

Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde - Inventarisatiebundel

16 februari 2021 Inventarisatiebundel

Inhoud

1.		Inleiding	5
1.1	Afbakening projectgebied		5
1.2	Mobiliteitskenmerken inwoners projectgebied		6
1.3	Wijkmobiliteitsplan - Wijkstructuurschets		8
2.		FASE 1 - Verkenning en doelstellingen	9
2.1	Bestaande netwerken en ruimtelijke kaders		9
2.1.1	Voetgangersnetwerk		9
2.1.2	Fietsnetwerk		10
2.1.3	Netwerk Collectief vervoer		12
2.1.3.1	De Lijn		12
2.1.3.2	Autodeellocaties		13
2.1.3.3	Publieke laadinfrastructuur		13
2.1.4	Netwerk gemotoriseerd verkeer		15
2.1.4.1	Weghiërarchie		15
2.1.4.2	Verkeerslichten		16
2.1.4.3	Snelheidsbeleid		18
2.1.4.4	Vrachtroutenetwerk		22
2.1.4.5	Charter werftransport		23
2.1.4.6	Parkeerregimes, parkings, P+R		24
2.1.5	Aanwezige functies/Traffic Builders		26
2.1.5.1	Bedrijventerreinen en handelszaken		26
2.1.5.2	Scholen		27
2.1.5.3	Stedelijke infrastructuur		28
2.1.6	Ruimtelijke visies en studies		30
2.1.6.1	Ruimte voor Gent		30
2.1.6.2	Parkbos		31
2.1.6.3	Ruimtelijke Knooppunten		32
2.1.6.4	IPOD IV		34
2.2	Actueel gebruik en knelpunten van de netwerken		35
2.2.1	Bestaande meldingen		35
2.2.1.1	Meldingen Zwijnaarde		35

2.2.1.2	Meldingen via open vragen Mobiliteitsonderzoek 2018	36
2.2.2	Bestaande verkeerstellingen	37
2.2.2.1	Kruispunttellingen	37
2.2.2.2	Telraam	37
2.2.3	Meldingen uit participatieproces	38
2.2.3.1	Meldingen per straat	38
2.2.3.2	Meldingen per thema	39
2.2.4	Voetgangers	40
2.2.4.1	Overzicht signalen TE VOET	40
2.2.4.2	Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de buurt	41
2.2.5	Fietsers	42
2.2.5.1	Overzicht signalen FIETSEN	42
2.2.5.2	Fietsbezit	43
2.2.5.3	Veilig en aangenaam fietsen	43
2.2.5.4	Fietsongevallen	43
2.2.6	Openbaar vervoer	45
2.2.6.1	Overzicht signalen OPENBAAR VERVOER	45
2.2.6.2	Voldoende OV in de buurt	45
2.2.6.3	Aangegeven knelpunten door De Lijn	45
2.2.6.4	Commerciële snelheden van bussen De Lijn	46
2.2.6.5	Betrouwbaarheid	49
2.2.7	Gemotoriseerd verkeer	51
2.2.7.1	Overzicht signalen GEMOTORISEERD VERKEER	51
2.2.7.2	Verkeersveilige buurt	52
2.2.7.3	Ongevallen algemeen	52
2.2.7.4	Verkeerstellingen	54
2.2.7.5	Verkeersmodel	55
2.2.7.6	Congestieanalyses	57
2.2.8	Parkeren	61
2.2.8.1	Overzicht signalen PARKEREN	61
2.2.8.2	Autobezit	61
2.2.8.3	Autoparkeren	62
2.2.8.4	Voldoende parkeerplaatsen in de buurt	63
2.2.8.5	Parkeerbezetting	63
2.2.9	Knelpunten Hulp- en nutsdiensten	65
2.2.9.1	Ivago	65
2.2.9.2	Brandweer	65
2.2.10	Bestaande onderzoeken luchtkwaliteit	66

2.2.11	Geluidsbelasting	67
2.2.12	Bestaande ideeën	68
2.2.12.1	Verkeersleefbaarheidsplannen	68
2.2.12.2	Overlegplatform Zwijnaarde	68
2.2.12.3	Gents Milieu Front	68
2.2.13	Reeds geplande acties en maatregelen	71
2.2.13.1	Onderhoud van trottoirs en rijweg	71
2.2.13.2	Geplande heraanleg van straten	71
2.2.13.3	Decreet basisbereikbaarheid	72
2.2.13.4	Masterproject Ardoyen	72
2.3	Output: overzicht knelpunten, kansen en doelstellingen	73
2.3.1	Twintig hoofdknelpunten	74
2.3.1.1	As PP Rubenslaan – Pieter van Reysschootlaan – Putstraat - Rijnvisschestraat	75
2.3.1.2	Kortrijksesteenweg	75
2.3.1.3	Maaltemeers	76
2.3.1.4	Ovonde/N60	76
2.3.1.5	Klossestraat	77
2.3.1.6	Krekelstraat	77
2.3.1.7	Eedstraat/Zandvoordestraat/Remi Schayckstraat	Vlerickstraat/Joachim 78
2.3.1.8	Hutsepotstraat	78
2.3.1.9	Campusstraat	79
2.3.1.10	Tramstraat / Adolphe della Faillelaan	79
2.3.1.11	Heerweg-Zuid	80
2.3.1.12	Dorpsstraat	80
2.3.1.13	Isabella van Oostenrijkstraat	81
2.3.1.14	Zwijnaarde II & III	81
2.3.1.15	Heerweg-Noord	82
2.3.1.16	Parkeerbeleid Technologiepark	82
2.3.1.17	Bereikbaarheid industrieterreinen	82
2.3.2	Andere knelpunten	83
2.3.3	Wijk-specifieke doelstellingen	84

1. Inleiding

1.1 Afbakening projectgebied

Het projectgebied van het wijkmobiliteitsplan beslaat het grootste deel van de wijk Zwijnaarde en een deel van wijk Sint-Denijs-Westrem, nl. het gebied ten zuiden van Kortrijksesteenweg en ten oosten van de spoorweg. De oppervlakte van dit gebied is 11km².

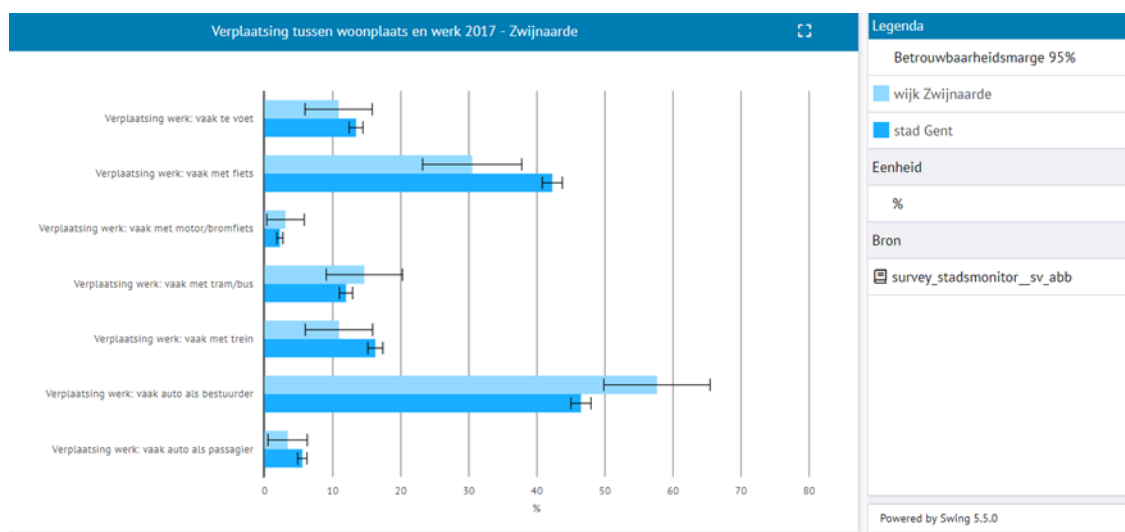


Figuur 1: Afbakening projectgebied

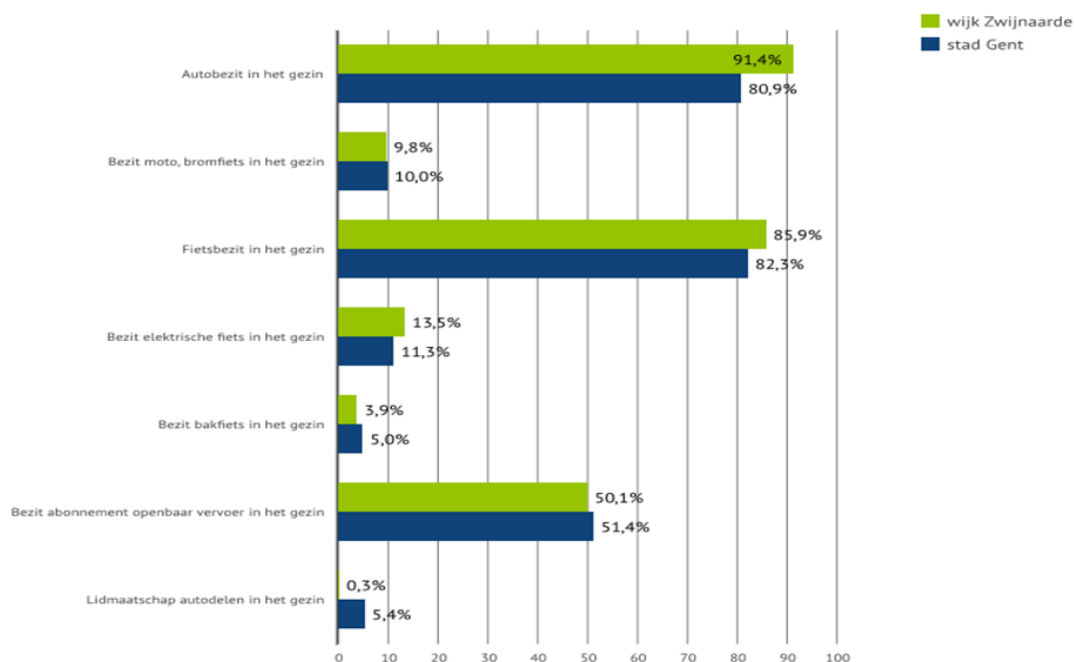
1.2 Mobiliteitskenmerken inwoners projectgebied

In projectgebied van het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde wonen ongeveer 7.575 inwoners, en de bevolkingsdichtheid is er relatief laag: 686 inw./km² (t.o.v. gemiddeld 1.655 inw./km² in heel Gent). 23% van de inwoners is 65 jaar of ouder, waardoor de gemiddelde leeftijd in dit gebied ook hoger is dan het stadsgemiddelde (17%). 59% van de inwoners behoort tot de potentiële beroepsbevolking (18-64 jaar), terwijl 18% jonger is dan 18 jaar.

Uit de cijfers van de stadsmonitor blijkt onderstaande modal split en het vervoersmiddelenbezit voor de wijk Zwijnaarde. Let wel op: de wijk Zwijnaarde komt niet helemaal overeen met het projectgebied.

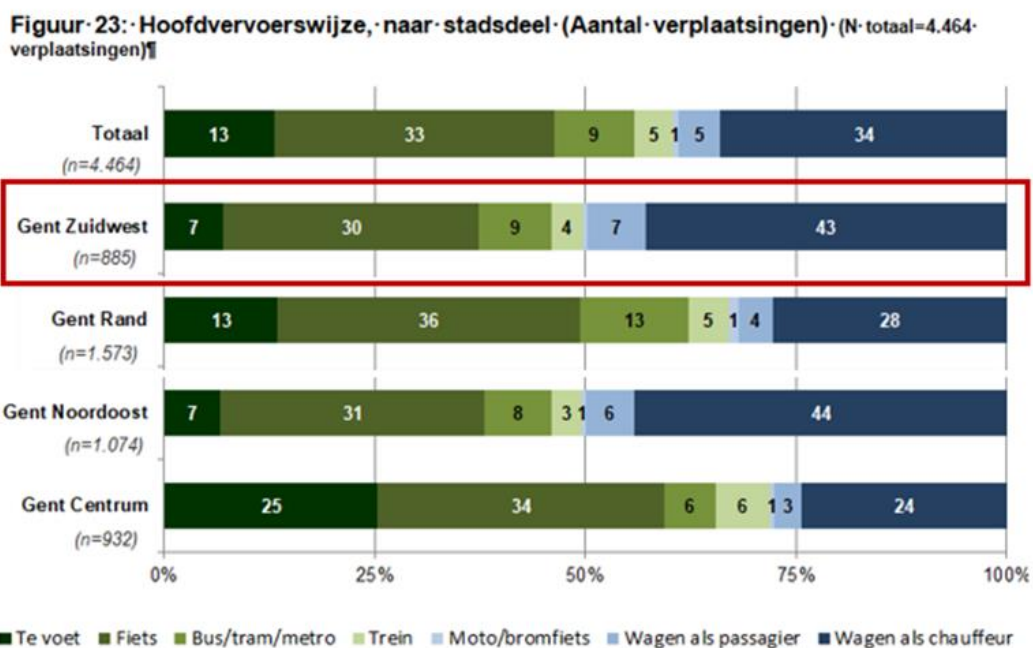


Figuur 2: Hoofdvervoermiddel bij verplaatsingen tussen woonplaats en werk wijk Zwijnaarde in vergelijking met stad Gent



Figuur 3: Vervoersmiddelenbezit in het gezin | wijk Zwijnaarde en stad Gent (stadsmonitor)

Het is ook relevant de modal split uit het mobiliteitsonderzoek mee te geven. Hier zijn enkel cijfers op stadsdeelniveau beschikbaar. Zwijnaarde valt binnen het stadsdeel Gent zuidwest.



Figuur 4: Hoofdvervoerswijze naar stadsdeel

43% van alle verplaatsingen in Gent Zuidwest gebeurt met de wagen (als chauffeur). Bijna 1 op 3 van alle verplaatsingen gebeurt met de fiets. 9% van de verplaatsingen gebeurt met bus/tram, 7% te voet.

1.3 Wijkmobiliteitsplan - Wijkstructuurschets

Gelijktijdig met het wijkmobiliteitsplan loopt ook het proces van de wijkstructuurschets.

Het wijkmobiliteitsplan bepaalt hoe iedereen zich veilig kan verplaatsen en richt zich voornamelijk op de kortere termijn. We gaan op zoek naar concrete maatregelen die snel uitvoerbaar zijn, maar bepalen ook een aantal langetermijnmaatregelen (zoals bijvoorbeeld een heraanleg).

De wijkstructuurschets brengt jouw ideale wijk in kaart op ruimtelijk vlak. Hoe willen we in de toekomst wonen, werken en winkelen? Hoe zorgen we voor aangename straten, spelen en ontmoetingsplekken en voldoende groen? De wijkstructuurschets brengt de uitdagingen voor Zwijnaarde, Pleispark en de Schilderswijk in kaart en bundelt de ideeën en wensen van alle betrokkenen.

Voor het wijkmobiliteitsplan is het Mobiliteitsbedrijf de verantwoordelijke dienst en voor de wijkstructuurschets Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning. Het proces loopt gelijktijdig en er worden raakpunten gezocht om beide plannen optimaal op elkaar af te stemmen.

Een keuze binnen het wijkmobiliteitsplan kan mogelijk voor extra verblijfsruimte of groen zorgen die bijvoorbeeld in de verdere toekomst ontwikkeld kan worden.

2. FASE 1 - Verkenning en doelstellingen

2.1 Bestaande netwerken en ruimtelijke kaders

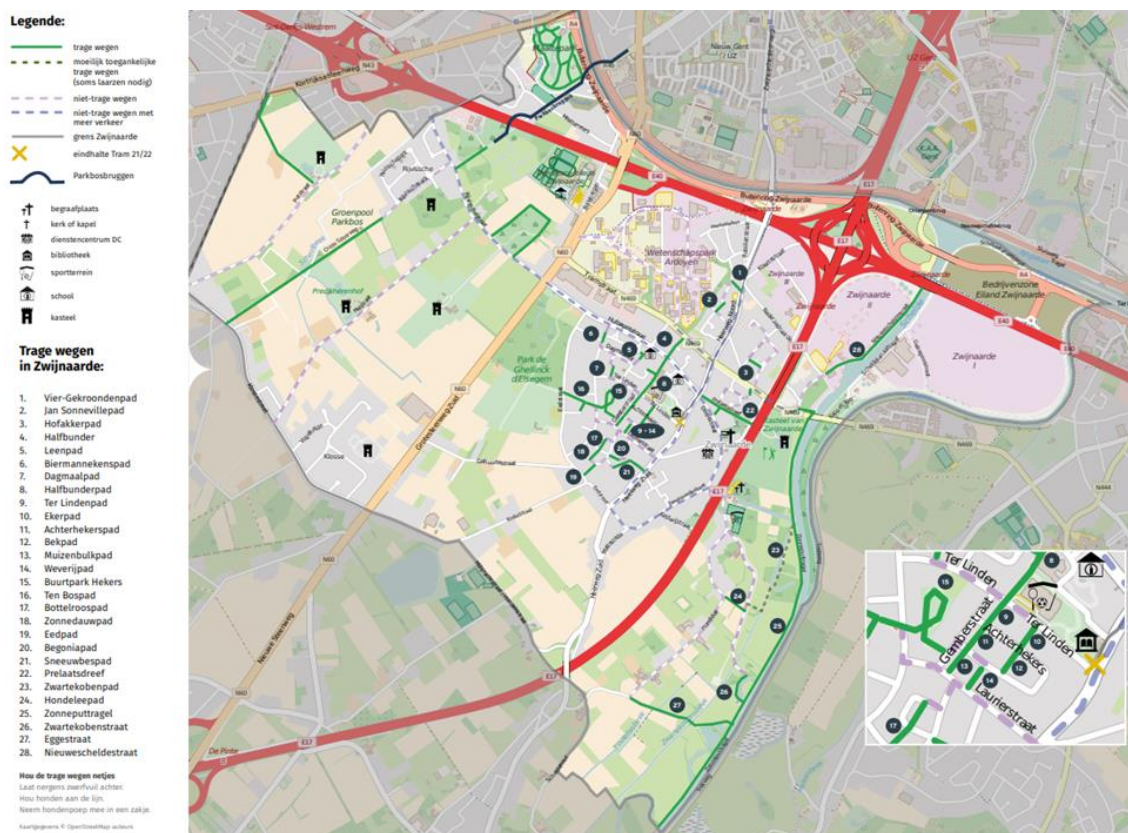
2.1.1 Voetgangersnetwerk

In Zwijnaarde is de totale oppervlakte van de voetpaden 104.712 m², de lengte bedraagt 52,3 km.

In de Tramstraat en Hutsepotstraat is er niet overal een voetpad aanwezig. Ook in de volgende straten ontbreken er voetpaden: Eedstraat, Krekelstraat, Heerweg-Zuid (buiten dorpskern), en enkele verkavelingswegen (vb. Ter Hulle).

Daarnaast willen Stad Gent en vzw Trage Wegen **trage wegen** over het volledige grondgebied van Gent. In Drogen, Zwijnaarde, Sint-Denijs-Westrem en Afsnee zijn er al erkende trage wegen.

Dit netwerk van trage wegen in Zwijnaarde is uitgewerkt in samenspraak met bewoners en verenigingen, Trage Wegen vzw, en de Provincie Oost-Vlaanderen. De realisatie gebeurt in samenwerking met de Vlaamse Landmaatschappij en vzw Natuurpunt.



Figuur 5: Bestaande trage wegen Zwijnaarde

2.1.2 Fietsnetwerk

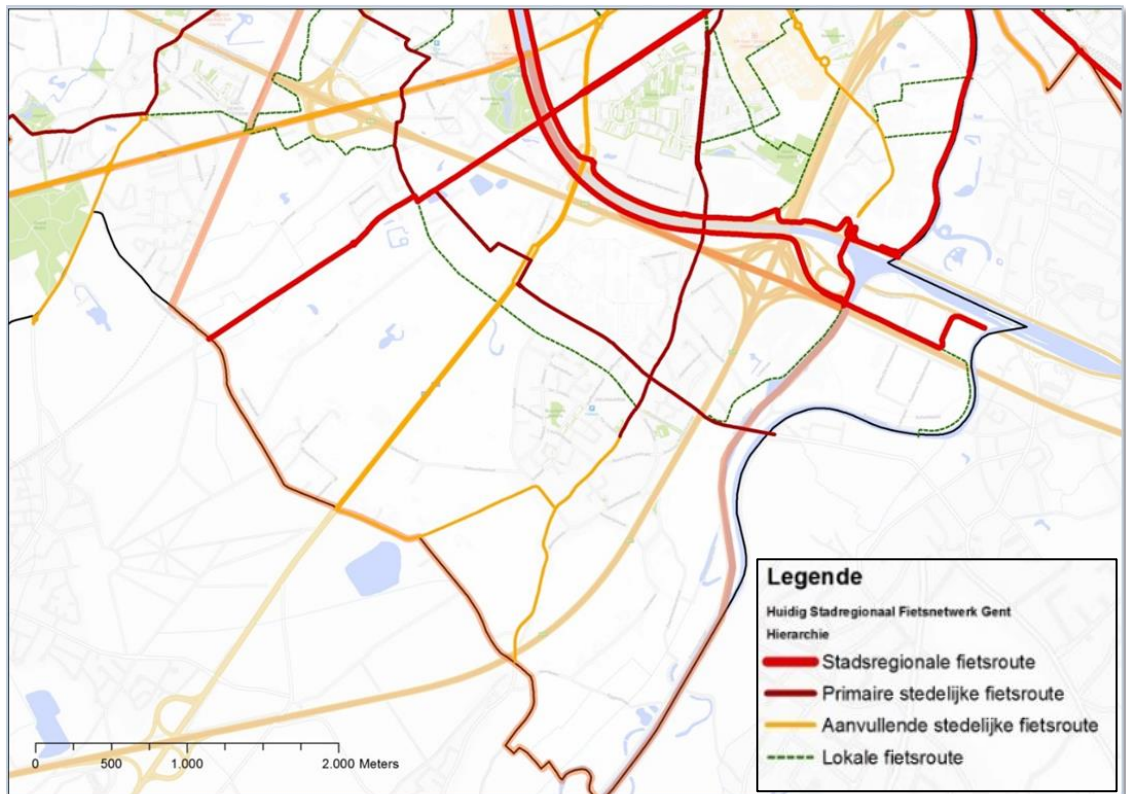
Het **stadsregionaal fietsnetwerk** voor de stad Gent werd vastgelegd in 2018. Dit netwerk bestaat uit 4 hiërarchisch geordende types routes: stadsregionale fietsverbindingen, primaire stedelijke fietsroutes, aanvullende stedelijke fietsroutes en lokale fietsroutes.

In deze wijk werd de **oude spoorwegbedding** doorheen het Parkbos, **Rijvissechepark** en **Leebeekstraat** vastgelegd als **stadsregionale fietsverbinding**. Ook de **fietspaden langsheen de R4** werden geselecteerd als stadsregionale fietsverbinding. De hoofdtaak voor deze routes is verbinden, voornamelijk over afstanden die groter zijn dan 10km. De oude spoorwegbedding vormt de verbinding richting De Pinte en vanaf daar naar Deinze/Kortrijk of Gavere/Oudenaarde. In de andere richting maakt ze de verbinding via 2 fietsbruggen over E40 en Ringvaart richting het centrum van stad Gent.

De **primaire stedelijke fietsroutes** hebben naast een verbindende functie ook een ontsluitende functie. **Heerweg-Zuid** (vanaf Ter linden), **Heerweg-Noord** en **Zwijnaardsesteenweg** zijn geselecteerd als primaire stedelijke fietsroute. Behalve het verbinden van de kern van Zwijnaarde met het centrum van Gent ontsluit ze ook enkele belangrijke sites en wijken langsheen de route: Industrieparken Zwijnaarde, Sint-Jozefsite, Nieuw Gent, UZ, ... Adolphe della Faillelaan en **Tramstraat (N469)** werden samen met een nog te realiseren **fietspad tussen Rijvissechestraat en campus Don Bosco Zwijnaarde**, een deel **Rijvissechestraat** en **Drie Koningstraat** geselecteerd als primaire stedelijke fietsroute. Deze route verbindt Merelbeke met Zwijnaarde en 'The Loop' en ontsluit ook enkele belangrijke sites langsheen de route: Technologiepark, Don Bosco-college Zwijnaarde, ... Deze route is momenteel slechts beperkt befietsbaar aangezien er nog een fietspad tussen ovonde en Zoë Borluutpad ontbreekt (concreet voorzien), net als een fietstunnel onder E40 tussen Rijvissechestraat en Driekoningenstraat (streefbeeld maar geen concrete plannen).

De **aanvullende stedelijke fietsroutes** werken ondersteunend voor de primaire stedelijke fietsroutes. Ze hebben de functie om de maaswijdte te verkleinen, een alternatief te vormen via een drukker verkeersweg en/of omliggende functies te ontsluiten. De **N60** is voornamelijk geselecteerd om een alternatief te vormen voor de verbinding op de oude spoorweg. **Heerweg-Zuid** en **Krekelstraat** werden geselecteerd om de mazen binnen het fietsnetwerk niet te groot te maken en voldoende tussenverbindingen te creëren. Heerweg-Zuid vormt de verbinding tussen de kern van Zwijnaarde en Zevergem. Krekelstraat vormt de verbinding tussen de kern van Zwijnaarde en De Pinte.

Lokale fietsroutes hebben voornamelijk een ontsluitende functie. **Hutsepotstraat**, **Rijvissechestraat**, **Pieter van Reysschootlaan** en **Pieter Pauwel Rubenslaan** werden in de wijk zo vastgelegd om enkele woonclusters en een school te ontsluiten. Ook het **jaagpad langsheen de Schelde** tussen E40 en **Adolph della Faillelaan** werd geselecteerd als lokale route ter ontsluiting van het bedrijventerrein.



Figuur 6: Stadsregionaal fietsnetwerk

2.1.3 Netwerk Collectief vervoer

2.1.3.1 De Lijn

De belangrijkste verbindingen voor het busverkeer gaan via de N60 over de ovonde en zo verder via de Tramstraat/Adolphe della Faillelaan richting Merelbeke of Heerweg-Zuid richting Klosse of Zevergem.

Via Tramstraat/Heerweg-Zuid:

- lijn 44 Gent-Zuid - Nazareth – Oudenaarde
- lijn 70 Gent-Zwijnaarde
- lijn 71 Oostakker – Gent - Nazareth

Via Adolphe della Faillelaan Gent – Merelbeke:

- lijn 45 GSP - Gavere – Zottegem
- lijn 47 GSP – Gavere – Oudenaarde
- lijn 49 GSP – Herzele – Geraardsbergen
- lijn 72 Oostakker – Gent – Merelbeke Molenhoek

Verder is er nog bus 70 die een lus rijdt langs Klossebos en via de Krekelstraat verder gaat naar Heerweg-Zuid. In het huidige ontwerp van het nieuwe vervoersplan van De Lijn is er beslist om niet meer langs de Krekelstraat en Klossebos te rijden.

Aan station **Gent-Sint-Pieters** komen verschillende buslijnen samen en dit is dan ook een belangrijke overstaphalte.

Tram 2 rijdt via de Zwijnaardsesteenweg – Heerweg-Noord en zijn eindhalte ligt aan de bibliotheek van Zwijnaarde ter hoogte van Ter Linden.



Figuur 7: Huidige netplan De Lijn

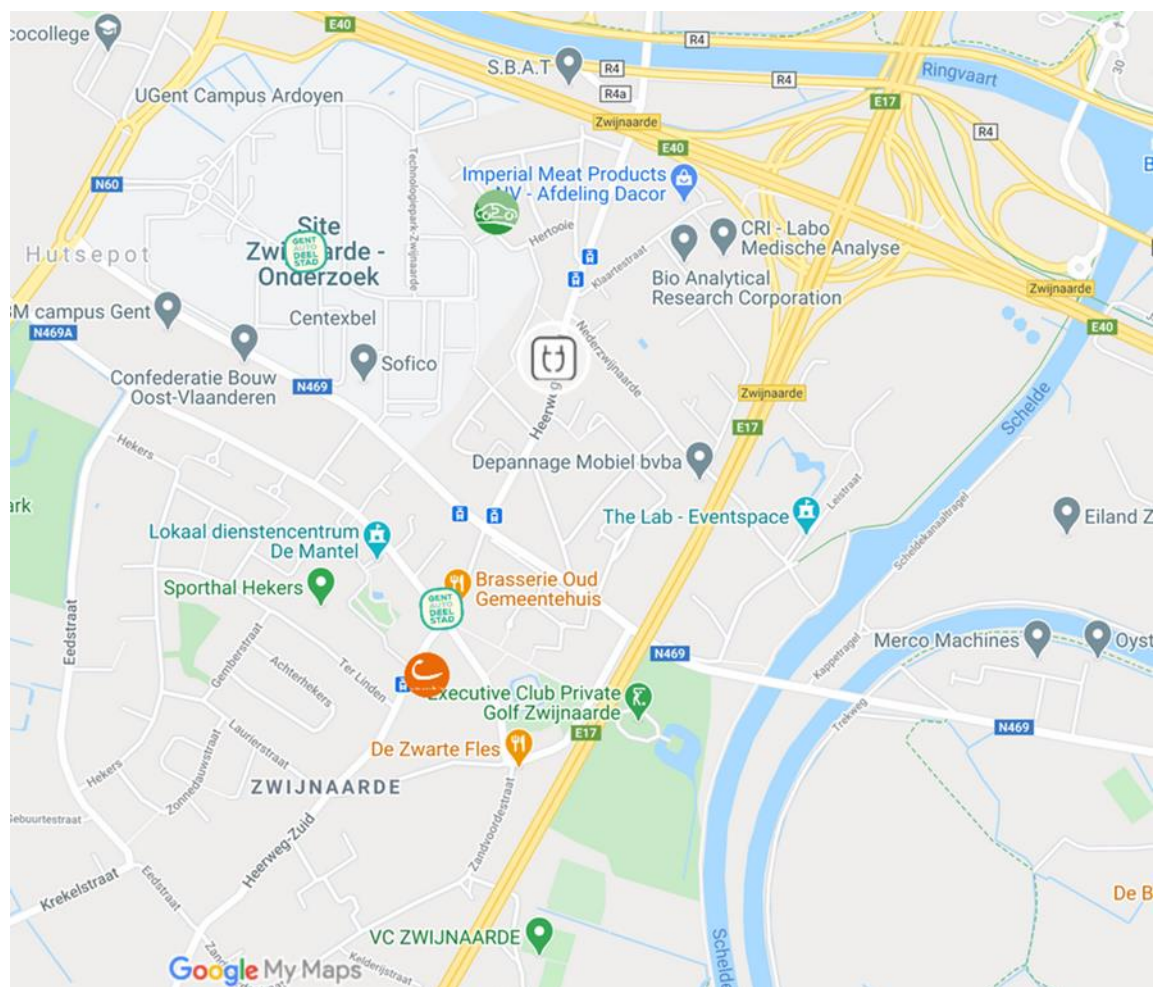
2.1.3.2 Autodeellocaties

Autodelen is maar beperkt aanwezig in Zwijnaarde.

