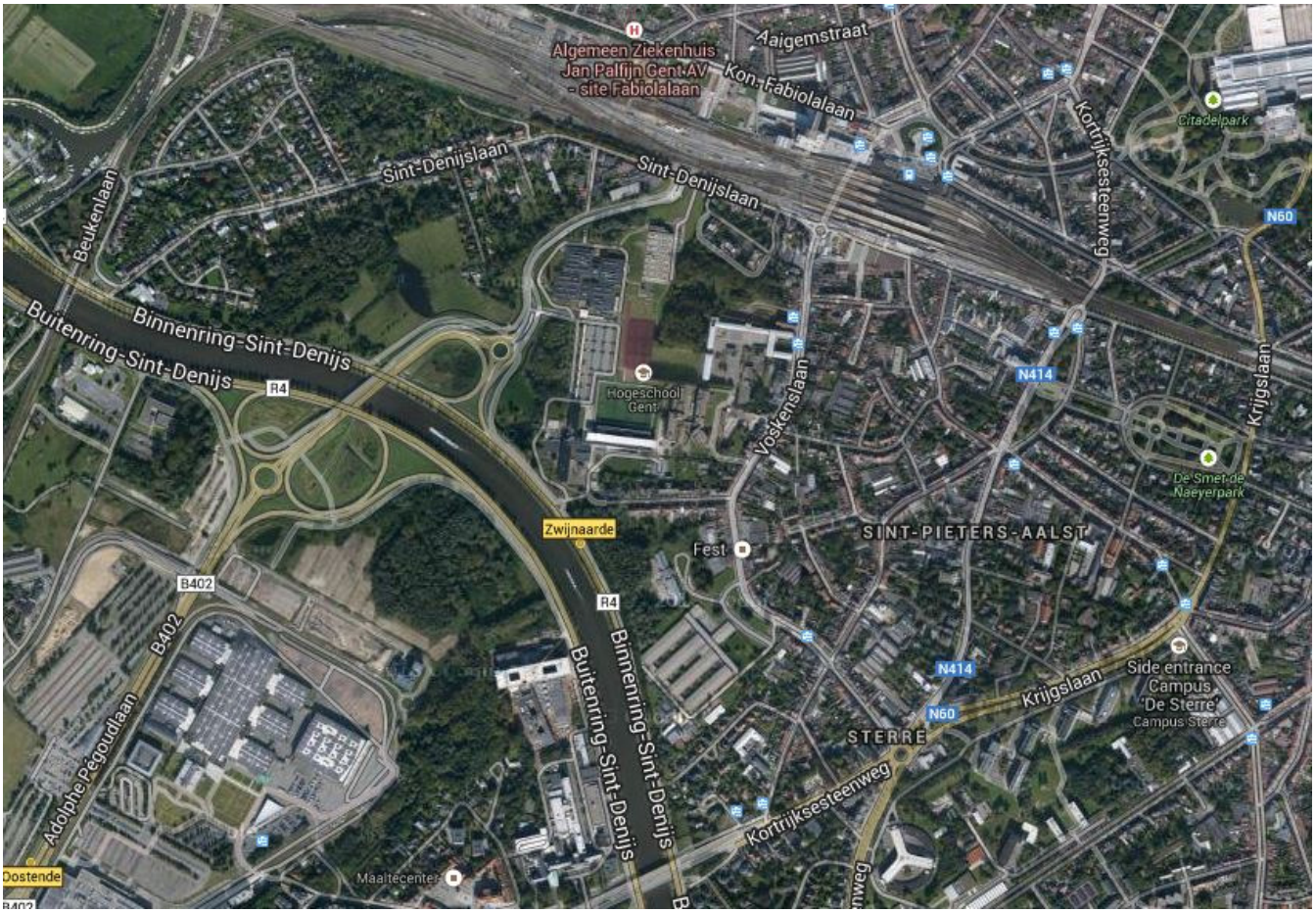
Wijkcirculatieplan Sint-Pieters-Buiten - Gent



Juli 2014

Werkgroep Sint-Pieters-Buiten - Gent

(aan de versie April 2014 werden 2 extra hoofdstukken toegevoegd,
de tekst van de eerste 7 hoofdstukken werd niet gewijzigd)

Colofon

Redactie: Werkgroep Sint-Pieters-Buiten

Voor bijkomende informatie en de meest actuele stand van zaken, zie:

http://www.sintpietersbuiten.be

https://www.facebook.com/sintpietersbuiten

Verantwoordelijke Uitgever: Piet Dedecker, Sint-Denijslaan 78, 9000 Gent

INHOUDSTAFEL

Voorwoord – stap voor stap 2

1. Nood aan een beleidsvisie- standpunt vanuit de bewoners 6

2. Focus op de huidige mobiliteitsproblematiek 10

Oorsprong problematiek 10

Verkeersstatistieken 12

Files in en rondom de wijk 15

3. Toekomstplannen voor de wijk 18

4. Aangepaste mobiliteit als voorwaarde voor een kwalitatieve woonomgeving – vier principes 20

Principe 1: 20

Principe 2 21

Principe 3 21

Principe 4 22

5. Algemene voorstellen zonder impact op verkeerscirculatie 23

Vermindering van de verkeersintensiteit 23

Verhogen van de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers 23

Meer groen en minder asfalt 23

6. Bouwstenen voor een betere verkeerscirculatie 25

Bouwsteen 1 - Lussenplan voor binnengebied Voskenslaan-Kortrijksesteenweg 26

Bouwsteen 2 - Eenrichtingsstraten voor binnengebied Voskenslaan-Kortrijksesteenweg 28

Bouwsteen 3 – Beperken verkeersintensiteit in Sint-Denijslaan (ten westen van vaerwyckweg) en dupuislaan 29

Bouwsteen 4 – Ontkoppelen Vaerwyckweg en Sint-Denijslaan 30

Bouwsteen 5 – Vaerwyckweg beperkt toegankelijk maken door eenrichtingsverkeer op de Sint-Denijslaan 32

Bouwsteen 6 – Heropenen oprit R4 Sint-Denijslaan 34

Bouwsteen 7 – Verbinden van noordelijke en zuidelijke stationsomgeving ter hoogte van de Vaerwyckweg 35

Bouwsteen 8 – Maaltebruggestraat tussen Voskenslaan en Maaltebrug wordt hersteld als woonstraat 36

7. Besluit: concreet voorstel voor een betere verkeerscirculatie 37

8. Vervolg: van voorstel naar proefproject 40

9. OPROEP TOT ACTIE 47

VOORWOORD – STAP VOOR STAP

Dit wijkcirculatieplan is een initiatief van de **Werkgroep Sint-Pieters-Buiten**. De Werkgroep Sint-Pieters-Buiten, ressorterend onder vzw Natuurpunt Gent, is sinds het begin van de jaren 1990 actief in de zuidelijke stationsomgeving. In de beginjaren was de aandacht vooral gericht op het behoud en het uitbreiden van de natuurwaarden in de buurt. Onder meer naar aanleiding van de vele wijzigingen in de buurt, aangestuurd door het Project Gent-Sint-Pieters[1], werd de Werkgroep enkele jaren geleden hersamengesteld en verruimde ook de focus van de werking.

De Werkgroep Sint-Pieters-Buiten verspreidde in 2012 een "**Buurtmanifest**"[2] waarin we aangeven waarvoor we staan als Werkgroep. Enkele fragmenten:

"We willen een aangename buurt waar mensen graag blijven wonen, leven, werken en waar mensen ook met plezier voorbij komen.
Onze wijk is traditioneel een rustige, gastvrije woonwijk. Bewoners komen doelbewust naar deze wijk vanwege de nabijheid van openbaar vervoer, de aanwezigheid van scholen, … waardoor auto's wat meer op stal blijven of gewoonweg niet meer nodig zijn.
Daarnaast is onze wijk voor de Stad en regio uiterst belangrijk als:

- *mobiliteitsknooppunt voor pendelaars*
- *toegangspoort voor bezoekers die in Gent aankomen met de trein, tram of bus*
- *scholenomgeving voor studenten en scholieren*

Wij geloven dat die belangrijke functies perfect verzoenbaar zijn en het best vervuld kunnen worden in een omgeving die duurzame bewoners aantrekt en behoudt, in het bijzonder huiseigenaars of langetermijn huurders waaronder veel gezinnen.
We willen met ideeën en acties onze buurt nog aangenamer maken, samen met alle buurtbewoners."

Dit buurtmanifest werd toegelicht en bediscussieerd met meer dan 100 bewoners en politici op het **verkiezingsdebat** op maandag 01 oktober 2012. De aanwezige politici deden heel wat uitspraken over de toekomstige ontwikkeling van onze wijk.

Ondertussen heeft het **verkeer** in toenemende mate onze aandacht opgeëist. Het Milieu-effectenrapport (MER) voor het Project Gent-Sint-Pieters was ooit erg negatief over de te verwachten verkeersontwikkelingen vlakbij het station en in de gehele wijk Sint-Pieters-Buiten. Hoewel we toen als werkgroep hebben gewaarschuwd voor de daarin voorspelde gevolgen, werd daar door de projectpartners geen aandacht aan besteed. Zoveel jaren later stellen we vast dat wat voorspeld werd, realiteit is geworden. De situatie is zelfs erger dan de prognoses van het MER vooropstelden. Ook andere belangrijke spelers in de buurt, zoals de Hogeschool en Redemptoristensite, zijn op mobiliteitsvlak eenzijdig op eigen gebruiksgemak gericht en houden geen rekening met de extra overlast voor de wijk.

Verkeersexperts hebben tot nu toe nog geen overkoepelende voorstellen gebracht om de huidige en toekomstige verkeers(wan)toestanden in de wijk aan te pakken. Voorlopige oplossingen waren al te vaak opgesteld in functie van de autogebruikers van buiten de wijk. Bovendien werkt men telkens opnieuw aan een oplossing voor een klein straatonderdeel in de wijk, zonder opbouw van een visie op de algemene verkeersafwikkeling in de rest van deze wijk.

Op 28 april 2013 organiseerde de Stad, samen met het Project Gent-Sint-Pieters, een workshop over alternatieve circulatieplannen voor een deel van de buurt, meer bepaald voor de wijk tussen Voskenslaan en

[1] zie: http://www.projectgentsintpieters.be/
[2] zie: http://sintpietersbuiten.be/buurtmanifest/buurtmanifest

Kortrijksesteenweg, na volledige realisatie van het Project St-Pieters. De Stadsdienst legde vier scenario's voor, die door de wijkbewoners verder werden bestudeerd, becommentarieerd en aangevuld. De variatie tussen de voorstellen was groot, variërend tussen het grotendeels behouden van de huidige situatie tot en met ideeën om het doorgaand verkeer in de buurt te weren door het creëren van lussen in de wijk. Deze workshop heeft heel wat verwachtingen doen ontstaan, maar is tot op vandaag zonder gevolg gebleven.

Eind 2013 hadden vertegenwoordigers van de Werkgroep een informeel overleg met Schepen Watteeuw (02/09/2013), bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, en met Schepen Balthazar (28/11/2013) bevoegd voor Stadsontwikkeling, Wonen en Openbaar Groen. Tijdens deze contactmomenten werd de Werkgroep Sint-Pieters-Buiten voorgesteld. In relatie tot mobiliteit, stelden wij voor om samen met de Stad na te denken over acties in de buurt, omdat de **verkeersproblematiek** in de buurt de afgelopen jaren zodanige proporties heeft aangenomen, dat acties op korte termijn noodzakelijk zijn. In overleg met Schepen Watteeuw werd beslist om vanuit de buurt een **verkeerscirculatieplan** op te maken. De Stad heeft zich geëngageerd om, indien voor dit plan een draagvlak bestaat, te werken aan de realisatie ervan! Het Gentse "Bestuursakkoord 2013-2018"[3] voorziet bovendien onder "Actiepunt 3.50": "*Wanneer de vraag komt van een beduidende meerderheid van de buurtbewoners onderzoeken we hoe we die buurt autoluw kunnen maken (met enkel bestemmingsverkeer)*".

In navolging van dit engagement van de Stad werden de afgelopen maanden meer dan **500 affiches** in de buurt verspreid. Buurtbewoners plaatsten de onderstaande affiche voor hun raam:

foto 1: affiches verspreid in de buurt sinds eind 2013

foto 2: geëngageerde buurtbewoners bij het spandoek

[3] zie: http://www.gent.be/docs/Diensten%20van%20de%20Stadssecretaris/Stadssecretariaat/Bestuursakkoord_2013_2018.pdf

Een spandoek met dezelfde tekst werd op heel wat verschillende plaatsen in de buurt opgehangen. Deze actie werd opgemerkt in de Gentenaar, Het Nieuwsblad en Het Laatste Nieuws van 27 november 2013[4] en overgenomen door GentBlogt[5] en op de website van Buitensporig[6].

Tegelijkertijd namen diverse bewoners rechtstreeks contact op met politici, lokale politie en met de dienst Mobiliteit van de stad Gent. Ze agendeerden de te hoge rijsnelheid in de wijk en de toenemende verkeersdruk en verkeersonveiligheid.

