel voor zachte weggebruikers). Toch vormt de R4 vooral voor zachte weggebruikers een belangrijke barrière.

Gelet op de attractiepool van de Blaarmeersen wordt er een extra ongelijkvloerse kruising voor zachte weggebruikers over de R4 richting Drongen gerealiseerd gekoppeld aan de werken aan de spoorlijn Brugge-Gent. Ook i.f.v. de bipool

Flanders Expo – Sint-Pietersstation komt er een extra ongelijkvloerse kruising voor zachte weggebruikers langsheen de nieuwe Link R4. Ook een potentiële langeafstandsroutefunctie die het gebied verbindt met De Pinte (via de De Pintelaan en de Oude Spoorweg, incl. fietsersbrug over de R4 en een ondertunneling van de E40 – een wensbeeld van Bos en Groen) kan in de verre toekomst bijdragen tot een verminderde barrièrewerking van de R4.

De R40 vormt in veel sterkere mate een barrière, ten gevolge van de geringe oversteekbaarheid. De meeste kruispunten met de R40 komen als gevaarlijk kruispunt naar voor in de ongevalanalyse. Dikwijls zijn ook zachte weggebruikers betrokken bij ongevallen op de stadsring. Enkel via de Henleykaai-Bijlokekaai (voor zachte weggebruikers) of via Ter Platen (voor alle verkeer) is er een ongelijkvloerse kruising met de R40.

2.2 Socio-economische krachtlijnopties

2.2.1 Naar een vertaling van functie in verkeersleefbaarheid

Uit analyse van de ruimtelijke structuur blijkt dat in het studiegebied heel wat woonzones kunnen afgebakend worden. Om de woonfunctie daar te versterken is het wenselijk om in alle woonstraten en in de wijkverzamelwegen binnen de bebouwde kom, zone-30 in te voeren.

De functies waarmee het wonen in bepaalde zones is vermengd (kleinhandel, scholen,...) zijn eveneens gebaat bij een omgeving waar het aangenaam en verkeerveilig verblijven is. Op de overblijvende hoofdassen door de woonkernen kan, afhankelijk van de situatie en het aantal functies en dito gewenste oversteekbewegingen, een regime van 50 km/u of een snelheidsbeperking tot 30 km/u voorzien worden.

2.2.2 Algemene ruimtelijke ontwikkelingen

De sterke spreiding van het bijkomend uit te bouwen woonvolume maakt een sturende rol ervan moeilijk. Wat de herkomstzijde betreft dient de openbaarvervoerstructuur zich in de eerste plaats te richten naar de huidige structuur.

Het binnen het mobiliteitsplan voorgestelde tramconcept beantwoordt hieraan vermits in alle hoofdrichtingen het tramnet werd uitgebreid. Wel kan het structurerend vermogen van het openbaar-vervoernet versterkt worden door in de eerste plaats de restzones in een corridor van een 400 meter rond de openbaarvervoerasen in te vullen, bij voorkeur met een redelijk hoge dichtheid.

Nieuwe tewerkstellingspolen dienen gesitueerd te zijn aan de openbaarvervoerasen of -knopen.

Sterke autoverkeersaantrekkende functies (bijvoorbeeld evenementen of intensieve recreatiepolen) worden in principe best gesitueerd aan de kruisingen van de hoofdstructuren (R4 en in mindere mate R40) met de uitgebouwde tramassen mits rekening te houden met de beperkingen van de draagkracht van deze hoofdautostructuur op deze locaties. Aldus kan de autodrukke worden opgevangen

zonder hinder voor de tussengelegen verblijfsgebieden en is er toch een zeker niveau van openbaar-vervoerbereikbaarheid (via één radiale as).

2.2.3 Strategisch project: Sint-Pietersstation

Dit project wordt getoetst aan de voorgestelde mobiliteitsstructuur waarbij aanbevelingen worden gedaan om het mobiliteitsprofiel van de activiteiten af te stemmen op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie.

Het toegankelijkheidsprofiel voor het Sint-Pietersstation is sterk openbaar-vervoegericht vermits dit hét openbaar-vervoerknooppunt is in de Gentse regio. In het openbaar-vervoerconcept is de toegankelijkheid op stedelijk en regionaal niveau optimaal.

De toegankelijkheid van de site voor het autoverkeer wordt volgens de krachtlijnen van het ringboulevardconcept georganiseerd via de R4 door middel van de nieuwe Link R4.

Als belangrijkste openbaar-vervoerknooppunt in de Gentse regio zijn volgende activiteiten te verantwoorden:

- woonfunctie met hoge dichtheid
- kantoorfunctie met hoge dichtheid en openbaar-vervoegericht profiel
- beperkte commerciële functie
- beperkte evenementenfunctie met openbaar vervoer-gericht profiel

Binnen het project ‘ontwikkeling omgeving Sint-Pietersstation’ werd de capaciteit van de stationsparking bepaald en werd een parkeerconcept uitgewerkt gebaseerd op duurzame mobiliteit.