Cambio, Dégage, Batt mobility en Partago zijn vertegenwoordigd in de omgeving van het dorpscentrum. Ook op het Technologiepark zijn er autodeelplaatsen aanwezig. Ongeveer de helft van de deelwagens zijn elektrisch.

Dégage werkt met particuliere voertuigen binnen lokale autodeelgroepen.

Er is dus nog potentieel om uit te breiden gezien het momenteel beperkt aanbod, maar autodeelorganisaties breiden enkel uit indien er voldoende vraag is. Er moeten dus m.a.w. al voldoende bewoners of werknemers zijn die nood hebben aan een autodeelsysteem in hun omgeving.



Figuur 8: Locaties autodeelplaatsen Zwijnaarde

2.1.3.3 Publieke laadinfrastructuur

Stad Gent zorgt i.s.m. Fluvius tegen eind 2020 voor minstens 162 publieke laadpalen. Momenteel zijn er 2 publieke laadpalen, namelijk in de Heerweg-Noord en de Hutsepotstraat.

In 2020 komt er nog een publieke laadpaal in de Joachim Schayckstraat en op de P&R Hekers worden in 2022 publieke laadpalen voorzien.

2.1.4 Netwerk gemotoriseerd verkeer

2.1.4.1 Weghiërarchie

Het projectgebied wordt in het noorden begrensd door de R4, die als **primaire weg type II** gecategoriseerd staat. Deze weg heeft als hoofdfunctie het verkeer te verzamelen op Vlaams niveau. Als nevenfunctie moet deze ook het verkeer verbinden op Vlaams niveau.

In het noordwesten wordt het projectgebied begrensd door de N43 die als **secundaire weg type III** gecategoriseerd wordt. De hoofdfunctie van deze wegen is het verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De toegangsfunctie is echter dermate bepalend dat de verkeersfunctie van de weg niet kan gerealiseerd worden zonder de leefbaarheid in het gedrang te brengen. De weg zal als drager van belangrijke fiets- en openbaarvervoerverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal uitgebouwd worden.

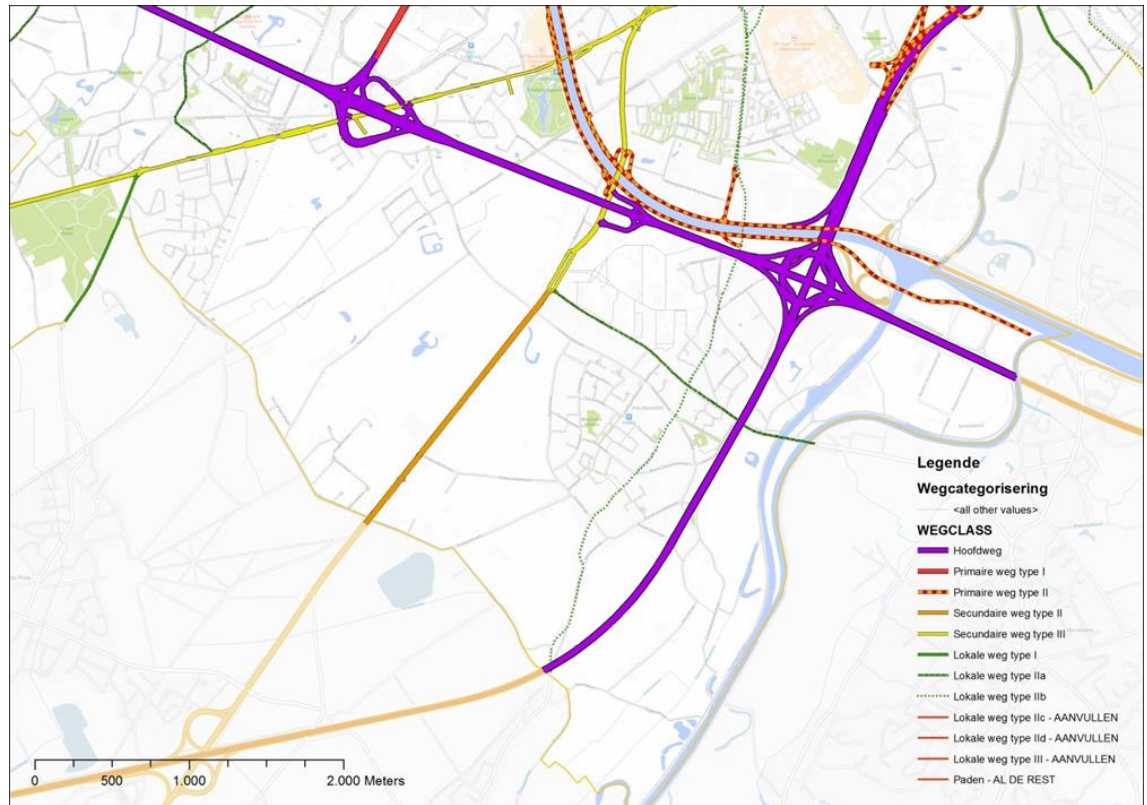
Middenin het projectgebied werd de N60 vanaf de Tramstraat naar het noorden ook als **secundaire weg type III** gecategoriseerd, terwijl deze ten zuiden van de Tramstraat als **secundaire weg type II** werd gecategoriseerd. De hoofdfunctie van secundaire wegen type II is het verzamelen op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie.

De as Tramstraat - Adolphe della Faillelaan werd gecategoriseerd als **lokale weg type IIa**. Een lokale weg II heeft als hoofdfunctie het verzamelen en/of ontsluiten op lokaal niveau. Slechts in tweede instantie is er de verbindende functie. Op niveau van de stad(sregio) Gent betekent dit dat een lokale weg IIa zorgt voor de ontsluiting van een bepaald stadsdeel (of van meerdere stadsdelen). Aanvullend heeft ze een verbindende functie tussen de verschillende stadsdelen. Door de omvang van de verschillende stadsdelen zorgen beide functies er voor dat lokale wegen IIa een duidelijk structurerende functie hebben op niveau van het stadsdeel en zelfs op stads (regionaal) niveau. De nadruk bij deze categorie ligt bij het structurerende belang ervan voor de netwerken van alle modi op stadsdeelniveau. Concreet betekent dit dat deze categorie niet exclusief bedoeld is voor gemotoriseerd verkeer, maar dat de geselecteerde wegsegmenten ook stamlijnen van openbaar vervoer kunnen opnemen, waarbij ook de ongehinderde doorstroming van het openbaar vervoer centraal staat en best uitgerust worden met volwaardige fietspaden.

De as Heerweg-Zuid – Heerweg-Noord – Zwijnaardsesteenweg werd gecategoriseerd als **lokale weg type IIb**. De hoofdfunctie is het verbinden en/of verzamelen van openbaar vervoer en fietsers op stadsregionaal niveau en als nevenfunctie het verzamelen van gemotoriseerd verkeer op wijkniveau.

Verdere verfijningen in de wegategorisering dienen te gebeuren binnen deze studie. Mogelijke categorieën zijn:

- Lokale wegen type IIc. Deze wegen verzamelen het verkeer op het niveau van de wijk richting wegen met een hogere orde. Ze hebben een zekere verkeersfunctie.
- Lokale wegen type II d. Deze wegen sluiten sterk aan bij de woonstraten, maar zijn te belangrijk voor het verkeer om een volwaardige inrichting als woonstraat mogelijk te maken.
- Lokale wegen type III. Dit zijn woonstraten of erftoegangswegen die voornamelijk een verblijfsfunctie hebben.



Figuur 9: Wegcategorieën Zwijnaarde (Mobiliteitsplan 2015)

2.1.4.2 Verkeerslichten

Onderstaande verkeerslichten zijn gelegen binnen de perimeter:

- > Grote Steenweg Noord – N60 x Bollebergen x Technologiepark
 - Wederkerende klachten:
 - × Geen
 - Eigen bevindingen:
 - × Capaciteit van dit kruispunt wordt bepaald door de vormgeving van de ovonde, niet door de verkeerslichten. In de verkeerslichten zelf zijn geen optimalisaties mogelijk om meer verkeer te kunnen verwerken.
- > N60 x Hutsepotstraat x Rijvisschestraat x Tramstraat
 - Wederkerende klachten:
 - × Te weinig groen voor zijtakken Hutsepotstraat -Rijvisschestraat
 - Eigen bevindingen:
 - × Structurele files aanwezig, voornamelijk gelinkt aan de capaciteit van de ovonde, niet aan de verkeerslichten.
- > Tramstraat x Della Faillelaan x Heirweg-Noord
 - Wederkerende klachten:
 - × Veel klachten na nieuwe invoering geweest, sinds wijzigingen door AWW in maart 2018 geen wederkerende klachten.

- Eigen bevindingen:
 - × /
- > Klaartestraat x Heerweg-Noord
 - Wederkerende klachten:
 - × Fileterugslag tot op R4 (vnl. ochtendspits), wordt bekeken met AWW.
 - Eigen bevindingen:
 - × Links afslaand verkeer van noord naar Klaartestraat kennen weinig hiaten, bovendien wordt dikwijls net verlengd voor de rijrichting van zuid naar noord i.s.m. tram (vermoedelijk regelmatig foutief door foute detectie tram).
 - × Capaciteit van dit kruispunt zou beter moeten kunnen.

Aan de rand van de perimeter zijn onderstaande verkeerslichten gelegen:

- > Kortrijksesteenweg x Derbystraat x op- en afrit R4
 - Wederkerende klachten:
 - × geen
 - Eigen bevindingen:
 - × /
- > Kortrijksesteenweg x Bovenhove
 - Wederkerende klachten:
 - × geen
 - Eigen bevindingen:
 - × /
- > N60 – Grote Steenweg x Krekelstraat – Klossestraat
 - Wederkerende klachten:
 - × geen
 - Eigen bevindingen:
 - × /



Figuur 10: Stedelijke verkeerslichten



Figuur 11: Gewestelijke verkeerslichten

2.1.4.3 Snelheidsbeleid

De huidige dorpskern van Zwijnaarde is **zone 30**, in de bebouwde kom is de maximaal toegelaten snelheid 50 km/u. In de toekomst wordt er zone 30 ingevoerd in de woonstraten ten noorden van de Tramstraat/A. della Faillelaan en in Heerweg-Noord en zone 50 in de woonstraten ten zuiden van de dorpskern. Het regime in Maaltemeers en de woonstraten nabij de Klossestraat zijn recent (augustus 2020) gewijzigd naar zone 30.

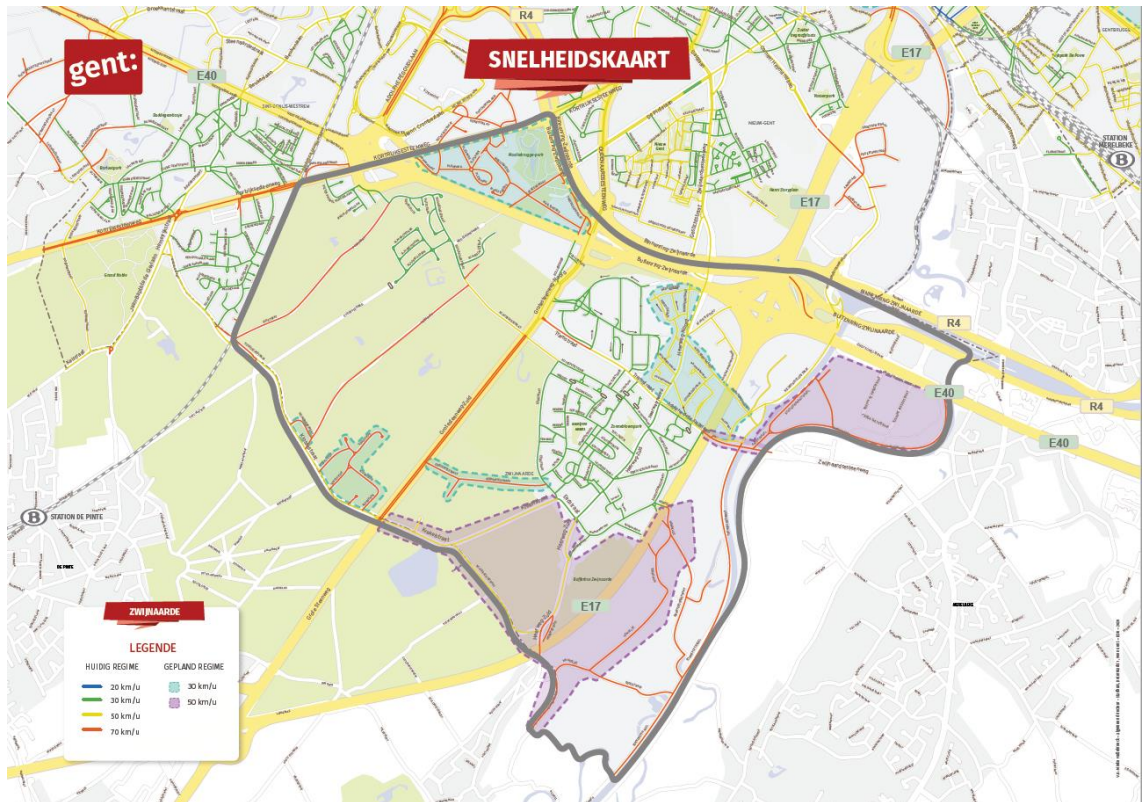
Op onderstaande kaarten wordt eerst het snelheidsbeeld weergegeven aan de hand van TomTom-data van 2019. De freeflow snelheid kan gemiddeld 5km/u afwijken t.o.v. de effectieve gereden snelheden. Op de kaarten daarna wordt de huidige versus de toekomstige zone 30 weergegeven.



Figuur 12: Snelheidsbeeld a.d.h.v. TomTom data



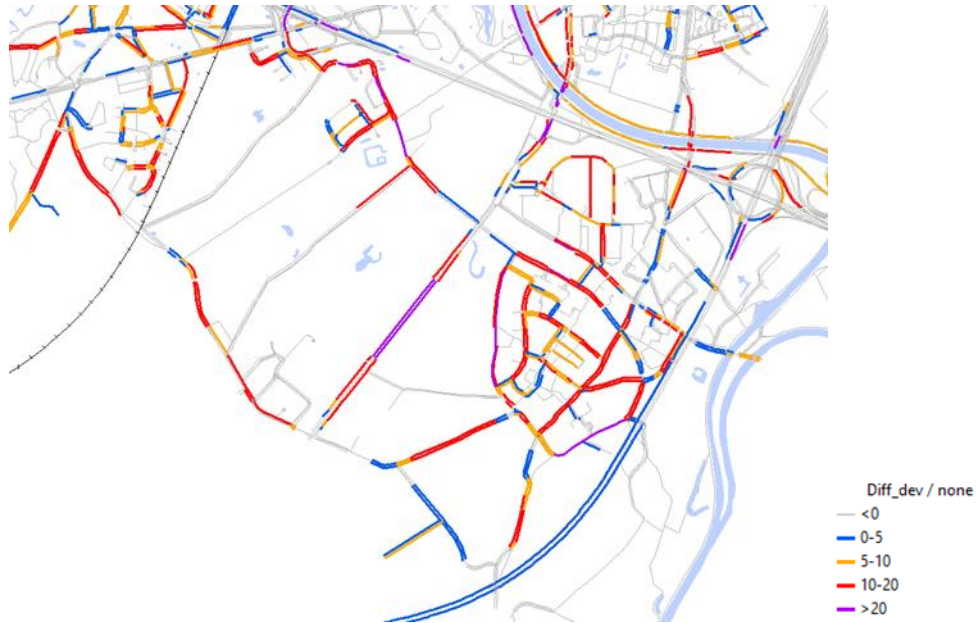
Figuur 13: Huidige snelheidsregimes (geel = 50km/u en groen = 30km/u)



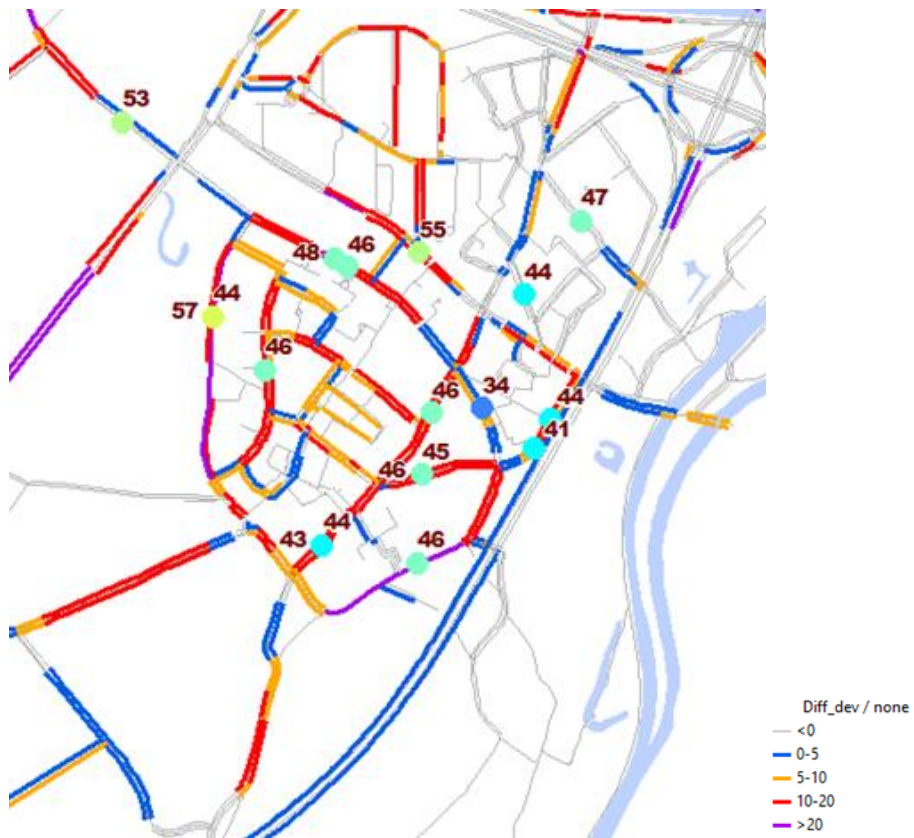
Figuur 14: Toekomstige snelheidsregimes (in voorbereiding)

Wanneer een vergelijking gemaakt wordt tussen de TomTom freeflow snelheden en het snelheidsregime, stellen we vast **dat er in veel straten in Zwijnaarde te snel gereden wordt** met onder andere:

- As P.-P. Rubenslaan/Rijvisschestraat
- As Tramstraat/A. della Faillelaan
- Hutsepotstraat
- Klossestraat
- Krekelstraat
- As Heerweg-Zuid/Heerweg-Noord
- Zandvoordestraat
- Remi Vlerickstraat
- Bepaalde delen van de wijk rondom Hekers



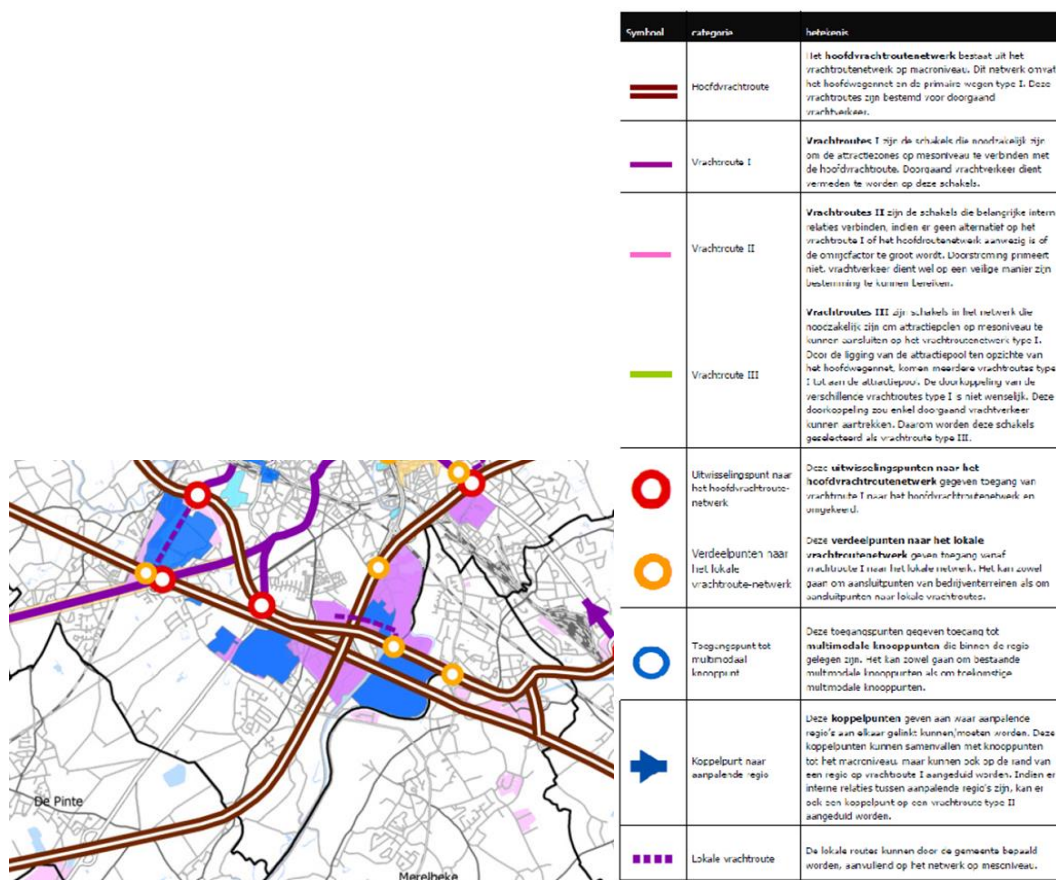
Figuur 15: Verschil TomTom freeflow snelheid - snelheidslimiet



Figuur 16: Verschil TomTom freeflow snelheid - snelheidslimiet, aangevuld met data van Snelheidsinformatieborden

2.1.4.4 Vrachtroutenetwerk

In het Mobiliteitsplan Gent 2015 werd het vrachtroutenetwerk voor de stad bepaald.



Figuur 17: Vrachtroutenetwerk (Mobiliteitsplan 2015)

De snelwegen zijn geselecteerd als **hoofdvrachtroutes**. Ter hoogte van Zwijnaarde manifesteert zicht dat op de snelwegen **E40, E17 en R4**.

N43 werd in zijn geheel (in de omgeving van de projectzone) geselecteerd als vrachtroute I. **N60** werd geselecteerd als **vrachtroute I** tussen R4 en N43 (de Sterre). Er zijn uitwisselingen tussen vrachtroutes I en hoofdvrachtroutes voorzien aan N60 met R4 en aan N43 met E40. Merk op dat N60 tussen R4 en E17 (knooppunt De Pinte) niet geselecteerd werd als vrachtroute.

De uitwisselingen tussen de hoofdvrachtroutes en de **lokale vrachtroutes** of bestemmingen (industrieparken) zijn er ter hoogte van N43/B402, Ottergemsesteenweg met R4 en Hundelgemsesteenweg met R4 (in Merelbeke). Merk op dat de afritten van R4 aan Zwijnaardsesteenweg niet opgenomen zijn als uitwisselpunt en dat de **Zwijnaardsesteenweg** ook **niet geselecteerd** is als (lokale) vrachtroute. Ontsluiting van de industrieparken in Zwijnaarde dient (op termijn) te gebeuren via het uitwisselpunt op Ottergemsesteenweg. Om dit naar de praktijk om te zetten dient nog bijkomende weginfrastructuur vanaf dit knooppunt naar de industrieparken gerealiseerd te worden.

2.1.4.5 Charter werftransport

De Stad Gent ondertekende in augustus 2018 samen met enkele belangrijke partners een **Charter Werftransport** (<https://stad.gent/mobiliteit-openbare-werken/charter-werftransport>). Met dit Charter streven ze samen naar veilige schoolroutes en een maximaal bereikbare, leefbare en veilige omgeving, ook wanneer er bouw- en wegenwerken zijn.

In schoolomgevingen én op belangrijke schoolfietsroutes worden werftransporten maximaal vermeden tijdens de begin- en einduren van de scholen. 's Ochtends is dit tussen 7.30 en 8.30 uur, in de namiddag tussen 15.30 en 16.30 uur (11.30 en 12.30 uur op woensdag).

Bij dat charter hoort zowel een **interpretatieve nota** als een **verduidelijkende kaart** van het volledige grondgebied van Gent.

Op de kaart zijn alle lagere en middelbare **scholen** aangeduid met een **gele ster**. Om de schoolomgeving af te bakenen is voor de opmaak van de kaart vertrokken van een vaste perimeter en is die per school verfijnd naar concrete straten en logische schoolroutes en belangrijke fietsassen. **De straten in de buurt van de school en de belangrijke fietsverbindingen staan in het rood op de kaart en zijn absoluut te vermijden tijdens het begin en einde van de schooldag.**

Het werftransport maakt zoveel mogelijk gebruik van het hoger wegennet en van transport over water. De wegencategorisering is gebruikt als vertrekpunt voor de kaart van het Charter Werftransport. De meest **aangewezen routes voor zwaar vervoer zijn in het groen aangeduid**. Om het netwerk nog verder te verfijnen zijn daar **(minder aangewezen) gele assen** aan toegevoegd. Die gele routes zijn minder geschikt dan groene assen, maar wel nuttig in het onderscheid met de 'witte' straten van een lagere categorie.

Witte routes hebben geen specifiek label gekregen. Zij bevinden zich enerzijds niet in een schoolomgeving of op een belangrijke fietsas, maar zijn anderzijds ook niet aangewezen voor zwaar vervoer dat er geen bestemming heeft.

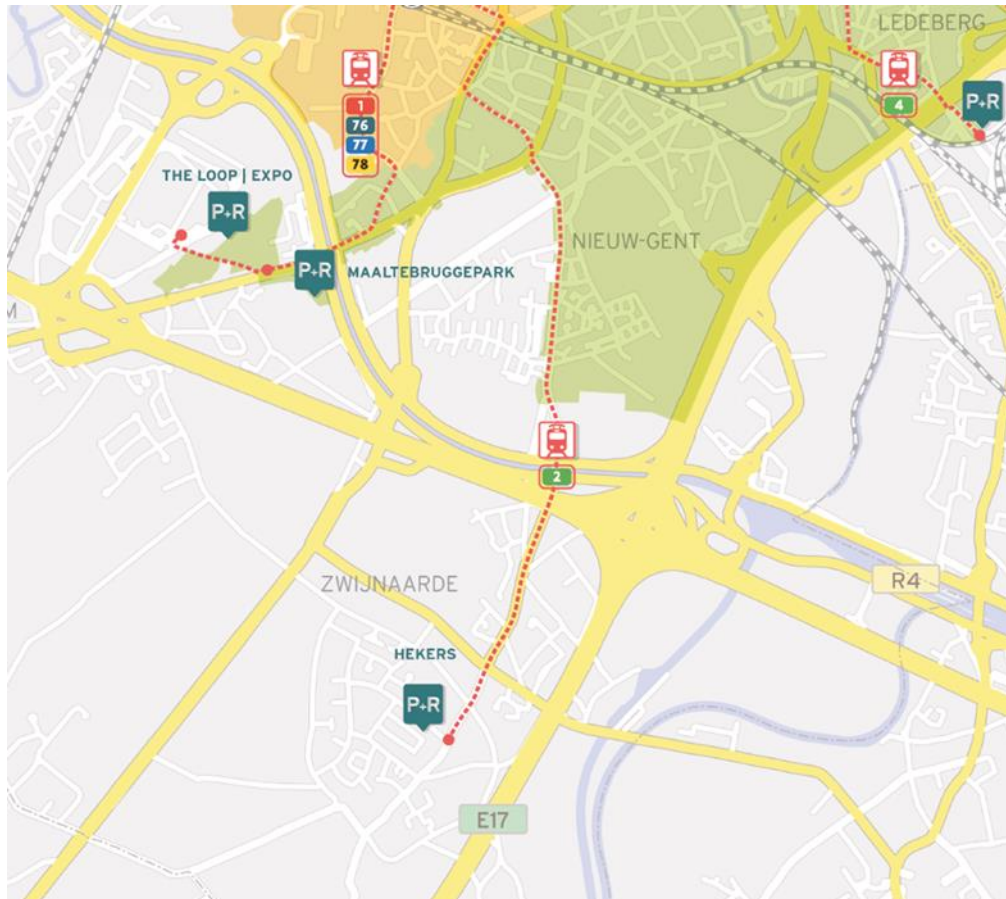
IPR is het aanspreekpunt van de Stad dat samen met de aannemers zoekt naar alternatieve routes voor werftransport, waarbij schoolomgevingen en voor zover mogelijk ook fietsstraten, schoolfietsroutes en routes met veel kwetsbare weggebruikers vermeden worden.