Op 29 januari 2014 organiseerde de werkgroep een **buurtavond** over **'Verkeer, fijn stof, lawaai, gezondheid – Hoe houden we onze woonwijk leefbaar?'**, waarop via een folder alle buurtbewoners werden uitgenodigd. Er waren meer dan 70 buurtbewoners aanwezig. Jasmien Pauwels, Medisch Mileukundige bij Logo Gezond+, gaf toelichting[7]. De avond focuste op het mobiliteits- en fijn stofprobleem in de buurt en eindigde met de voorstelling van vier principes om de verkeersproblematiek aan te pakken (zie hoofdstuk 4) en een oproep om de komende maanden mee te zoeken naar oplossingen.

foto 3: sfeerbeeld van de eerste buurtavond 'Verkeer, fijn stof, lawaai en gezondheid – Hoe houden we onze woonwijk leefbaar'

De oproep op 29 januari werd gevolgd door extra oproepen via de website[8] en via de facebook[9]-pagina, en ten slotte ook via een tweede folder[10] in alle bussen van de wijk (van Krijgslaan tot R4). De oproep resulteerde in heel wat voorstellen uit de wijk (schriftelijke inputs in bijlage 1). Alle voorstellen werden vervolgens verwerkt in een reeks algemene voorstellen voor een betere verkeersleefbaarheid (zie hoofdstuk 5) en 8 bouwstenen voor een aangepaste verkeerscirculatie (zie hoofdstuk 6).

Op 27 maart 2014 volgde een **tweede buurtavond 'Samen nadenken over de verkeerscirculatie in de woonwijk Sint-Pieters-Buiten'**. Opnieuw daagden meer dan 70 buurtbewoners op. Daar werden de algemene voorstellen en acht opties toegelicht en ter discussie voorgelegd, nadat verkeersexpert Patrick Maes een inleiding gaf inzake mogelijke maatregelen voor een betere verkeersleefbaarheid. De 4 principes, algemene voorstellen en 8 bouwstenen voor een aangepaste verkeerscirculatie werden in zeven discussiegroepen

[4] zie: http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=DMF20131126_00858376
[5] zie: http://www.gentblogt.be/2013/11/27/bewoners-achter-sint-pietersstation-rij-alsof-je-eigen-kinderen-hier-wonen
[6] zie: http://buitensporig.be/2013/11/bewoners-achter-sint-pietersstation-rij-alsof-je-eigen-kinderen-hier-wonen
[7] Voor verslag, zie: http://sintpietersbuiten.be/themas/mobiliteit/33-oproep-om-mee-te-denken-over-verkeerscirculatie-in-onze-buurt
[8] http://sintpietersbuiten.be/themas/mobiliteit/40-uitnodiging-buurtinfoavond-do-27-maart-2014-iedereen-welkom
[9] https://www.facebook.com/sintpietersbuiten
[10] http://sintpietersbuiten.be/images/Flyer%20Buurtinfoavond%2027mar14%20Opengeplooid.jpg

besproken (verslag uit deze discussiegroepen in bijlage 2). De output uit deze discussiegroepen werd ten slotte verwerkt tot het verkeerscirculatievoorstel dat nu voorligt (zie hoofdstuk 7).

Ondertussen werd door een aantal bewoners kritisch stilgestaan bij het eigen autogebruik, en ontstond er een Autopia autodeelsysteem in de buurt.

foto 4: sfeerbeeld van de tweede buurtavond 'Samen nadenken over de verkeerscirculatie in de woonwijk Sint-Pieters-Buiten'

DE CONCRETE VERKEERSPROBLEMEN, HET VERKIEZINGSDEBAT, DE WORKSHOP VAN DE STAD EN DE DIVERSE BUURTACTIES ACTIVEERDEN HEEL VEEL MENSEN IN DE BUURT. UIT REACTIES BLIJKT DAT DE AFGELOPEN JAREN HEEL WAT BUURTBEWONERS OP EIGEN INITIATIEF POLITIE, ADMINISTRATIE EN POLITICI CONTACTEERDEN OM HET VERKEERSPROBLEEM IN DE BUURT AAN TE PAKKEN.

ONDERTUSSEN BELOOFDEN POLITICI ONS OM (ONDER BEPAALDE VOORWAARDEN) MEE TE WERKEN AAN DE REALISATIE VAN HET VERKEERSCIRCULATIEPLAN VOOR DE BUURT…

---

1. NOOD AAN EEN BELEIDSVISIE- STANDPUNT VANUIT DE BEWONERS

Dit voorstel van verkeerscirculatieplan bevat voorstellen om de verkeersleefbaarheid en het verblijfsklimaat te verhogen in het binnengebied tussen Ringvaart/Leie en Voskenslaan, in de zone tussen Voskenslaan en Kortrijksesteenweg en de zone tussen de Maaltebrug en Voskenslaan.

In de wijk is het evenwicht tussen wonen en doorgaand verkeer de laatste jaren en maanden ernstig verstoord.

De volgende foto's en kaarten illustreren enkele, zeer frequent voorkomende problematische situaties.

foto 5: vrachtverkeer (voor onder meer Okay en Delhaize) in de Tuinwijklaan in conflict met auto's en fietsers

foto 6: tractoren rijden af en aan doorheen de woonstraten naar de bouwplaats van Sint-Pietersstation

foto 7: dagelijkse file op de Sint-Denijslaan – fietsers rijden op het voetpad om de auto's en bussen te ontwijken en bij gebrek aan een afgescheiden fietspad

foto 8: gevaarlijke oversteekplaats voor fietsers ter hoogte van J. Cantréstraat/Sint-Denijslaan (16/05/2012)

foto 9: aanrijding van tram en personenwagen op de Voskenslaan

foto 10: ravage na aanrijding van vrachtwagen op geparkeerde wagens in de Maaltebruggestraat

DE MOBILITEITSPROBLEMATIEK IN SINT-PIETERS-BUITEN WORDT GEKENMERKT DOOR:

- **STERKE TOENAME VAN HET (VRACHT)VERKEER DOORHEEN DE WIJK, WAARDOOR DAGELIJKSE FILES ONTSTAAN**
- **TOENAME VAN FIJN STOF EN VERKEERSLAWAAI**
- **ONAANGEPASTE RIJSNELHEDEN IN SINT-DENIJSLAAN (ZONE 30/50), TUINWIJKLAAN (ZONE 30), MAALTEBRUGGESTRAAT (ZONE 30),…**
- **VERKEERSONVEILIGE SITUATIES VOOR "ZWAKKE" WEGGEBRUIKERS**

KORTOM WIJ VINDEN DAT ONZE BUURT DE AFGELOPEN TIJD VERKEERSONVEILIG(ER) EN ONLEEFBAARDER IS GEWORDEN.

2. FOCUS OP DE HUIDIGE MOBILITEITSPROBLEMATIEK

OORSPRONG PROBLEMATIEK

In 2005 werd door TRITEL in opdracht van de Stad Gent een "Verkeersleefbaarheidsplan Omgeving Sint-Pietersstation (VLP)" opgemaakt[11]. Dit plan geeft een overzicht van de verkeersstromen en -problematieken in onze buurt anno 2005. Straten werden hiërarchisch onderverdeeld in verschillende categorieën, belangrijk voor de bepaling van snelheidsregimes, maatregelen voor verkeersveiligheid en hoofdfuncties van de weg. We vonden de volgende wegenhiërarchie (p. 8, 19-20) terug:

- (Stedelijke) Hoofdstraat: "Historische verbindingswegen tussen de deelgemeenten en het centrum van Gent, waarbij zich meestal een complexe menging van verschillende activiteiten (wonen, onderwijs, ambachten, handel) heeft gevestigd. Deze bevatten echter ook veel verkeer van plaatselijke aard": Kortrijksesteenweg (deel vanaf "de Sterre" tot aan de "Stadsboulevard" R40)

- Interne ontsluitingsweg: "Laterale verbindingswegen tussen de verschillende hoofdinvalswegen, waarbij een zekere menging van functies en activiteiten aanwezig is, zoals scholen en winkels, maar die ook een overwegend verbijfskarakter hebben": Snepkaai, Sint-Denijslaan (deel tussen Vaerwyckweg en Voskenslaan)

- Wijkverzamelweg: "de stroomfunctie is er van eerder ondergeschikt belang", "op termijn alle in Zone 30": Voskenslaan, Maaltebruggestraat, A. Musschestraat en Sint-Denijslaan (met uitzondering van deel tussen Vaerwyckweg en Voskenslaan)

- Woonstraat: alle overige straten in de buurt, waar (p. 8) "de verblijfsfunctie zondermeer" primeert , daarom ook afgebakend als Zone 30 "om de woonfunctie daar te versterken" (blz. 18).

In het document werd (toen al) melding gemaakt van ongewenst autoverkeer, dat "het verblijfsklimaat en de leefbaarheid" verstoort, in de volledige zone tussen Voskenslaan-Sterre-Krijgslaan-Musschestraat (p. 11). De enige effectieve maatregel tegen het sluipverkeer in verblijfsgebieden is, volgens het verkeersleefbaarheidsplan, het toepassen van circulatiemaatregelen of het "knippen" van straten" (p. 16).

Ondertussen is er heel wat gewijzigd aan de verkeerscirculatie in onze buurt (zie kaart 1). De Voskenstunnel, werd afgesloten, de Vaerwyckweg werd aangelegd en aangesloten op de grootste ondergrondse parking van de Benelux (capaciteit 2700 wagens)[12], het kruispunt aan "de Sterre" werd heringericht (wat tijdens de werken voor heel wat extra overlast zorgde in de buurt), omwille van de werken aan de zuidzijde van het station werd de Sint-Denijslaan tussen Ganzendries en Voskenslaan afgesloten. Ten slotte werd de oprit R4 ter hoogte van de Dupuislaan afgesloten.

Vooral door de aanleg van de zgn. "Vaerwyckweg" (juridisch: "de aansluiting met de B402, de afrit van de E40"; capaciteit: ca. 850 auto's/uur/richting) sluipt een deel van het autoverkeer van de Gentse Zuid-Westelijke rand (Drongen, Afsnee, St-Denijs-Westrem en zelfs De Pinte) dat "het klaverblad" wenst te vermijden om de Noord-Oostelijke rand te bereiken (o.m. UZ, aansluiting E17 richting Antwerpen, Gentbrugge, St-Amandsberg, Lochristi, Destelbergen etc) via de St-Denijslaan door de Tuinwijklaan en omgeving. Dit leidt regelmatig tot situaties waarbij een deel van de wijk volledig vast zit (bv. de volledige Sint-Denijslaan in beide richtingen).

Het sluiten van de Voskenstunnel zorgt ervoor dat de beide zijden van het station niet meer voor autoverkeer met mekaar verbonden zijn en doet de Vaerwyckweg, via de Dupuislaan en Sint-Denijslaan, als oprit voor de

[11] zie: http://www.gent.be/docs/Departement%20Ruimtelijke%20Planning,%20Mobiliteit%20en%20Openbaar%20Domein/Dienst%20Mobiliteit/VLP%20Sint-Pietersstation.pdf
[12] zie: http://www.standaard.be/cnt/dmf20101213_024

Rijsenbergwijk functioneren (cfr. kenplatenonderzoek door de Stad Gent in de Dupuislaan). Door de nieuwe ondergrondse parking aan het station wordt extra bestemmingsverkeer naar de buurt gebracht. Door de werken aan "de Sterre" vermeden heel wat autobestuurders het kruispunt en zochten ze alternatieve routes doorheen onze woonbuurt. Eens de werken aan de Sterre achter de rug waren, bleken ze evenwel die routes te blijven volgen. Ondertussen startten de renovatiewerken aan de Maaltebrug die eveneens een impact hebben op het verkeer door de buurt[13].

In het recente verleden (± 5 jaar) kwamen door vastgoedontwikkeling reeds heel wat extra bewoners en gebruikers in de wijk (eigen telling op terrein):

- Appartementsgebouw Voskenslaan (34 appartementen)
- Appartementsgebouw Tuinwijklaan (4 appartementen)
- Appartementsgebouw Ganzendries (3 appartementen)
- Verdichtingsproject Belgacomsite (13 woningen, 90 studio's en appartementen)
- Appartementsgebouwen Maaltebruggestraat (4 + 13 + 5 + 7 appartementen)
- Appartementsgebouwen hoek Voskenslaan-Maaltebruggestraat (9 appartementen, 8 studio's)
- Appartementsgebouwen Sint-Denijslaan (6 + 4 appartementen)

Dit betekent dat in totaal 200 appartementen of studio's en 13 woningen werden extra gebouwd in de buurt, gedurende de afgelopen vijf jaar.