2.3 Verkeerstechnische krachtlijnopties

2.3.1 Wegenhiërarchie

Bij het ontwikkelen van een wensstructuur autoverkeer is het noodzakelijk om uit te gaan van een visie op lange termijn, met fasering naar die termijn toe. Het mobiliteitsplan voor de Stad Gent schetst hier het noodzakelijke hoger kader.

Volgende categorisering van het wegennet wordt voorgesteld:

- Hoofdwegen: E17.
- Primaire wegen: R4.
- Stedelijke ringboulevard: R40.
- Hoofdverbindingswegen tussen R4 en R40: B401 en N466

- Hoofdinvalswegen: Kortrijksesteenweg (tussen R4 en de Sterre), Oudenaardsesteenweg, Krijgslaan en de nieuwe link R4 tussen de R4 en de Sint-Denijslaan.
- Stedelijke hoofdstraten: Kortrijksesteenweg (tussen de Sterre en R40), Zwijnaardsesteenweg.
- Interne ontsluitingswegen: Noorderlaan – Watersportlaan – Verenigde Natieslaan – Ch. Andrieslaan, Snekkaai – Gordunakaai/Patijntjesstraat (tot aan Europabrug), Koning Albertlaan – Groot-Brittanniëlaan, Burggravenlaan, Koolmeesstraat - C. Heymanslaan – Ottergemsesteenweg-Zuid, Koningin Fabiolalaan, Rijsenbergstraat – De Potterstraat, De Pintelaan, Galglaan, Sint-Denijslaan (tussen nieuwe link R4 en Voskenslaan), Gebroeders De Cockstraat, Zuiderlaan en Europalaan

Na realisatie van de link R4 en de doorkoppeling tussen de Sint-Denijslaan en de Fabiolalaan zal het verkeersbeeld in de Rijsenbergwijk onderzocht worden. Indien nodig kan de hiërarchie van de Rijsenbergstraat – De Potterstraat dan gedowngraded worden tot wijkverzamelweg.

- Wijkverzamelwegen (op termijn allen in zone 30): Henleykaai – Noorderdoorgang – Neermeerskaai, Eedverbondkaai – Zuiderdoorgang – Gordunakaai (tot aan Europabrug), Koningin Astridlaan, Voskenslaan (na realisatie link R4), Sint-Denijslaan (uitgezonderd deel tussen link R4 en Voskenslaan) – A. Musschelaan, interne doorkoppeling tussen de Sint-Denijslaan en de Fabiolalaan, Ottergemsesteenweg, Maaltebruggestraat, H. Dunantlaan, C. Dosscheweg – Overzet, Patijntjesstraat (vanaf Europabrug) – Koning Boudewijnstraat, Edelsteenstraat – Kikvorsstraat, Steenakker – Haardstedestraat, Sportstraat, Clementinalaan, Stropkaai
- Woonstraten (zone 30): alle overige straten.

De bepaling van de snelheidsregimes hangt nauw samen met de vooropgestelde categorisering. Het samenhangend geheel van regimes moet enerzijds de verkeersveiligheid bevorderen en anderzijds het autoverkeer aanzetten om het wegennet te gebruiken met respect voor de vooropgestelde functie binnen de categorisering. Dit moet een aanzet vormen om de hoofdstructuren van het wegennet te gebruiken.

In een aparte studie werd, parallel met de opmaak van dit verkeersleefbaarheidsplan, een streefbeeld opgemaakt voor de R4-west, zuidelijk deel. Dit streefbeeld is van cruciaal belang voor het al dan niet welslagen van dit verkeersleefbaarheidsplan: immers, er moet blijvend op aangedrongen worden dat de R4, die in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen staat gecatalogeerd als primair I, naast deze primaire functie ook zijn functie als grootstedelijke ring moet kunnen waarmaken. Vooral voor het studiegebied betekent dit een belangrijke ontlasting van het doorgaand verkeer doorheen de verblijfsgebieden. Gebeurt dit niet, dan zal het verkeer, dat niet wordt toegelaten op de R4, door het afsluiten van op- en afritten, ook weer een sluipteg zoeken doorheen het studiegebied.