Figuur 18: Kaart Charter werftransport met aangewezen en minder aangewezen routes voor werftransport

2.1.4.6 Parkeerregimes, parkings, P+R

Er geldt geen parkeerregime in het grootste deel van Zwijnaarde. In de Dorpsstraat en A. della Faillelaan (ter hoogte van Heerweg-Zuid) zijn er wel kleine blauwe zone parkeerplaatsen voorzien. Mensen die op Bollebergen wonen, kunnen een bewonersvergunning aanvragen om op de voorbehouden bewonersplaatsen daar te parkeren. Aan de sporthal Hekers is er een P+R met een capaciteit van 64 parkeerplaatsen. Aan het Maaltebruggepark ligt een tweede P+R die plaats biedt aan 40 voertuigen.



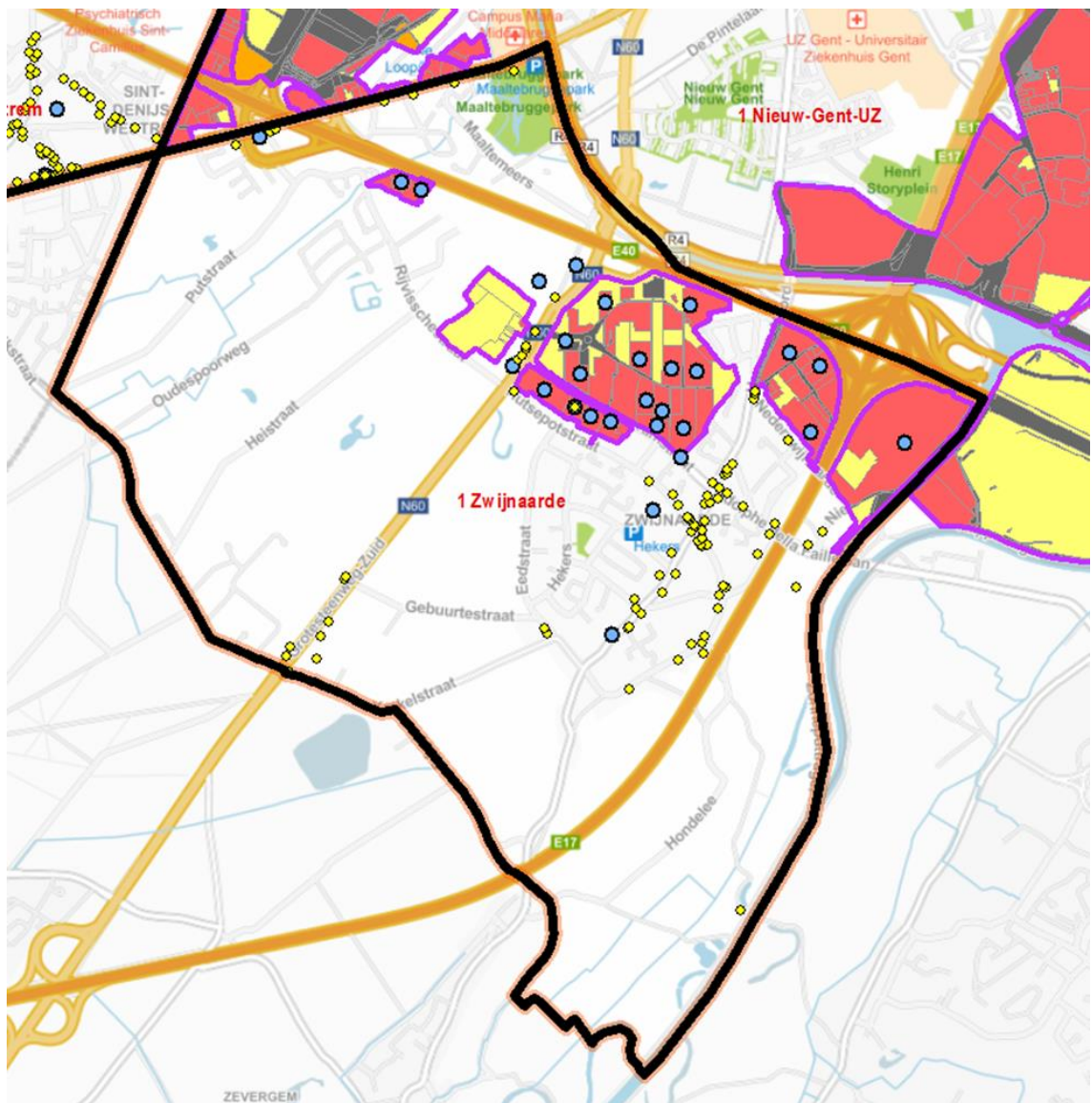
Figuur 19: Parkeerregimes, Parkeergebouwen en P+R terreinen

2.1.5 Aanwezige functies/Traffic Builders

2.1.5.1 Bedrijventerreinen en handelszaken

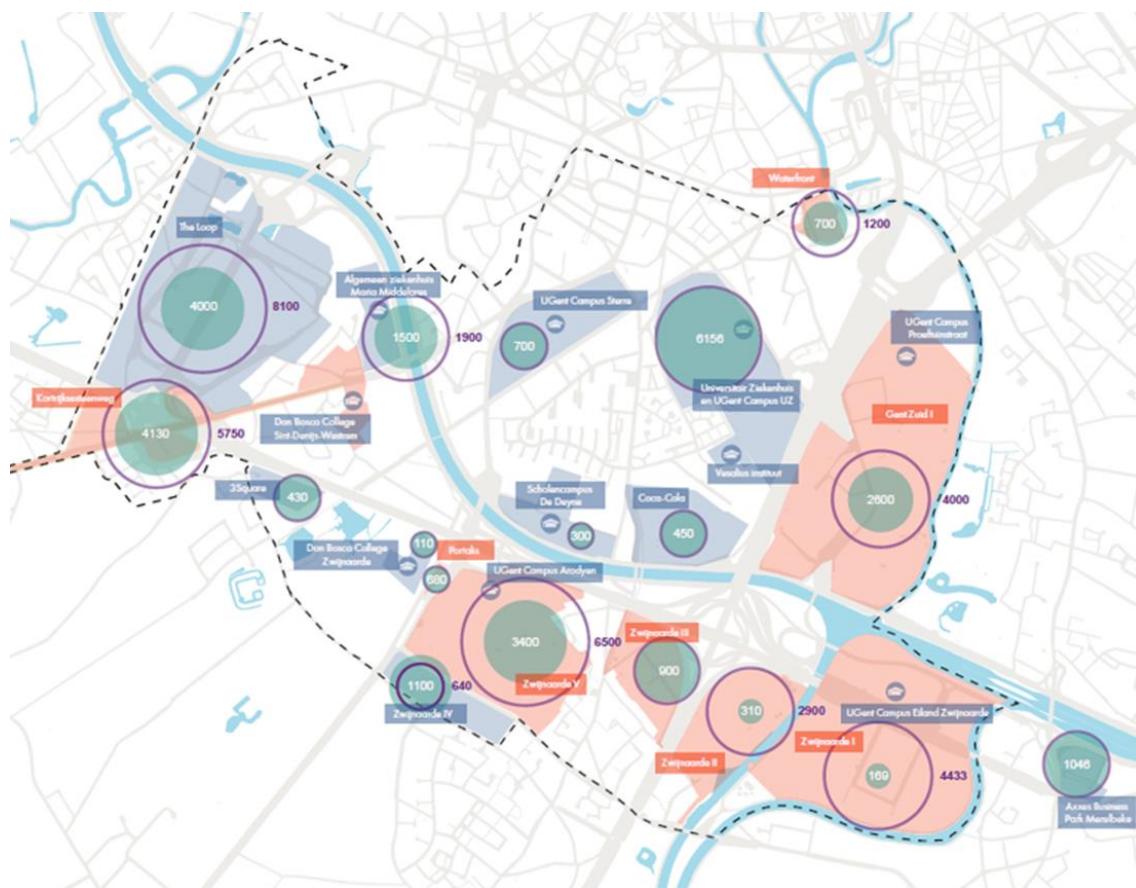
De handelszaken liggen voornamelijk geconcentreerd in de dorpskern; rond de eindhalte van tramlijn 2 en langs de N60 (ter hoogte van kruispunt Rijvisschestraat en Klossestraat).

In het wijkmobiliteitsplan zijn volgende industrieparken gelegen: Zwijnaarde V (Technologiepark Ardoyen), Zwijnaarde IV (Tramstraat), Zwijnaarde III (Klaartestraat), Zwijnaarde II (Alinso-site) en de IPES-site (bedrijvencluster in oksel E40 (ESKO, Alpro, Colmar...)). Zwijnaarde I (Eiland Zwijnaarde) zit ook in de zone maar is volop in ontwikkeling.



Figuur 20: Kaart met handelspanden (gele bollen), onderwijsinstellingen (blauwe bollen) en percelen met (voormalige) bedrijfsactiviteit (rode vlakken)

Het aantal werknemers in de projectzone zal echter nog fors uitbreiden de komende jaren. Op onderstaande kaart uit het mobiliteitsonderzoek van de zuidelijke mozaïek, uitgevoerd door Sweco, is het huidig en toekomstig aantal werknemers voorgesteld.



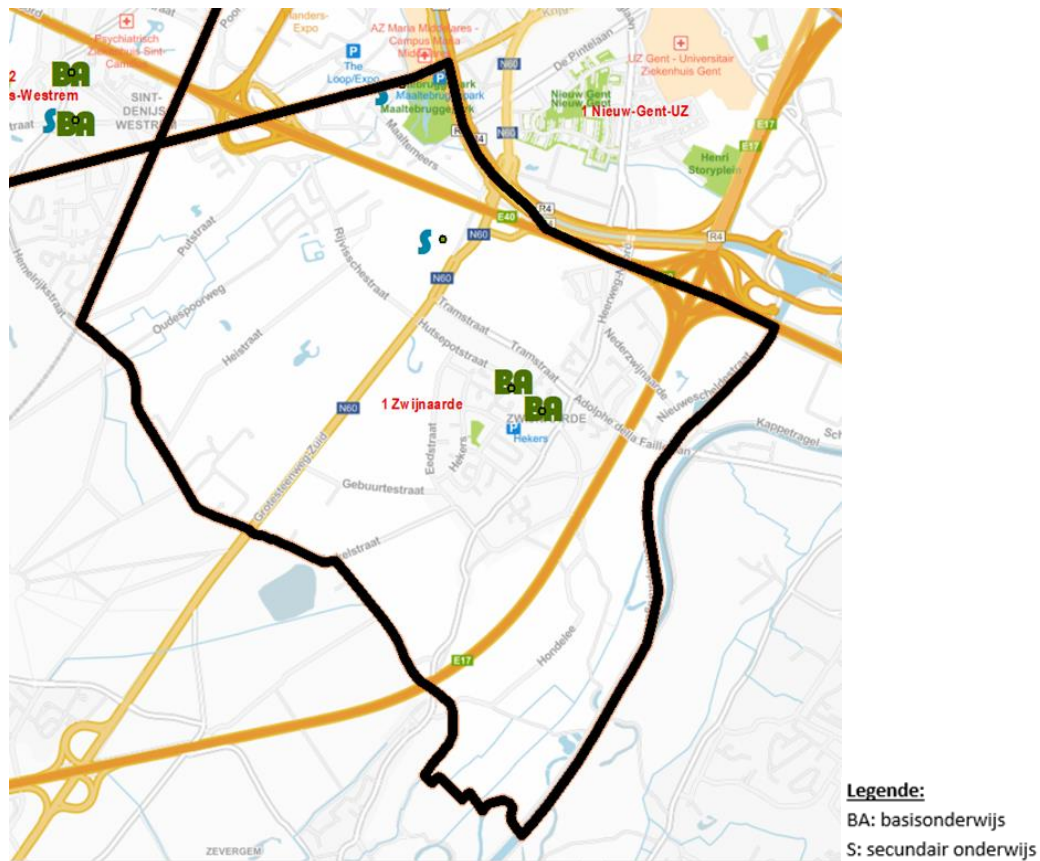
25 Aantal werknemers



Figuur 21: Huidig en toekomstig aantal werknemers in de Zuidelijke Mozaïek

2.1.5.2 Scholen

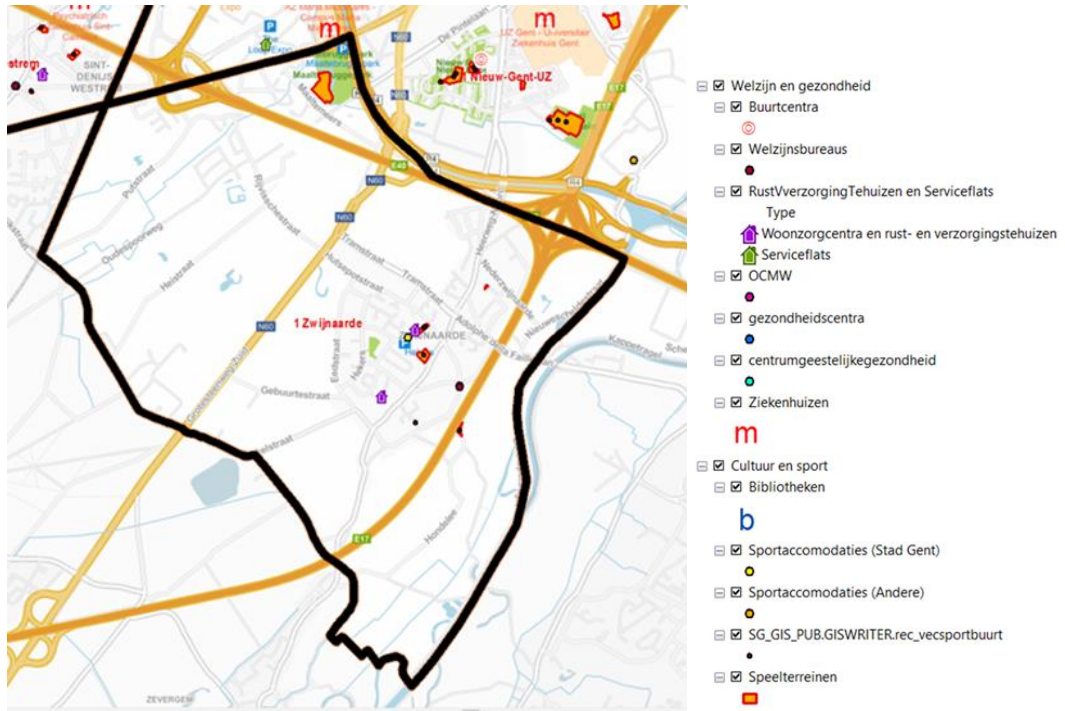
Hieronder een overzicht van de scholen aanwezig in de aangeduide perimeter: 2 secundaire scholen (Don Bosco), 2 basisscholen (vrije en gemeentelijke) en 1 campus van UGent. In totaal volgen in deze wijk 3003 leerlingen les, waarvan 2523 leerlingen (84%) les volgen in Don Bosco (secundair onderwijs). Het aantal studenten dat in het Technologiepark les volgt, is op dit moment eerder beperkt maar dat zal in de toekomst wel sterk toenemen.



Figuur 22: Overzicht scholen

2.1.5.3 Stedelijke infrastructuur

De stedelijke infrastructuur, speel/sportterreinen en de woonzorgcentra zijn geconcentreerd rond Hekers. De bibliotheek ligt aan de eindhalte van tramlijn 2. Het dienstencentrum bevindt zich inmiddels in de gebouwen van het LDC aan de Hutsepotstraat. In de nabijheid van het wijkmobiliteitsplan (binnen de R4) ligt ziekenhuis UZ Gent en (aan de andere zijde van de Kortrijksesteenweg) AZ Maria Middelaars.



Figuur 23: Overzicht stedelijke infrastructuur

2.1.6 Ruimtelijke visies en studies

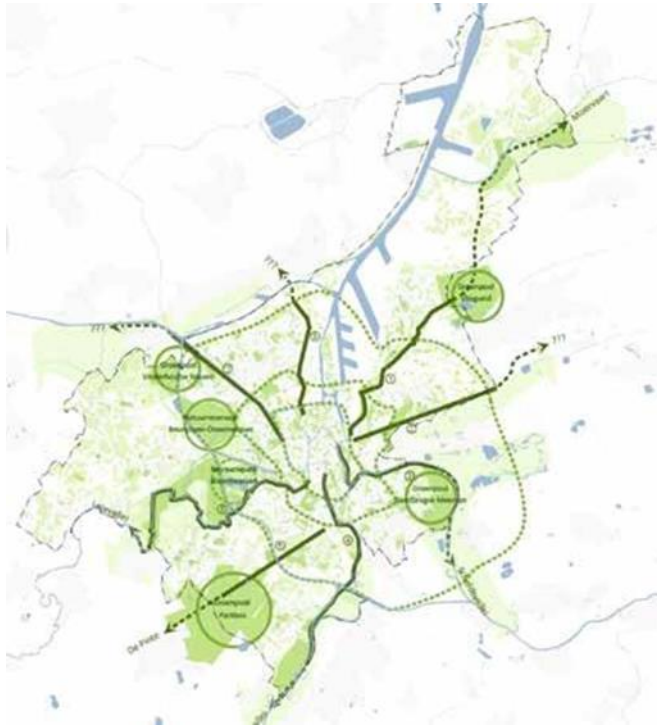
2.1.6.1 Ruimte voor Gent

Goedgekeurd door GR in 2018

De Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent is een document/product dat voor een bepaalde beleidsperiode en een bepaalde ruimte, de ruimtelijke visie beschrijft. Daarbij presenteert ze een conceptueel kader en de methodiek, concrete uitwerkingen, maatregelen en instrumenten om de gewenste ruimtelijke ontwikkeling te verwezenlijken. Enkele krachtlijnen of concepten die betrekking hebben op het doelgebied van dit wijkmobiliteitsplan worden hieronder opgesomd.

Complementair aan het fietsnetwerk bouwt het openbaarvervoernet zich ook op vanuit het hinterland naar de kern. In eerste instantie wordt dit openbaarvervoernet gedragen door een groeistedelijk (tram) netwerk dat zich radiaal uitstrekt vertrekkend vanuit Oostakker, Destelbergen (knooppunt R4-E17), Melle, Zwijnaarde, De Pinte, Drogen, Mariakerke, Evergem en Meulestede naar het centrum van Gent. Deze radiale structuur verbindt een binnenstedelijke tangentiële lijn met knooppunten op de R4. Door de invoering van deze hoogwaardige assen verheft dit enkele steenwegen tot **draggers van openbaar vervoer**. Dit is zeker het geval voor o.a. **Kortrijksesteenweg**. Het prioritair inzetten op openbaar vervoer gaat simultaan met het ondergeschikt maken van deze assen voor ander gemotoriseerd verkeer. De snelheid waarmee reizigers in deze segmenten worden verplaatst, is een sleutelkwestie. Ze zullen hun auto pas aan de kant laten, als ze deze segmenten snel, accuraat en comfortabel kunnen gebruiken. De haltes, die hier op grotere afstand van elkaar liggen, bieden kansen voor hogere densiteit, meervoudig ruimtegebruik en een grote mate aan verwevenheid van functies. Deze openbaarvervoerasen zijn bijgevolg kralensnoeren van plaatsen met de ambitie van microcentraliteit.

Ook de ligging van groenklimateassen in de wijk is relevant voor de opmaak van een wijkmobiliteitsplan. Behalve hun rol die ze moeten opnemen als een belangrijke schakel in het fietsnetwerk hebben ze ook de ambities naar klimaatrobustheid, landschappelijke beleving, ontmoetingsruimte, ... Realiseren van deze ambities vraagt vaak ruimte of stelt voorwaarden aan de rol binnen het verkeerssysteem. Hun ligging en ambities kunnen dan ook invloed hebben op de keuzes die dienen gemaakt te worden in het wijkmobiliteitsplan. De groenklimateassen die in aanraking komen met de zone van dit wijkmobiliteitsplan zijn Groenklimateas (GKA) 4 en GKA5, die respectievelijk langsheen de Schelde en langsheen de oude spoorwegbedding gelegen zijn.

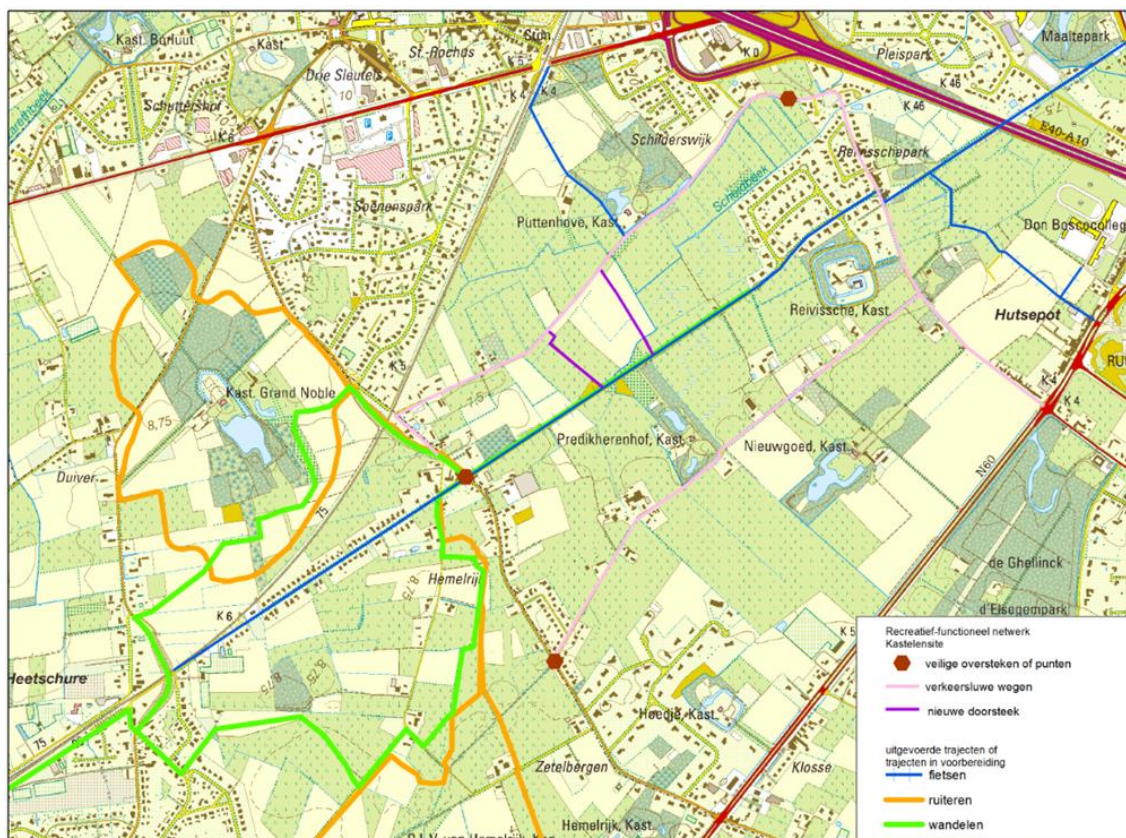


Figuur 24: Overzicht groenklimateassen

2.1.6.2 Parkbos

Een van de stedelijke groenpolen in ontwikkeling, het Parkbos, omvat ook een deel van het projectgebied van het Wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde. Het Parkbos is volop in ontwikkeling en strekt zich verder uit buiten Gents grondgebied, tot in Sint-Martens-Latem en De Pinte. Daar zijn al wandelroutes gerealiseerd, en het is ook de ambitie om kwalitatieve wandelroutes uit te bouwen in de groene omgeving die zich tussen de Kortrijksesteenweg, de E40, de N60 en de Klossestraat bevindt. Om dat mogelijk te maken, dringen zich ook duidelijke keuzes op voor de belangrijkste verbindingswegen in dit deelgebied, de Putstraat, Heiveldstraat en Rijvisschestraat.

In 2017 gebeurde binnen het kader van het Parkbos, en getrokken door VLM, al een oefening met verschillende belanghebbenden over trage wegen in Rijvissche. Het resultaat was de consensuskaart hieronder (*workshop 20 april 2017*). Het is daarbij een belangrijke vraag om de Putstraat, Heistraat en Rijvisschestraat verkeersluw te maken, zodat ze volwaardig deel kunnen zijn van een wandellus.



Figuur 25: Consensuskaart recreatief-functioneel netwerk Kastelensite

2.1.6.3 Ruimtelijke Knooppunten

Dit zijn de plekken van interactie en uitwisseling tussen de verschillende ruimtelijke netwerken. Het zijn interessante plekken in de stad met talrijke, vaak onderbenutte potenties, zowel ruimtelijk als functioneel:

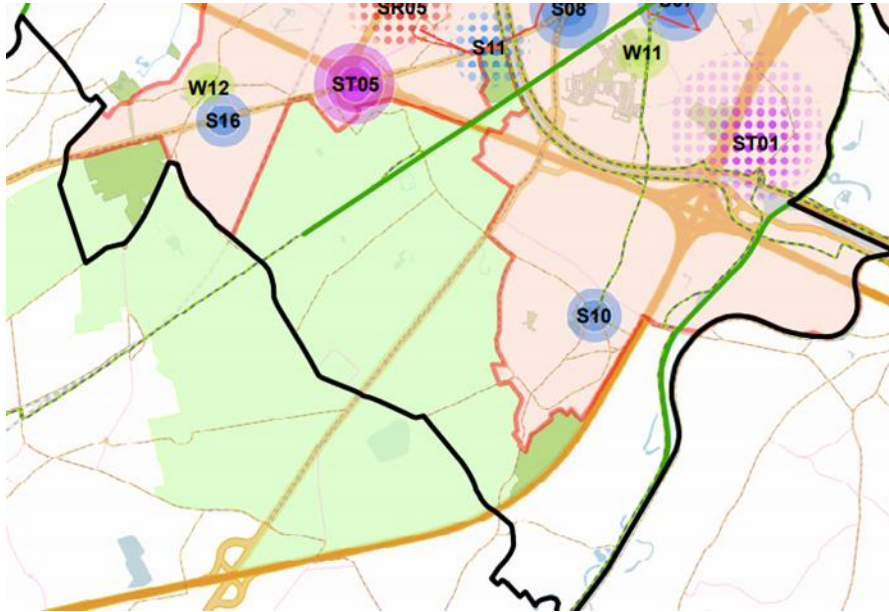
- het zijn ontmoetingsplekken die bijdragen tot sociale cohesie en menselijk contact;
- het zijn herkenningspunten die de leesbaarheid van de stad verhogen;
- het zijn plekken waar mensen een aantal (economische, culturele, recreatieve, sociale, zorg gerelateerde, onderwijs-, ...) functies en voorzieningen geclusterd vinden die bijdragen tot het principe van nabijheid en tot de levensloopbestendigheid van de plek;
- het zijn goed bereikbare plekken die (de overslag naar) een duurzaam verplaatsingsgedrag ondersteunen.

Binnen en rondom het projectgebied zijn volgende ruimtelijke knooppunten aangeduid:

- **SE05: Stedelijke transferia E40-B402-N4.** Stedelijke transferia zijn stedelijke knooppunten met een (toekomstige) P+R waar de **overslag kan gemaakt worden van de hoofdwegen E40 / E17 en primaire weg R4 naar een duurzamer vervoer** (fiets en openbaar vervoer). Deze knooppunten worden opgeladen met economische functies (handel, kantoren, bedrijvigheid). Wonen is in deze knooppunten minder gewenst, gelet op de ligging nabij grote infrastructuurnetwerken. In de visie op de ontwikkeling van de Kortrijksesteenweg is dit knooppunt aangeduid

als ruimtelijk baken waar we kunnen verdichten. Het komt in het bijzonder in aanmerking voor niet-woonfuncties (kantoren, diensten en ondersteunende voorzieningen), op maat van de steenweg. Bovendien is dit knooppunt interessant voor de distributie van goederen en mensen door de ligging ten opzichte van het fiets-, auto- en openbaarvervoernetwerk.