Tegelijkertijd kwamen er ook heel wat extra passanten in de wijk onder meer door de realisatie van:

- Fietsenstalling aan de zuidzijde van het station (3161 plaatsen voor fietsen, 612 plaatsen in de bewaakte fietsenstalling)
- Kiss&Ride Ganzendries

DE VERKEERSTOENAME IN DE WIJK WORDT VOORAL VEROORZAAKT DOOR:

- **(TIJDELIJKE) WERKEN AAN DE STERRE – STATION - MAALTEBRUG**
- **MEER BEWONERS, MEER PASSANTEN IN DE WIJK**
- **OOST-WEST SLUIPVERKEER DOORHEEN DE WIJK**
- **VAERWYCKWEG ALS NIEUWE OPRIT VOOR HET HOOFDWEGENNET**
- **PARKING SINT-PIETERSSTATION**

---

[13] zie: http://www.buzzgent.be/project/onderhoudswerken-aan-maaltebrug

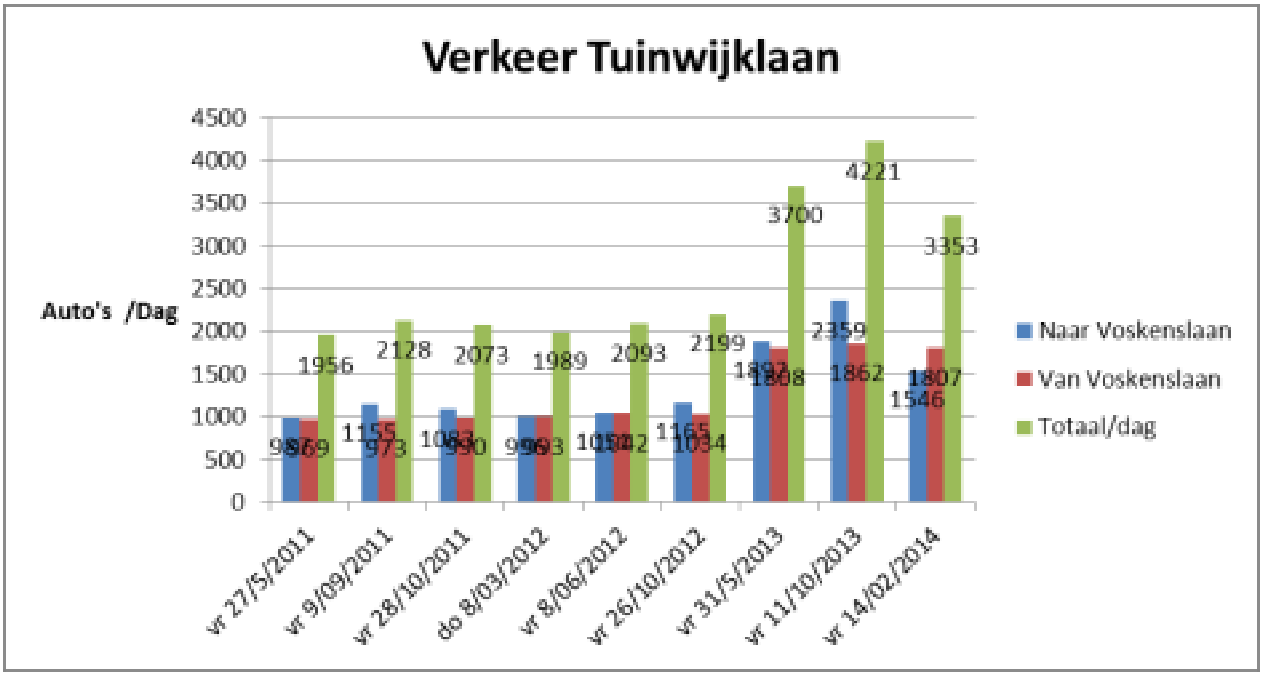
VERKEERSSTATISTIEKEN

De Werkgroep Sint-Pieters-Buiten verzamelt statistieken van het verkeer door onze buurt.

Hieruit blijkt dat er de laatste jaren veel meer verkeer is in de Sint-Denijslaan "West" (=Sint-Denijslaan tussen de Voskenslaan en Dupuislaan) en de aanpalende straten en doorheen de woonwijk tussen Voskenslaan-Kortrijksesteenweg. Hiervoor zijn verschillende oorzaken, onder meer het afsluiten van de tunnel Voskenslaan-Maria Hendrikaplein die de noord- en zuidzijde van het station met elkaar verbond, de aanleg van de Vaerwyckweg die onze woonbuurt rechtstreeks toegankelijk heeft gemaakt vanop de R4, de nieuwe parking aan het Sint-Pietersstation die enkel bereikbaar is van aan de Sint-Denijslaan (de ingang aan de Fabiolalaan wordt voorlopig niet opengesteld) en extra bezoekers naar onze buurt brengt en recent natuurlijk de werken aan "de Sterre" waardoor mensen "de Sterre" vermeden en alternatieve routes zochten doorheen onze buurt.

We verzamelden cijfers over het aantal voertuigen op vier plaatsen in de wijk: Tuinwijklaan (ter hoogte van het kruispunt met de Leeuwerikstraat), Leeuwerikstraat, Maaltebruggestraat (in het weggedeelte tussen de Zieklien en de Ganzendries) en Sint-Denijslaan.

GEMOTORISEERD VERKEER TUINWIJKLAAN



figuur 1: evolutie verkeer in de Tuinwijklaan (2011-2014)

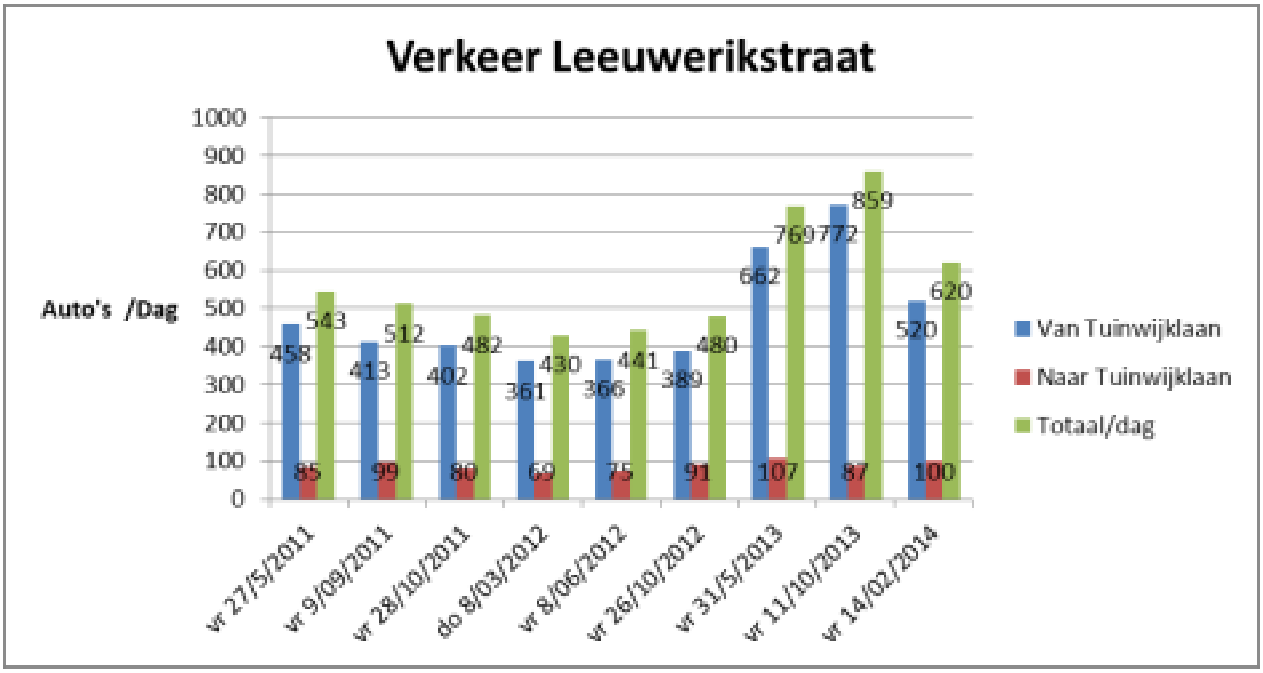
Het verkeer in de Tuinwijklaan werd meermaals gemeten (beeldopnames door middel van een camera die automatisch beweging detecteert, handmatige controle van alle beelden) in de periode tussen 27/5/2011 en 14/02/2014. De metingen vonden steeds plaats op een vrijdag, buiten de schoolvakanties, gedurende een tijdsspanne van 24 uur.

In de metingen is een continue toename van het aantal voertuigen vastgesteld (zie figuur 1). In 2011 reden per dag ongeveer 2000 voertuigen doorheen de Tuinwijklaan, eind 2013, tijdens de werken aan de Sterre, is dit aantal gestegen tot 4200. Na heropenen van de Sterre is die verkeersintensiteit maar beperkt gedaald, tot 3353 voertuigen/dag. Dit betekent dat er soms meer dan 400 voertuigen per uur door de Tuinwijklaan rijden. Een continue stroom van 1 voertuig per 9 seconden! Hiermee wordt de capaciteit van een normale woonstraat

ruimschoots overschreden (richtwaarden CROW[14]) Tussen 7 uur 's morgens en 7 uur 's avonds rijden steeds meer dan 200 wagens per uur doorheen de Tuinwijklaan.

De politie en het Mobiliteitsbedrijf van de stad Gent voerden diverse snelheidsmetingen uit. Uit de metingen in de periode 26/10/2011-23/11/2011 blijkt dat 46% van de passerende voertuigen te snel reed. De maximum gemeten snelheid was 75 km/h.

GEMOTORISEERD VERKEER LEEUWERIKSTRAAT.



figuur 2: evolutie verkeer in de Leeuwerikstraat (2011-2014)

Gedurende diezelfde periode werd het verkeer in de Leeuwerikstraat gemonitord (identieke methode). De Leeuwerikstraat kreeg eind 2013 859 voertuigen per dag te verwerken, na het heropenen van de Sterre in 2014 620 voertuigen per dag, waarbij het opvallend is dat nagenoeg alle voertuigen zich bewegen van de Tuinwijklaan naar de Maaltebruggestraat (en niet in de omgekeerde rijrichting). Ook hier is een sterk stijgende trend over de jaren heen te merken. De Leeuwerikstraat heeft bovendien een beperkte wegbreedte en is aangelegd met kasseien, waardoor het gemotoriseerd verkeer heel wat lawaaihinder veroorzaakt.

GEMOTORISEERD VERKEER MAALTEBRUGGESTRAAT.

De cijfers van het gemotoriseerd verkeer in de Maaltebruggestraat zijn afkomstig van snelheidsmetingen uitgevoerd door de Stad Gent in juni 2013. Uit die 10-dagen durende tellingen blijkt dat niet minder dan 31.736 voertuigen door die smalle woonstraat reden (gemiddeld bijna 3200 voertuigen per dag) en dat bovendien 13,5% van die auto's te snel rijdt (ondanks de veelvoorkomende files). Nochtans werd gemeten nabij het kruispunt met Zieklien, terwijl de snelheidsovertredingen zich veeleer dichter bij de verkeerslichten voordoen, door auto's die nog snel door het groene verkeerslicht willen geraken.

Recent (29/03/2014 – na de openstelling van de Sterre) voerden we ook zelf een 24-uurmeting uit in de Maaltebruggestraat. Uit deze telling blijkt dat die dag 2806 voertuigen doorheen de Maaltebruggestraat reden. De Maaltebruggestraat is een enkelrichtingstraat met een smal wegprofiel (canyoneffect) en aangelegd met kasseien. Deze vele voertuigen veroorzaken heel wat lawaai- en fijn stofoverlast.

[14] CROW gaat uit van een richtwaarde van 2000 voertuigen per dag in een woonstraat.

GEMOTORISEERD VERKEER SINT-DENIJSLAAN.

Op 24/04/2012 voerde de Mobiliteitsdienst een kentekenonderzoek uit in de Sint-Denijslaan West. Hieruit blijkt dat 50% van het gemotoriseerd verkeer afkomstig is uit Sint-Denijs-Westrem of verder, 15% komt aangereden vanuit de Rijsenbergwijk en nog eens 15% van over de Europabrug. Slechts 20% van het verkeer is afkomstig uit de wijk zelf.

Een maand later (29/05/2012) werd het verkeer gedurende een uur (tussen 7 en 8 uur 's morgens) geteld, dit resulteerde in 397 getelde wagens, 14 vrachtwagens en 143 fietsers. Het gemeten aantal voertuigen tijdens het spitsuur geeft een indicatie van het totale aantal voertuigen per 24 uur (vermenigvuldigen met factor 10). Dit betekent dat tijdens het voorjaar van 2012 meer dan 4000 voertuigen per dag doorheen de Sint-Denijslaan reden.

Ook recent werden door de stad diverse tellingen uitgevoerd op verschillende plaatsen in de Sint-Denijslaan. We beschikken nog niet over de recente cijfers. Op basis van onze eigen waarnemingen veronderstellen we dat het aantal voertuigen niet zal zijn afgenomen de afgelopen maanden.

DE DIVERSE VERKEERSSTATISTIEKEN TONEN AAN DAT:

- **DE VERKEERSBELASTING DE AFGELOPEN JAREN AANZIENLIJK IS TOEGENOMEN**
- **HEEL WAT VAN HET VERKEER NIET RECHTSTREEKS AFKOMSTIG IS UIT DE WIJK**
- **DE ZONE 30 NIET DOOR ALLE BESTUURDERS WORDT GERESPECTEERD**
- **IN VERSCHILLENDE WOONSTRATEN IN DE BUURT TUSSEN VOSKENSLAAN EN KORTRIJKSESTEENWEG MEER DAN 2000 VOERTUIGEN PER DAG PASSEREN, IN COMBINATIE MET DE INRICHTING VAN DE WEG EN HET WEGPROFIEL ZORGT DIT VOOR GELUIDSOVERLAST EN FIJN STOF STREETCANYONS.**

FILES IN EN RONDOM DE WIJK.