2.3.2 Parkeerstructuur

Volgende krachtlijnen zullen voor de verdere uitwerking van de parkeerstructuur belangrijk zijn:

- Verder invoering van betalende parkeerzone met residentieel parkeren en/of blauwe zone in de stadsdelen buiten de R40 met een toenemende parkeerdruk o.m. de omgeving van het Sint-Pietersstation, de omgeving van het UZ en de omgeving van het Stropzwembad.
- De uitbouw van een sterke P+R structuur in Gent geënt op de hoofdassen van het openbaar vervoer
- De uitbouw van een stallingsbeleid om de bewoners voldoende stalplaatsen te bieden (buurtparkings voor bewoners).
- De creatie van nieuwe parkeereenheden kunnen slechts in functie van nieuwe activiteiten en in die gevallen waar enerzijds de draagkracht van de omgeving niet wordt overschreden en waar anderzijds het mobiliteitsprofiel van de activiteiten in overeenstemming blijft met het bereikbaarheidsprofiel van de locatie.
Hieronder valt o.a. de realisatie van een grootschalige parking onder de projectontwikkeling langsheen de Fabiolalaan aan het station Gent-Sint-Pieters.
- In woonzones (zone 30) wordt het halfmaandelijks beurtelings parkeren afgeschaft en waar mogelijk vervangen door geschrinkt parkeren. Hierbij wordt de afweging voor een maximaal behoud van parkeerplaatsen gemaakt.
- Ook kotstudenten zorgen meer en meer voor overlast door met de wagen naar Gent te komen, en die bij wijze van spreken van zondagavond tot vrijdagavond te laten staan op straat, weer ten nadele van bewoners. Het invoeren van betalend parkeren en blauwe zone zal ook voor dit probleem soelaas bieden.

2.3.3 Voetgangers

Bijzondere zorg moet worden besteed aan de voetgangers in het studiegebied. Ter hoogte van de plaatsen waar veel voetgangers voorkomen, zoals de schoolomgevingen en de stationsomgeving, is het nodig dat de oversteekbaarheid maximaal is en de voetpaden een acceptabele breedte hebben.

Via de duidelijke afbakening van gebieden waar het verblijven primeert op de verkeersfunctie is het de bedoeling de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verhogen. In deze verblijfsgebieden moet het verblijfskarakter primeren: hier wonen mensen, hier gaan ze winkelen, hier gaan kinderen naar school,... De inrichting van het openbaar domein moet na herinrichting het verblijfskarakter van deze gebieden benadrukken. Algemeen geldt het principe van menging van autoverkeer en overig verkeer in deze verblijfsgebieden.

Meer specifiek worden door het afbakenen van de verblijfsgebieden bij herinrichting van deze gebieden de volgende doelstellingen beoogd:

- beïnvloeden van de vervoerswijzekeuze ten voordele van het te voet gaan;
- verbeteren van de kwaliteit van het openbaar domein;
- wegwerken van de knelpunten voor voetgangers;
- verbeteren van de leefbaarheid van de verblijfsgebieden.

De inrichting als zone 30-gebied moet garanderen dat de voetganger op een comfortabele en veilige wijze alle verplaatsingen op een vrij directe wijze kan maken (zonder beduidende omwegen). Indien onvoldoende ruimte beschikbaar is voor specifieke voorzieningen voor de voetgangers, moet de voetganger prioritair gebruik kunnen maken van de beschikbare ruimte.

Essentieel daarbij is tevens dat de minst mobiele voetgangers en rolstoelgebruikers de maatstaf vormen voor de inrichting.

2.3.4 Fietsers

De opties voor het fietsverkeer liggen in de lijn van het fietsbeleidsplan Gent.

Vooreerst zijn er de **primaire fietsroutes**. Deze zijn functionele routes die de belangrijkste herkomst- en bestemmingszones verbinden. In praktijk volgen deze grotendeels de hoofdverkeersassen. Bijkomend worden ook de zogenaamde lange-afstand-fietsroutes die op provinciaal vlak worden aangeduid als primaire route aangeduid.

Ondermeer volgende assen behoren tot de primaire fietsroutes:

- R4
- R40
- N43 (Kortrijksesteenweg – Voskenslaan - Koning Albertlaan – Groot-Brittanniëlaan)
- Oudenaardsesteenweg
- Zwijnaardsesteenweg (Campusroute)
- De Pintelaan
- Leiepromenade (Eedverbondkaai – Gordunakaai – Snepkaai en Henleykaai – Neermeerskaai)
- Prinses Clementinalaan – Burggravenlaan
- De Pintelaan
- K. Elisabethlaan en aansluitend Kortrijksesteenweg tot aan R40.

Gezien de belangrijkste assen van het primair fietsroutenetwerk verlopen langsheen belangrijke auto-assen, is het noodzakelijk waar mogelijk vrijliggende fietspaden aan te leggen langsheen deze assen. Indien vrijliggende fietspaden niet mogelijk zijn, is een herinrichting met een zone 30-concept (gemengd verkeer) wenselijk.

Bijkomend kunnen nog routes worden uitgebouwd die vooral op langere afstanden belangrijk zijn of die door hun tracé belangrijke tijdwinsten opleveren voor de fietser, o.m.