- **SE10: stedelijke knooppunt Zwijnaarde.** Een stedelijk knooppunt is een plek met een sterk ontwikkeld mobiliteitsnetwerk (fietsroutes of meerdere tram- en buslijnen met hoogfrequente verbinding naar het centrum of concentrisch) en/of bovenlokale stedelijke voorzieningen (scholen, winkels, kantoren) aangevuld met wonen. Deze stedelijke knooppunten bedienen stadsdelen, eerder dan wijken. Gentenaars maken gebruik van deze plek, maar ook niet-Gentenaars komen er vanwege de functies die er zijn, of vanwege het aanwezige mobiliteitsnetwerk. Dit knooppunt heeft net als de andere knooppunten in de groeistad de potentie om microcentraliteit te creëren in de twintigste-eeuwse gordel. Uiteraard moeten, om voldoende voorzieningen toe te laten, er ook voldoende netwerken aanwezig zijn: de tram en meerdere buslijnen zijn daarbij belangrijk, alsook een vlotte fietsroute naar het centrum en naar de groeistad. Momenteel voelen vooral Mariakerke en Zwijnaarde nog aan als wijkcentrum, maar deze hebben de potentie om te verdichten en meerdere functies op te nemen die eerder stedelijk van karakter zijn dan op wijkniveau, zoals een middelbare school, een grote sporthal, een woonzorgcentrum, een grote supermarkt, kantoren,
- **SE11: stedelijke knooppunt Maria Middelaars.** De plek aan de Kortrijksesteenweg ter hoogte van Maria Middelaars wordt aangeduid als **toekomstig knooppunt**. De netwerken zijn aanwezig (tram- en busverbindingen en hoofdfietsroutes langs de R4). Extra voorzieningen zijn mogelijk, enerzijds op de site van Maria Middelaars (waarin de keuzes binnen het masterplan gemaakt zijn), en anderzijds in de omgeving van het Maaltebruggecenter en aan de overzijde bij de Don Boscoschool en in het Maaltebruggepark (eventuele hotelfunctie) in het portaal van de groenpool.



Ruimte voor Gent - Knooppunten en Deelruimten



Figuur 26: Knooppunten Ruimte voor Gent

2.1.6.4 IPOD IV

Momenteel werkt de stad Gent aan IPOD IV: Integraal Plan Openbaar Domein deel 4. In dit document wordt gezocht naar een visie en concrete inrichtingsvoorwaarden voor kwalitatief groen en straatprofielen met een balans tussen verkeersfunctie, verblijfsfunctie, groenelementen, ...

Wanneer deze studie afgerond is, kan dit document de concrete acties mee sturen en vorm geven.

2.2 Actueel gebruik en knelpunten van de netwerken

2.2.1 Bestaande meldingen

Het Mobiliteitsbedrijf ontvangt op regelmatige basis klachten en suggesties over de verkeerssituatie in de wijken. Hieronder een overzicht van de straten die het meest voorgekomen zijn en hun belangrijkste relevantste thema's.

2.2.1.1 Meldingen Zwijnaarde

Zone 30 algemeen: Sinds het invoeren van zone 30 in Zwijnaarde heeft het Mobiliteitsbedrijf hier al veel meldingen over ontvangen. Een deel van de meldingen gaat over de gunstige invloed van de zone 30 maar de vraag of de handhaving ook kan volgen. Er zijn al controles geweest op de zone 30 maar de politie kan niet overal even intensief controleren. Binnen het Mobiliteitsbedrijf is er een werkcoördinatie bezig om de poorten van de zone 30 overal in Gent herkenbaar te maken en op een gelijke manier uit te voeren. Binnen diezelfde oefening wordt ook bekeken welke snelheidsremmende maatregelen voorzien kunnen worden afhankelijk van het soort weg. Daar zullen de komende jaren stappen in gezet worden. Andere meldingen gaan dan eerder over het in vraag stellen van een zone 30.

Adolphe della Faillelaan: Kort nadat het kortparkeren is ingevoerd op de hoek van de Heerweg-Noord met de Adolphe della Faillelaan zijn daar een aantal burgervragen over geweest. Er is een aanpassing geweest aan de duur van het kortparkeren.

Bollebergen: Een tijd terug is Bollebergen heraangelegd met minder ruimte voor parkeren. Het aantal bewonersplaatsen is wel hetzelfde gebleven. De voorbije jaren zijn regelmatig meldingen geweest over de parkeervraag maar we blijven de situatie opvolgen. Naar aanleiding van de parkeertoren bekijken we het parkeerregime over heel Zwijnaarde.

Campusstraat: Het grootste deel van de meldingen gaat over het sluipverkeer dat via deze smalle woonstraat rijdt om dan via de Tramstraat naar de Technologiesite te gaan en de onveilige situaties die hiermee gepaard gaan.

Eedstraat: Meldingen over het niet respecteren van de zone 30 in de straat.

Grotesteenweg-Noord: Meldingen over de verkeerssituatie op de ovonde en de onveilige situaties voor fietsers.

Heerweg-Noord: De voorbije jaren zijn van de Heerweg-Noord heel veel meldingen binnengekomen. Die gaan voornamelijk over de verkeersveiligheid op de Heerweg-Noord, het sluipverkeer via de Isabella van Oostenrijkstraat en het onveilig kruisen van fietspaden met R4 en Coca-Cola.

Heerweg-Zuid: Ook de Heerweg-Zuid is een straat met veel meldingen de laatste jaren. Een problematiek die de voorbije jaren speelde, was die van het conflict fietsen en parkeren op het segment tussen de Zandvoordestraat en Zevergem. N.a.v. deze problematiek zijn er een aantal maatregelen genomen en wordt nog altijd actief gezocht naar tijdelijke oplossingen voor de staat van het wegdek/fietspad in afwachting van de definitieve heraanleg.

Hutsepotstraat: Meldingen over het ontbreken van fietsinfrastructuur en over de snelheid.

Industrieparken Zwijnaarde II & III: Meldingen over de grote intensiteiten op vlak van vrachtverkeer en de onveilige situaties die hiermee gepaard gaan zoals het conflict met

voetgangers en fietsers. Ook de snelheid in deze omliggende straten zijn ons al eerder doorgegeven. Voornamelijk klachten uit Nederzwijsnaarde en de Nieuwescheldestraat hierover.

Isabella van Oostenrijkstraat: Heeft voor een stuk ook te maken met de problematiek van de industrieparken II & III maar omdat hier de hoek van de straat kan afgesneden worden, komen er hier nog meer meldingen van.

Klossestraat: Na het beveiligen van de 2 oversteken op de Klossestraat (Heistraat en Oudespoorweg) zijn veel klachten gekomen over de verkeerskussens. Regelmatig komen ook klachten over de overdreven snelheid in de Klossestraat.

Krekelstraat: Hier gaat het over de snelheid in de Krekelstraat en de onveilige gevoel dat hiermee gepaard gaat voor de fietsers. Ook de intensiteit van het verkeer wordt aangeklaagd.

Maaltemeers: Meldingen over de zone 30.

Pieter Pauwel Rubenslaan: Meldingen over het sluipverkeer, de snelheid in de straat en het parkeren.

Rijvisschestraat: De nummer 1 als het gaat over meldingen over verkeerssituaties in Zwijnaarde. Heel veel over het sluipverkeer dat op deze as zit maar daarmee gepaard ook de snelheid. Ook al langer een gemeld probleem is het parkeren ter hoogte van de N60.

Ter Linden: Het parkeren tussen de P+R en de Heerweg-Zuid heeft al tot veel vragen geleid. Daar is op een bepaald moment een aanpassing in geweest, maar nog altijd kunnen gebruikers van de tram tot vlak aan de halte parkeren.

2.2.1.2 Meldingen via open vragen Mobiliteitsonderzoek 2018

In oktober 2018 vond het laatste mobiliteitsonderzoek plaats. Naast het invullen van het verplaatsingsdagboek werd er ook gepolst naar meningen van Gentenaars. De respondenten kregen ook de mogelijkheid om hun meningen neer te schrijven in open vragen betreffende de mobiliteit in Gent.

Voor de wijk Zwijnaarde zijn hieronder de volgende bemerkingen meegegeven:

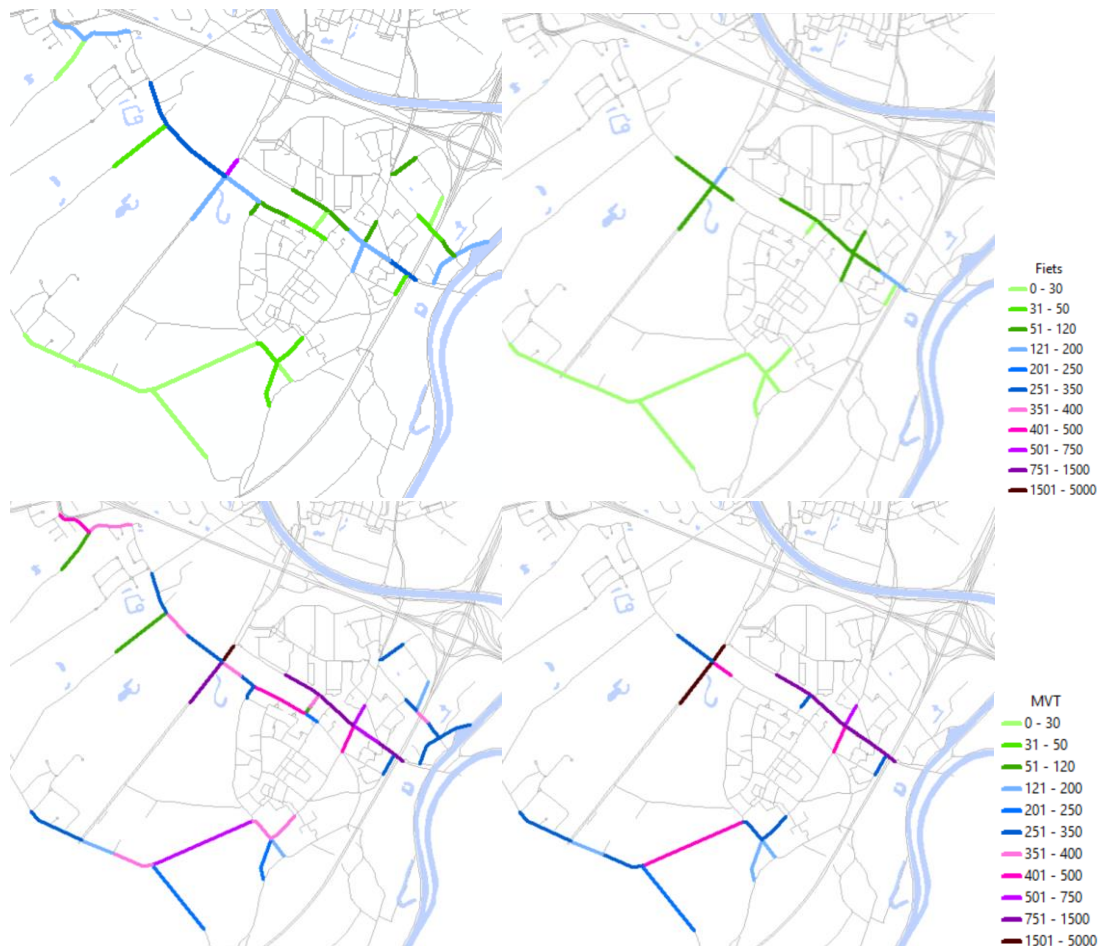
- Afwezigheid voetpaden, voetpaden in slechte staat
- Onveilige fietsinfrastructuur, onveilige fietsoversteken (aan op- en afritten R4 en N60), gebrek aan fietspaden
- Bussen/trams rijden niet voldoende laat en zijn te traag in vergelijking met alternatieven
- (Snel) sluipverkeer doorheen Zwijnaarde
- Aanpak ovonde nodig
- Veel zwaar verkeer in en rond Zwijnaarde met hinder, verbinding met R4 nodig
- Congestie op hogere wegennet (R4, N60...)

2.2.2 Bestaande verkeerstellingen

2.2.2.1 Kruispunttellingen

In het najaar van 2019 vonden op heel wat locaties in het projectgebied verkeerstellingen plaats. Er zijn daarnaast ook tellingen beschikbaar die in 2016 en/of 2017 plaatsvonden.

De tellingen kunnen gebruikt worden om hoeveelheden gemotoriseerd verkeer, vrachtverkeer en fietsers in te schatten op getelde kruispunten en straten. Concrete conclusies worden opgemaakt in het hoofdstuk 'output'.



Figuur 29: Overzicht verkeersintensiteiten op basis van kruispunttellingen periode 2016 t.e.m. 2019 (Fietsintensiteiten ochtendspits – linksboven; fietsintensiteiten avondspits – rechtsboven; gemotoriseerd verkeer ochtendspits – linksonder; gemotoriseerd verkeer avondspits – rechtsonder)

2.2.2.2 Telraam

Er is een proefproject met 'Telramen' opgezet in de wijken Dampoort en Oud-Gentbrugge. Daar kregen 20 bewoners een Telraam om achter hun raam te bevestigen, waarmee automatische verkeerstellingen werden gegenereerd. Het Mobiliteitsbedrijf is nog bezig met de opmaak van een evaluatie om te bekijken hoe betrouwbaar en bruikbaar deze data zijn.

In Zwijnaarde zijn er ook bewoners die op eigen initiatief een Telraam geïnstalleerd hebben. De data van deze telramen zijn te vinden via de website van Telraam: telraam.net.

2.2.3 Meldingen uit participatieproces

Voorzichtigheid is geboden bij de interpretatie van de gegevens uit het gevoerde participatietraject. Zo is er niet getoetst of de signalen voldoende representatief zijn voor de wijk. De kwantitatieve analyse kan dan ook enkel maar indicatief gelezen worden.

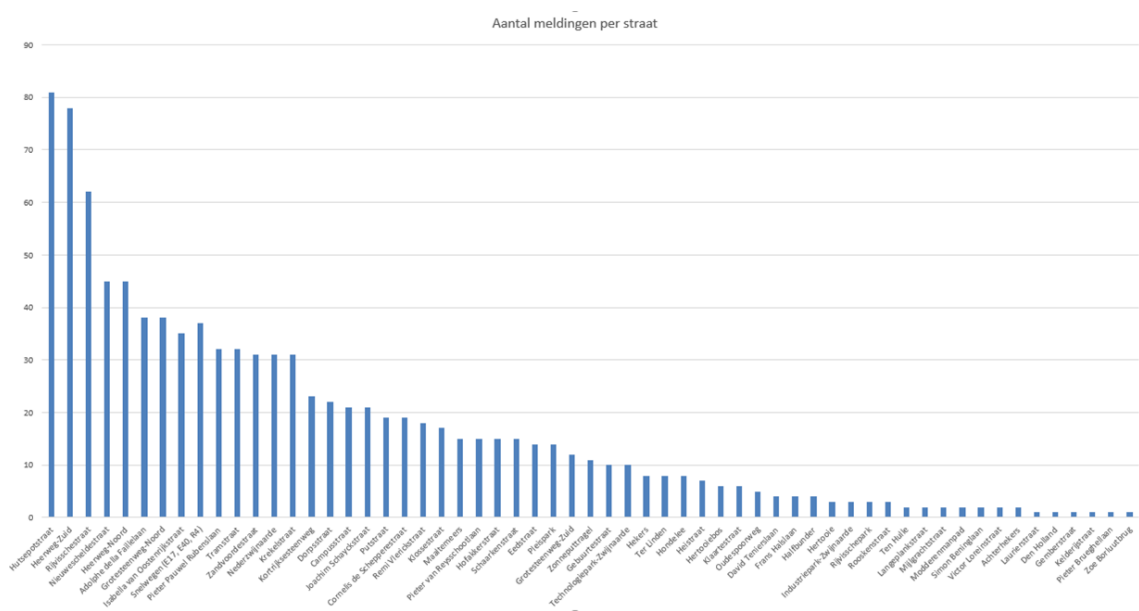
Naar aanleiding van de opmaak van het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde gebeurde een bevraging in de wijk. Deze bevraging gebeurde samen met dienst Beleidsparticipatie. Een wijkmarkt stond gepland zodat iedere bewoner ons kon bezoeken en zijn vragen mondeling kon stellen, maar deze is door de corona-maatregelen niet kunnen doorgaan.

Een alternatief traject is opgemaakt met een aantal themagerichte chatsessies en het publiceren van grote infokaarten in de bibliotheek waarbij ook schriftelijk vragen of meldingen konden doorgestuurd worden.

Men kon ook klachten en suggesties aanreiken via een digitaal participatieplatform, e-mail, telefoon of via aanplakborden in de wijken. Naar aanleiding van de corona-maatregelen werd de termijn daarvoor verlengd.

De resultaten van de bevraging zijn samengebracht in een afzonderlijk document. Vanuit dit document weten we beter welke problemen door de inwoners, ondernemers of gebruikers van de wijk ervaren worden en welke mogelijke verbeteringen zij zelf zien. Het is ook mogelijk om een kwantitatieve analyse van deze signalen op te maken.

2.2.3.1 Meldingen per straat

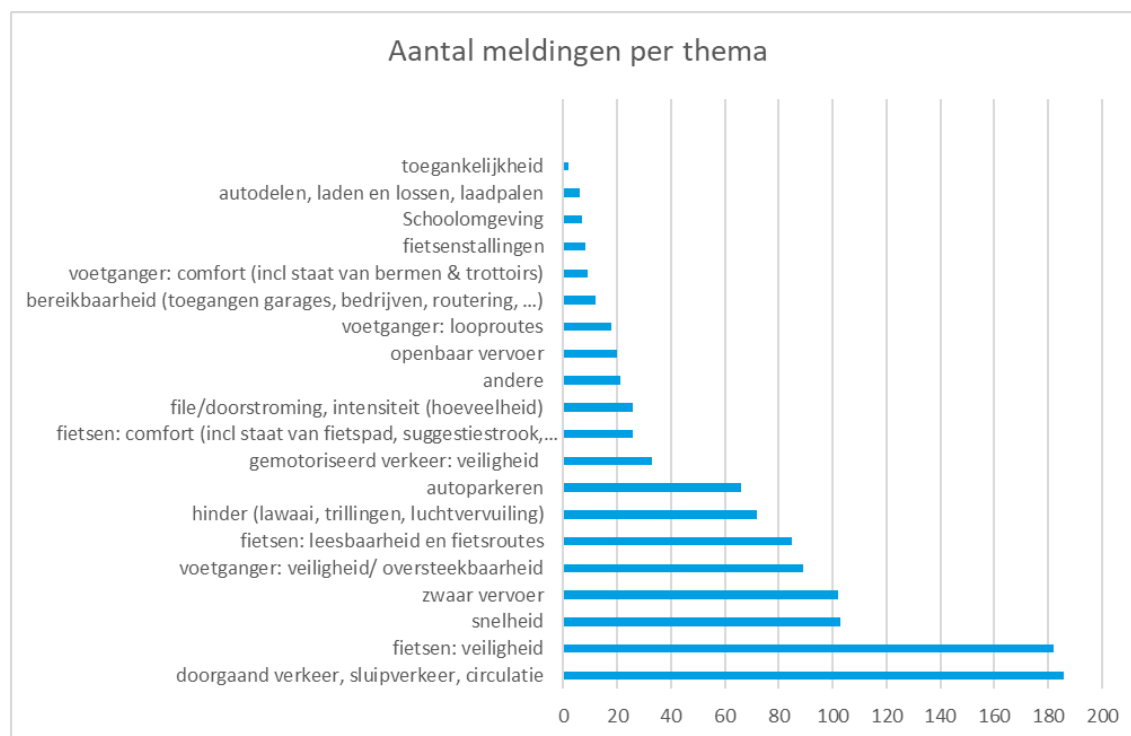


Figuur 27: Aantal meldingen per straat

2.2.3.2 Meldingen per thema

Veel mensen maken melding van onveilig en druk verkeer in hun (woon)straat. De aanwezigheid van de op- en afritten naar de R4 en de E40, industrieparken en twee grote secundaire scholen zorgt voor druk verkeer tijdens de ochtend- en avondspits en voor gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers.

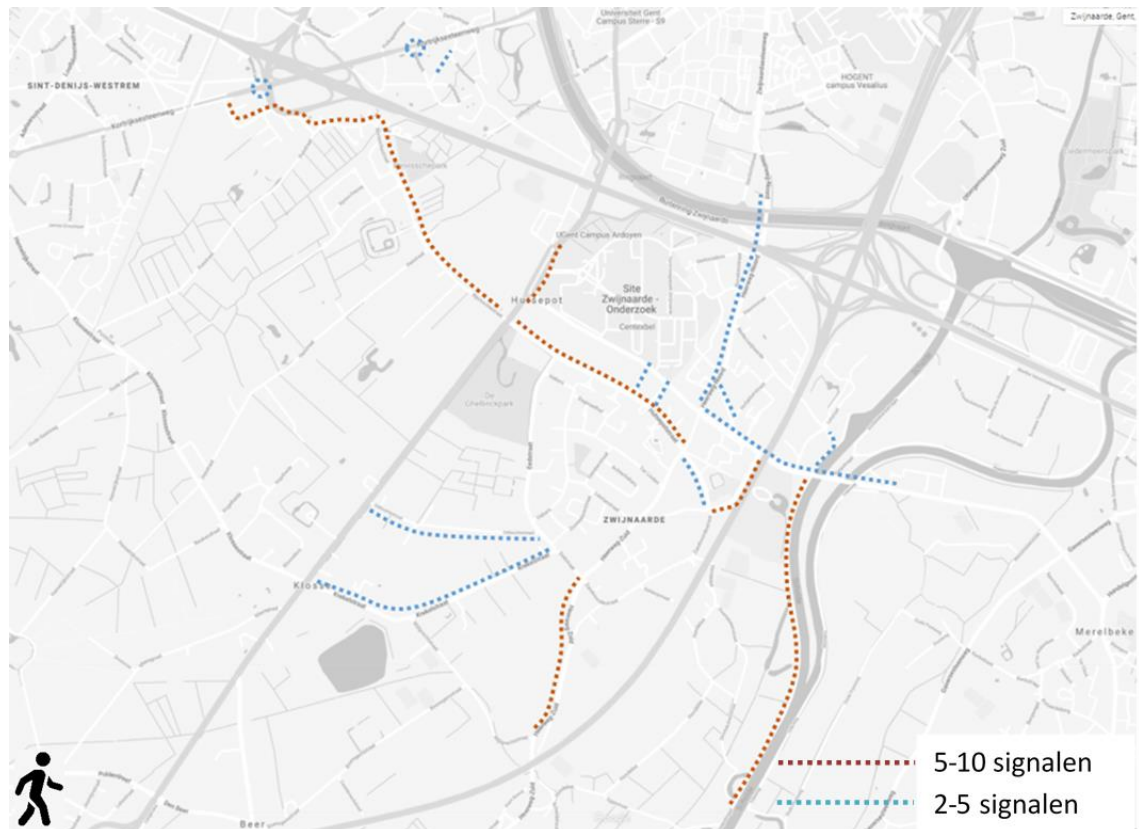
Sluipverkeer, onveilige situaties voor fietsers en onaangepaste snelheid vormen de 3 meest genoemde signalen. Deze signalen zijn vaak aan elkaar gelinkt: waar veel (snel) doorgaand verkeer is, ontstaan gevaarlijke situaties voor fietsers.



Figuur 28: Aantal meldingen per thema

2.2.4 Voetgangers

2.2.4.1 Overzicht signalen TE VOET



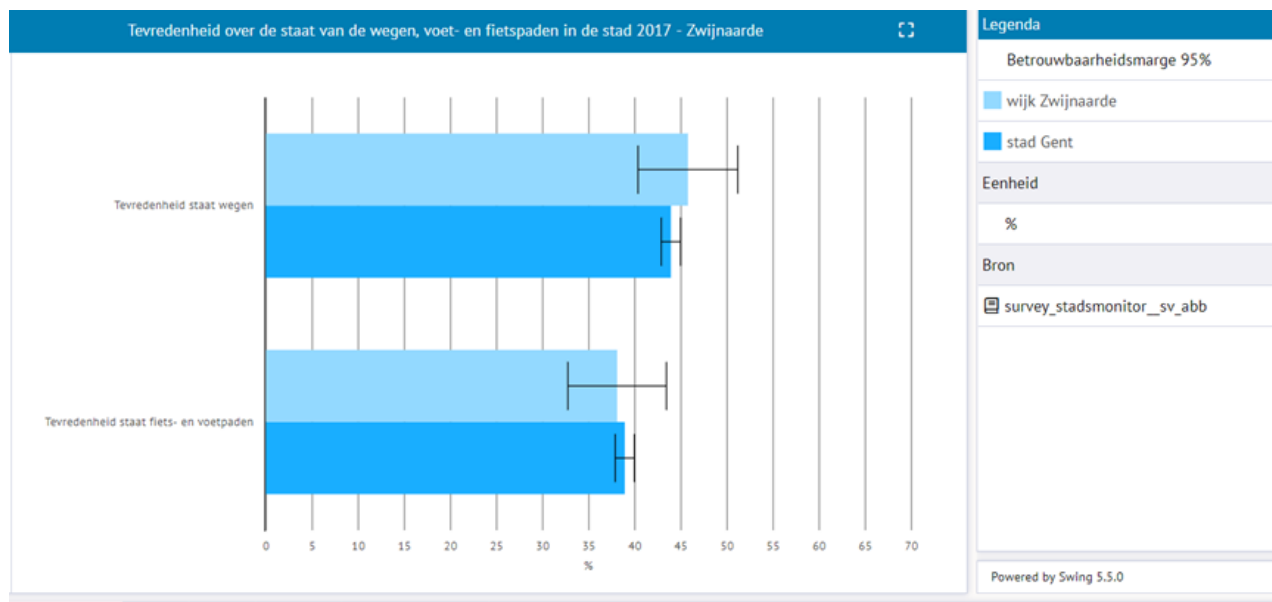
Figuur 29: signalen te voet

- > Totaal aantal signalen: 116 (waarvan 6 zonder straat) met nadruk op de thema's veiligheid, oversteekbaarheid, looproutes, comfort.
- > Top 3: Heerweg-Zuid, Hutsepotstraat, Joachim Schayckstraat (as Pieter Pauwel Rubenslaan, Pieter van Reysschootlaan, Putstraat, Rijvisschestraat haalt samen 18 signalen en hebben te maken met 1 problematiek)

In deze top 3 (inclusief de extra straten op de as Rijvisschestraat) is het grootste probleem het ontbreken van degelijke voetpaden gecombineerd met het (soms drukke) verkeer om zich veilig te voet te verplaatsen.

Op de kaart zijn niet de straten opgenomen waarover er maar 1 melding kwam.

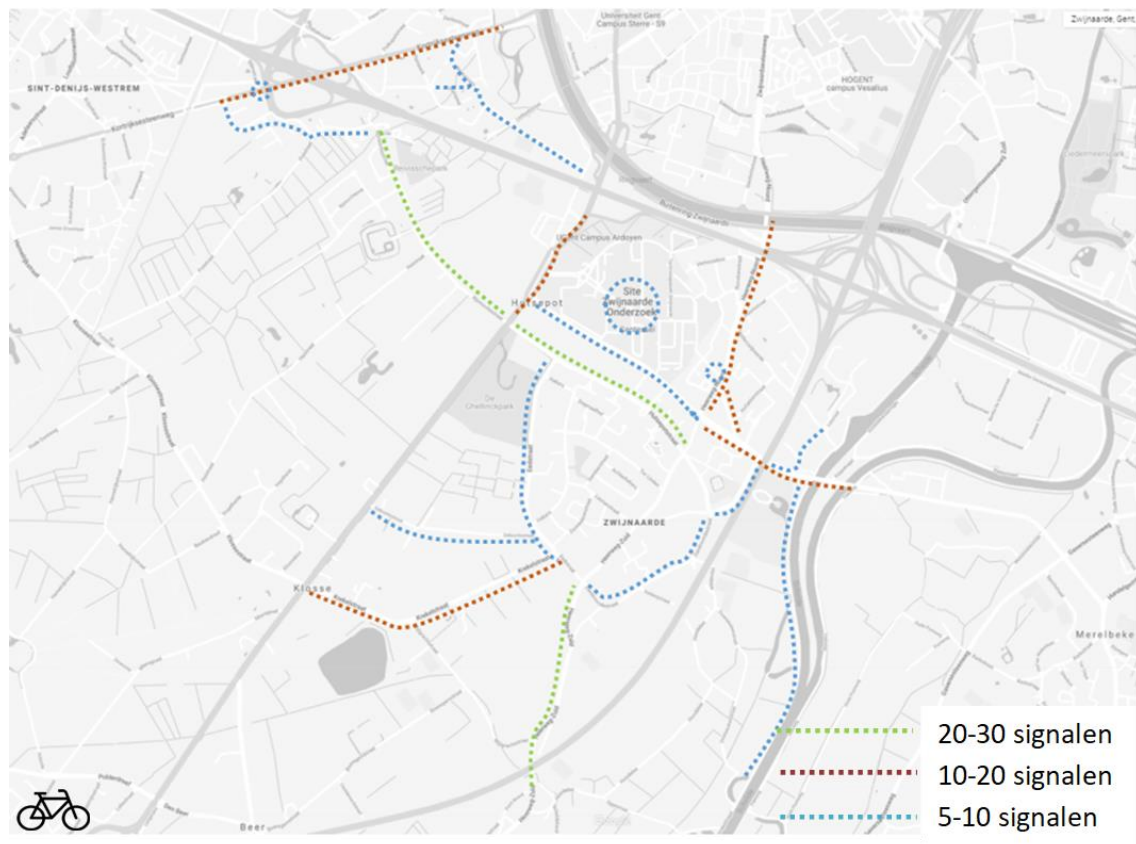
2.2.4.2 Tevredenheid over de staat van de wegen, voet- en fietspaden in de buurt



Figuur 30 : Tevredenheid staat wegen, voet- en fietspaden (Stadsmonitor en wijkrapport Zwijnaarde)

2.2.5 Fietsers

2.2.5.1 Overzicht signalen FIETSEN



Figuur 31: Signalen fiets

- > Totaal aantal signalen: 293 (waarvan 7 zonder straat) met nadruk op de thema's veiligheid, comfort, fietsroutes, leesbaarheid.
- > Top 3: Hutsepotstraat, Heerweg-Zuid, Rijvisschestraat (top 3 met meer dan 20 signalen per straat)

In de Rijvisschestraat en Hutsepotstraat gaat dit voornamelijk over het ontbreken van een degelijke fietsinfrastructuur gecombineerd met het vele schoolverkeer. In de Heerweg-Zuid gaat het over de veiligheid van de fietsers door een slechte infrastructuur, maar ook over druk en snel verkeer.