Het vele verkeer in de wijk veroorzaakt op regelmatige basis files. Op kaart 1 (p. 18) is een overzicht gegeven van de structurele, vaak voorkomende files in de buurt. Deze files doen zich voor precies op het moment dat zich ook heel wat fietsers en voetgangers doorheen de wijk verplaatsen op weg naar de diverse crèches, kleuter- en basisscholen, Hogeschool- en Universiteitscampussen in de buurt of op weg van en naar de fietsenstalling aan het station. Dit zorgt dagelijks voor gevaarlijke situaties. De onderstaande foto's en het filebeeld van Tomtom documenteren de fileproblematiek.

foto 11: dagelijkse file van het kruispunt Maaltebruggestraat–Kortrijksesteenweg tot in Zieklien

foto 12: ochtendfile in de Tuinwijklaan, richting Voskenslaan

Foto 13 en 14: dagelijkse files op de Sint-Denijslaan (aan beide kanten van de Timichegtunnel)

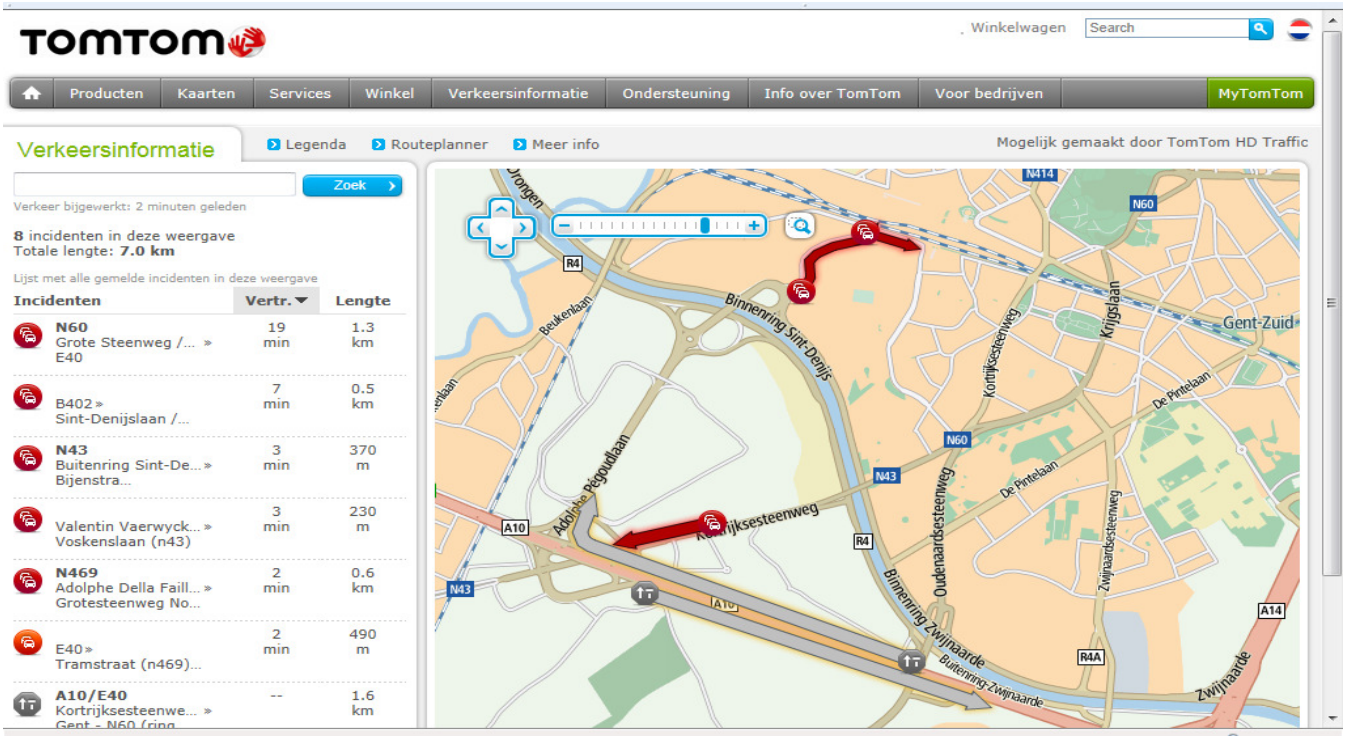
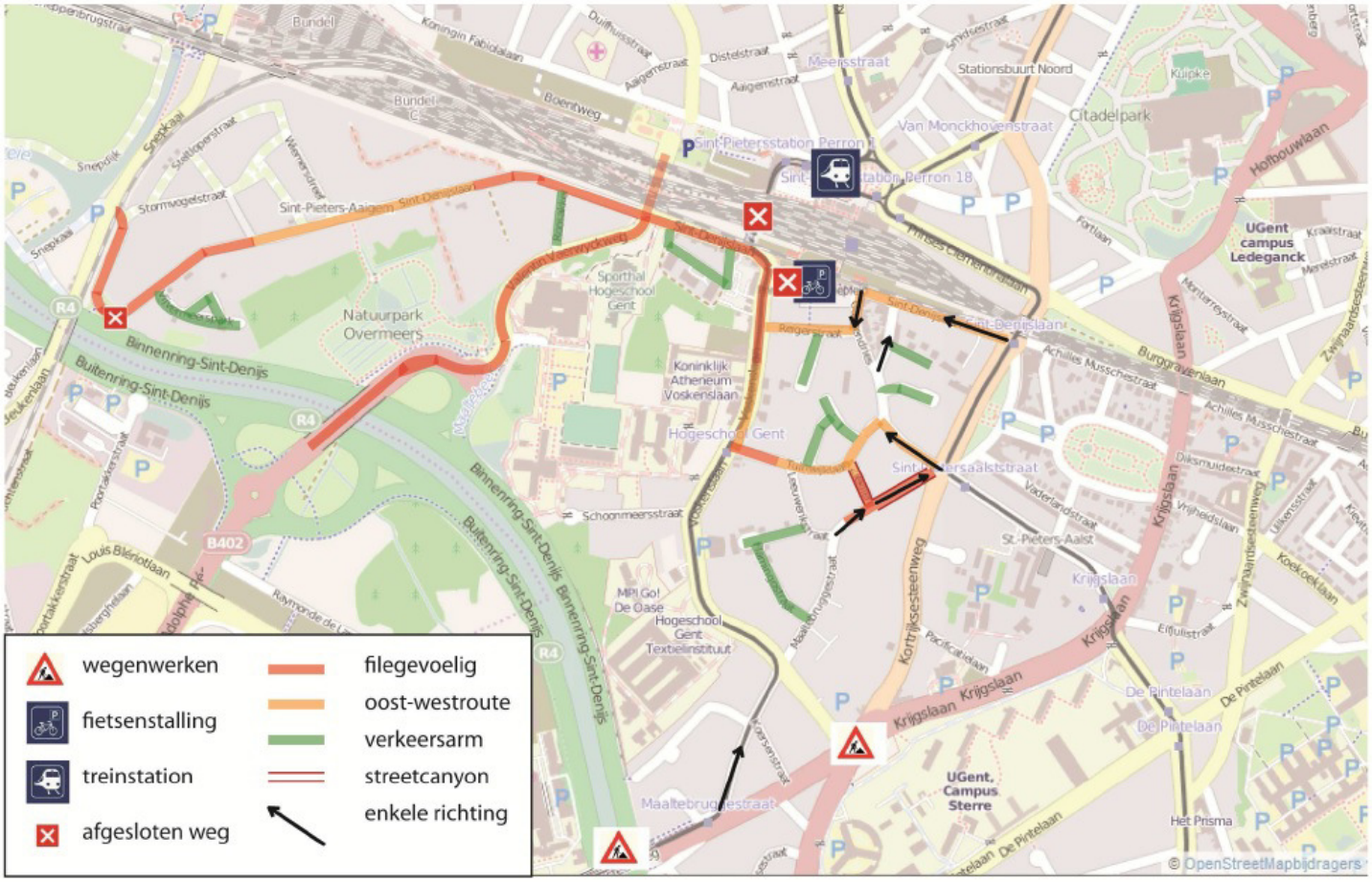


foto 15: screenshot van Tomtom (27/01/2014) file op de Vaerwyckweg en Sint-Denijslaan



kaart 1: huidige verkeerssituatie

3. TOEKOMSTPLANNEN VOOR DE WIJK

In de toekomst worden nog meer bewoners en nog meer passanten verwacht in de wijk.

Een opsomming van gekende, concrete projecten op korte of middellange termijn geeft het volgend overzicht:

- Studentencomplex Voskenslaan Flamingostraat: 120 studio's
- Studentencomplex Valentin Vaerwyckweg: 140 studio's
- Complex Redemptoristen: 500 studio's of studentenkamers en 35 appartementen, evenementencentrum (incl. 'vieringsruimte' met 100 ondergrondse parkeerplaatsen)
- Afwerken Mathildeplein: 7 winkels, 4 cafés, 2 bars, 1 restaurant, 1 bibliotheek, 2 artsenpraktijken, 75 wooneenheden en 116 ondergrondse parkeerplaatsen (met optie op 101 plaatsen extra), en 9.000 m^2 appartementen en/of kantoren (goed voor een geschatte 75 wooneenheden).
- Verdere verdichting 12 binnengebieden Gent Zuidelijke Stationsomgeving (kaartje Stad Gent): totaal 97.000 m^2 waarvan 18783 m^2 footprint gebouwen
- Plannen verdichting site Hogeschool Gent (Campus Schoonmeersen): verschillende extra gebouwen (in functie van onderwijs, maar ook een extra sporthal en een groot complex met studentenverblijven), inclusief extra parking, zowel met verbinding langs de Voskenslaan (voor de ontwikkelingen op het oude Textielinstituut), als langs de Sint-Denijslaan (voor de ontwikkelingen van de sporthal en het studentenverblijfcomplex).

foto 16: verdichting binnengebieden Gent Zuidelijke Stationsomgeving (bron Stad Gent)

Door de verdichtingsplannen in de buurt worden op korte termijn dus ongeveer 760 studentenstudio's, 185 appartementen en diverse commerciële functies voorzien, die zullen zorgen voor een intensiever gebruik van de wijk door bewoners en passanten. Op iets langere termijn, indien de verschillende binnengebieden zouden worden ontwikkeld en ook de Hogeschool haar verdichtingsplannen kan realiseren, komen hier nog eens heel wat extra studentenstudio's en woongelegenheden bij.

Door ontwikkelingen in de directe omgeving van de wijk, de projectontwikkeling aan het Sint-Pietersstation (en de auto-ontsluiting van dit project aan de kant Sint-Pieters-Buiten) en de verdere uitbouw van de Loop, wordt de wijk mogelijks ook extra belast door extra passages van gemotoriseerde voertuigen.

De projectontwikkeling van het station omvat:

- Lovelinggebouw: 1300 werknemers[15]
- Queen Towers: 197 appartementen en 7000m^2 kantoor ruimte (ongeveer 500 werknemers)
- Overig programma zone A: ruimte voor ongeveer 17.000 m^2 woonruimte (ongeveer 130 appartementen)
- In zones B en C is ruimte voorzien voor ongeveer 110.000 m^2 projectontwikkeling (eigen berekening: 500 appartementen en 3200 werknemers)

Door de ontwikkeling van het Project Gent St Pieters worden ongeveer 4300 werknemers en 800-900 wooneenheden (2000-2250 personen) verwacht, waarvan zone A voor het autoverkeer momenteel enkel ontsloten wordt via de parking bereikbaar vanuit de Vaerwyckweg en Sint-Denijslaan. Indien slechts een deel van hen zich met de wagen zal verplaatsen naar de site, zal dit alsnog een sterke toename betekenen van de automobiliteit in de buurt Sint-Pieters-Buiten!

Naast de projecten in en naast onze eigen woonwijk, zijn er ook nog grootschalige commerciële vastgoedontwikkelingen in de nabije omgeving. De projecten met blijvende impact op de verkeerscirculatie hier in onze buurt, zijn ondermeer de uitbreiding van het Wetenschapspark "Ardoyen", de komst van de Ghelamco Arena & -bedrijvensite, de ontwikkelingen op "'t Eilandje" en vooral "The Loop".

Wat dit laatste betreft, konden we op 27 september 2013 - naar aanleiding van de verkoop van gronden door het Gentse Stadsontwikkelingsbedrijf Sogent uit de kranten vernemen[16] dat het Outlet center op the Loop op jaarbasis tot drie miljoen bezoekers kan lokken, van wie er naar schatting 600.000 (dit zijn geschat meer dan 1000 voertuigbewegingen per dag) een bezoek aan de binnenstad zouden brengen. In het Mobiliteitseffecten Rapport (MOBER) "Site Flanders X-Po" (Stad Gent, 2005)[17] werd al uitdrukkelijk gewaarschuwd voor de verkeersimpact van de beoogde bouwprojecten op Flanders Expo/The Loop op de ruime omgeving. Zo drukte de "Afdeling Wegen en Verkeer (AWV) Oost-Vlaanderen" (blz. 91) haar bezorgdheid uit over "*de enorme verkeersintensiteiten die door de geplande ontwikkelingen zullen gegenereerd worden, zelfs in de eerste fase. Zoals in de MOBER trouwens aangehaald brengen deze belangrijke risico's voor de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet (E40 en E17) en het primaire wegennet (B402 en R4). Het probleem van congestie, met stilstaand verkeer op E40 en zelfs op E17, stelt zich al in de huidige toestand bij belangrijke beursactiviteiten. (...) Bovendien komt er nog extra verkeer door de geplande* [Red: inmiddels gerealiseerde] *verbinding met de stationsomgeving Gent-Sint-Pieters.*" De recente ervaringen tonen aan dat deze bezorgdheden correct waren. De extra activiteiten op Flanders Expo leiden effectief regelmatig tot congestie in de ruime omgeving, en zorgen ook voor heel wat extra verkeer op het lager wegennet, inclusief de Vaerwyckweg en de Sint-Denijslaan.

[15] http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=9O2V87CJ
[16] zie onder meer: http://www.nieuwsblad.be/article/detail.aspx?articleid=DMF20130926_00761373
[17] zie: http://www.gent.be/docs/Departement%20Ruimtelijke%20Planning,%20Mobiliteit%20en%20Openbaar%20Domein/Dienst%20Stedenbouw%20en%20Ruimtelijke%20Planning/RUP%20en%20BPA/SCANS/2.14_SDW-5_00005_mober_deel1.pdf

4. AANGEPASTE MOBILITEIT ALS VOORWAARDE VOOR EEN KWALITATIEVE WOONOMGEVING – VIER PRINCIPES

In de wijk Sint-Pieters-Buiten wonen heel wat mensen. De nabijheid tot één van de belangrijkste openbaar vervoerknooppunten laat toe dat een groot aantal bewoners kiest voor een duurzame mobiliteit, met weinig of zelfs geen gebruik van de auto. Dergelijke woonbuurten dragen bij aan het beheersen van de mobiliteitsproblemen op grotere schaal, op voorwaarde dat ze leefbaar blijven en dus niet overladen worden met verkeer dat er eigenlijk niet thuis hoort.