- routes langs de spoorwegen (bv. lijn Gent – Brugge)
- fietsroute naar De Pinte (kaderend binnen de realisatie van het stadsbos – op lange termijn)

Aanvullend is een **secundair fietsnetwerk** geselecteerd dat ofwel een alternatieve route vormt voor de primaire route ofwel lokale of minder grote bestemmings- of herkomstzones verbinden.

Volgende routes zijn aangeduid:

- Noorderlaan – Watersportlaan – Verenigde Natieslaan
- Zuiderlaan – Europalaan
- Koningin Fabiolalaan
- Stropkaai
- C. Heymanslaan – Ottergemsesteenweg-Zuid
- Krijgslaan – E. Clauslaan – Hofbouwlaan
- N414 (Kortrijksesteenweg) tussen Sterre en K. Elisabethlaan

Teneinde de veiligheid van de fietsers te waarborgen, dient waar mogelijk een aanliggend verhoogd of vrijliggend fietspad voorzien te worden.

Voor de ontwikkeling van Flanders Expo is een bijkomende fiets- en voetgangersverbinding over de R4 en de Ringvaart absoluut noodzakelijk om de relatie met de stationsomgeving en de ganse binnenstad te versterken. Langsheen de Link R4, die het aansluitingscomplex R4 – A. Pégoudlaan met de Sint-Denijslaan verbindt, worden fietsvoorzieningen ingepland. Daarnaast wenst men op lange termijn een specifieke fiets- en voetgangersbrug over de R4 en de Ringvaart te bouwen.

Tenslotte zijn er een aantal **recreatieve fietsroutes** die ook als alternatief kunnen gebruikt worden voor een aantal van de hiervoor geselecteerde functionele fietsroutes. Deze volgen vooral verkeersarme of zelfs verkeersvrije trajecten zoals landelijke wegen en de dijken langsheen Leie en Schelde. Deze routes zijn overdag en bij goede weersomstandigheden alternatieven voor de hiervoor aangeduide primaire en secundaire routes.

In andere omstandigheden is het onveiligheidsgevoel eerder hoog of het fietscomfort er laag (regen, wind).

In de **zone 30 gebieden (verblijfsgebieden)** wordt uitdrukkelijk geopteerd voor gemengd fiets-autoverkeer. De beschikbare ruimte is er in vele gevallen te beperkt om afzonderlijke fietspaden mogelijk te maken en de snelheid van het verkeer is er voldoende laag om een menging van verkeer veilig te laten verlopen. In deze gebieden is ofwel de fietser (bv. zone 30-gebieden) ofwel de voetganger (bv. woonerven) maatgevend voor het verkeersverloop. De lage snelheden van het autoverkeer maken een gemengd verkeersverloop aanvaardbaar zodat geen bijzondere voorzieningen voor fietsers vereist zijn.

Waar lokaal op de assen met een verkeersfunctie de snelheid ook verlaagd wordt tot 30 km/u kan het fietsverkeer eveneens gemengd verlopen met het autoverkeer.

Bovendien dient aan de **kruispunten** van het fietsroutenetwerk met andere wegen die een algemeen belangrijke verkeersfunctie te vervullen hebben (in het bijzonder aan de R4 en R40) bijzondere aandacht verleend te worden teneinde de verkeersveiligheid op deze punten te verhogen. Hierbij kan voorgesteld worden om fietsoversteken aan de kruispunten van de invalswegen met de R4 verhoogd aan te leggen zodat deze worden geaccentueerd en de snelheid van het afslaand autoverkeer wordt verminderd.

2.3.5 Openbaar vervoer

Op basis van de verkeerskundige analyse en kaderend binnen het mobiliteitsplan voor de Stad Gent wordt de opbouw van het openbaar-vervoernetwerk in het studiegebied gezien op 3 hiërarchische niveaus:

- Sint-Pietersstation als knooppunt in het (inter)nationaal treinnet
- Sint-Pietersstation als draaischijf van een grootstedelijke tramstructuur met hoofd- en nevenassen
- Sint-Pietersstation als draaischijf van een aanvullend busnetwerk (geïntegreerd stedelijk en regionaal aanbod)

Het Sint-Pietersstation is voor Gent het multimodaal knooppunt voor personenvervoer tussen trein, taxi, tram, bus, autoverkeer, fiets en voetganger. De omgeving is een 'hoge dichtheid-zone' voor tertiaire functies, vermengd met handels- en woonactiviteiten.

De twee eerste niveaus vormen de stamassen van het openbaar-vervoernetwerk. Het busnetwerk vult deze basisstructuur aan enerzijds om leemtes in te vullen in het regionaal treinnetwerk. Daar kan een bundel van buslijnen eveneens een stamas vormen in het openbaar-vervoernetwerk. Anderzijds wordt het aanbod verder verfijnd zowel via bijkomende routes als een bediening in functie van specifieke activiteiten (bv. bijzondere evenementen, uitzonderlijke P+R locaties, enz.)