2.2.5.2 Fietsbezit

Tabel 55: Voertuigen in het gezin, naar stadsdeel – Fiets

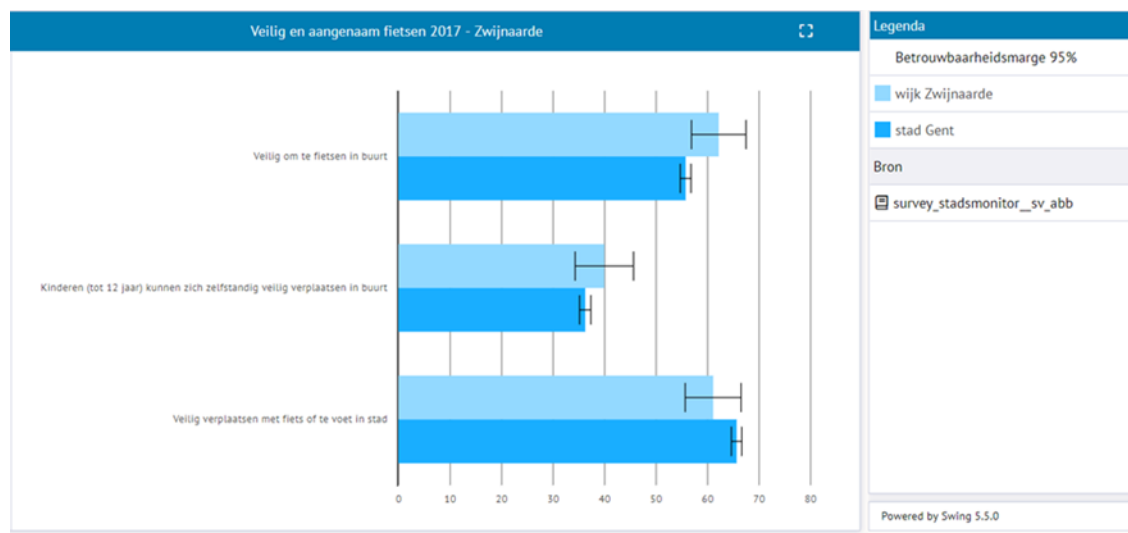
# fietsen	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
0	70	18,0	62	11,9	153	20,3	39	10,0	324	15,8
1	118	30,3	89	17,2	206	27,3	77	19,5	489	23,8
2	98	25,2	139	27,0	165	21,8	109	27,7	511	24,9
3	36	9,2	75	14,6	94	12,5	56	14,2	261	12,7
4	31	8,1	83	16,1	61	8,1	45	11,3	220	10,7
5 of meer	36	9,2	68	13,2	76	10,0	68	17,3	248	12,1
Totaal	388	100,0	516	100,0	754	100,0	394	100,0	2.052	100,0
Geen antwoord	2	0,5	1	0,2	13	1,6	0	0,0	16	0,8
Gemiddelde	2,0		2,6		2,0		2,7		2,3	

Basis = alle respondenten (n = 2.068; 16 'geen antwoord')

Figuur 32: Fietsbezit (Mobiliteitsonderzoek 2018)

In Gent Zuidwest beschikt 2/3 van de gezinnen over 2 of meer fietsen. 1 op 10 respondenten wonend in Gent Zuidwest beschikt NIET over een fiets.

2.2.5.3 Veilig en aangenaam fietsen



Figuur 33: Veilig en aangenaam fietsen (Stadsmonitor)

2.2.5.4 Fietsongevallen

Bijzondere aandachtspunten binnen de projectzone zijn:

- Ovonde/N60
- Heerweg-Zuid/Heerweg-Noord
- Adolphe della Faillelaan tussen Heerweg-Noord en Nieuwescheldestraat

— Kortrijksesteenweg



Figuur 34: Overzicht fietsongevallen 2016-2018 (Data MOW)

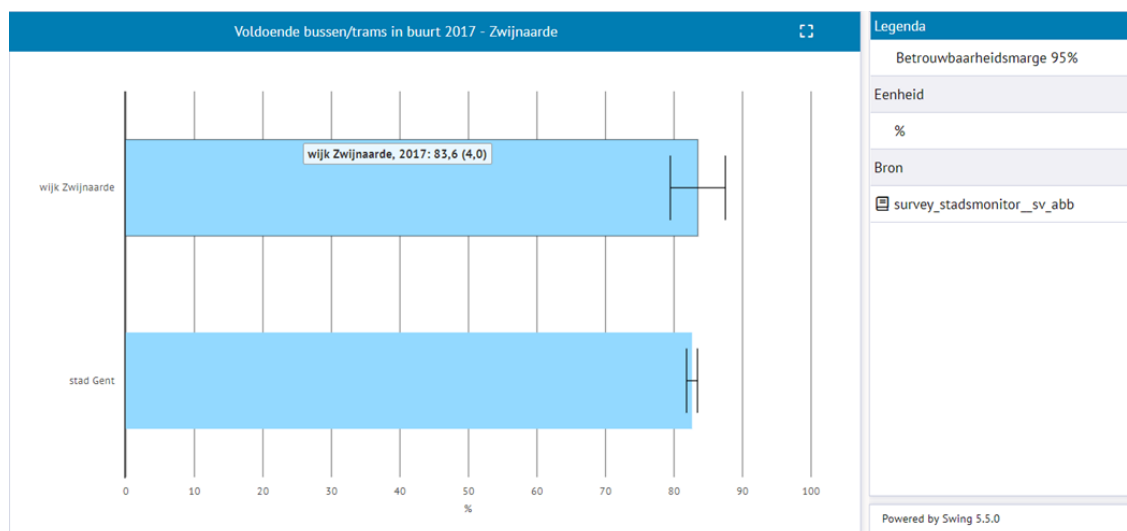
2.2.6 Openbaar vervoer

2.2.6.1 Overzicht signalen OPENBAAR VERVOER

- > Totaal aantal signalen: 20 (5 zonder vermelding straat)

Het aantal signalen m.b.t. het openbaar vervoer is eerder beperkt en zeer divers. Er zijn signalen over de trillingen van de bus, het gratis maken van openbaar vervoer, het uitbreiden naar minder bereikbare gebieden, de doorstroming van de bus, beter afgeschermd bushaltes, de snelheid van de bus,..

2.2.6.2 Voldoende OV in de buurt



Figuur 35: Voldoende OV in de buurt

2.2.6.3 Aangegeven knelpunten door De Lijn

De belangrijkste knelpunten in het huidige netwerk van De Lijn zit volgens De Lijn zelf op deze punten:

- > **Tram:** De verkeerslichtenregeling aan Zwijnaarde Molen zorgt voor een verminderde doorstroming. In de richting van Zwijnaarde uit dit zich zowel in ochtend- als avondspits en zowel in lage commerciële snelheid als lage efficiëntie en betrouwbaarheid. Het feit dat de halte hier net voor het kruispunt ligt, speelt hierin natuurlijk een belangrijke rol. In de andere richting is de verkeersdrukke richting Gent in de ochtendspits de oorzaak van een verminderde doorstroming voor de tram.
- > **Bus:**
 - De as N60 – N469 tussen E40 en Zwijnaarde Molen is zowel in ochtend- als avondspits en voornamelijk in efficiëntie en betrouwbaarheid problematisch. In de andere richting is dit tussen Zwijnaarde Brug E17 en Bollebergen. Vooral het aanschuiven naar de ovonde Bollebergen loopt zeer moeizaam.
 - Heerweg Zuid is ook reeds lang een probleem door het straatparkeren. Hierdoor staan bussen regelmatig geblokkeerd door tegenliggers. Dit uit zich voornamelijk in een lage efficiëntie en betrouwbaarheid op dit traject.

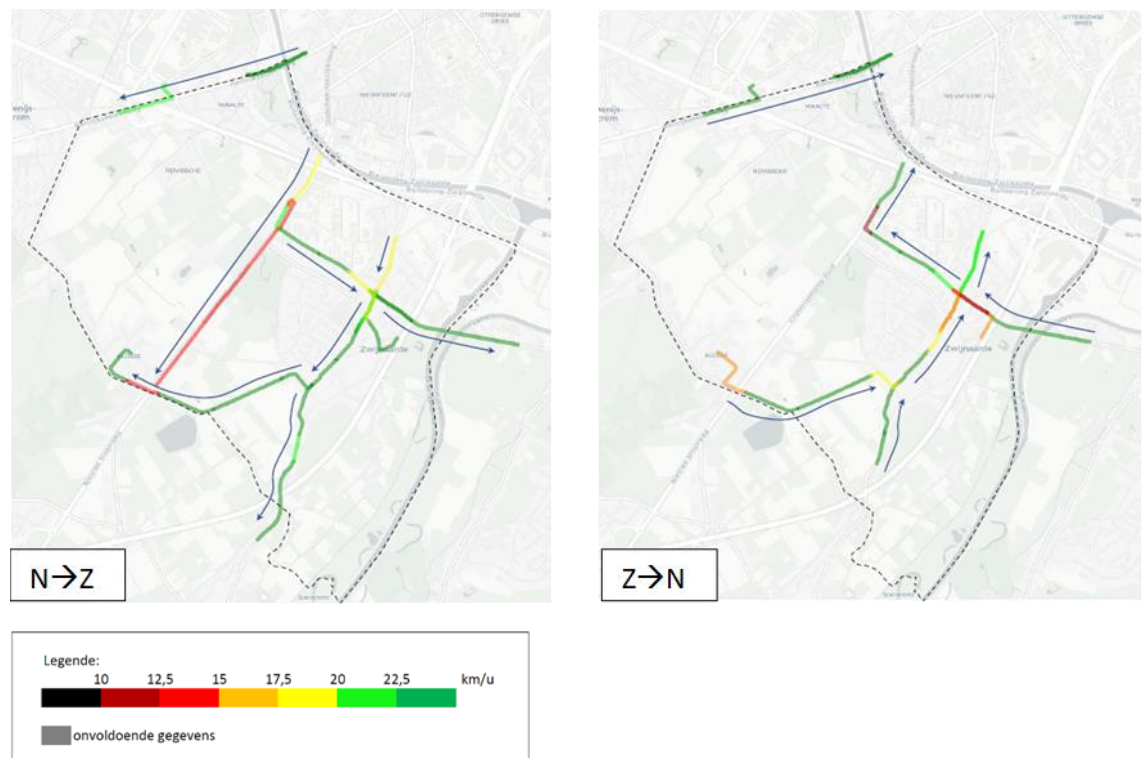
- Tenslotte verliezen de bussen ook tijd aan de oversteek van de N60 in de Klosse.

2.2.6.4 Commerciële snelheden van bussen De Lijn

De commerciële snelheid is de gemiddelde snelheid over een bepaald traject inclusief halteringstijden. Het wordt uitgedrukt als de tijd die een voertuig nodig heeft om van het begin- tot het eindpunt van een bepaald traject te rijden, gedeeld door de afstand van het traject. De commerciële snelheid wordt beïnvloed door het aantal keer dat gehalteerd wordt, de duur van halteren, lokale vertragingen door punctuele obstructies en segmentale vertragingen door congestie. Er kan dus niet sluitend geconcludeerd worden dat congestie de oorzaak is, maar het vormt wel een indicatie.

Onderstaande figuren geven de commerciële snelheid weer in ochtend – en avondspits van noord naar zuid en omgekeerd.

Ochtendspits:



Figuur 36: Commerciële snelheid bussen De Lijn in de ochtendspits

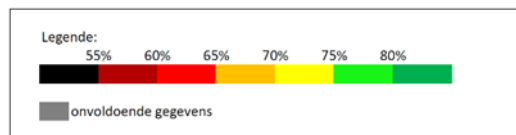
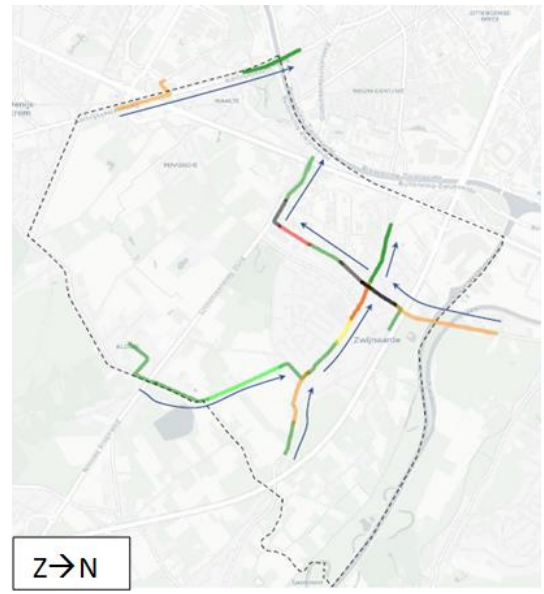
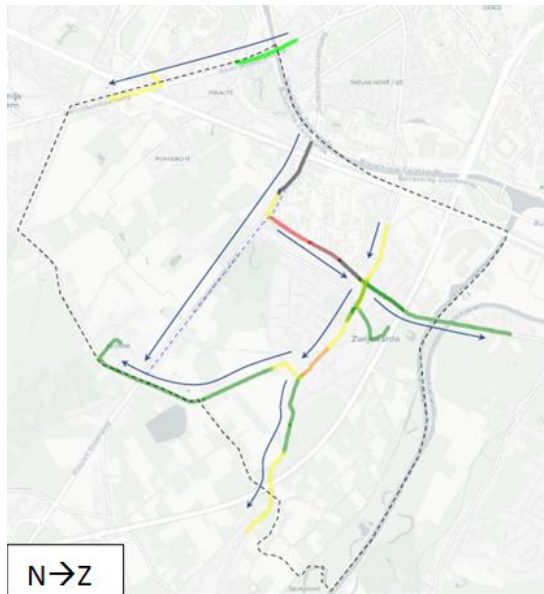


Figuur 37: Commerciële snelheid bussen De Lijn in de avondspits

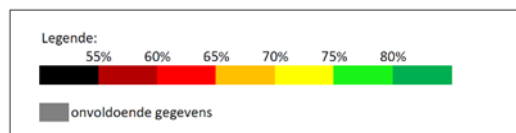
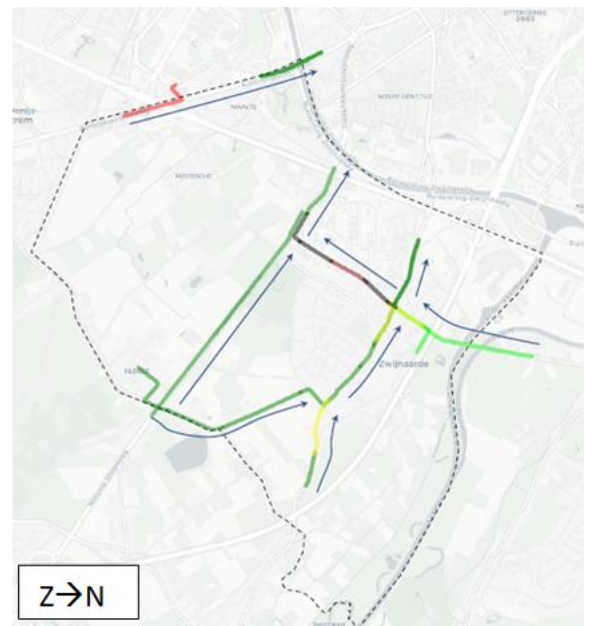
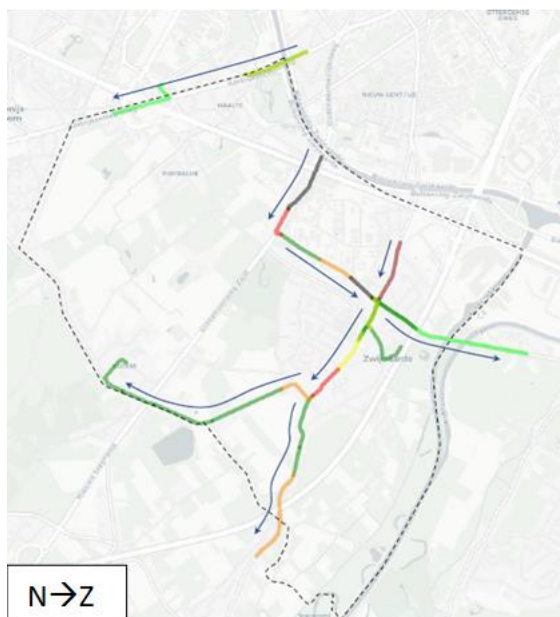
De efficiëntie is de verhouding van de rijtijd in de snelste dalperiode en de rijtijd in de ochtend/avondspits. Dit getal zegt dus iets over de impact van de spits op de rijtijd van de bus.

Efficiëntie kan zeker beïnvloed worden door de congestie tijdens spitsmomenten, maar kan ook beïnvloed worden door een langere en/of frequentere halteringstijd (door het opstappen van meer reizigers). Er kan dus niet sluitend geconcludeerd worden dat congestie de oorzaak is, maar het vormt wel een indicatie.

Onderstaande figuren geven de efficiëntie weer in ochtend – en avondspits van noord naar zuid en omgekeerd.



Figuur 38: Efficiëntie bussen De Lijn in de ochtendspits



Figuur 39: Efficiëntie bussen De Lijn in de avondspits

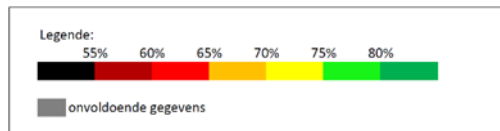
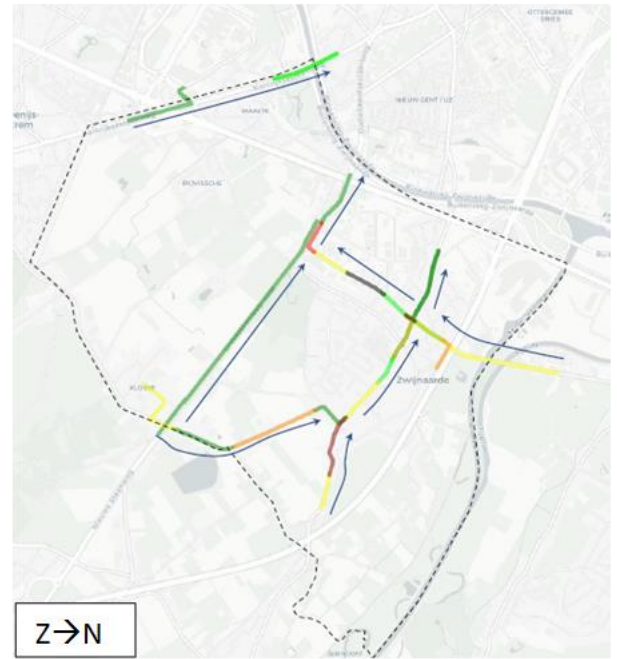
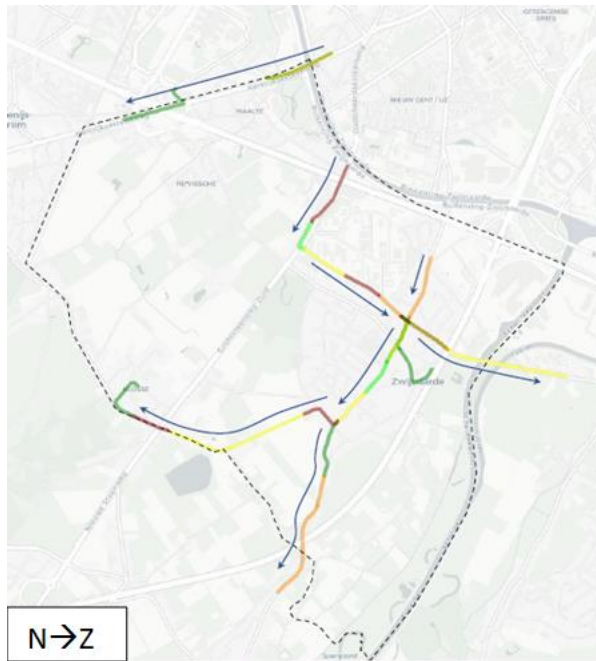
2.2.6.5 Betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid is de verhouding van de gemiddelde rijtijd en het 90%-percentiel van de rijtijd in de ochtend/avondspits. Dit getal zegt dus iets over de variatie in rijtijd over een bepaald traject in de ochtend/avondspits.

Onderstaande figuren geven de betrouwbaarheid weer in ochtend – en avondspits van noord naar zuid en omgekeerd.



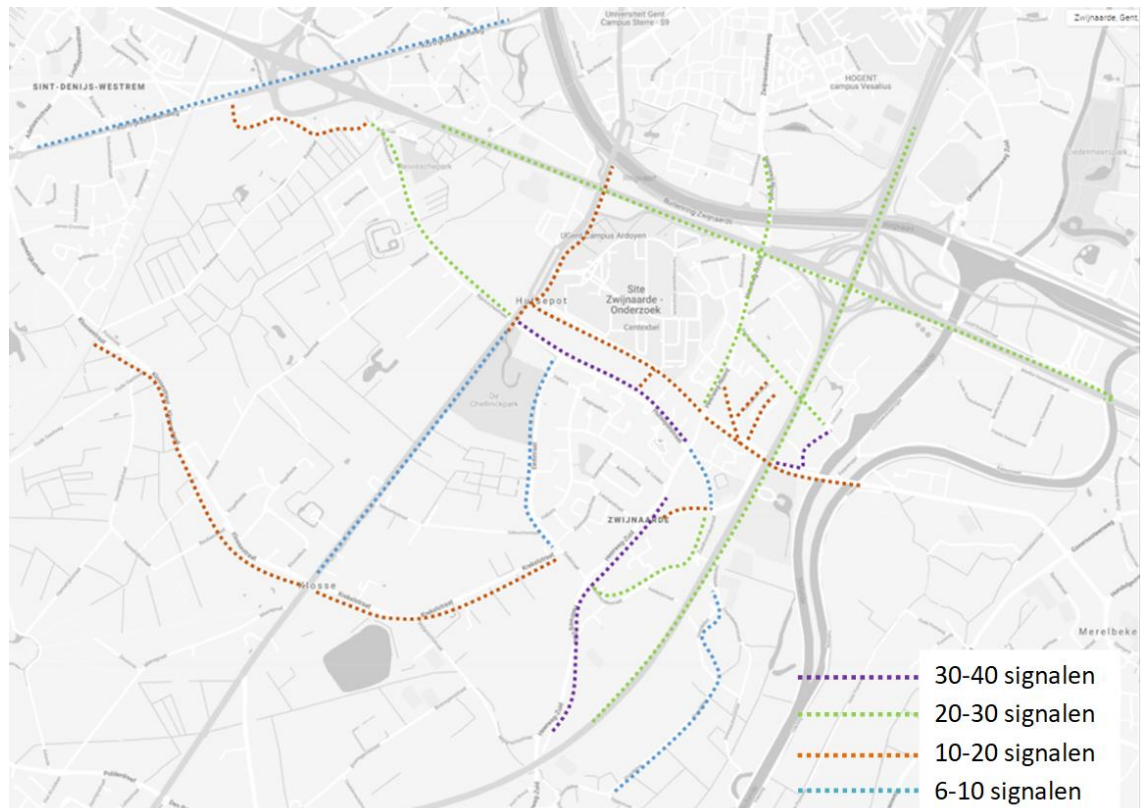
Figuur 40: Efficiëntie bussen De Lijn in de ochtendspits



Figuur 41: Efficiëntie bussen De Lijn in de avondspits

2.2.7 Gemotoriseerd verkeer

2.2.7.1 Overzicht signalen GEMOTORISEERD VERKEER



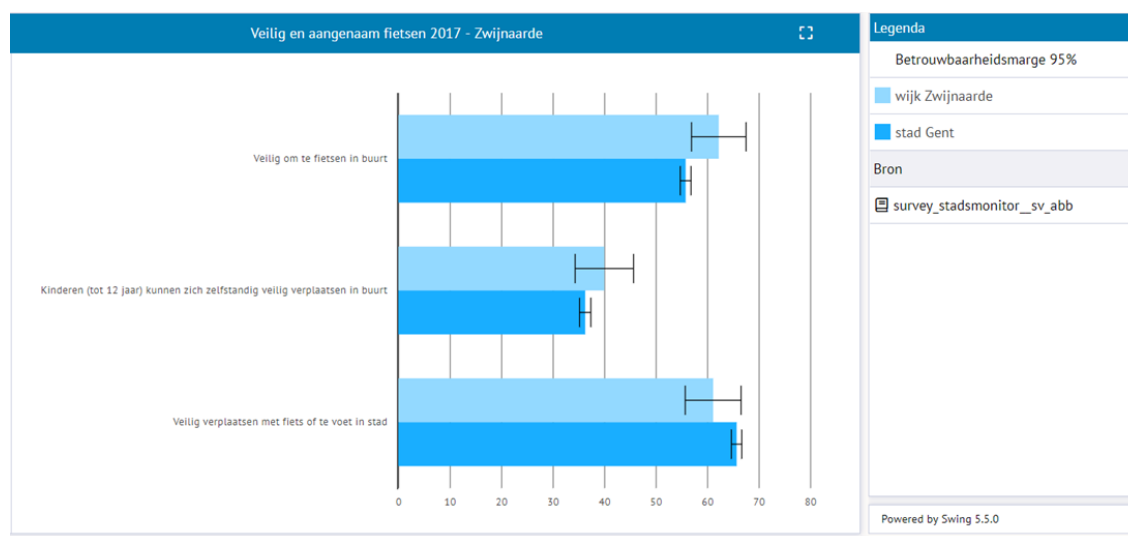
Figuur 42: Overzicht meldingen gemotoriseerd verkeer

- > Totaal aantal signalen: 529 (32 zonder straat) met nadruk op de thema's file, schoolomgeving, zwaar vervoer, intensiteit, snelheid, doorgaand verkeer, hinder, veiligheid
- > Top 10: Hutsepotstraat, Nieuwescheldestraat, Heerweg-Zuid, snelwegen (E17, E40, R4), Nederzwijnaarde, Heerweg-Noord, Rijvisschestraat, Zandvoordestraat, A. della Faillelaan, Campusstraat

Enkele thema's uitgelicht:

- > **Zwaar vervoer** – 102 signalen - top 3: Nieuwescheldestraat, Nederzwijnaarde, Heerweg-Zuid
- > **Snelheid** – 103 signalen - top 3: algemeen in Zwijnaarde, Hutsepotstraat, A. della Faillelaan
- > **Hinder** (lawaai, luchtvervuiling, trilling) – 72 signalen – top 3: snelwegen (E17, E40, R4), Heerweg-Zuid, Nieuwescheldestraat

2.2.7.2 Verkeersveilige buurt



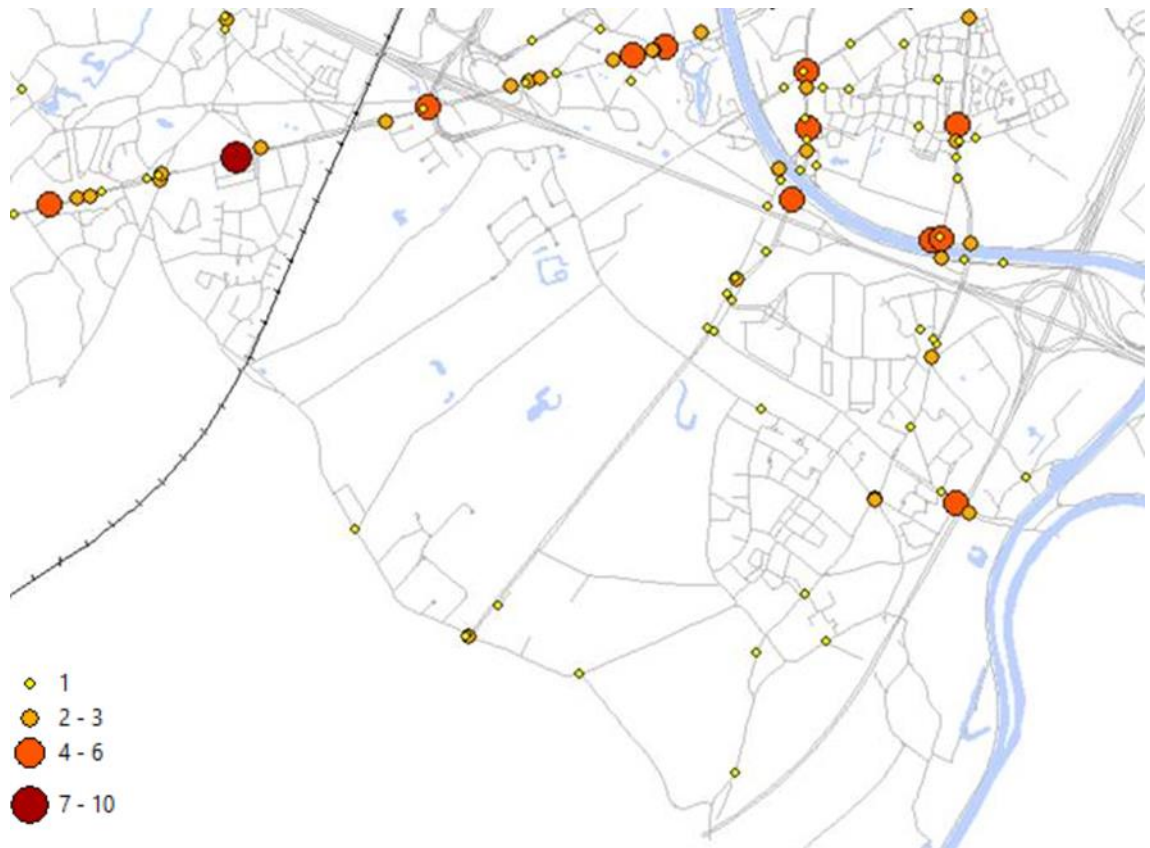
Figuur 43: Verkeersveilige buurt (Stadsmonitor)

2.2.7.3 Ongevallen algemeen

In deze ongevallen zitten ook de ongevallen met fietsers vervat. We zien gelijkaardige probleemlocaties naar boven komen.