Algemene principes

We hanteren de volgende vier principes op basis waarvan we voorstellen willen ontwikkelen voor de verkeerscirculatie in onze buurt:

PRINCIPE 1:
De volgende wegenhiërarchie (zoals voorgesteld in het "Verkeersleefbaarheidsplan Omgeving Sint-Pietersstation (VLP)"[18] wordt gerespecteerd:

Wegen voor doorgaand verkeer:

- Primaire weg (RSV): R4
- Hoofdinvalsweg: Vaerwyckweg en Krijgslaan
- Stedelijke hoofdstraat: Kortrijksesteenweg

Wegen voor wijkontsluitingsverkeer:

- Interne ontsluitingsweg: Snepkaai en Sint-Denijslaan (tussen Voskenslaan en Vaerwyckweg)
- Wijkverzamelweg: overig deel Sint-Denijslaan, Voskenslaan, A. Musschestraat en Maaltebruggestraat

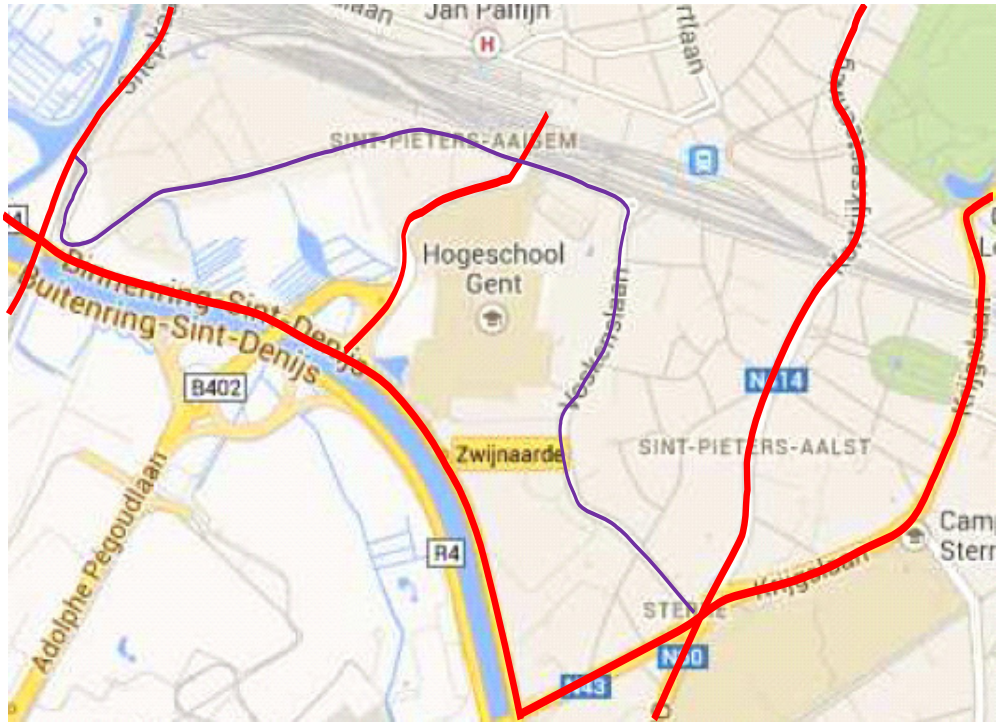
Wegen voor bestemmingsverkeer:

- Woonstraten: alle andere straten (zone 30)

Wij zijn evenwel niet akkoord met de klassering van de A. Musschestraat en de Maaltebruggestraat als wijkverzamelweg. Het zijn smalle dichtbevolkte straten die enkel geschikt zijn als woonstraat. We zullen die dan ook verder als woonstraat beschouwen.

Om de woonstraten leefbaar te houden is er geen plaats voor sluipverkeer. Ook het doorgaand verkeer op de wijkverzamelwegen moet worden beperkt.

[18] zie: http://www.gent.be/docs/Departement%20Ruimtelijke%20Planning,%20Mobiliteit%20en%20Openbaar%20Domein/Dienst%20Mobiliteit/VLP%20Sint-Pietersstation.pdf



kaart 2: wegenhiërarchie in de wijk - principe 1

PRINCIPE 2

Alles en iedereen in de wijk blijft vlot bereikbaar, op elk moment en met alle vervoerswijzen.

Dit wil zeggen dat alles en iedereen een vlotte verbinding heeft met een wijkontsluitingsweg of een weg voor doorgaand verkeer. Speciale aandacht moet hierbij gaan naar bereikbaarheid voor hulpdiensten en nutsdiensten. De principes 1 en 2 zijn samen realiseerbaar door lussen te creëren in de woonstraten die uitgeven op de wijkontsluitingswegen of wegen voor doorgaand verkeer.

PRINCIPE 3

Zowel de inrichting als de bewoners passen het STOP-principe toe:

- zoveel mogelijk Stappen
- Trappen (fiets)
- Het Openbaar en collectief vervoer gebruiken
- en daarna pas de Personenwagen inzetten

Dit komt niet alleen de veiligheid en leefbaarheid ten goede, maar ook de uitstoot van CO_2, fijn stof, stikstofoxiden en andere luchtverontreinigende stoffen. Hieronder volgt een overzicht van de uitstoot voor verschillende vervoersmiddelen per persoon per kilometer in een stad zonder files (bron: MER-richtlijnenboek lucht, emissiefactoren Mimosa 4.0 en IFDM-traffic (2011), gegevens tram: De Lijn, Motorfietsen: ADEME, 2007)

TRANSPORTMIDDEL	CO_2 g/persoon.km	PM_{10} mg/persoon.km	NO_X mg/persoon.km	
VOETGANGER	0	0	0	
FIETS	0	0	0	
TRAM	23	*	*	OP BASIS VAN GEMIDDELDE BEZETTING HERMELIJN = 60
BUS	78	10	599	OP BASIS VAN GEMIDDELDE BEZETTING = 14
MOTORFIETS	87	< 25	< 80	GEEN PASSAGIER
CARPOOLEN	48	6,5	156	OP BASIS VAN BEZETTING VAN 4 PASSAGIERS
AUTO	136	19	466	OP BASIS VAN GEMIDDELDE BEZETTING = 1,4

* Tram heeft geen rechtstreekse uitstoot, wel onrechtstreeks gelinkt aan elektriciteitsproductie en fijn stof uitstoot door slijtage bovenleidingen, sporen en wielen

PRINCIPE 4

We geven prioriteit aan inrichtings- en circulatiemaatregelen die niet alleen de verkeersproblematiek in onze buurt oplossen maar ook zorgen voor minder verharding en meer groen. Daarbij wordt het schaarse resterende groen maximaal behouden, het openbaar domein onthard waar mogelijk, voorrang gegeven aan straatgroen (bomen- en struikenrijen, groenperkjes, enz.) als verkeersremmers en ook algemeen meer straatgroen aangelegd.

VIER PRINCIPES VOOR AANGEPASTE MOBILITEIT IN ONZE WIJK:

- **RESPECTEREN VAN DE WEGENHIËRARCHIE**
- **IEDEREEN ALTIJD BEREIKBAAR**
- **STOP-PRINCIPE**
- **MINDER VERKEER, MAAR OOK MEER GROEN EN MINDER VERHARDING**

5. ALGEMENE VOORSTELLEN ZONDER IMPACT OP VERKEERSCIRCULATIE

Volgende algemene voorstellen werden verzameld via de bevraging van de buurt. Ze veranderen de verkeerscirculatie niet, maar dragen wezenlijk bij aan een meer verkeersveilige en leefbare buurt.

VERMINDERING VAN DE VERKEERSINTENSITEIT

- Kiss-and-ride in de Ganzendries schrappen, ter vermindering van verkeersoverlast in woonstraten.
- Nieuwe Kiss-and-ride op eind van Vaerwyckweg (lussysteem tot aan de Boentweg) voor scholen aan de noordkant van het station, alsook voor het station
- Verkeersafwikkeling van Hogeschool, Sporthal en Redemptoristensite volledig richten op de Vaerwyckweg (door interne herorganisatie op het domein van de Hogeschool). De Hogeschool en Redemptoristensite moeten hun verantwoordelijkheid opnemen in de extra verkeersbelasting die ze op de wijk leggen, door ook op eigen terrein opofferingen te doen door interne ontsluitingen te realiseren.

VERHOGEN VAN DE VERKEERSVEILIGHEID VOOR VOETGANGERS EN FIETSERS

- Onmiddellijk uitvoerbaar: tonnagebeperking in alle straten tussen Voskenslaan en Kortrijksesteenweg (vermijden van vastzittende vrachtwagens en onveilige situaties door vrachtwagens en tractoren)
- Onmiddellijk uitvoerbaar: betere signalisatie Zone 30
- Voetpad aan beide zijden van de Maaltebruggestraat verbreden ter hoogte van de school Sterre-Spits om het oversteken van de schoolkinderen te faciliteren
- Verbreden van de vele te smalle voetpaden op vele plaatsen in de wijk
- Permanente asverschuivingen of versmallingen in bredere straten (Tuinwijklaan, Sint-Denijslaan (tussen Vaerwyckweg-Dupuislaan), Stormvogelstraat…) door middel van straatgroen, of de straat gewoonweg volledig versmallen door bredere voetpaden en meer groen
- Sint-Denijslaan (Vaerwyckweg-Dupuislaan): degelijke fietspaden en voetpaden over de hele lengte
- Sint-Denijslaan (Voskenslaan-Vaerwyckweg): aanleg fietspad in beide richtingen (is een fietspad achter de bomen een optie?)
- Sint-Denijslaan (Kortrijksesteenweg-Mathildeplein) en A. Musschestraat: inrichten als fietsstraat

We willen specifiek wijzigingen vragen voor **drie kruispunten**:

- Kruispunt Voskenslaan-Sint-Denijslaan: grondig herzien met nadruk op het STOP-principe. Momenteel is dit kruispunt zeer slecht georganiseerd: verkeerslichten zijn slecht ingesteld en leiden tot lange wachttijden, conflictsituaties tussen trams, auto's en fietsers, en onduidelijkheid voor overstekende voetgangers.
- Kruispunt Sint-Denijslaan-Vaerwyckweg: verkeerslichten beter afstemmen op voetgangers en fietsers
- Kruispunt Dupuislaan-Snepkaai: nood aan verkeerslichten of rond punt

MEER GROEN EN MINDER ASFALT

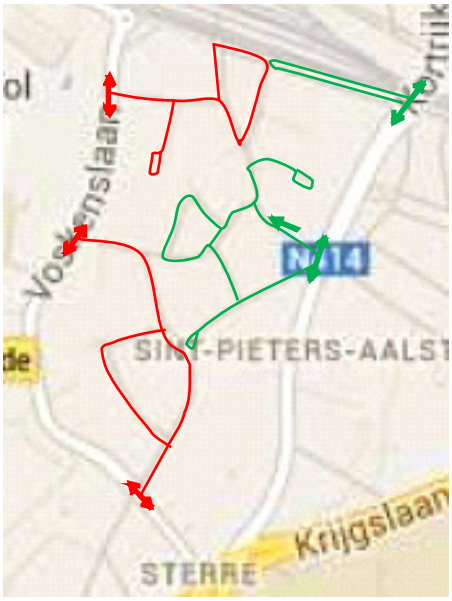
- Mathildeplein als een autovrij en groen plein inrichten, voor treinreizigers en buurtbewoners.

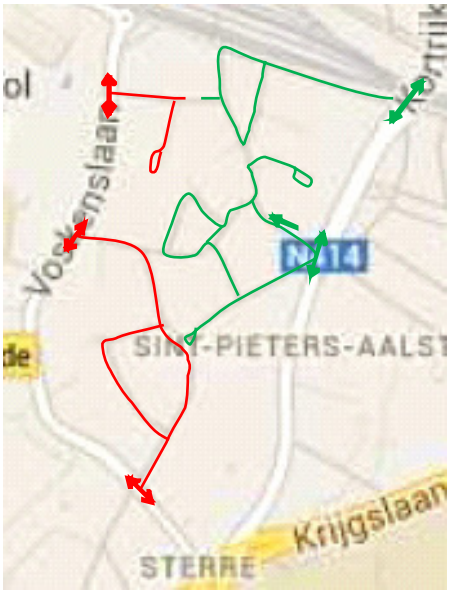
- Asfaltvlakten aan beide uiteinden van Congreslaan vervangen door meer park, met speelplein
- Stormvogelstraat langs één kant van het “pentanquepleintje” (kant van de kruising met de Jozef Cantréstraat) vervangen door openbaar groen
- Veel meer groen op straat waar ook mogelijk
- Betere ontsluiting Natuurpark Overmeers: fiets- en voetgangersverbinding tussen Schoonmeersstraat en natuurpark, voetgangersverbinding tussen Voskenslaan (Okay) en natuurpark
- Openstellen van de terreinen van de Hogeschool voor buurtbewoners
- Tijdelijk ongebruikte terreinen, zoals het terrein van de Vlaamse overheid tussen Reigerstraat en Ganzendries, beschikbaar stellen voor samentuinen door de bewoners

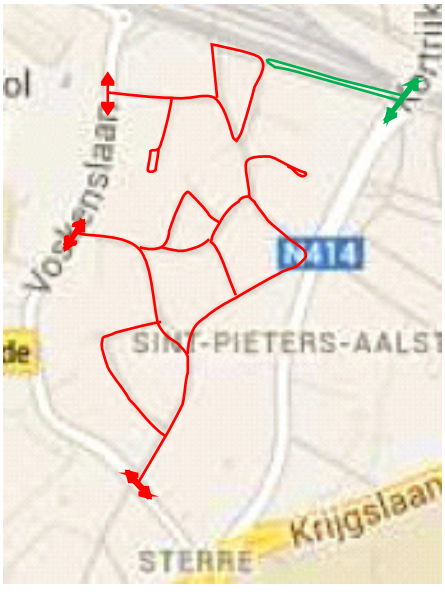
6. BOUWSTENEN VOOR EEN BETERE VERKEERSCIRCULATIE

De algemene voorstellen uit hoofdstuk 5 zijn evenwel onvoldoende om de grote hoeveelheden sluipverkeer uit de buurt te houden. Bovenop deze algemene voorstellen zijn er ook verkeerscirculatiemaatregelen vereist.