Tram- en busstructuur

De huidige tramstructuur kan verder uitgebouwd worden volgens de structuur omschreven in het mobiliteitsplan als 'tramconcept'. Dit houdt in dat het huidige tramnet verder wordt uitgebouwd met goede aansluitingspunten met het (inter)nationaal en regionaal treinnet. Hierbij wordt de doorstroming en de algemene kwaliteit van de huidige trajecten verlengd tot de meeste randgemeenten. Deze tramstructuur werd verder uitgewerkt in de openbaar vervoersstudie voor Gent. Ook voor de busstructuur wordt verwezen naar deze uitgebreide studie.

3 MAATREGELEN

3.1 Deel Citadelpark (Noord-Oost)

3.1.1 Zwijnaardsesteenweg

Voor de sectie tussen de A. Musschestraat en Normaalschoolstraat wordt verwezen naar de studie 'Optimalisatie Campusroute Gent' waarin wordt voorgesteld om geschrapt parkeren in te voeren (met materialisatie van de parkeerzones), de bussen op de rijbaan te laten halteren en aan de aansluitingen met de zijstraten voetpaduitstulpingen aan te leggen. Deze as wordt (na heraanleg in 2005 in het kader van de Campusfietsroute) bovendien volledig opgenomen in het zone 30-gebied.

3.1.2 Normaalschoolstraat - Heuvelpoort

Hiervoor wordt verwezen naar de geplande heraanleg voorzien binnen het Urgentieplan.

3.1.3 Kortrijksesteenweg

Op deze as werden tussen de Elisabethlaan en de R40 aan beide zijden van de straat fietspaden geschilderd. De voorbehouden trambedding werd een stuk verlengd.

3.1.4 Burggravenlaan

De Burggravenlaan werd een paar jaar terug reeds heringericht met een gewijzigd profiel waarbij de middenste rijstrook werd geschrapt, zodat een profiel ontstaat met aanliggende fietspaden in plaats van de (vroegere) smalle fietsstroken. Bovendien werd de opstelstrook voor linksafslaand verkeer naar de Ottergemsesteenweg verkort om de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers in de richting van de Stropkaai te verbeteren.

3.1.5 Omgeving Citadelpark

Het gebied rond het Citadelpark wordt opgenomen in een zone 30, met uitzondering van de as Krijgslaan - E. Clauslaan – Hofbouwlaan/Van Rijselberghedreef. Het (sluip-)verkeer in de Leopold-II-laan wordt meegenomen in het kader van de doorstromingsstudie voor de as Kortrijksepoortstraat – Nederkouter.

3.1.6 Omgeving Zwijnaardsesteenweg

Deze omgeving wordt integraal opgenomen in de zone 30.

In de Ledeganckstraat werden reeds deels de nodige inspanningen geleverd ten behoeve van het fietsparkeren.

Conform de studie over de optimalisatie van de Campusroute wordt de Vlierstraat eenrichtingsverkeer van de Bommelstraat naar de Zwijnaardsesteenweg gemaakt ter vereenvoudiging van het kruispunt en verminderen van het aantal conflictpunten op het kruispunt Zwijnaardsesteenweg – L. De Heerestrat – Sint-Coletastraat – Vlierstraat.

3.1.7 Bourgondiëwijk

Deze zone kan zonder veel bijkomende maatregelen reeds worden opgenomen in een zone 30.

Voor de eventuele aanpak van het sluipverkeer in deze wijk wordt verwezen naar de nota sluipverkeer.

3.2 Deel Watersportbaan – Rijsenbergwijk (Noord-West)

3.2.1 Zuiderlaan

Door een verbinding over de watersportbaan – die de recreatieve oevers met elkaar verbindt – te voorzien voor fietsers en voetgangers wordt op langere termijn de barrièrewerking van de Watersportbaan een stuk opgeheven.

Verder wordt voorgesteld snelheidsremmende maatregelen (rijbaankussens) te voorzien op de Zuiderlaan

3.2.2 Snepkaai – Gordunakaai - Patijntjesstraat

Tussen de Sneppebrug en de Patijntjestraat worden twee fietspaden aangelegd. Aan de kant van de spoorweg gebeurt dit – voor zover mogelijk – vrijliggend, dit wil zeggen achter de bestaande bommenrij. Aan de andere zijde komt een aanliggend verhoogd fietspad, dat een ontubbeling is van de bestaande fietsweg langsheen het water.