Bijzondere aandachtspunten binnen de projectzone zijn/blijven:

- Ovonde/N60
- Heerweg-Zuid/Heerweg-Noord
- Adolphe della Faillelaan tussen Heerweg-Noord en Nieuwescheldestraat
- Kortrijksesteenweg



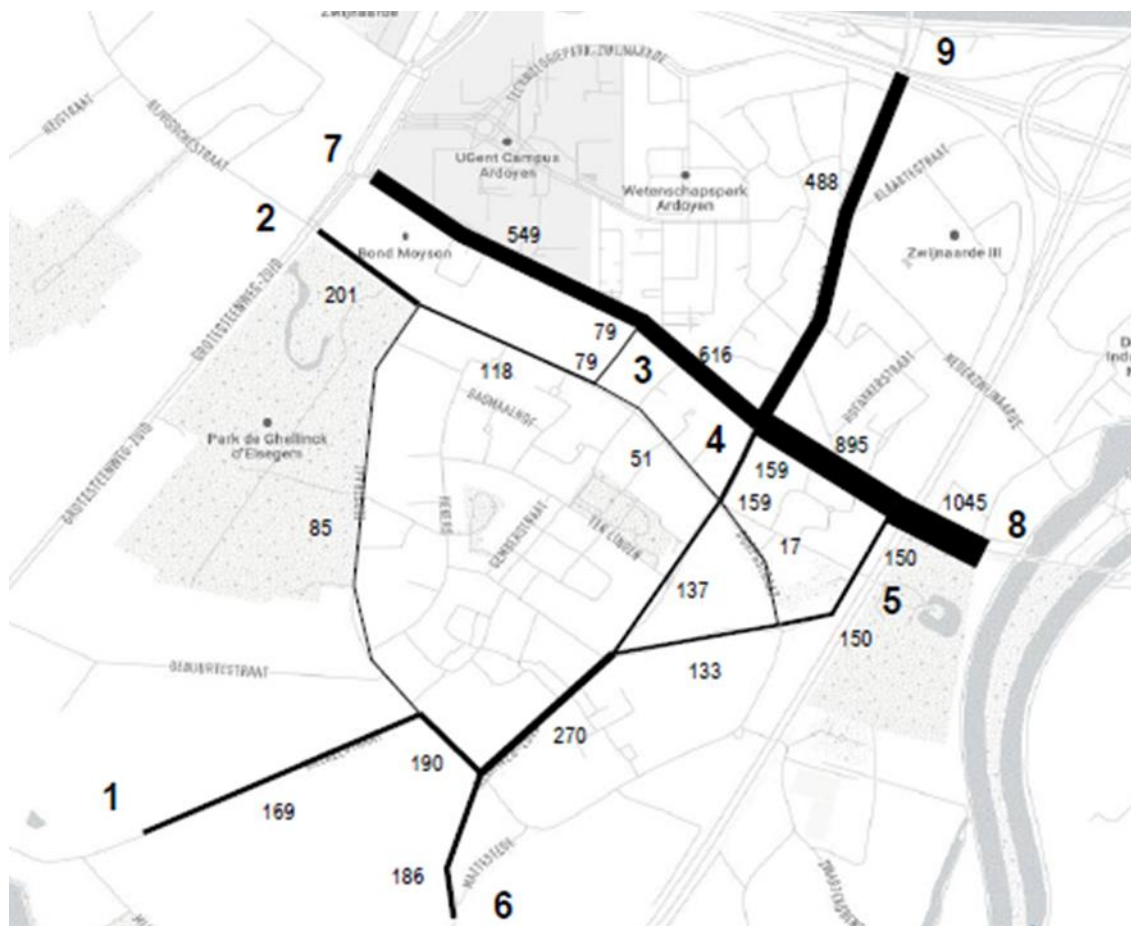
Figuur 44: Ongevallen algemeen 2016-2018 (Data MOW)

2.2.7.4 Verkeerstellingen

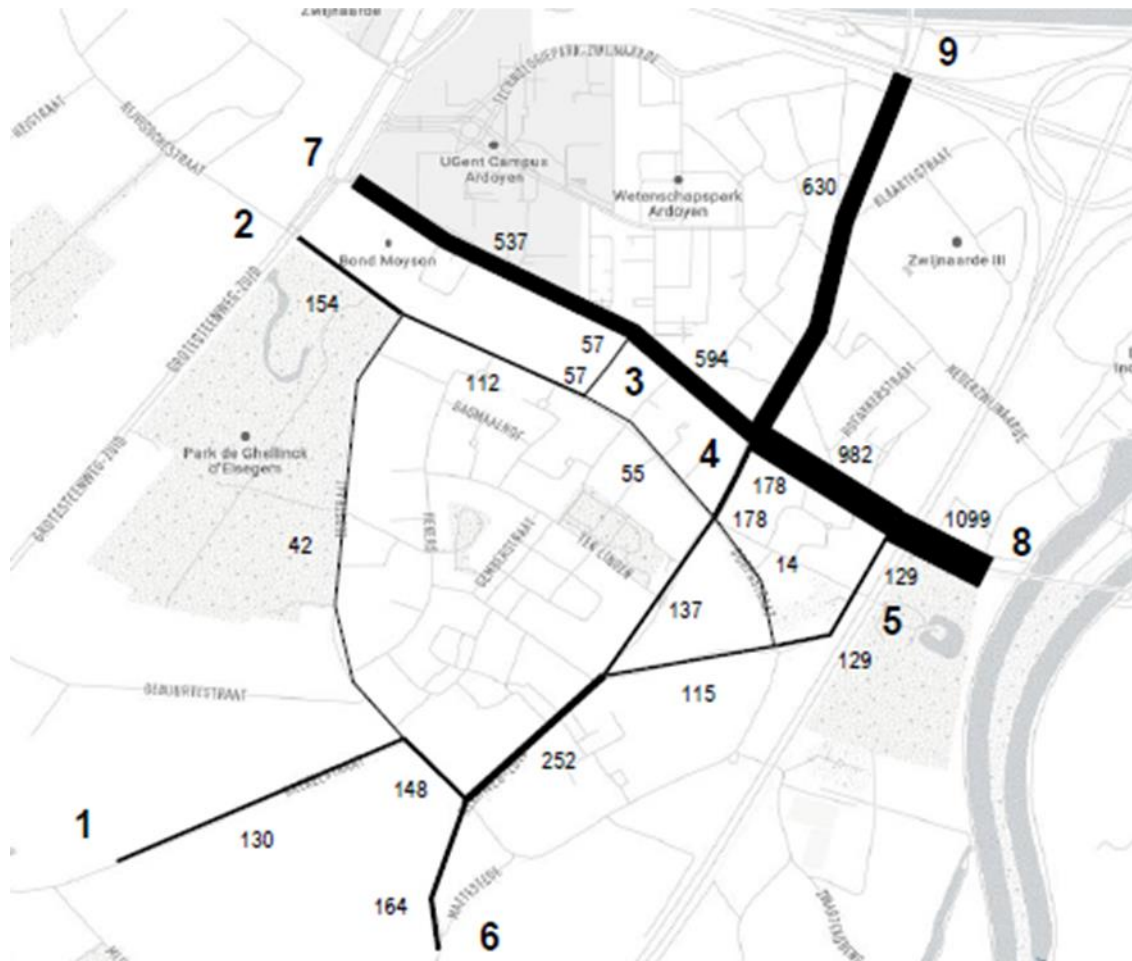
In Zwijnaarde werden de afgelopen jaren verschillende verkeersonderzoeken uitgevoerd, om verkeersvolumes en -routes in kaart te brengen. Zo werd er onder meer in oktober 2019 een herkomst-bestemmingsonderzoek uitgevoerd. Een belangrijke kanttekening is wel dat tijdens het onderzoek werken bezig waren op de op- en afrit De Pinte (E17), met daardoor minder verkeer in onder andere de Krekelstraat, Campusstraat en Hutsepotstraat en meer verkeer in de Tramstraat (in vergelijking met iets oudere verkeerstellingen)

Onderstaande figuren tonen doorgaand verkeer tijdens de ochtendspits (7 – 9 uur) en de avondspits (16 – 18 uur). Doorgaand verkeer wordt hier gedefinieerd als het verkeer dat minstens op twee locaties van volgende locaties (1, 2, 6, 7, 8, 9), werd waargenomen. Hieruit blijkt onder andere dat:

- er heel wat gemotoriseerd verkeer via de Krekelstraat richting Merelbeke rijdt (en terug) – 103/85 (ochtendspits/avondspits) voertuigen, grotendeels via de J. Schayckstraat (92/76 voertuigen)
- de Hutsepotstraat doorgaand verkeer kent, zowel komende van/gaande naar Merelbeke (100/80 voertuigen) als vanuit de Heerweg-Zuid (53/30 voertuigen)
- een groot aandeel van het verkeer op de Tramstraat van/naar Merelbeke gaat (472/471 voertuigen)
- er een aanzienlijke verkeersstroom is tussen Heerweg-Noord en de A. della Faillelaan (330/422 voertuigen)



Figuur 45: Herkomst-bestemmingsonderzoek ochtendspits



Figuur 46: Herkomst-bestemmingsonderzoek avondspits

2.2.7.5 Verkeersmodel

Verkeersstromen in Zwijnaarde werden gevisualiseerd a.d.h.v. *selected link analyses* (SLA's) tijdens de ochtendspits (beide richtingen) uit het statische stedelijk verkeersmodel basisjaar 2017. Bij een 'selected link'-analyse wordt een link uit het netwerk aangeduid waarvoor wordt gekeken welk verkeer er over passeert, van waar het verkeer komt en waar het naartoe gaat

Deze selected link analyses laten zien dat een deel van het gemotoriseerd verkeer dat aan deze punten passeert een herkomst en/of bestemming heeft die veraf gelegen is van deze punten. In het geval dat zowel herkomst als bestemming veraf gelegen is kunnen we dit verkeer als doorgaand verkeer beschouwen. Het verplaatst zich namelijk over lokale wegen tussen (of zelfs over) wegen van een hogere wegcategorie. Dergelijke modelresultaten bewijzen niet dat het verkeer die aan dit geselecteerde punt passeert sowieso doorgaand van aard is, maar zijn hiervoor wel een belangrijke indicatie. Rekening houdende met het gegeven dat dit locaties zijn waar hoge volumes geregistreerd werden (via kruispunttellingen), waar dat niet verwacht wordt (door het beperkt aantal adressen in de omgeving bijvoorbeeld), kunnen we stellen dat het zeer plausibel is dat een zeker deel van dit verkeer doorgaand verkeer betreft.

Het is echter wel zo dat ook een deel van het verkeer niet per se als doorgaand moet beschouwd worden, omdat de weg ook nog een ontsluitende functie voor de omgeving zou kunnen vervullen.

SLA's geven een inzicht in de oorsprong en bestemming van het verkeer dat op een bepaalde locatie passeert. De voertuigintensiteiten zijn op verschillende locaties wel een duidelijke onderschatting van de werkelijk getelde verkeersvolumes.

Concreet zien we hier dat de **Rijvisschestraat** wordt gebruikt door verkeer dat komende van de N43 (zuidwesten) de doorsteek maakt naar de ovonde. In de **Hutsepotstraat** passeert er bovenlokaal verkeer, zoals verkeer dat komende van Merelbeke naar de N60 rijdt en verkeer uit Zwijnaarde dorp dat richting E40 en de Sterre rijdt.



Figuur 47: SLA Hutsepotstraat



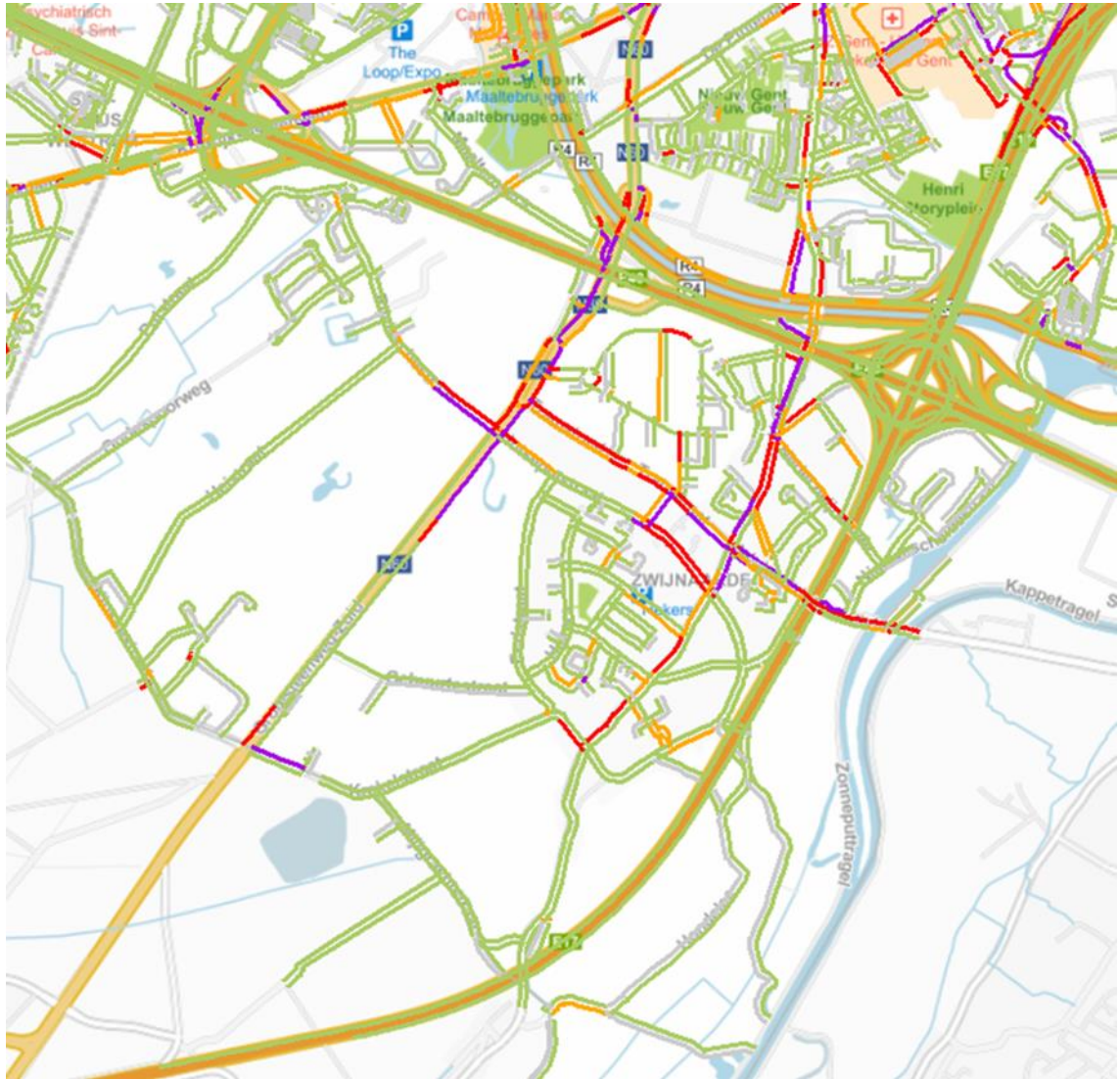
Figuur 48: SLA Rijvisschestraat

2.2.7.6 Congestieanalyses

Hieronder zijn congesties weergegeven gebaseerd op TomTom datasets van 2019.

Tijdens de ochtendspits is de congestie het hoogst (rode en paarse segmenten) op volgende assen:

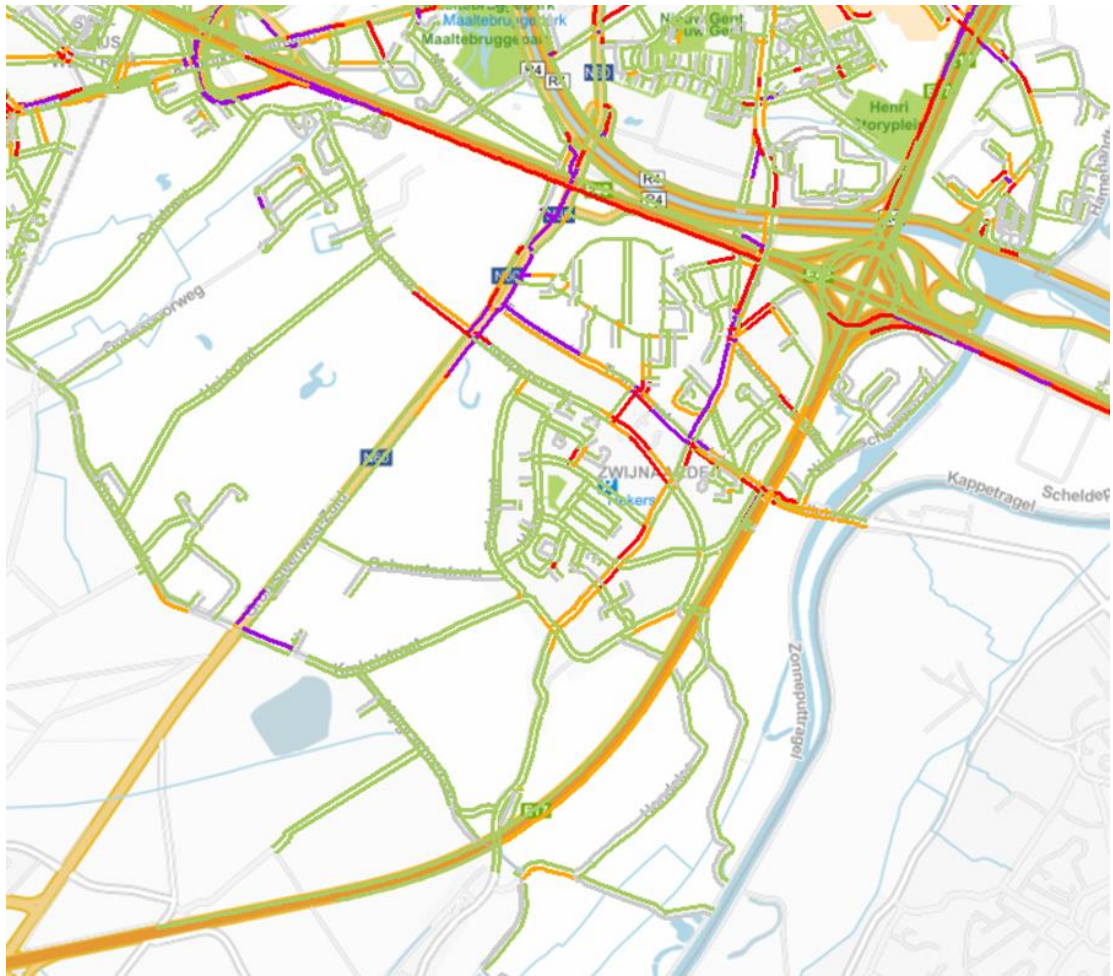
- Rijvisschestraat t.h.v. de N60
- N60 richting de ovonde en op de ovonde
- Tramstraat
- A. della Faillelaan t.h.v. kruispunt Heerweg-Noord
- Hutsepotstraat tussen Campusstraat en Heerweg-Noord
- Heerweg-Zuid
- Heerweg-Noord
- Campusstraat



Figuur 49: Congestie 2019 ochtendspits

Tijdens de avondspits is de congestie het hoogst (rode en paarse segmenten) op volgende assen:

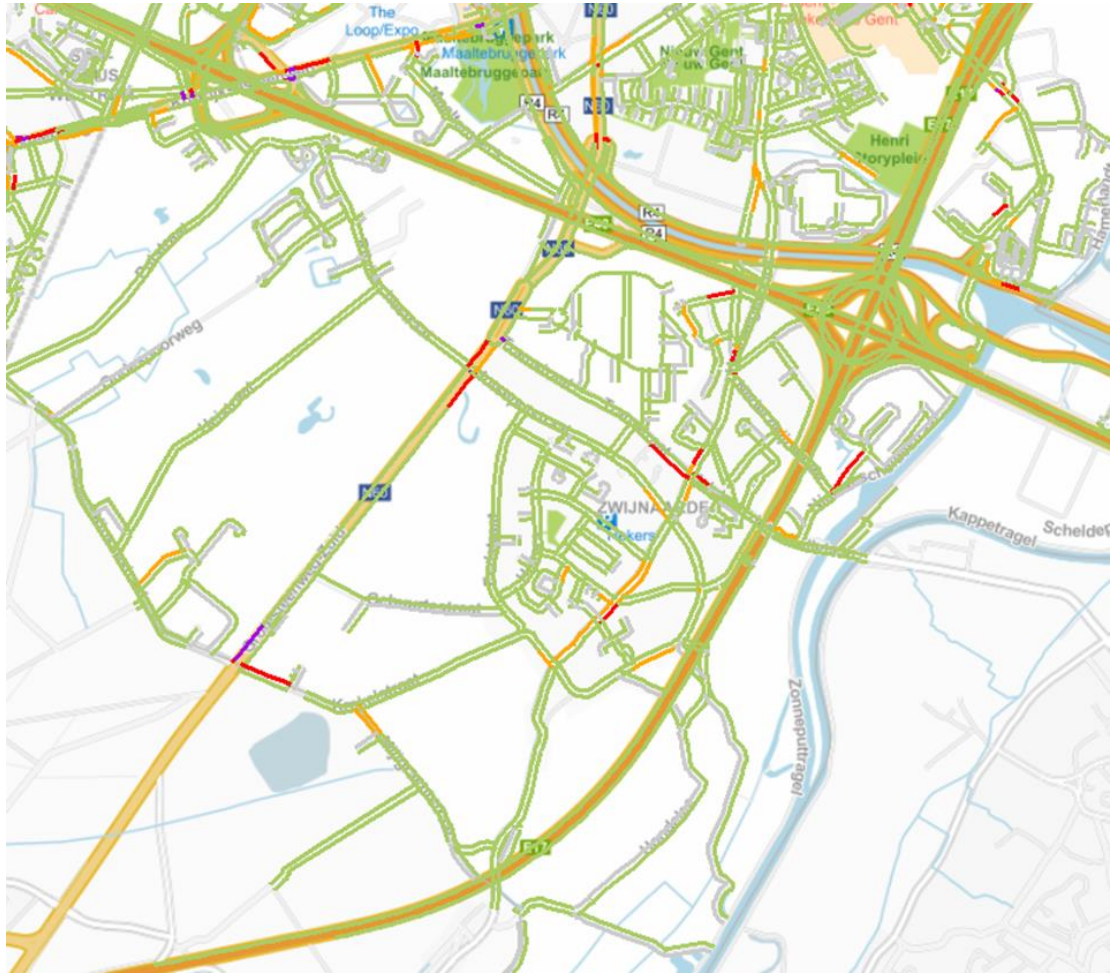
- Rijvisschestraat t.h.v. de N60
- N60 richting de ovonde en op de ovonde
- Tramstraat
- A. della Faillelaan t.h.v. kruispunt Heerweg-Noord
- Hutsepotstraat tussen Campusstraat en Heerweg-Noord
- Heerweg-Zuid
- Heerweg-Noord
- Campusstraat



Figuur 50: Congestie 2019 avondspits

Op zaterdagmiddagen is de congestie het hoogst op volgende assen:

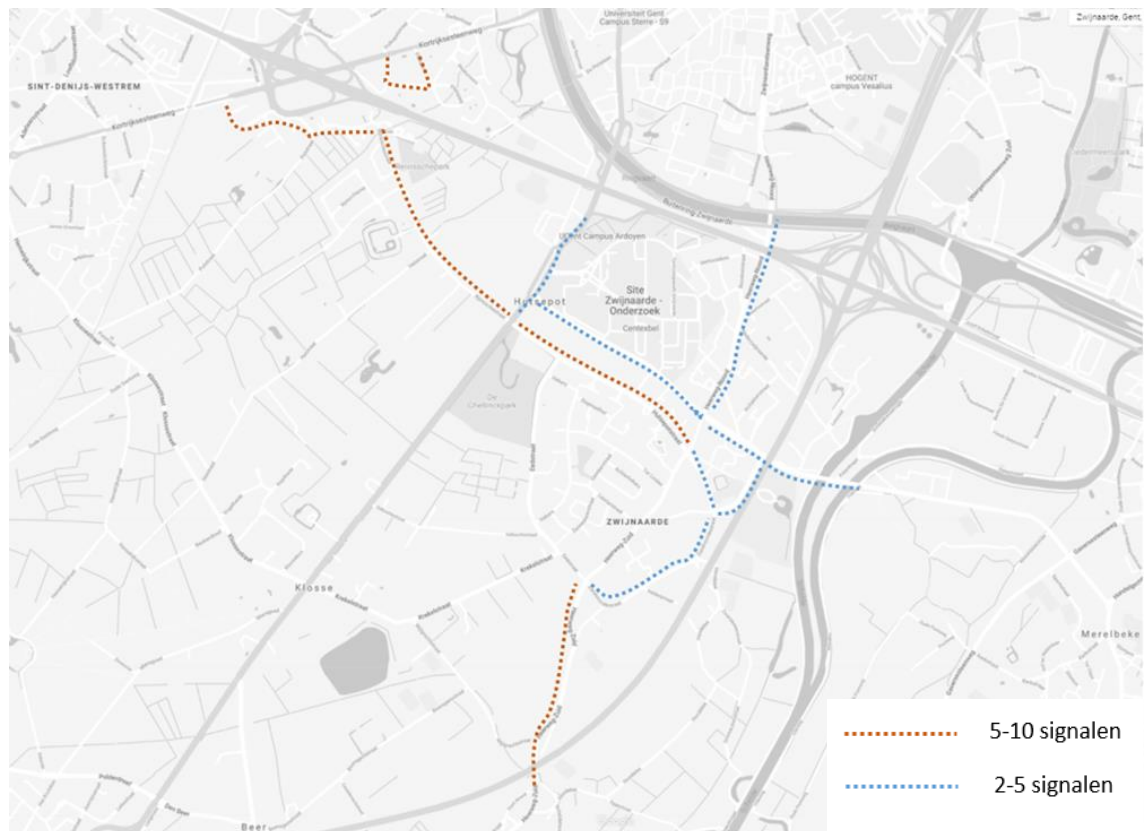
- N60 ter hoogte van Hutsepotstraat
- A. della Faillelaan x Heerweg-Noord
- Krekelstraat x N60



Figuur 51: Congestie 2019 zaterdagmiddag

2.2.8 Parkeren

2.2.8.1 Overzicht signalen PARKEREN



Figuur 52: signalen parkeren

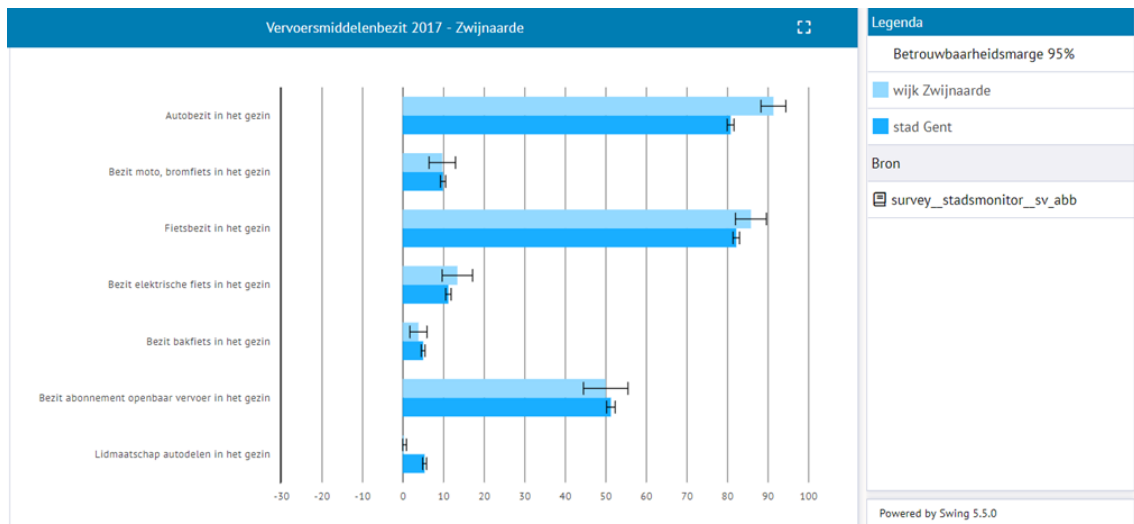
- > Totaal aantal signalen (enkel autoparkeren): 66 (4 zonder vermelding straatnaam)
- > Top 3: Hutsepotstraat, Rijvisschestraat, gedeelde 3^{de} plaats voor Heerweg-Zuid en PP Rubenslaan

Verder nog enkele aparte vragen naar een extra autodeelplaats in het dorp (t.h.v. tramhalte maar die is ondertussen al gepland), op LDC De Mantel en een algemene vraag naar meer autodeelplaatsen.