Hierna beschrijven we een reeks bouwstenen voor een betere verkeerscirculatie in de buurt. Alle bouwstenen die in de loop van de voorbereidingen door buurtbewoners werden geformuleerd zijn opgenomen. Plus- en minpunten worden beschreven. Geen van de bouwstenen is op zichzelf voldoende om de problematiek op te lossen, er is steeds een combinatie van opties nodig. Deze combinatie moet zorgvuldig worden gekozen, omdat sommige bouwstenen slechts een oplossing bieden voor een deel van de buurt maar mogelijks de verkeersoverlast in de rest van de buurt verhogen. Dit moet in ieder geval worden vermeden, het is niet de bedoeling om problemen lokaal te verschuiven of verplaatsen. Tegelijkertijd hebben deze maatregelen ook een impact op de ruimere omgeving, daarom moeten ze steeds in samenhang worden bekeken met de omliggende wijken, in het bijzonder met de Rijsenbergwijk. De bouwstenen werden daarom met de vertegenwoordigers van Buitensporig overlegd.







Het bouwblok tussen de Voskenslaan en de Kortrijksesteenweg bestaat enkel uit woonstraten. Momenteel wordt dit deel van de wijk geconfronteerd met een substantiële toename van het verkeer (zie verkeersstatistieken). De wijk is onderdeel geworden van een belangrijke oost-west sluiproute om verplaatsingen te verkorten (bv. van E40 naar E17) of het verkeersknooppunt van de Sterre of zelfs het klaverblad in Zwijnaarde te ontwijken. Bovendien rijden automobilisten vaak nodeloos rond in de wijk omwille van de onduidelijke, steeds wijzigende verkeersituatie.

Een mogelijke manier om het sluipverkeer uit de woonstraten te houden is lussen te creëren. Er zijn verschillende mogelijkheden. Enkele mogelijkheden worden hieronder voorgesteld. Voetgangers en fietsers kunnen zich in alle richtingen verplaatsen, maar auto's en vrachtwagens worden door middel van paaltjes die het doorgaand verkeer onmogelijk maken, teruggeleid. De maatregel is dus bijzonder goedkoop. Elke plaats in de wijk bevindt zich op één van die lussen en blijft zodoende vlot bereikbaar met de wagen.

Op de Kortrijksesteenweg en de Voskenslaan kunnen de bestuurders beide richtingen uit (ook op het eind van de Reigerstraat).

Eenrichtingsverkeer wordt vermeden (met uitzondering van de bestaande situatie tussen Ganzendries en Tuinwijklaan, indien deze rechtstreeks verbonden blijven met de Kortrijksesteenweg), zodat steeds de kortste weg tot Kortrijksesteenweg of de Voskenslaan kan gevolgd worden. Dit vermijdt extra rondrijden binnen de woonstraten en maakt de verkeerssituatie in dit deel van de buurt meteen veel overzichtelijker.

Ruwe schets van de mogelijke lussen:

Eerste kaart: Twee lussen richtingVoskenslaan en twee lussen richting Kortrijksesteenweg. Knelpunt 1: De Sint-Denijslaan wordt vanuit de Kortrijksesteenweg binnengereden over de tramsporen (verkeersbord: doodlopende straat), er wordt teruggekeerd door de huidige straat (de voorgestelde fietsstraat): is dit mogelijk? Knelpunt 2: Auto's die vanaf Zieklien de Maaltebruggestraat binnenrijden richting Voskenslaan moeten aan het kruispunt met de Flamingostraat keren: is dit mogelijk?

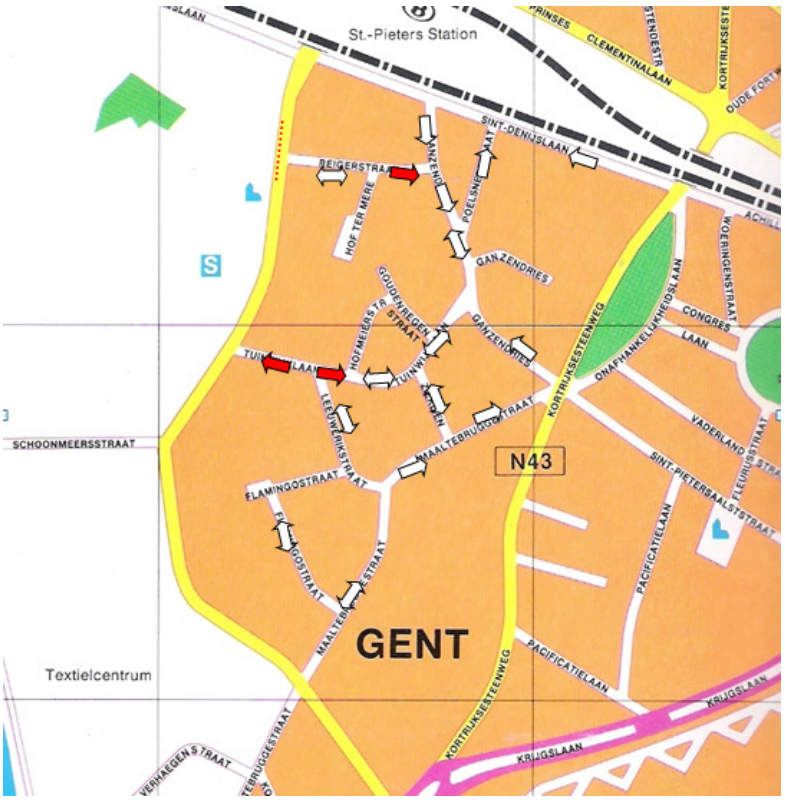
Tweede kaart: Twee lussen richting Voskenslaan en twee lussen richting Kortrijksesteenweg. Hier wordt knelpunt 1 opgelost. Daarvoor moet het korte stukje Reigerstraat tussen Ganzendries en Hof ter Mere worden doorgeknipt.

Derde kaart: Een grote en een kleine lus richting Voskenslaan, en een lus richting Kortrijksesteenweg. Hier wordt knelpunt 2 opgelost. Het voorstel is wel minder geschikt voor bewoners vlakbij de Kortrijksesteenweg die dan geen autoverbinding meer hebben met die steenweg.

PLUS-punten	MIN-punten
Sluipverkeer tussen Kortrijksesteenweg en Voskenslaan wordt volledig gestopt. Ook positieve invloed op sluipverkeer tussen Voskenslaan en Vaerwyckweg, en tussen Kortrijksesteenweg en Krijgslaan.	Buurtbewoners moeten voor sommige trajecten omrijden met hun wagen, de omrijafstanden blijven weliswaar beperkt.
Vlotte toegankelijkheid, ook voor gemotoriseerd verkeer, blijft gegarandeerd.	
Veel overzichtelijkere verkeerssituatie.	
Geringe budgettaire impact (plaatsen van paaltjes).	
Kans om extra onverharde, groene, openbare ruimte te creëren ter hoogte van de luseindes.	

Evaluatie op de buurtvergadering: vijf van de zeven discussiegroepen keurden deze bouwsteen unaniem goed, in de 2 andere discussiegroepen waren er enkele twijfelaars. Zij betreurden het rondrijden langs de Sterre. Deze bouwsteen wordt dus **weerhouden**. Er moet wel nog gezocht worden naar de meest optimale lussen. Gezien haar expertise gebeurt dit best samen met het Mobiliteitsbedrijf.

Deze bouwsteen anticipeert op dezelfde problematiek als bouwsteen 1, de substantiële toename van het verkeer doorheen het binnengebied Voskenslaan-Kortrijksesteenweg.



Ruwe schets van de eenrichtingsstraten (rood = nieuwe eenrichtingsstraat)

Een alternatieve manier om het sluipverkeer in de woonstraten te vermijden, is het strategisch invoeren van een aantal eenrichtingsstraten, zoals aangegeven op het bijgevoegde plan.

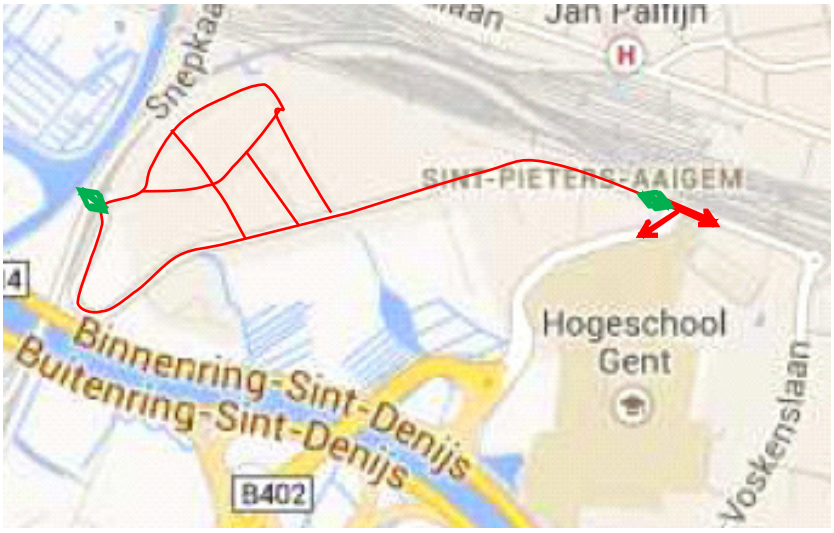
Ten opzichte van de huidige situatie worden extra wegdelen van de Tuinwijklaan (tussen Voskenslaan en Leeuwerikstraat, tussen Leeuwerikstraat en Hofmeierstraat) en delen van de Reigerstraat (tussen Hof ter meren en Ganzendries) enkele richtingsstraten. Voetgangers en fietsers kunnen zich in alle richtingen verplaatsen, maar auto's en vrachtwagens worden op een specifieke manier door de wijk geleid, waardoor de facto sluipverkeer onmogelijk wordt.

PLUS-punten	MIN-punten
Sluipverkeer wordt sterk afgeremd, maar er blijven enkele moeilijke sluiproutes mogelijk. Ook positieve invloed op sluipverkeer tussen Voskenslaan en Vaerwyckweg, en tussen Kortrijksesteenweg en Krijgslaan, maar minder uitdrukkelijk dan bij bouwsteen 1.	Buurtbewoners moeten voor sommige trajecten omrijden met hun wagen, de omrijafstanden blijven weliswaar beperkt.
Vlotte toegankelijkheid, ook voor gemotoriseerd verkeer, blijft gegarandeerd.	
Minder duidelijke verkeerssituatie, nog ingewikkelder dan de huidige situatie.	
Geen budgettaire impact.	

Evaluatie op de buurtvergadering: deze bouwsteen werd als complexer en verwarrender en vooral moeilijker afdwingbaar ervaren dan bouwsteen 1. Slechts enkele personen waren voorstander. Deze bouwsteen wordt dan ook **niet weerhouden**.

BOUWSTEEN 3 – BEPERKEN VERKEERSINTENSITEIT IN SINT-DENIJSLAAN (TEN WESTEN VAN VAERWYCKWEG) EN DUPUISLAAN

Het westelijk deel van de Sint-Denijslaan functioneert momenteel als een weg voor doorgaand verkeer ipv als een wijkontsluitingsweg. De verkeersintensiteit is de afgelopen jaren en maanden aanzienlijk toegenomen. De redenen hiervoor zijn divers: werken aan de Sterre en aan de Maaltebrug, afnemende bereikbaarheid van de voorzijde van het station, de nieuwe toegang tot de R4 en E40/E17 via de Vaerwyckweg, … Volgens het kentekenonderzoek van 24/4/2012 komt 20% van het verkeer er uit de buurt, 15% uit de Rijsenbergwijk, 15% van over de Europabrug en 50% van Sint-Denijs-Westrem en verder. Van deze weg opnieuw een weg voor wijkontsluiting maken in plaats van een weg voor doorgaand verkeer (de facto de oprit van de autostrade) is een grote uitdaging. Bovendien nodigt de weg, door het brede wegprofiel en de inrichting, uit tot (te) snel rijden.



Een eerste oplossing is om de afrit van de R4 naar de Sint-Denijslaan en Dupuislaan af te sluiten.

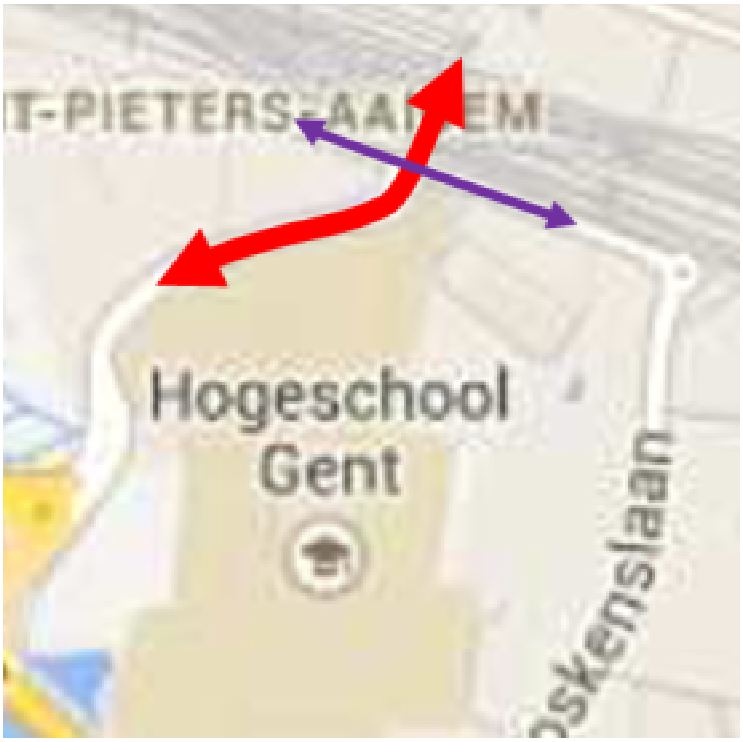
Een tweede oplossing is de toegang tot dit deel van de Sint-Denijslaan en de Dupuislaan te beperken tot plaatselijk verkeer (bewoners en hun bezoekers), nuts- en hulpdiensten en openbaar vervoer. Dit kan gerealiseerd worden met borden "uitgezonderd plaatselijk verkeer" vanaf de Snepkaai en vanaf het kruispunt Vaerwyckweg-Sint-Denijslaan.