Recent werd tevens de aansluiting van de Snepkaai op de R4-buitenring gesupprimeerd. Binnenkort wordt ook de Sint-Denijslaan/Dupuislaan voor gewoon gemotoriseerd verkeer afgekoppeld van de R4-binnenring (enkel werfverkeer i.f.v. de werkzaamheden rond Gent-Sint-Pieters zal er langer gebruik van kunnen maken, namelijk tot de link R4 – station klaar is).

Verder worden er nog snelheidsremmende maatregelen op de Gordunakaai – Eedverbondkaai voorzien.

Aan de aansluiting van de Dupuislaan op de Snepkaai wordt een plateau voorzien.

3.3.3 Koning Albertlaan - Groot-Brittanniëlaan

Deze as wordt heringericht, waarbij de tram in beide richtingen op een aparte bedding rijdt. Verder zal –gekoppeld aan deze werken- de oversteekbaarheid aan de kruispunten van de Koning Albertlaan met de Sportstraat - Gordunakaai en de Fredericqstraat – Eedverbondkaai worden geoptimaliseerd.

3.3.4 Neermeerskaai – Noorderdoorgang - Henleykaai

Op de Neermeerskaai is door de Dienst Mobiliteit zelf een voorstel uitgewerkt en weerhouden, met als bedoeling de verdertrekking van het dubbelrichtingsfietspad van de Henleykaai via de Noorderdoorgang naar de Neermeerskaai toe. Dit vormt een onderdeel van de Leiepromenade. De Administratie Waterwegen en Zeewezen van de Vlaamse Gemeenschap zal eveneens een onderdoorgang onder de Europabrug realiseren. Daarmee zal een belangrijke fietsvriendelijke link georganiseerd worden voor zachte weggebruikers naar de Blaarmeersen toe.

3.2.5 Omgeving Dunantlaan

Deze zone wordt integraal opgenomen in het zone 30-gebied. Het is een belangrijke scholencampus (Universiteit Gent langs beide zijden van de straat), en de toegang tot het ziekenhuis AZ Jan Palfijn is hier gelegen, wat maakt dat hier zeer veel fietsers, voetgangers en diverse oversteekbewegingen zijn.

3.2.6 Omgeving Offerlaan

In de omgeving van de Offerlaan wordt eveneens het zone 30- statuut ingevoerd. Het betreft hier ook een schoolomgeving.

3.2.7 Smidsebuurt/Nonnemeersstraat

Met betrekking tot het sluipverkeer zijn de afgelopen jaren, met inspraak van de bevolking, verschillende alternatieven voorgesteld en uitgeprobeerd, echter zonder de problemen ten gronde op te lossen. Hoofdprobleem is het sluipverkeer vanaf de Albertlaan (Rijsenbergbuurt) naar de Kortrijksesteenweg, verkeer dat vroeger een weg vond over het Maria Hendrikaplein. Door de heraanleg van dit plein is deze mogelijkheid weggevallen.

Na voltooiing van de werken rond en om het Sint Pietersstation zal de verkeerssituatie herbekeken worden

3.2.8 Rijsenbergbuurt

De volledige buurt, wordt opgenomen in één zone 30, behalve de straten die de wijk omzomen, de Rijsenbergstraat en de De Potterstraat. De Rijsenbergstraat en de De Potterstraat krijgen het statuut van interne ontsluitingsweg. Na voltooiing van de link R4 tussen de R4 en het stationsproject, en na de doorkoppeling van deze link naar de Fabiolalaan, zal de verkeersdrukte in deze buurt geëvalueerd worden. Indien nodig kan de Rijsenbergstraat – De Potterstraat gedowngraded worden en kunnen er circulatiemaatregelen genomen worden ter vrijwaring van de buurt van problematisch sluipverkeer.

In de Marathonstraat werd reeds een gedeeltelijke vernieuwing doorgevoerd (er volgen nog verdere werken in 2005). Het Olympiadenplein werd reeds heraangelegd met aandacht voor zachte weggebruikers.

3.2.9 Omgeving Nekkersberglaan

Deze zone wordt eveneens opgenomen in zone 30. Recent werden in de Nekkersberglaan en Belvédèreweg werken uitgevoerd in het kader van de vernieuwing van de Belgacom-leidingen.

3.3 Deel Nieuw Gent (Zuid-Oost)

3.3.1 Zwijnaardsesteenweg

Voor de sectie tussen De Pintelaan en de A. Musschestraat wordt verwezen naar de studie 'Optimalisatie Campusroute Gent' waarin wordt voorgesteld om geschrant parkeren in te voeren en de bushaltes op de rijbaan te laten halteren. Bovendien werd reeds een voetpaduitstulping aan school De Spiegel uitgevoerd.

De Zwijnaardsesteenweg tussen A. Musschestraat en De Pintelaan wordt bovendien opgenomen in zone 30-gebied (na heraanleg in het kader van de Campusfietsroute). Het deel Zwijnaardsesteenweg tussen de De Pintelaan en Zwijnaarde blijft 50 km/u.