Ook een aantal vragen (8) met betrekking tot fietsenstallingen. Enkele vragen voor gemeenschappelijke overdekte fietsenstalling voor bakfietsen met uitleendienst en extra fietsenstalling aan tramhalte.

2.2.8.2 Autobezit

Het autobezit in Zwijnaarde is significant hoger dan gemiddeld in Gent (algemeen). Er zijn geen significante verschillen voor het fietsbezit in vergelijking met de stad Gent.



Figuur 53: Autobezit (Stadsmonitor)

2.2.8.3 Autoparkeren

Tabel 66: Stelplaats van alle wagens thuis (maximum drie wagens per respondent), naar stadsdeel – Totaal aantal wagens

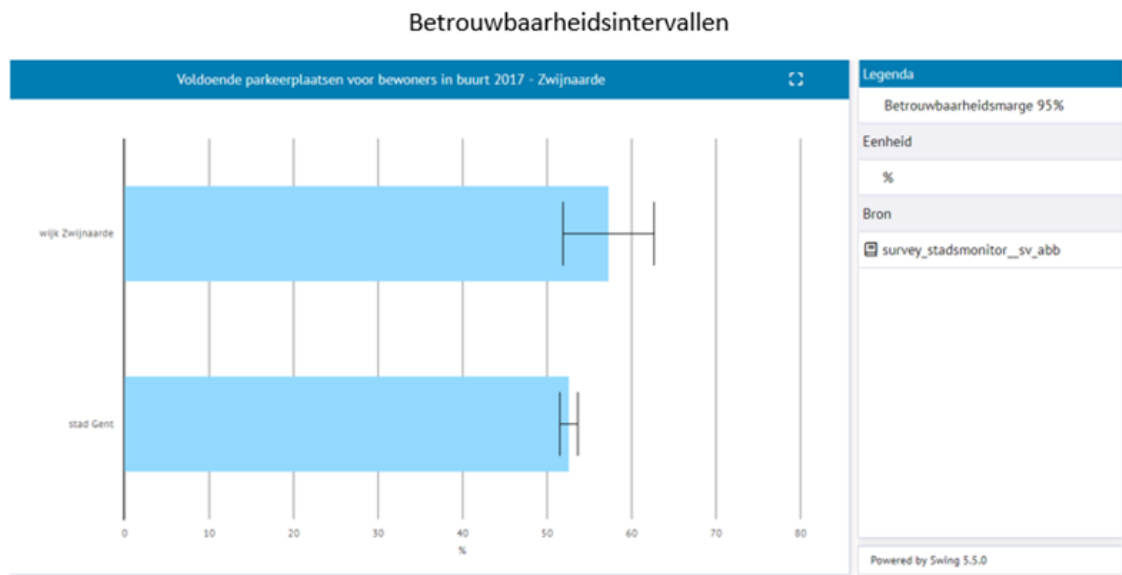
Stelplaats thuis	Gent Centrum		Gent Noordoost		Gent Rand		Gent Zuidwest		Gent Totaal	
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Op straat	186	57,4	238	37,1	444	64,2	140	26,7	1.008	46,2
In een privé garage of op privaat terrein	127	39,3	395	61,4	221	32,0	375	71,6	1.118	51,3
In een publieke parkeergarage	11	3,3	7	1,0	15	2,2	7	1,4	40	1,8
Op een parkeerplaats voor personen met een beperking	0	0,0	3	0,4	11	1,6	2	0,3	16	0,7
Totaal	324	100,0	642	100,0	691	100,0	524	100,0	2.182	100,0
Geen antwoord	1	0,2	6	0,9	2	0,2	4	0,7	12	0,6

Basis = totaal aantal wagens (n=2.194 wagens; 12 'geen antwoord')

Figuur 54: Autoparkeren (Mobiliteitsonderzoek 2018)

In Gent Zuidwest wordt de meerderheid van de wagens in een privé garage of op privaat terrein geplaatst (71%).

2.2.8.4 Voldoende parkeerplaatsen in de buurt



Figuur 55: Voldoende parkeerplaatsen (Stadsmonitor)

2.2.8.5 Parkeerbezetting

In Zwijnaarde zijn er tot op heden geen parkeerregimes zoals in de binnenstad van Gent en de zones die direct daarop aansluiten.

Wel zijn er enkele speciale voorbehouden zones:

- bewonerszone t.h.v. Bollebergen (hoge druk door aanwezigheid van kantoren Portalis)
- blauwe zone in de Dorpsstraat en sinds kort ook in de ventweg van de A. della Faillelaan

In 2017 heeft de verkeersonderzoeksceel van het Mobiliteitsbedrijf een parkeerbezettingsonderzoek in Zwijnaarde uitgevoerd. De parkeerdruk bleek het hoogst te zijn in straten gelegen aan het Technologiepark, Isabella Van Oostenrijkstraat en rond de horecagelegenheden (bv. Joachim Schayckstraat aan het plein).

Een gelijkaardig onderzoek werd overgedaan in 2019. Tijdens dit onderzoek was parkeren in de J. Schayckstraat niet mogelijk. Straten met een hoge parkeerdruk waren Hertooiebos ('s avonds) en Bollebergen (overdag).

Straten met eerdere meldingen:

- er is een zekere druk ter hoogte van de tramhalte aan Ter Linden
- in de Rijvisschestraat t.h.v. de N60 is er een moeilijkheid van het parkeren gecombineerd met verkeer en fietsers en een (te) smal voetpad
- in de Heerweg-Zuid (bermparkeren t.o.v. fietsers)
- met name in het Pleispark maar zeker ook de andere zijstraten van de Kortrijksesteenweg komen werknemers uit de omgeving parkeren in de woonstraten
- het parkeren in de Heerweg-Zuid tussen de Zandvoordestraat en Ter Linden
- ter hoogte van de tramhalte in de Rooskensstraat

In 2021 is de parkeertoren op Ardoyen voorzien om open te gaan. Hiervoor wordt een traject opgestart om de druk die in de woonstraten van Zwijnaarde voorspeld wordt, op te vangen.

2.2.9 Knelpunten Hulp- en nutsdiensten

2.2.9.1 Ivago

Ivago gaf een overzicht van wat voor hen de voornaamste relevante knelpunten of aandachtspunten zijn in de wijk Zwijnaarde.

Bij probleemstraten (parkeren en/of afdraaien) is de oorzaak van problemen doorgaans het foutparkeren.

Een wijziging van rijrichting kan in de landelijk gelegen straten een grote impact hebben op de bereikbaarheid van vaak verafgelegen woningen voor IVAGO-voertuigen (bv. grote omrijfactor via aanpalende gemeenten).

2.2.9.2 Brandweer

Brandweerzone Gent gaf een overzicht van wat voor hen de voor hen voornaamste aanrijroutes zijn in de wijk Zwijnaarde:

- E17
- N60 – Grotesteenweg-Noord – Grotesteenweg-Zuid
- Heerweg-Noord – Heerweg-Zuid
- Tramstraat – Adolphe della Faillelaan
- Hutsepotstraat – Rijvisschestraat – Putstraat – Pieter van Reysschootlaan
- Klossestraat – Krekelstraat
- Zandvoordestraat – Hondelee

Daarnaast gaven ze ook hun belangrijkste risicolocaties op. Dit zijn voornamelijk industrieparken, woonzorgcentra en scholen.

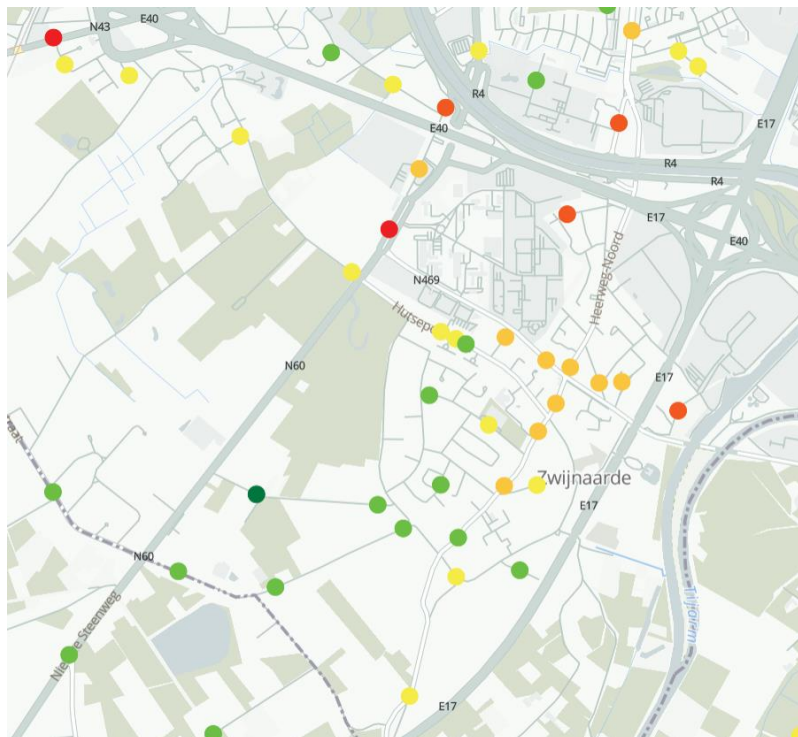
Inzake bereikbaarheid gaat het voornamelijk over bochten die moeilijk of niet kunnen genomen worden door de brandweervoertuigen.

2.2.10 Bestaande onderzoeken luchtkwaliteit

Willen we de invloed van het verkeer op de Gentse luchtkwaliteit in kaart brengen, dan meten we dikwijls over een langere periode de concentratie stikstofdioxide (NO₂) in de lucht. Waarom stikstofdioxide (NO₂)?

Volgens studies van de Vlaamse Milieumaatschappij is 61% van de NO₂-uitstoot in Vlaanderen afkomstig van het verkeer: 35% van het wegverkeer, 16% van de scheepvaart, 9% van de luchtvaart en 1% van de spoorwegen. Nemen we Gent onder de loep, dan blijkt dat wegverkeer in Gent-centrum en de agglomeratie Gent verantwoordelijk is voor 75% van de NO₂-uitstoot. In de Gentse Kanaalzone ligt dat anders: daar is industrie de belangrijkste bijdrager van stikstofemissies.

Resultaten van een groot burgeronderzoek dat plaatsvond in mei 2018 (Curieuzeneuzen) vind je hieronder terug.



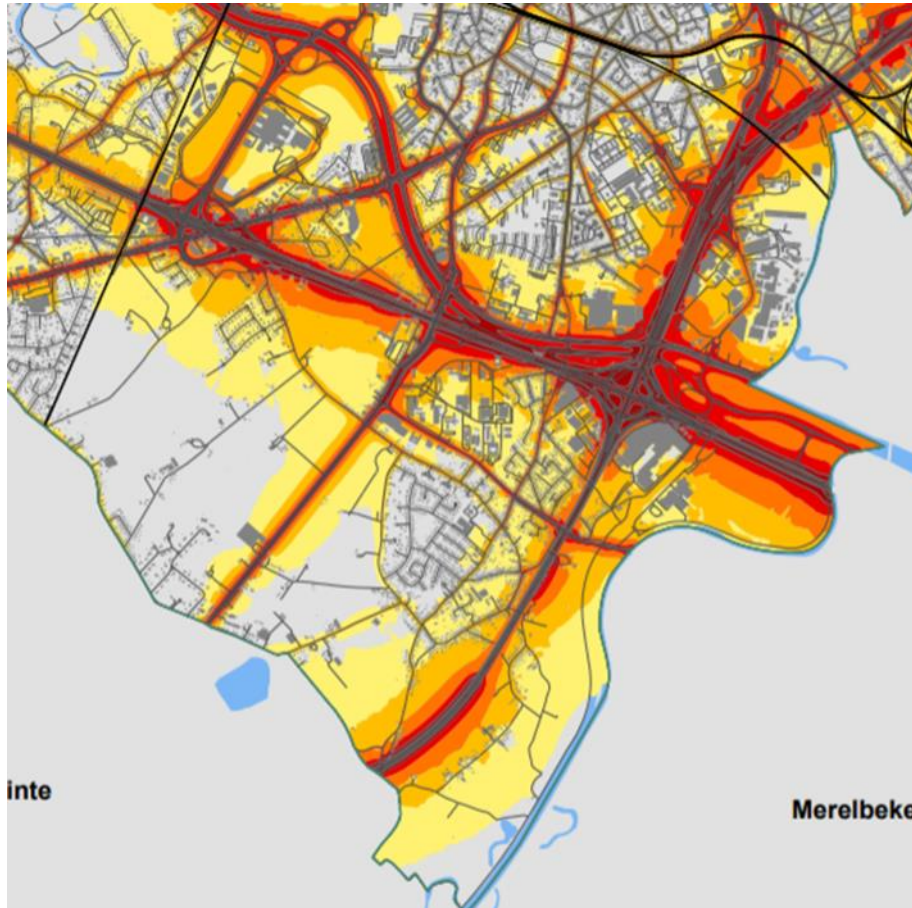
Figuur 56: Uitsnede kaart onderzoek Curieuzeneuzen

Uit dit onderzoek blijkt dat de concentratie van NO₂ te hoog is in minimaal deze straten:

- N60/ovonde
- Nieuwescheldestraat
- Hertoiebos (?)
- N43

2.2.11 Geluidsbeslating

Geluidsbelastingskaarten worden vijfjaarlijks opgemaakt en tonen het berekende geluidsniveau. Zowel op Vlaams als Gents niveau wordt een geluidsknelpunt gedefinieerd als een plaats waar het daggemiddelde geluidsniveau L_{den} hoger ligt dan 70 decibel.



Figuur 57: Geluidsbelastingskaart wegverkeer referentiejaar 2016

2.2.12 Bestaande ideeën

2.2.12.1 Verkeersleefbaarheidsplannen

In 1999 werd een verkeersleefbaarheidsplan voor de omgeving Zwijnaarde opgemaakt. Dit plan inventariseerde de voornaamste problematieken aangaande o.a. verkeersintensiteiten en verkeersonveiligheid en trachtte hierop een antwoord te geven door concrete voorstellen te formuleren.

Hieronder een greep uit de voorstellen die betrekking hebben op het doelgebied van dit wijkmobiliteitsplan:

- afkoppelen N60 van de Hutsepotstraat
- fietspaden voor de Rijvisschestraat (tot aan de Oudespoorweg)
- verhoogde fietspaden in de Krekelstraat
- **herstellen van de Oudespoorweg als fietsverbinding**
- **snelheidsremmende maatregelen in de Maaltemeers**
- **gescheiden fietspaden in de Klossestraat**
- aparte ontsluitingsstructuur voor Industriepark Zwijnaarde
- voetpad J. Schayckstraat
- **invoeren zone 30 in verschillende woonstraten in Zwijnaarde**
- **plateau's, zone 30 en gemengd verkeer in Hutsepotstraat**
- verkeer van en naar Gent vooral via N60
- **asverschuivingen Heerweg-Noord en Zuid om het doorgaand verkeer af te raden**
- **bestaande kruispunten op Adolphe della Faillelaan compacter maken voor oversteek actieve weggebruikers**
- **heraanleg N60 - ovonde**

Bepaalde van deze ideeën werden effectief(deels) tot uitvoer gebracht (**vet**), verschillende bleven ook echter louter als idee bestaan.

2.2.12.2 Overlegplatform Zwijnaarde

Op het Overlegplatform Zwijnaarde gaan bewoners met elkaar, de Stad en andere instanties in overleg rond thema's die Zwijnaarde aanbelangen.

Het Overlegplatform is een initiatief van bewoners van Zwijnaarde, ondersteund door de Dienst Beleidsparticipatie van de Stad Gent.

Verslagen van de overlegmomenten zijn hier te vinden: <https://stad.gent/nl/zwijnaarde/inspraak-en-participatie/overlegplatform-zwijnaarde>

2.2.12.3 Gents Milieu Front

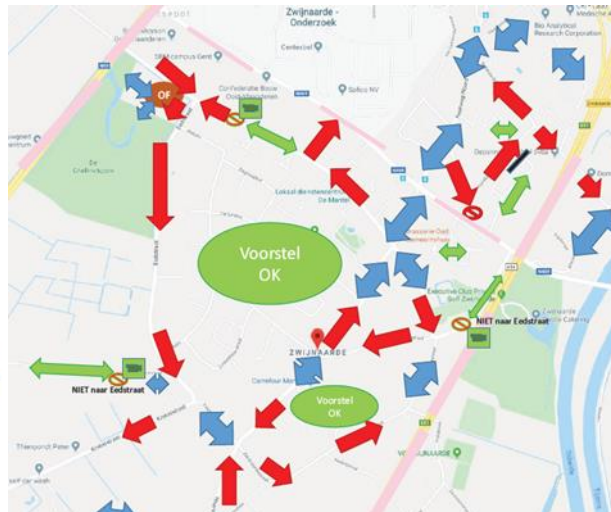
Naar aanleiding van de opmaak van het wijkmobiliteitsplan maakte GMF i.s.m. het Overlegplatform Zwijnaarde zelf voorstellen voor de wijk op. Het centrale idee achter het plan was een soort binnenring van Zwijnaarde met een sterke nadruk op eenrichtingsverkeer

om straten zo maximaal op een andere manier in te richten door de vrijgekomen ruimte. Hun voorstel en enkele reacties en alternatieve voorstellen van bewoners daarop zijn op volgende link beschikbaar:

<https://www.gentsmilieufrent.be/actueel/mobiliteit/item/913-de-toekomst-van-zwijnaarde-eenrichtingsstraten-en-veel-ruimte-voor-ontmoeting-en-straatgroen>

WIJK (circulatie)
OP STRAAT

Zwijnaarde



Figuur 58: Voorstellen wijkcirculatie en herinrichting straten

2.2.13 Reeds geplande acties en maatregelen

Op vele vlakken werd en wordt er door verschillende diensten hard gewerkt aan mobiliteit buiten de binnenstad. Door die elementen in een overzicht te gieten kan de samenhang tussen verschillende plannen en realisaties worden gegarandeerd.

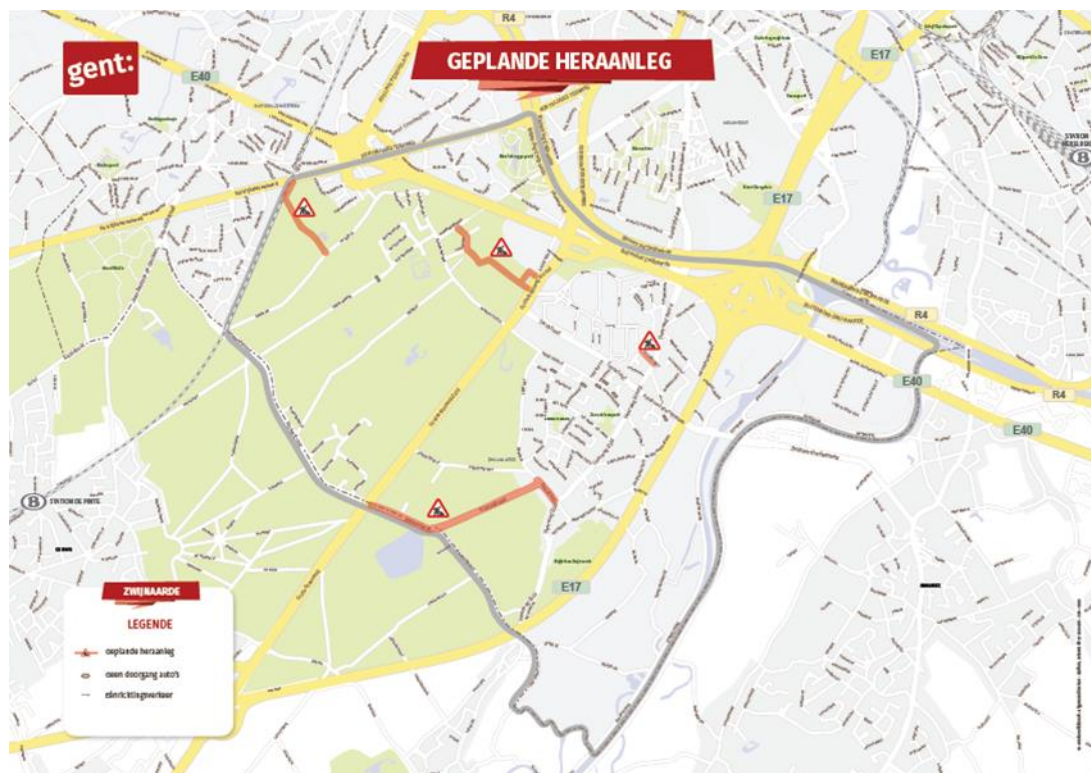
2.2.13.1 Onderhoud van trottoirs en rijweg

Dienst wegen bruggen en waterlopen van stad Gent staat in voor het onderhoud van de stadswegen. Voor de vernieuwing van trottoirs is er het Trottoir Actie Plan (TAP). De vernieuwing van de rijwegen in asfalt gebeurt door het affrezen en terug aanbrengen van de toplaag van het asfalt (TOP). Dienst wegen bruggen en waterlopen hanteert hiervoor dynamische lijsten die o.a. gebaseerd zijn op de staat van respectievelijke trottoirs en wegenis. Deze staat wordt continu gemonitord en aangepast aan de staat bij de laatste controle.

Andere factoren dan de staat van de materialen kunnen in overweging genomen worden. Zo is het mogelijk dat keuzes die zullen gemaakt worden binnen het wijkmobiliteitsplan, aanleiding zullen geven tot een verdere verfijning of aanpassing van de TAP en TOP lijst.

2.2.13.2 Geplande heraanleg van straten

Voor de Schaarkenstraat is het heraanlegontwerp in voorbereiding. Voor de Kregelstraat kan de voorbereiding starten zodra de keuzes voor het wijkmobiliteitsplan van Zwijnaarde duidelijk zijn. De fietsverbindingen tussen Don Bosco en Oudespoorweg en de Putstraat en N43 staan gepland.



Figuur 59: Geplande heraanlegdossiers Zwijnaarde

2.2.13.3 Decreet basisbereikbaarheid

Momenteel werkt de Lijn aan een nieuw netwerk conform het decreet basisbereikbaarheid. Dit nieuwe netwerk gaat uit van budgetneutraliteit, en geen nieuwe aanleg van traminfrastructuur.

Concreet betekent dit voor het Gentse stedelijke gebied dat er gekozen wordt voor sterke kernnet-assen en een minder ontsluitende functie voor het busnetwerk, maar meer met focus op leesbaarheid en snelheid. Zo zouden de drie bestaande tramlijnen, 1, 2 en 4, andere routes krijgen. Het worden er vier: twee korte en twee lange.

Voor de verbinding Zwijnaarde zal een stuk van de huidige tram 4 overgenomen worden en rijden tussen Moscou, de Zuid, het Sint-Pietersstation en Zwijnaarde.

In Zwijnaarde verliest de wijk rond Klosse de ene bus per uur die er nu nog stopt. De haltes Hondelestraat, Klossebos, Vogelheide, Krekelstraat, Zandvoordestraat, Remi Vlerickstraat, Mattestede en Heerweg-Zuid worden niet meer bediend.

Eventuele nieuwe positioneringen van haltes zijn nog niet gekend. Vanuit de opmaak van het wijkmobiliteitsplan kan een advies hiervoor geformuleerd worden.

2.2.13.4 Masterproject Ardoyen

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft een studie in aanbesteding voor de heraanleg van de ovonde N60 (met fietstunnel), voor de realisatie van een fietsverbinding (met brug) De Sterre – Ardoyen en voor een openbaar vervoer-corridor op de N60 (vrije busbaan).

Het RUP voorziet in enkele fiets- en voetgangersverbindingen naar de campus Ardoyen vanuit de dorpskern (aan de oostzijde van de campus) om doorwaardbaarheid te bekomen en de campus meer te verbinden met het centrum van Zwijnaarde.

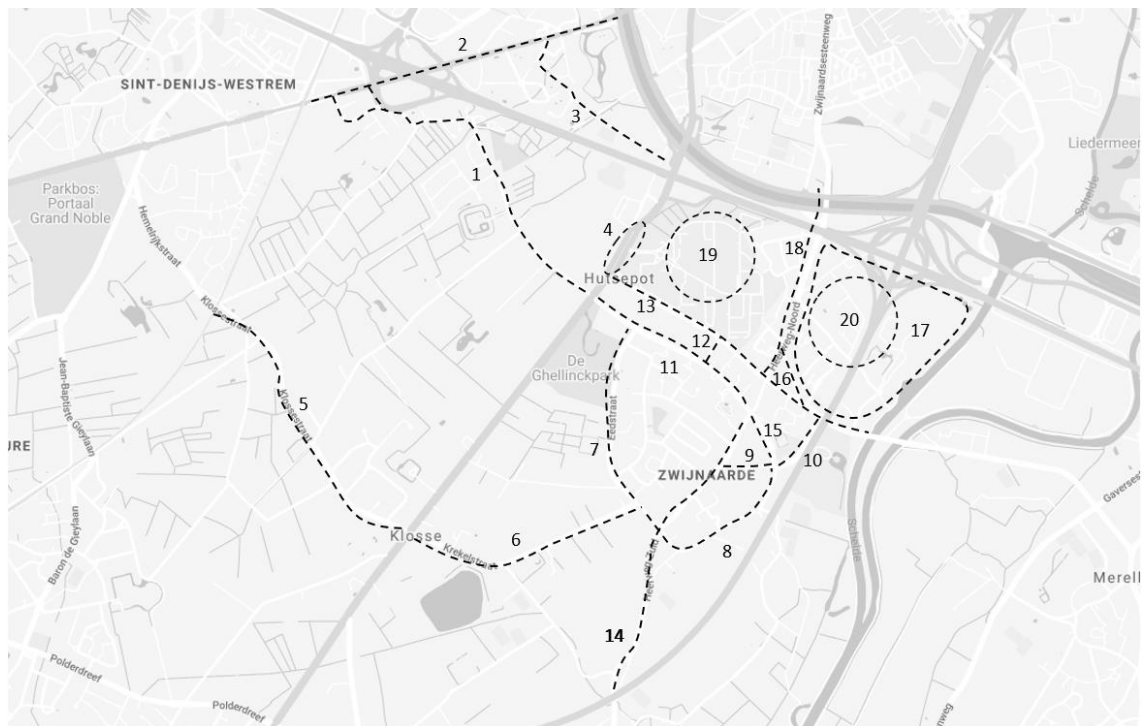
Bij de realisatie van het parkeergebouw op Ardoyen zullen de inritten aan de Tramstraat worden afgesloten. De uitrit kan eventueel nog tijdelijk behouden blijven tot na de heraanleg van de ovonde.

Bovendien zijn er verschillende aanpassingen aan de op- en afritten R4-E40-N60 in uitvoering.

2.3 Output: overzicht knelpunten, kansen en doelstellingen

Uit de inventarisatie worden 20 knelpunten gedestilleerd die een belangrijke impact hebben op de wijk. Het zijn deze 20 die weerhouden zijn omdat ze ofwel door de grootteorde van probleem, ofwel door de hoeveelheid aan signalen van bewoners/gebruikers ofwel door de impact op verschillende aspecten het meest relevant zijn. Er zijn ook enkele kansen die zich voordoen. Uit deze knelpunten en kansen komen we tot wijk-specifieke doelstellingen voor het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde.

2.3.1 Twintig hoofdknelpunten



Figuur 60: Hoofdknelpunten

Enkele verklarende termen die ook in de het rapport beschreven staan maar die we nog eens herhalen om vlot door de knelpunten te gaan:

Tellingen ochtendspits/avondspits: Bij tellingen die uitgevoerd worden om de intensiteit van het verkeer in kaart te brengen wordt als standaard gekeken naar de ochtendspits en de avondspits. De referentie die gebruikt wordt is voor de ochtendspits het uur tussen 7.30 en 8.30 uur en voor de avondspits tussen 16.30 en 17.30 uur. Als hieronder verwezen wordt naar ochtend- of avondspits gaat het dus over deze referentiemomenten. Bij verwijzing naar andere momenten zal dit expliciet vermeld worden.

Als het gaat over de **AVOC-methode** wordt de berekening als volgt gemaakt: AVOC score= (5x aantal doden) + (3x aantal zwaargewonden) + (1x aantal lichtgewonden) over een periode van 3 jaar. Het geeft dus een inzicht waar ernstige ongevallen gebeuren. (AVOC van 1-4 is geel, van 5-9 is oranje, van 10-14 is rood en 15+ is zwart).