Ruwe schets wijkdeel beperkt voor lokaal verkeer (groene pijltjes = borden uitgezonderd plaatselijk verkeer voor inrijdend verkeer)

PLUS-punten	MIN-punten
Sluipverkeer ten westen van de Vaerwyckweg richting Voskenslaan wordt sterk verminderd (op voorwaarde dat er naleving is).	Slechts gedeeltelijke oplossing voor het wijkdeel ten oosten van de Vaerwyckweg. Het sluipverkeer vanuit parking en Vaerwyckweg in oostelijke richting blijft immers behouden.
	Het kruispunt Vaerwyckweg-Sint-Denijslaan blijft een knelpunt.
	Handhaving niet vanzelfsprekend – hoe weten bestuurders tot waar "plaatselijk verkeer" reikt? Wellicht beschouwen ze station ook als plaatselijk verkeer.

Evaluatie op de buurtvergadering: in alle discussiegroepen vonden de meeste deelnemers deze bouwsteen wel goed maar iedereen besefte ook hoe moeilijk afdwingbaar "uitgezonderd plaatselijk verkeer" wel is. Beter dat dan niets was de algemene teneur. Slechts enkelen hadden moeite met het afsluiten van de afrit van de R4. Deze bouwsteen wordt dan ook **weerhouden**.

De verkeersproblematiek in de wijk wordt in grote mate veroorzaakt door de aanleg van de Vaerwyckweg, en de rechtstreekse toegang die hierdoor ontstaat tot R4, E40 en E17. De Vaerwyckweg is oorspronkelijk bedoeld als rechtstreekse ontsluitingsweg voor de stationsparking, en niet als extra toegang tot het hoofdwegennet voor het zuidelijk deel van Gent. Er zijn reeds heel wat toegangen tot de R4, onder meer ter hoogte van de Oudenaardsesteenweg, de Kortrijksesteenweg, en de Watersportbaan/Drongensesteenweg. Op termijn, als de zone A in het project Gent-Sint-Pieters zal zijn ontwikkeld, verwachten we bijkomend verkeer in de wijk vanuit de parking. Niet alle gebruikers van de kantoorgebouwen zullen immers wegrijden richting hoofdwegennet. Een deel zal mogelijks zijn weg zoeken via de Sint-Denijslaan richting Gent–centrum of omgeving. De combinatie van de verkeersstromen doet op vandaag reeds geregeld files ontstaan op de Vaerwyckweg waardoor de ontsluiting van de parking niet altijd vlot kan verlopen.



Ruwe schets ontkoppelde straten

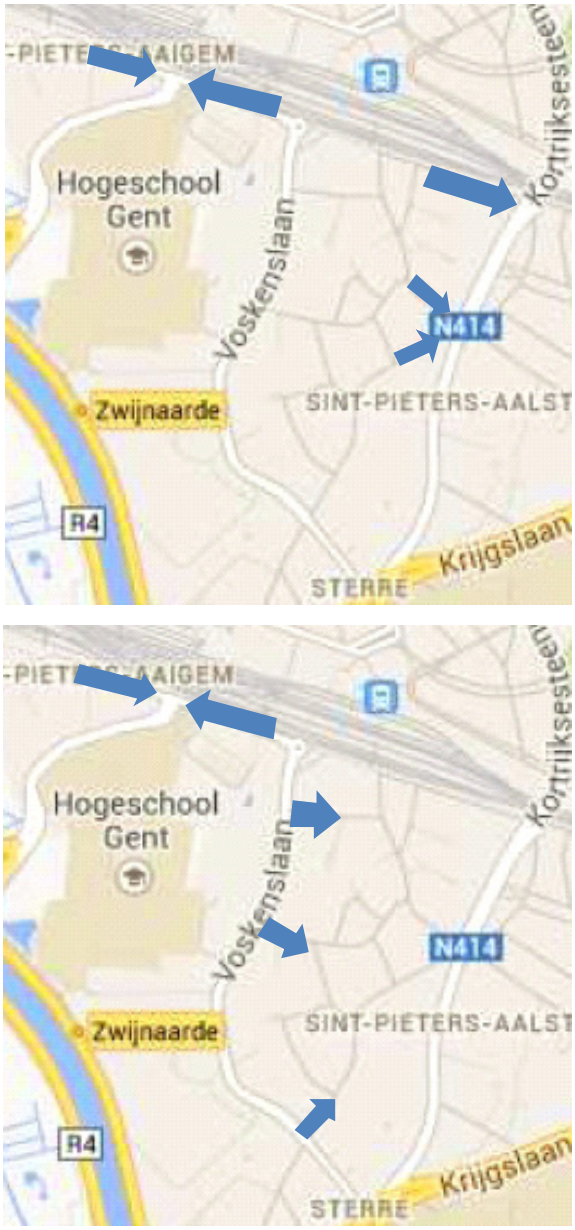
In deze bouwsteen wordt voorgesteld om het kruispunt met de Vaerwyckweg en de Sint-Denijslaan te herinrichten waardoor de Vaerwyckweg enkel aansluiting geeft op de ondergrondse parking, zoals oorspronkelijk bedoeld, en geen verbinding meer heeft met de Sint-Denijslaan.

Dit kan ofwel door het (gedeeltelijk) ingraven van de Vaerwyckweg tot het niveau van de inrit van de ondergrondse parking, en het (gedeeltelijk) verhogen van de Sint-Denijslaan ter hoogte van het kruispunt, waardoor dit kruispunt wordt ontdubbeld ofwel door het plaatsen van verkeersborden die enkel verkeer mogelijk maken van de Vaerwyckweg naar de parking (en van de parking naar de Vaerwyckweg) en afslaande bewegingen verbieden.

PLUS-punten	MIN-punten
De Vaerwyckweg wordt gebruikt voor zijn bedoelde functie: toegang geven tot de ondergrondse parking (en de Hogeschool). Hierdoor zullen de fileproblemen wegvallen en wordt de vlotte toegang tot de parking gegarandeerd.	De ontsluiting van de wijk via de Vaerwyckweg naar het hoofdwegennet wordt onmogelijk.
Het kruispunt Vaerwyckweg – Sint-Denijslaan wordt veiliger voor zwakke weggebruikers.	De herinrichting van het kruispunt Vaerwyckweg – Sint-Denijslaan als ongelijkvloers kruispunt vraagt een financiële inspanning. De herorganisatie door het plaatsen van verkeersborden is financieel minder zwaar maar vereist een sterke handhaving.
De sluiproutes van en naar Vaerwyckweg en ondergrondse parking doorheen de wijk verdwijnen.	De oost-westsluiproute door de wijk blijft bestaan, maar wordt minder aantrekkelijk indien geen toegang kan worden gevonden naar het hoofdwegennet.

Evaluatie op de buurtvergadering: bouwsteen 4 werd door de meeste discussiegroepen als goed ervaren. De Vaerwyckweg is altijd bedoeld geweest als toegangsweg tot de parking en is daarom ook smal. De bouwsteen is zeer geschikt om sluipverkeer te weren, wel slecht voor eigen automobiliteit. Er is geen algemene vraag naar ondertunneling van de Sint-Denijslaan: te duur en niet mooi. Er wordt voorgesteld afslaan te verbieden door middel van verkeersborden. Slechts enkele deelnemers twijfelen bij deze bouwsteen. Hij wordt dan ook **weerhouden**.

Deze bouwsteen anticipeert op dezelfde problematiek als bouwsteen 4, met name het grote aanzuigeffect van de Vaerwyckweg en de ondergrondse parking op het verkeer in de buurt, maar stelt een andere oplossing voor.



Ruwe schets van het voorgestelde eenrichtingsverkeer

In bouwsteen 5 wordt voorgesteld om de toegankelijkheid van de Vaerwyckweg/ondergrondse parking te beperken door eenrichtingsverkeer in te stellen vanuit de Sint-Denijslaan en dit in de wegdelen tussen Voskenslaan-Vaerwyckweg en tussen Vaerwyckweg-Roosakker. Het openbaar vervoer kan in de beide richtingen circuleren.

Om meteen ook het sluipverkeer uit het binnengebied Voskenslaan-Kortrijksesteenweg te weren, wordt daar eenrichtingsverkeer in de tegenovergestelde richting voorgesteld. Deze kan ingesteld worden in de uitgaande straatsegmenten nabij Kortrijksesteenweg (bovenste figuur) of in de ingaande straatsegmenten nabij Voskenslaan (onderste figuur).

De wijk wordt door dit voorstel in twee gedeeld, doorgaand, maar ook plaatselijk verkeer in oostwestelijke richting is niet meer mogelijk. In het westelijk deel van de Sint-Denijslaan blijft bestemmingsverkeer van of naar de Vaerwyckweg mogelijk door toch nog plaatselijk verkeer toe te laten. De leefbaarheid en verkeersveiligheid in het weggedeelte tussen Voskenslaan en Vaerwyckweg verhoogt doordat de verkeersintensiteit halveert en het mogelijk wordt een gecombineerde bus-fietsstrook aan te leggen.

PLUS-punten	MIN-punten
De Vaerwyckweg wordt in de stationwaartse richting gebruikt voor zijn bedoelde functie: toegang geven tot de ondergrondse parking (en de Hogeschool).	In de uitgaande richting blijft de Vaerwyckweg nog steeds sluipverkeer aantrekken, zowel door het westelijke deel van de Sint-Denijslaan als door de Voskenslaan.
De extra verkeersbelasting in de Sint-Denijslaan en Voskenslaan door de aanleg van de Vaerwyckweg wordt gehalveerd.	De wijk wordt in twee delen opgedeeld. Alle oost-westverkeer, zowel plaatselijk als doorgaand, wordt onmogelijk.
De sluiproutes van en naar Vaerwyckweg en ondergrondse parking doorheen de wijk tussen	

Voskenslaan en Kortrijksesteenweg verdwijnen.	

Evaluatie op de buurtvergadering: deze bouwsteen werd door de meerderheid van de discussiegroepen meteen van tafel geveegd. De wijk ten westen van de Vaerwyckweg wordt er volledig door afgesloten. Slechts in een enkele discussiegroep werd het voorstel nader bekeken en werd overwogen om een klein stuk van de Sint-Denijslaan eenrichtingsverkeer te maken, nl. het deel tussen de Vaerwyckweg en Vina Bovypark. Voorwaarde om in het deel van de Sint-Denijslaan tussen de Vaerwyckweg en de R4 eenrichtingsverkeer in te voeren zou zijn dat de afrit ter hoogte van de R4 openblijft. In andere discussiegroepen waren er enkelingen die zich afvroegen of het nuttig zou zijn om deze optie eens te testen. Omwille van het gebrekkige draagvlak werd deze bouwsteen **niet weerhouden**.

Enkele jaren terug, vooraleer de nieuwe toegang tot de ondergrondse parking werd gerealiseerd, beschikte de wijk over een op- en afrit naar de R4 ter hoogte van de Waterhoek. Tegelijkertijd met de opening van de Vaerwyckweg werd de oprit aan de Waterhoek, omwille van verkeersveiligheid, afgesloten. Op vandaag wordt de afrit intensief gebruikt, in die mate dat 's avonds regelmatig file optreedt op de R4, en op de Sint-Denijslaan tot aan het de Snepkaai. Doordat de oprit is afgesloten, rijden nu heel wat automobilisten verder doorheen de wijk, langsheen de Sint-Denijslaan, om dan via de Vaerwyckweg naar de R4 te geraken.

Enkele buurtbewoners pleiten ervoor om de oprit ter hoogte van de Waterhoek opnieuw te openen. Hierdoor hoeft de ontsluiting van de Rijsenbergwijk en Sint-Denijs-Westrem naar de R4 (richting Drongen) niet meer via de Sint-Denijslaan te gebeuren. Ook de bewoners van de Sint-Denijslaan tussen Vaerwyckweg en R4 en de Waterhoek kunnen van deze rechtstreekse aansluiting op de R4 gebruik maken.

Ernstig nadeel is dat deze extra toegang tot de R4 de ontsluiting van de wijk naar het hogere wegennet nog verbetert, en dat hierdoor nog extra bovenlokaal, niet-bestemmingsverkeer, wordt aangetrokken. Op vandaag merken we reeds dat de beide afritten op de R4 (Vaerwyckweg en Waterhoek) bij druk verkeer als alternatieven worden beschouwd en hierdoor nog meer sluipverkeer in de wijk ontstaat.

Ruwe schets op- en afrit R4 Sint-Denijslaan - Dupuislaan

PLUS-punten	MIN-punten
Vlottere ontsluiting van de Rijsenbergwijk en Sint-Denijs-Westrem naar de R4, met hierdoor verminderde verkeersdruk op Sint-Denijslaan tussen Vaerwyckweg en R4.	Aantrekken van nog veel meer sluipverkeer door de gehele wijk.
Bijkomende ontsluiting naar R4 voor de Sint-Denijslaan tussen Vaerwyckweg en R4, en voor de Waterhoek.	