3.3.2 Ottergemsesteenweg-Zuid

Deze weg zal worden heraangelegd i.f.v. de geplande volwaardige aansluiting op de R4 (tevens ter ontsluiting van het geplande voetbalstadion). Hiermee gepaard gaand wordt tevens de afrit Gestichtstraat in de toekomst afgesloten (acties AWV op langere termijn).

Tevens wordt er een aanpassing aan het op- en afrittencomplex Corneel Heymanslaan – E17 voorzien met aanleg van twee rotondes.

3.3.3 Omgeving Zwijnaardsesteenweg

In de buurt wordt de zone 30 veralgemeend ingevoerd, met uitzondering van de Koekoekslaan – Heymanslaan en Ottergemsesteenweg-Zuid. Inmiddels is de Vrijheidslaan reeds heraangelegd volgens dit zone 30-concept

Om sluipverkeer in de Uilkensstraat te vermijden, verkeer dat de lichten Burggravenlaan – Zwijnaardsesteenweg vermijdt, zal de Uilkensstraat enkelrichtingsverkeer krijgen weg van de spoorweg. In combinatie met een linksafverbod op de Burggravenlaan kan dit probleem zo worden opgelost.

Er wordt tevens een heraanleg het kruispunt Vrijheidslaan – Zwijnaardsesteenweg voorzien.

3.3.4 Omgeving Nieuw Gent

Beide wijken rond de Zwijnaardsesteenweg worden opgenomen in een zone 30, op de Kikvorsstraat en de Edelsteenstraat na. In deze straten zullen snelheidsremmende maatregelen worden genomen.

3.3.5 Omgeving Ottergemsesteenweg

De hele buurt krijgt een zone 30-statuut.

3.4 Deel Sint-Pieters-Aalst en Sint-Pieters-Aaigem (Zuid-West)

3.4.1 Oudenaardsesteenweg

Inmiddels werd deze as reeds heraangelegd met aanliggend verhoogde fietspaden.

3.4.2 Kortrijksesteenweg (tussen R4 en Sterre)

Ook de Kortrijksesteenweg is weerhouden als hoofdinvalsweg, tussen de R4 en de Sterre. Over dit wegvak is al geruime tijd een discussie aan de gang over het geschikte wegprofiel. Hierover werd een aparte studie uitgeschreven. Vanuit het verkeersleefbaarheidsplan kan worden aangegeven dat ook hier, indien dit kan binnen het totaalconcept van het Mobiliteitsplan, moet worden gestreefd naar het terugbrengen van het aantal rijstroken tot 2X1 (ev. met ventwegen), zodat meer ruimte vrijkomt voor fietsers.

De uitwerking van het kruispunt de Sterre zelf, met de aansluitende wegenis, is opgenomen in de studie die werd uitgeschreven over de Kortrijksesteenweg, en ten vroegste vanaf 2007 in uitvoering zou gaan.

3.4.3 Voskenslaan

Voor de Voskenslaan is er geopteerd om tweerichtingsverkeer te behouden. Stadinwaarts is er een vrije bedding voorzien voor de nieuwe tramverbinding naar Flanders Expo. Staduitwaarts verlopen auto- en tramverkeer gemengd.

Belangrijke optie naar verkeersleefbaarheid en -veiligheid is het feit dat alle kruispunten in de Voskenslaan in het deel tussen de Maaltebruggestraat en de Sint-Denijslaan als rechts-in-rechts-uit-voorrangskruispunt zijn vorm gegeven, behalve het kruispunt met de Schoonmeersstraat.

3.4.4 Omgeving Ganzendries-Maaltebruggestraat

Voor deze buurt worden voorzien:

- het invoeren van betalend parkeren en blauwe zone, gekoppeld aan bewonersparkeren
- het zone 30 statuut
- invoeren van enkelrichtingsverkeer in de Maaltebruggestraat (op het deel tussen de Kortrijksesteenweg/Ganzendries en de Leeuwerikstraat) naar de Kortrijksesteenweg toe.

3.4.5 Omgeving Sint-Pietersaalststraat

Ook hier wordt de zone 30 ingevoerd, inclusief de Sint-Pietersaalststraat zelf. Als uitzondering op de algemene voorrang van rechtsregeling in een zone 30 moet hier de voorrangsregeling in de Sint-Pietersaalststraat zelf worden behouden. De tram heeft immers sowieso voorrang.

Het eerste deel van de Fleurusstraat (tussen Sint-Pietersaalststraat en Vaderlandstraat) krijgt op proef éénrichtingsverkeer naar de Vaderlandstraat. Deze maatregel zal na verloop van minimum 3 maanden geëvalueerd worden.

3.5 Deel Sint-Pietersstation

Dit deelgebied staat in nauwe relatie tot de studie rond het project Gent-Sint-Pieters.