De V85 regel: Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden.

PAE: De PAE is een meeteenheid die wordt gebruikt bij het bepalen van de intensiteit of capaciteit van een weg. Het is een afkorting, die staat voor personenauto-equivalent. Voor gemotoriseerd verkeer wordt er gerekend met de formule #PAE= (1x #personenwagens) + (2x # vrachtvoertuigen). Indien fietsers worden meegeteld, is dat met een factor 0,3.

SIB-metingen: Om op een snelheidsprobleem vast te stellen doen we metingen met de snelheidsindicatieborden (sib). Deze borden registreren de snelheid van voorbijgereden voertuigen.

2.3.1.1 As PP Rubenslaan – Pieter van Reysschootlaan – Putstraat - Rijvisschestraat

Vanuit de wijk zijn hier veel verschillende signalen binnengekomen over de volledige as Pieter Pauwel Rubenslaan – Rijvisschestraat.

Deze as wordt gekruist door de fietssnelweg F4 tussen De Pinte en Gent die ook gedefinieerd staat als een van de toekomstige groenklimateassen. Bij tellingen van oktober 2018 zien we dat hier dagelijks een gemiddelde van 1000 fietsers langskomen. Het kruispunt van de Rijvisschestraat met het Rijvisschepark is dan ook een belangrijke schakel in deze verbinding.

Tellingen die we hier uitgevoerd hebben voor gemotoriseerd verkeer tonen een hoge intensiteit aan voor dit type lokale straat die geen verbindende functie zou mogen hebben (zowel Rijvisschestraat als eerdere tellingen in de Pieter van Reysschootlaan geven intensiteiten aan van +300 wagens in de ochtend – en avondspits). Centraal op deze as ligt een toegang naar het bedrijvencomplex 3square bestaande uit ongeveer 430 medewerkers (uit de mobiliteitsstudie Zuidelijke Mozaïek door Sweco). We verwachten hier dus wel een bepaalde hoeveelheid verkeer maar dit verklaart nog niet de grotere hoeveelheden wagens op deze as.

Zeker het doorgaand vrachtverkeer past niet binnen dit type weg. Bij de tellingen van 2019 waren er geen signalen van sterk doorgaand vrachtverkeer (2 in ochtendspits en 1 in avondspits) maar tellingen uit 2017 aan de kant van de Pieter van Reysschootlaan geven een ander beeld (13 vrachtwagens in de ochtendspits).

Het grootste deel van de Rijvisschestraat valt binnen een zone 30 snelheidsregime maar de V85 die hier door metingen in 2019 werden geregistreerd ligt rond de 46 km/u.

Ook de parkeerproblematiek aan weerskanten van deze as is ons al meermaals gemeld. Aan de kant van de N60 gaat dat over enerzijds het nauwe straatprofiel en trottoir gecombineerd met het drukke fiets – en autoverkeer. Parkeren gebeurt daar door ouders die leerlingen van Don Bosco komen ophalen en door werknemers van bedrijven rond de ovonde. Aan de kant van de Kortrijksesteenweg over het langparkeren van werknemers die werken langs de Kortrijksesteenweg.

2.3.1.2 Kortrijksesteenweg

Fietsers ervaren het fietspad als onvoldoende veilig. Dit type van fietsinfrastructuur voldoet dan ook niet aan de richtlijnen van het vademecum fietsvoorzieningen binnen het huidige snelheidsregime en de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer (per rijrichting +/- 1400 wagens en 100 vrachtwagens in de ochtendspits en aan een snelheidsregime van 70 km/u).

De Kortrijksesteenweg staat gedefinieerd als aanvullende stedelijke route in het stadsregionaal fietsnetwerk en staat ook aangeduid als vrachtroutenetwerk in het Mobiliteitsplan van 2015.

Er zijn geen voetpaden aanwezig en maar een beperkt aantal mogelijkheden om veilig over te steken. Vooral de oversteek naar de Pieter van Reysschootlaan wordt als gevaarlijk omschreven. Er zijn bushaltes aan weerskanten maar om veilig over te steken moet je een heel eind gaan. Dit is gevaarlijk voor iedereen die deze bushaltes gebruikt maar concrete meldingen komen (al langere tijd) van de Moester.

Er is veel bedrijvigheid op deze as en er zijn nog een aantal aanzienlijke uitbreidingen voorzien. De bewoners van de zijstraten zuidelijk van de Kortrijksesteenweg ervaren deze bedrijvigheid als hinderlijk m.b.t. het parkeren. Ten noorden van de Kortrijksesteenweg is destijds een parkeerregime uitgewerkt voor onder andere de connectie met The Loop maar door verdere ontwikkelingen wordt er nu geparkeerd in deze zuidelijke straten (Pieter Pauwel Rubenslaan, Driekoningenstraat, Pleispark, Maaltemeers). Dat genereert uiteraard ook extra verkeer in deze woonstraten dat er normaal niet zou moeten zijn.

2.3.1.3 Maaltemeers

De woonfunctie van de straat komt niet overeen met de verkeersfunctie die de straat nu heeft. De Maaltemeers vormt een verbinding tussen de Kortrijksesteenweg en de N60. Men meldt er (te) veel doorgaand verkeer dat vaak snel rijdt.

In de Maaltemeers is geen trottoir, waardoor voetgangers zich er onveilig voelen.

Don Bosco Sint-Denijs gebruikt de sporthal Hekers in Zwijnaarde voor alle lessen lichamelijke opvoeding. Sinds dit schooljaar gaan leerlingen naar de sporthal met de fiets in plaats van met de bus. Dit betekent dat wekelijks 900 leerlingen die tocht ondernemen.

Ook de vele (vaak fout) geparkeerde auto's in het deel van de Maaltemeers tegen de Kortrijksesteenweg zorgen voor hinderlijke situaties voor alle weggebruikers.

De Maaltemeers wordt gekruist door de fietssnelweg De Pinte – Gent die ook gedefinieerd staat als groenklimaatas. Hier passeren tot 1000 fietsers per dag.

In augustus 2020 is de zone 30 in de Maaltemeers ingevoerd en in september hebben we snelheidsindicatieborden geplaatst om een zicht te krijgen op de naleving. Daaruit blijkt dat de zone 30 niet nageleefd wordt. Er is een V85 van rond de 40 km/u en maximumsnelheden tot 89 km/u.

2.3.1.4 Ovonde/N60

De N60 vanaf de Tramstraat richting Gent staat gecategoriseerd als secundaire weg type III. De hoofdfunctie van deze wegen is het verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De toegangsfunctie is echter dermate bepalend dat de verkeersfunctie van de weg niet kan gerealiseerd worden zonder de leefbaarheid in het gedrang te brengen.

De ovonde verwerkt zeer veel verkeer (telling van 24/09/2019 in de ochtendspits +/- 1500 wagens en 600 fietsers) en door de structuur van de ovonde is er ook dagelijks congestie waarbij ook het openbaar vervoer een lage commerciële snelheid haalt.

De minder goede werking van de ovonde leidt ook tot sluipverkeer door het dorp van Zwijnaarde.

Verschillende kruispunten tussen de Rijvisschestraat en de R4 scoren slecht in de ongevallenlijst.

Door het vele verkeer en de onveilige situaties voor fietsers en voetgangers vormt de N60 een belangrijke barrière tussen het dorpscentrum van Zwijnaarde enerzijds, en het Parkbos en het Don Boscollege anderzijds.

De verbinding vanuit Merelbeke via de Adolphe della Faillelaan over de ovonde naar de Rijvisschestraat (via de toekomstige verbinding naar de Oudespoorweg) staat gecategoriseerd als primaire stedelijke fietsroute.

Er is op dit moment een globale studie lopende van AWW die de herinrichting van de ovonde moet bekijken, en de bouw van een fiets- en voetgangersbrug naar het Technologiepark. Die laatste zal ook de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer verbeteren door de conflicten tussen auto's en fietsers thv de op- en afritten van de R4 sterk te verminderen. Voor de realisatie van de werken wordt als richttermijn 2024/2025 vooropgesteld.

2.3.1.5 Klossestraat

De Klossestraat vormt een verbinding tussen de Kortrijksesteenweg (Jean-Baptiste de Giey laan in De Pinte) en de N60. Men haalt er problemen aan over (te) veel doorgaand (vracht)verkeer.

We zien bij tellingen intensiteiten van 317 wagens en 19 vrachtwagens in de ochtendspits. De woningen staan hier dicht tegen de rijbaan waardoor de draagkracht van de straat eerder beperkt is.

De straat wordt gekruist door de fietssnelweg De Pinte – Gent met tot 1000 fietsers die hier dagelijks de oversteek maken.

De fietsinfrastructuur op de volledige Klossestraat is niet optimaal en fietsers klagen over de slechte staat.

2.3.1.6 Krekelstraat

Ook voor de Krekelstraat strookt de verwachting niet met de reële situatie. Alhoewel deze straat als lokale weg zou moeten fungeren met een belangrijke woonfunctie blijkt deze in de praktijk vooral een verkeersfunctie te hebben.

Bij metingen in 2017 werden in de ochtendspits 507 voertuigen, 27 vrachtwagens en 15 fietsers geteld tussen Mijlgrachtstraat en Eedstraat.

In 2019 is er een herkomst-bestemmingsonderzoek uitgevoerd waaruit bleek dat 25% van het verkeer dat hier passeert uiteindelijk via de Campusstraat rijdt en daarna niet meer passeert via een uitgangspunt. Dit doet dus vermoeden dat deze als bestemming het Technologiepark hebben.

Een andere 15% reed verder via de Joachim Schayckstraat zo door richting Merelbeke. Er is dus hier dus heel wat verkeer dat geen bestemming heeft in Zwijnaarde dorp, maar er wel door rijdt.

De snelheidsdata tonen aan dat er een probleem is voornamelijk tussen de Mijlgrachtstraat en de Eedstraat.

De Krekelstraat is onderdeel van het fietsnetwerk als een aanvullende stedelijke route. Het ontbreken van enige fietsinfrastructuur gecombineerd met het vele en snelle verkeer maken dit een onveilige route voor fietsers.

Er waren al concrete plannen voor de heraanleg van de Krekelstraat maar de scenario opbouw van het wijkmobiliteitsplan moet uitmaken wat de toekomst is van deze straat.

2.3.1.7 Eedstraat/Zandvoordestraat/Remi Vlerickstraat/Joachim Schayckstraat

Naast de Krekelstraat, de Hutsepotstraat en Campusstraat passen deze 4 straten ook in het rijtje van de problematiek van het sluipverkeer door Zwijnaarde (4 knelpunten dus).

We behandelen deze straten als een geheel waar naast het sluipverkeer ook volgende thema's terugkomen namelijk leefbaarheid, comfort/veiligheid voor voetgangers en fietsers, het onaangepaste wegbeeld en snelheid.

Komende van de Krekelstraat kan je via de Eedstraat verder naar de Hutsepotstraat of via de Eedstraat naar Zandvoordestraat, in mindere mate via Remi Vlerickstraat, en zo naar de Joachim Schayckstraat.

Als het gaat over het doorgaand (vracht)verkeer door Zwijnaarde kan je deze straten niet negeren.

Op vlak van snelheid zien we V85 waarden van 57 in de Eedstraat, 46 in de Zandvoordestraat, 45 in de Remi Vlerickstraat en 44 in de Joachim Schayckstraat.

Als we kijken naar het herkomst-bestemmingsonderzoek zien we tot meer dan 100 voertuigen in ochtendspits (van 7—9 uur) die hier louter doorgaand zijn. Het zijn niet de grote aantallen maar gecombineerd met beperkte voetgangers- en/of fietsinfrastructuur, verhoogde snelheden in de zone 30 en soms het zeer brede profiel van rijbaan (zoals Eedstraat en Joachim Schayckstraat) zijn deze relevant om te vermelden.

2.3.1.8 Hutsepotstraat

In de participatieronde zijn over de Hutsepotstraat veel meldingen binnengekomen net zoals we hier de voorbije jaren ook al vaak klachten over ontvangen hebben.

Hier bevinden zich 2 basisscholen (1 ter hoogte van Hekers en 1 aan het kruispunt met de Campusstraat), een woonzorgcentrum, assistentiewoningen,.... Vanuit de lucht vormen deze entiteiten een aaneengesloten geheel gecombineerd met de sporthal uit de Hekers en de bibliotheek. Het is een zone met een belangrijke verblijfswaarde maar vandaag is die beperkt aanwezig door de verkeersfunctie van de straat.

Veiligheid voor fietsers en voetgangers vindt men er dan ook zeer belangrijk en men vindt dat die er te wensen overlaten. De grote hoeveelheid doorgaand verkeer dat vaak (te) snel rijdt en geparkeerde wagens liggen aan de oorzaak van onveilige situaties voor fietsers.

Met een V85 van 46 km/u in de zone 30 is er duidelijk een snelheidsprobleem. De straat heeft echter een onduidelijk straatbeeld zonder fietsinfrastructuur.

Het sluipverkeer via de Hutsepotstraat en de Campusstraat zorgt ook voor extra frustraties bij het segment tussen de Hutsepotstraat en de Campusstraat.

In de ochtendspits passeren er in de Hutsepotstraat een 6-tal vrachtwagens hoewel het werfcharter bepaald heeft dat deze route maximaal moet vermeden worden tijdens de vensteruren.

2.3.1.9 Campusstraat

De Campusstraat is een zeer kleine woonstraat tussen de Hutsepotstraat en de Tramstraat. Hier verwacht je geen overvloed aan doorgaand verkeer maar dat is echter wel het geval.

Bij het kentekenonderzoek dat is uitgevoerd in 2019 zien we in de ochtendspits (van 7 tot 9 uur) hier 61 voertuigen passeren die doorgaand zijn en dus geen bestemming hebben in wijken. Op een gewone ochtendspits passeren hier 388 wagens waarvan er velen vermoedelijk een bestemming hebben in het Technologiepark.

Er wordt aan een zijde van de straat geparkeerd waardoor er verder weinig plaats overblijft voor fietsers om hier te kruisen en er bijgevolg een groot onveiligheidsgevoel is bij de fietsers door de confrontatie tussen het verkeer en de fietsers die niet over afzonderlijke infrastructuur beschikken (12 fietsers geteld bij een ochtendspitstelling). Hoewel het aantal fietsers weliswaar beperkt is stelt het fietsvademeccum dat niet de intensiteit van het fietsverkeer wordt beschouwd als een factor die de noodzakelijkheid van een fietspad beïnvloedt. Deze redenering geldt trouwens voor alle wegen waar er onveilige situaties zijn voor fietsers maar de intensiteiten beperkt zijn.

2.3.1.10 Tramstraat / Adolphe della Faillelaan

De as Tramstraat - Adolphe della Faillelaan werd gecategoriseerd als lokale weg type IIa. Een lokale weg II heeft als hoofdfunctie het verzamelen en/of ontsluiten op lokaal niveau. Slechts in tweede instantie is er de verbindende functie. Op niveau van de stad(sregio) Gent betekent dit dat een lokale weg IIa zorgt voor de ontsluiting van een bepaald stadsdeel (of van meerdere stadsdelen). Aanvullend heeft ze een verbindende functie tussen de verschillende stadsdelen. Deze categorie is niet exclusief bedoeld voor gemotoriseerd verkeer, maar de geselecteerde wegsegmenten kunnen ook stamlijnen van openbaar vervoer opnemen, waarbij ook de ongehinderde doorstroming van het openbaar vervoer centraal staat en best uitgerust worden met volwaardige fietspaden.

Op de as is er een bovenlokale verbindingsfunctie tussen Merelbeke en Gent. Hier passeren in de ochtendspits meer dan 800 wagens, 37 vrachtwagens en 140 fietsers.

De verkeersfunctie van deze straten brengt de leefbaarheid voor de bewoners sterk in het gedrang. Er zijn veel meldingen van te snel verkeer en dat wordt bevestigd door onze data.

De Tramstraat/Adolphe della Faillelaan wordt vaak gekruist door voetgangers en fietsers maar deze ervaren die oversteek als onveilig. De as staat gedefinieerd als primaire stedelijke fietsroute en zal bij heraanleg van de ovonde doorlopen op een veilige route naar de Oudespoorweg. De fietspaden zijn op deze as niet overal op dezelfde manier toegepast. Ter hoogte van het kruispunt met de Heerweg-Noord zijn die verhoogd, richting Merelbeke voor

een deel afgescheiden met een grote veiligheidsmarge maar de overige fietspaden zijn niet verhoogd met een minimale schrikafstand. Gecombineerd met intensief en snel verkeer is hier geen gevoel van veiligheid.

Ter hoogte van de ovonde ontstaat er vaak congestie waardoor ook De Lijn hier vertraging oploopt.

Op de AVOC-kaart (2016-2018) met ongevallen staan de kruispunten met de Heerweg-Noord en de Joachim Schayckstraat gedefinieerd als gevaarlijke kruispunten.

2.3.1.11 Heerweg-Zuid

De Heerweg-Zuid staat in de top 3 van signalen door de burgers maar bestaat uit 2 delen met een verschillend wegbeeld. Van grondgebied Zevergem tot aan de Eedstraat en vanaf de Eedstraat tot aan de Hutsepotstraat.

De as Heerweg-Zuid – Heerweg-Noord werd gecategoriseerd als lokale weg type IIb. De hoofdfunctie is het verbinden en/of verzamelen van openbaar vervoer en fietsers op stadsregionaal niveau en als nevenfunctie het verzamelen van gemotoriseerd verkeer op wijkniveau.

De meeste klachten die we ontvangen gaat over het onveilig fietsen op het deel richting Zevergem. De weg en het fietspad is er in slechte staat, zeker in de richting van Zevergem. Er zijn ook veel klachten van geluid en trillingen die vermoedelijk ook sterk te maken hebben met die slechte staat.

Ook de snelheid wordt als een probleem benoemd door de bewoners. Uit Sib-metingen in 2018 blijkt dat de V85 hier inderdaad op 46 km/u ligt in de zone 30.

De meldingen op het andere segment gaan dan eerder over het parkeren. De parkeerstrook is voorzien in een asverschuiving onder andere om ook de snelheid te remmen. De rijbaan die overblijft is te smal om te kruisen en gecombineerd met het busverkeer leidt dat vaak tot onduidelijke situaties zeker gecombineerd met hogere intensiteiten verkeer (ochtendpitstelling komt uit op 356 wagens). De Lijn zelf heeft hier in het verleden al vaak vragen over gehad.

2.3.1.12 Dorpsstraat

Met de Dorpsstraat zitten we nu echt in het centrum met de kerk, het dorpsplein en de nieuwe Melac. Er is hier dus ook een grote verblijfswaarde.

We hebben geen recente cijfers, maar de gemeenschappelijke factor van het sluipverkeer en vrachtverkeer komt ook hier terug, echter wel beperkter t.o.v. van andere straten.

Het profiel komt overeen met het profiel van de Hutsepotstraat en er zijn geen voorzieningen voor fietsers.

2.3.1.13 Isabella van Oostenrijkstraat

De Isabella van Oostenrijkstraat is een woonstraat met brede trottoirs maar geen fietsinfrastructuur. Er wordt geparkeerd aan een kant van de straat waardoor het kruisen sowieso al moeilijk gaat.

De straat wordt gebruikt om de verkeerslichten op de hoek van de Tramstraat x Heerweg-Noord te vermijden richting Gent. Dat gebeurt ook door het vrachtverkeer en dat zorgt voor gevaarlijke situaties waarbij fietsers op het trottoir rijden of vrachtwagens bij het kruisen op het trottoir uitwijken. Er zijn hier dan ook klachten over trillingen en geluid.

Er wordt melding gemaakt van snel verkeer maar volgens metingen uit 2019 was de V85 44 km/u en hield 97% zich aan de snelheidslimiet. De snelheidslimiet ligt hier wel nog op 50 km/u.

Het aantal fietsers dat we bij oudere tellingen hier geregistreerd hebben lag tegen de 150 voor de ochtendspits. Er is een verbinding komende van Merelbeke via de Isabella van Oostenrijkstraat over de Heerweg-Noord naar de Schaarkenstraat en zo naar het Technologiepark, Don Bosco of Gent-Sint-Pieters. Die oversteek komt ook terug in de signalen maar staat ook vermeld bij de Heerweg-Noord.

2.3.1.14 Zwijnaarde II & III

Hier zijn de straten niet afzonderlijk benoemd omdat de problematiek van deze cluster een algemene problematiek vormt namelijk het vrachtverkeer/bestemmingsverkeer van en naar de industrieparken Zwijnaarde II en III. Er is al langer een voorstel dat deze bedrijventerreinen afgekoppeld zullen worden van het woonweefsel en rechtstreeks verbonden worden met de R4 maar de onderhandelingen lopen nog altijd en er is nog geen duidelijkheid.

Het huidig aantal medewerkers voor Zwijnaarde II en III opgeteld, bedraagt momenteel 1210 maar voor Zwijnaarde II is er voor de toekomst nog een aantrekking voorzien van meer dan 2000 medewerkers (uit de mobiliteitsstudie Zuidelijke Mozaïek uitgevoerd door Sweco).

Verder worden deze straten ook gebruikt als sluipteg om het kruispunt met de Heerweg-Noord te vermijden. Zo kan je via Nederzwijnaarde, Cornelis de Schepperestraat en de Nieuwescheldestraat van Heerweg-Noord naar Isabella van Oostenrijkstraat rijden en omgekeerd. Ook zouden er bestuurders het C1-verbod op het einde van de Isabella van Oostenrijkstraat negeren om toch zo snel naar de Adolphe della Faillelaan te rijden.

De bewoners geven al langer aan dat de leefbaarheid en de veiligheid voor hen hierdoor in het gedrang komt.

De indeling van al deze woonstraten is nagenoeg hetzelfde. Op bepaalde plaatsen relatief brede trottoirs, een rijbaan in dubbele richting met parkeren aan een kant maar geen fietsinfrastructuur.

2.3.1.15 Heerweg-Noord

De Heerweg-Noord staat gecategoriseerd als een lokale weg type IIb. De hoofdfunctie is het verbinden en/of verzamelen van openbaar vervoer en fietsers op stadsregionaal niveau en als nevenfunctie het verzamelen van gemotoriseerd niveau.

Bij tellingen in 2019 zijn er in de ochtendspits 589 voertuigen (40 vracht) waargenomen en in de avondspits 644 (34 vracht). Deze intensiteiten geven aan dat ook de verbindende functie voor gemotoriseerd verkeer sterk aanwezig is.

Bewoners geven aan dat door deze grote intensiteiten de leefkwaliteit verstoord is. Bovendien wordt ook de staat van het wegdek als sterk hinderlijk ervaren. Het geluid dat ontstaat door de combinatie van het wegdek en de hoge intensiteiten is vooral storend. Ook de snelheid wordt als een probleem benoemd door de bewoners.

Op de ongevallenkaart zien we hier ook veel ongevallen. Een bevraging van UGent i.v.m. ongevallen tijdens woon-werkverkeer van fietsende werknemers, toonde aan dat op het kruispunt met de R4 geregeld ongevallen tussen auto's en fietsers plaatsvinden.

De oversteekbaarheid van de Heerweg-Noord kent een probleem op de verbinding Isabella van Oostenrijkstraat – Schaarkenstraat. Deze maakt de verbinding van Merelbeke naar het Technologiepark of zo verder richting Don Bosco maar is nu niet uitgerust om de fietsers op een veilige manier de straat over te loodsen.

2.3.1.16 Parkeerbeleid Technologiepark

Naast de problematiek die Zwijnaarde V (Technologiepark Ardoyen) teweeg brengt in de omliggende straten van Zwijnaarde (waarbij deze knelpunten opgenomen zijn in de desbetreffende straten) is er ook nog de komst van de parkeertoren. Gevreesd wordt dat het parkeerbeleid op Zwijnaarde V een invloed zal hebben op de directe omgeving. Er wordt dus gevraagd naar een proactieve afstemming van het parkeerbeleid op straat t.o.v. het toekomstige beleid op de site.

2.3.1.17 Bereikbaarheid industrieterreinen

Het bestemmingsverkeer voor de industrieparken en kenniszones in de Zuidelijke mozaïek heeft niet alleen een impact op de verkeerssituatie in de omliggende woonstraten. Personeelsleden en leveranciers hebben zelf ook behoefte aan een verkeersveilige en vlotte bereikbaarheid. Gemotoriseerd vervoer en zeker zwaar vervoer verkiest goed ontsloten bedrijfsterreinen via de hogere wegencategorieën, maar de bestaande netwerkstructuur komt hier nog onvoldoende aan tegemoet. Tegelijk moeten ook de duurzame alternatieven nog veiliger en kwalitatiever uitgebouwd worden om personeel en bezoekers sneller te doen kiezen om hun verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar te doen.

Een duurzame modal shift zal ook nodig zijn om de geplande groei van de Zuidelijke mozaïek op een goede manier mogelijk te maken.

2.3.2 Andere knelpunten

Naast de bovenstaande knelpunten zijn er uiteraard nog andere knelpunten in de wijken.

Andere knelpunten lijken iets minder impactrijk te zijn op de wijk. Bij de detailuitwerking van het wijkmobiliteitsplan kunnen ze ook mee in rekening gebracht worden, maar als aanleiding voor specifieke scenario's is hun gewicht te klein.

2.3.3 Wijk-specifieke doelstellingen

Uit bovenstaande hoofdknelpunten bepalen we 16 wijk-specifieke doelstellingen. Dit zijn de doelstellingen waar in deze wijken moeten aan gewerkt worden. Scenario's die opgemaakt worden moet maximaal proberen een antwoord te bieden op deze doelstellingen. De afweging van de scenario's t.o.v. elkaar gebeurt dan ook op basis van deze doelstellingen.

1. Doorgaand verkeer door het dorpscentrum van Zwijnaarde (ten zuiden van de as Tramstraat – Adolphe della Faillelaan) weren om leefkwaliteit en veiligheid te verbeteren.
2. Verblijfsfunctie van de Hutsepotstraat verhogen met extra aandacht voor de actieve weggebruiker.
3. De leefkwaliteit in de Heerweg-Noord in evenwicht brengen met de verkeersfunctie met extra aandacht voor veiligheid van de actieve weggebruiker.
4. Veiligheid voor de fietsers in de Krekelstraat verbeteren.
5. Fietskwaliteit in de Zandvoordestraat verbeteren.
6. Leefkwaliteit en veiligheid verbeteren op de as Pieter Pauwel Rubenslaan - Rijvisschestraat en fietsweg beter integreren.
7. De barrière effecten van de N60/ovonde verminderen en extra aandacht geven aan actieve weggebruikers en openbaar vervoer.
8. De leefkwaliteit en veiligheid op de Tramstraat/Adolphe della Faillelaan verhogen met extra aandacht voor de oversteekbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer.
9. Vrachtverkeer en bestemmingsverkeer sturen voor de bedrijvenzone Zwijnaarde II & III om de leefbaarheid van de woonstraten in deze omgeving te verbeteren.
10. De veiligheid voor actieve weggebruikers en de doorstroming van de bus in Heerweg-Zuid verbeteren.
11. De verblijfskwaliteit van de Dorpsstraat verhogen.
12. Doorgaand gemotoriseerd verkeer beperken in de Maaltemeers om de leefkwaliteit en veiligheid te verbeteren.
13. De leefkwaliteit en veiligheid in de Klossestraat verhogen.
14. Veiligheid van de fietsers verhogen op de Kortrijksesteenweg en sturend parkeerbeleid ten zuiden van de Kortrijksesteenweg om de leefkwaliteit te verhogen.
15. Sturend parkeerbeleid uitwerken voor de omgeving van het Technologiepark.
16. Verkeersveilige en vlotte selectieve bereikbaarheid realiseren voor de bedrijven en kenniszones.



Beeld: MAAT ontwerpers

Figuur 61: Wijk-specifieke doelstellingen Zwijnaarde

	Voetgangers	Fietsers	School	Kern	OV	Intensiteit	Snelheid	Vracht	Parkeren
P.P. Rubenslaan	x	x				x	x	x	x
Rijvisschestraat	x	x				x	x	x	x
Pieter Van Reyschootlaan	x	x				x	x	x	
Putstraat	x	x				x	x	x	
Grote Steenweg-Noord/ovonde	x	x	x		x			x	
Maaltemeers	x	x	x			x	x		x
Kortrijksesteenweg	x	x	x						x
Pleispark									x
Klossestraat		x				x	x	x	
Krekelstraat	x	x				x	x	x	
Eedstraat		x				x	x	x	
Hutsepotstraat	x	x	x	x		x	x	x	x
Tramstraat	x	x			x		x	x	
Adolphe della Faillelaan	x	x			x		x	x	x
Campusstraat		x				x	x		
Heerweg-Noord		x					x	x	
Nieuwescheldestraat		x				x	x	x	
Nederzwijnaarde	x	x				x	x	x	
Cornelis de Schepperestraat		x						x	
Hofakkerstraat		x				x		x	
Isabella van Oostenrijkstraat	x	x				x	x	x	
Joachim Schayckstraat	x	x				x	x	x	
Dorpsstraat	x	x		x		x		x	x
Zandvoordestraat		x				x	x	x	x
Remi Vlerickstraat		x				x		x	
Heerweg-Zuid	x	x			x		x	x	x
Technologiepark									x

Figuur 62: Doelstellingen per thema - Zwijnaarde