3.5.1 Link R4 – station

Er wordt een nieuwe verbinding gerealiseerd tussen de R4 en de Sint-Denijslaan, die verder aantakt op de parking van het station en doorgekoppeld wordt naar de Fabiolalaan ter vervanging van de Voskenstunnel die dan afgesloten is. Deze link R4 krijgt het statuut van hoofdinvalsweg voor het deel tussen de R4 en de Sint-Denijslaan. De doorkoppeling over de gronden van de projectontwikkeling naar de Fabiolalaan krijgt het statuut van interne ontsluitingsweg.

In eerste instantie zal er een doorkoppeling worden gerealiseerd van de link R4 naar de Fabiolalaan, rechtdoor onder het spoorlichaam. Pas in een latere fase kan de

parallelweg worden gerealiseerd, die het verkeer laat omrijden tussen Fabiolalaan en Sint-Denijslaan/link R4.

Na deze verplaatsing van de doorkoppelingsplaats tussen de Sint-Denijslaan en de Fabiolalaan zal de verkeerssituatie in de Rijsenbergbuurt geëvalueerd worden, en kunnen hier circulatiemaatregelen genomen worden ter vrijwaring van de Rijsenbergbuurt voor sluipverkeer.

3.5.2 Fabiolalaan

De Fabiolalaan zal in het kader van het project Gent-Sint-Pieters een heraanleg krijgen, met een dubbele bomenrij met parkeervoorzieningen (voor bewoners), vrijliggende fietspaden en brede voetpaden.

3.5.3 Sint-Denijslaan (tussen Voskenslaan en R4/Snepkaai)

Het kruispunt van de Voskenslaan met de Sint-Denijslaan zal volledig worden aangepast. Het wordt geïntegreerd in het Sint-Denijsplein, en zal wellicht samen met dit plein worden aangelegd.

Van zodra het Sint-Denijsplein aangelegd wordt, zal de rijrichting in de Sint-Denijslaan tussen de Voskenslaan en de Kortrijksesteenweg worden omgedraaid. Er wordt verwacht dat deze maatregel zal resulteren in een belangrijke vermindering van het sluipverkeer in een aantal woonstraten rond het station, en dit zowel in de wijk ten noorden van het station als in de zuidelijke omgeving.

De aanleg van het kruispunt van de aansluiting van de link R4 op de Sint-Denijslaan (plaatsing verkeerslichten) is gepland rond 2008. Na de voltooiing van de link R4 zal deze baan het merendeel van het verkeer naar het Sint-Pietersstation en naar de nieuwe projectontwikkeling aan- en afvoeren, waardoor de Voskenslaan zal gaan functioneren op het niveau van wijkverzamelweg. Het stukje Sint-Denijslaan tussen de link R4 en de Voskenslaan (zuidelijke K+R) zal dan opgewaardeerd worden tot interne ontsluitingsweg.

Recent werd de aansluiting van de Snepkaai op de R4-buitenring gesupprimeerd. Binnenkort wordt ook de Sint-Denijslaan/Dupuislaan voor gewoon gemotoriseerd verkeer afgekoppeld van de R4-binnenring (enkel werfverkeer i.f.v. de werkzaamheden rond Gent-Sint-Pieters zal er langer gebruik van kunnen maken, nl. tot de link R4 – station klaar is).

3.5.4 Koningin Maria Hendrikaplein

Voor dit plein komt een integrale vernieuwing. Eerst wordt gestart met werken van Aquafin in juli 2006 waarvan het einde gepland is in juni 2007.

Daarna wordt het plein verder als onderdeel van de vernieuwing van het station aangepast. Wellicht worden de onderdoorgang en de toegang tot de kiss en ride in deze fase of aansluitend op deze werken uitgevoerd. Na het afwerken komt een

tijdelijke fase van bus en tram tot wanneer het definitieve busstation en tramstation in dienst kan worden genomen, pas daarna kan de definitieve situatie worden afgewerkt.

Tijdens de werken aan het station wordt een tijdelijke kiss en ride ingericht op de plaats waar later de toegang tot de ondergrondse kiss en ride zal komen.

3.5.5 Clementinalaan

Ook voor deze as wordt een integrale vernieuwing gepland in de loop van 2007.

Deze herinrichting hoort tot de voorbereidende werken aan het station: de aanleg van de tramsporen moet namelijk voltooid zijn vooraleer de Sint Denijslaan tussen Voskenslaan en Kortrijksesteenweg kan worden afgesloten voor het werken aan de spoorwegberm.

3.5.6 Koning Albertlaan

Deze as wordt momenteel heringericht (2004-2005), waarbij de tram in beide richtingen op een aparte bedding rijdt. De aansluiting op het M. Hendrikaplein is gepland in 2008-2009.