Evaluatie op de buurtvergadering: de meeste discussiegroepen vonden dit geen goeie optie omdat daarmee net meer verkeer wordt aangetrokken. Maar in de meeste discussiegroepen was er wel een minderheid voorstander van deze bouwsteen. In drie discussiegroepen werd dit door enkelingen voorgesteld in samenhang met de heropening van de op/afrit aan de Beukenlaan. Omwille van het gebrekkige draagvlak werd deze bouwsteen **niet weerhouden**.

BOUWSTEEN 7 – VERBINDEN VAN NOORDELIJKE EN ZUIDELIJKE STATIONSOMGEVING TER HOOGTE VAN DE VAERWYCKWEG

Historisch waren het noordelijk en zuidelijk deel van de stationsomgeving rechtstreeks met elkaar verbonden via de Voskenslaantunnel. In het noordelijk deel van de stationsomgeving situeren zich heel wat buurtvoorzieningen die ook door de bewoners van het zuiden worden gebruikt. Door de werken aan het stationsgebouw en de verplaatsing van het busstation werd deze tunnel afgesloten. Ter hoogte van de Vaerwyckweg werd een nieuwe doorgang voorzien, maar deze doorgang werd niet opengesteld voor doorgaand verkeer.

Enkele buurtbewoners pleiten ervoor om de onderdoorgang ter hoogte van de Vaerwyckweg te openen voor autoverkeer. Hierdoor zou de historische verbinding tussen noord en zuid worden hersteld en omrijbewegingen in de buurt worden vermeden.

Een minimumvariant biedt enkel doorgang voor buurtbewoners, waarbij gebruik gemaakt wordt van de afbakening van de parkeerzones om het doorgangsrecht te bepalen en technisch gewerkt wordt met een slagboom met scan of nummerbordherkenning.

Een maximumvariant laat doorgang toe voor alle verkeer, weliswaar met inrichtingsvoorwaarden in het noordelijk deel van de stationsomgeving zodat sluipverkeer wordt afgeremd.

Ruwe schets van de nieuwe noord-zuidverbinding

PLUS-punten	MIN-punten
Lokale oostwestverplaatsingen en omrijbewegingen ten zuiden en ten noorden van het station worden vermeden.	Deze doorgang zal onvermijdelijk extra verkeer aantrekken, in het bijzonder in de Rijsenbergwijk.
De bewoners van de Rijsenbergwijk krijgen een toegang tot het hoofdwegennet zonder dat ze de Sint-Denijslaan moeten gebruiken.	

Evaluatie op de buurtvergadering: vijf discussiegroepen vonden dit geen goeie optie, in twee discussiegroepen was er geen eensgezindheid. Het zou voor ons geen oplossing zijn en vooral voor de Rijsenbergwijk veel extra verkeer betekenen. In een discussiegroep werd dit voorstel verder besproken en waren er enkele voorstanders van eenrichtingsverkeer richting R4. In een discussiegroep werd als alternatief voorgesteld de ondergrondse parking ook toegankelijk te maken via de Fabiolalaan. Deze bouwsteen wordt **niet weerhouden**.

De Maaltebruggestraat tussen de Voskenslaan en de Maaltebrug functioneerde jarenlang als woonstraat. Enkele jaren geleden werd een trambedding voor tramlijn 1 aangelegd, in combinatie met eenrichtingsverkeer van Voskenslaan naar Koersenstraat. Naar aanleiding van de werken aan de Sterre werd het eenrichtingsverkeer in deze straat (tijdelijk) opgeheven, waardoor de straat intensiever werd gebruikt, maar momenteel is het eenrichtingsverkeer er hersteld.

Om deze straat als woonstraat te behouden stellen we volgende maatregelen voor:

1. behoud van het eenrichtingsverkeer in Maaltebruggestraat tussen Koersenstraat en Voskenslaan;
2. heraanleg van de middenberm in de Kortrijksesteenweg zodat het verkeer komende van de Maaltebrug de Maaltebruggestraat niet kan inrijden;
3. afsluiten van de Koersenstraat ter hoogte van de Kortrijksesteenweg (de bewoners zijn momenteel aan het overleggen of de Koersenstraat een woonerf zou moeten worden).

Ruwe schets van de maatregelen voorgesteld voor de omgeving van de Maaltebruggestraat (Voskenslaan-Maaltebrug)

PLUS-punten	MIN-punten
Dit binnengebied wordt hierdoor verkeersluw (behalve tram).	

Evaluatie op de buurtvergadering: Deze bouwsteen werd door iedereen aanvaard en wordt dus **weerhouden**.

7. BESLUIT: CONCREET VOORSTEL VOOR EEN BETERE VERKEERSCIRCULATIE

Het Gentse "Bestuursakkoord 2013-2018"[19] voorziet onder "Actiepunt 3.50": "*Wanneer de vraag komt van een beduidende meerderheid van de buurtbewoners onderzoeken we hoe we die buurt autoluw kunnen maken (met enkel bestemmingsverkeer)*". Wij willen hierbij niet alleen de vraag stellen, maar ook een antwoord voorstellen dat, gezien de uitgebreide voorafgaande communicatie met de buurt, door een beduidende meerderheid van de bewoners wordt gesteund.

Gebaseerd op alle voorstellen die in de buurt verzameld werden en de bespreking ervan op 27 maart komen we tot volgend wijkcirculatievoorstel. **Alle elementen van dit voorstel - onderstaande vier bouwstenen voor een betere verkeerscirculatie en de ondersteunende maatregelen (zie verder) - vormen een onlosmakelijk geheel.** We willen ons graag engageren om deze samen met het Mobiliteitsbedrijf verder te concretiseren.

VIER SAMENHANGENDE BOUWSTENEN VOOR EEN BETERE VERKEERSCIRCULATIE

- **Lussenplan** tussen Kortrijksesteenweg en Voskenslaan zodat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk is door de woonstraten, te realiseren door middel van paaltjes (bouwsteen 1)
- **Ontkoppelen** van de Vaerwyckweg en Sint-Denijslaan zodat Vaerwyckweg weer dient waarvoor hij gemaakt werd: de verbinding van de ondergrondse parking met het primaire wegennet, zonder menging met het lokale verkeer, te realiseren door middel van bebording (bouwsteen 4)
- **Sluiten** van afrit R4-Sint Denijslaan-Dupuislaan, zodat ook deze sluiproute ophoudt te bestaan: de ontsluiting van de wijk naar het primaire wegennet zal zoals vroeger weer langs de Sterre of voor de westkant langs de Watersportbaan gebeuren, te realiseren door middel van betonblokken (gedeelte van bouwsteen 3)
- Het **verkeersluw** maken van de Maaltebruggestraat richting Maaltebrug, te realiseren door middel van paaltjes en bebording (bouwsteen 8)

Overzicht van de voorgestelde verkeerscirculatiemaatregelen

[19] zie: http://www.gent.be/docs/Diensten%20van%20de%20Stadssecretaris/Stadssecretariaat/Bestuursakkoord_2013_2018.pdf

De financiële implicaties van deze voorstellen zijn bijzonder beperkt en naar onze mening is alles op zeer korte termijn realiseerbaar, bij voorkeur startend met een proefperiode.

ESSENTIËLE ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

Deze verkeerscirculatievoorstellen dienen te worden vergezeld van volgende **ondersteunende maatregelen**, eveneens op korte termijn aan zeer beperkte kost te realiseren:

- Sint-Denijslaan (Kortrijksesteenweg-Mathildeplein) en A. Musschestraat inkleuren als fietsstraat (fietsroute richting Ledeberg-Gentbrugge)
- Kiss-and-ride in de Ganzendries schrappen
- Nieuwe Kiss-and-ride op eind van Vaerwyckweg (lussysteem over de ingang van de parking) voor scholen aan de noordkant van het station, alsook voor het station
- Kruispunt Sint-Denijslaan-Vaerwyckweg: verkeerslichten beter afstemmen op voetgangers en fietsers
- Kruispunt Dupuislaan-Snepkaai: verkeerslichten plaatsen
- Voetpad aan beide zijden van de Maaltebruggestraat verbreden ter hoogte van de school Sterre-Spits om het oversteken van de schoolkinderen te faciliteren
- Betere signalisatie van Zone 30 en maximum tonnage in de woonstraten
- Verkeersafwikkeling van Hogeschool (inclusief parking bij de bouwplannen op het oude Textielinstituut), Sporthal, Atheneum en Redemptoristensite volledig richten op de Vaerwyckweg (door interne reorganisatie op het domein van de Hogeschool). De Hogeschool, het Atheneum en de Redemptoristen moeten hun verantwoordelijkheid opnemen in de extra verkeersbelasting die ze op de wijk leggen, door ook op eigen terrein opofferingen te doen om deze ontsluitingen te realiseren. Om dit mogelijk te maken, heeft de gemeenschap reeds geïnvesteerd in de aansluiting op de Vaerwyckweg via een apart kruispunt.

Bij de **geplande heraanleg van de Sint-Denijslaan** (tussen Voskenslaan en Dupuislaan):

- Degelijke fietspaden en voetpaden over de hele lengte van de Sint-Denijslaan
- Ook tussen de Voskenslaan en Vaerwyckweg is er een fietspad in beide richtingen nodig. Dit kan worden gerealiseerd door het opheffen van de parkeerstrook langs de bomenkant en het behoud van de bewonersparkeerstrook langs de huizenkant. De extra ruimte die zo vrijkomt, maakt voldoende plaats om in beide richtingen een fietspad te voorzien. Er moet ook nog eens worden nagegaan of de aanleg van een fietspad achter de bomen mogelijk is.
- Versmalling van de Sint-Denijslaan tussen Vaerwyckweg en Dupuislaan ten voordele van bredere voet- en fietspaden en meer straatgroen.

Bij de **geplande aanleg van het Mathildeplein**:

- Mathildeplein als autovrij en groen plein inrichten, voor treinreizigers en buurtbewoners.
- Kruispunt Voskenslaan-Sint-Denijslaan grondig herzien met een veilige oversteek voor de grote aantallen voetgangers en fietsers die er de Voskenslaan moeten oversteken (uitgang fietsenstalling en station):
    - Automatisch groen voor doorrijdende tram/bus

- Groen voor fietsers/voetgangers op aanvraag
- Op piekmomenten zal groen licht voor autoverkeer daardoor beperkt zijn

Naarmate zich mogelijkheden voordoen, **op iets langere termijn**:

- Geleidelijk breder maken van de vele te smalle voetpaden op vele plaatsen in de wijk, aanleg van veel meer straatgroen, en versmalling van bredere straten (Tuinwijklaan, Stormvogelstraat…)

Om de **leefkwaliteit in de buurt te verbeteren** vragen we:

- Asfaltvlakten aan beide uiteinden van Congreslaan vervangen door meer park, met speelplein
- Stormvogelstraat langs één kant van het "pentanquepleintje" (kant van de kruising met de Jozef Cantréstraat) vervangen door openbaar groen
- Betere ontsluiting Natuurpark Overmeers: fiets- en voetgangersverbinding tussen Schoonmeersstraat en natuurpark, voetgangersverbinding tussen Voskenslaan (Okay) en natuurpark
- Openstellen van de terreinen van de Hogeschool voor buurtbewoners
- Tijdelijk ongebruikte terreinen, zoals het terrein van de Vlaamse overheid tussen Reigerstraat en Ganzendries, beschikbaar stellen voor samentuinen voor de bewoners

GEDEELDE VERANTWOORDELIJKHEID

In het bijzonder aan de Hogeschool, maar ook aan de overige scholen en bedrijven in de buurt vragen we om een **school- of bedrijfsvervoersplan** op te maken, aansluitend bij het Gentse "Bestuursakkoord 2013-2018"[20] "Actiepunt 3.65: *… Verder zullen ook de Universiteit Gent, de Gentse hogescholen en kleine en grote bedrijven worden ondersteund in de ontwikkeling en in praktijk brengen van duurzame bedrijfsvervoersplannen."* En *"Actiepunt 3.70 We helpen alle Gentse scholen met het uitwerken en toepassen van een doorgedreven schoolvervoersplan."*

Last but not least **engageren we onszelf** om werk te maken van onze eigen duurzame mobiliteit.

En nu willen we graag samen met het Gemeentebestuur en het Mobiliteitsbedrijf dit plan verwezenlijken.

[20] zie: http://www.gent.be/docs/Diensten%20van%20de%20Stadssecretaris/Stadssecretariaat/Bestuursakkoord_2013_2018.pdf

8. VERVOLG: VAN VOORSTEL NAAR PROEFPROJECT

Het concreet voorstel voor een betere verkeerscirculatie (zie hoofdstuk 7) hebben we vervolgens uitgebreid getoetst bij alle betrokkenen: Schepen Watteeuw (15 april 2014), betrokken Stadsdiensten, Project Gent-Sint-Pieters (PGSP) en Eurostation (29 april), Klankbordgroep PGSG (5 mei)[21], detailbespreking met Mobiliteitsbedrijf (9 mei) en tenslotte NMBS, Eurostation, Infrabel en de betrokken Stadsdiensten, dit keer specifiek met betrekking tot het werfverkeer PGSP (16 mei).

Het plan werd ook twee keren besproken op de zogenaamde 'Werkgroep 2' waar de partners van PGSP de problematiek van het verkeer in de zuidelijke stationsbuurt behandelen (16 mei en 20 juni). Ten slotte werd het resultaat van al die besprekingen nog eens afgetoetst op een derde buurtavond (24 juni)[22], waarop alle bewoners van de buurt (3000 uitnodigingen) werden uitgenodigd.

foto 17: sfeerbeeld derde buurtavond over verkeer op 24 juni 2014

De kwaliteit van het voorstel en de participatieve totstandkoming werden algemeen heel erg gewaardeerd. Tijdens de besprekingen kwamen een aantal knelpunten naar boven:

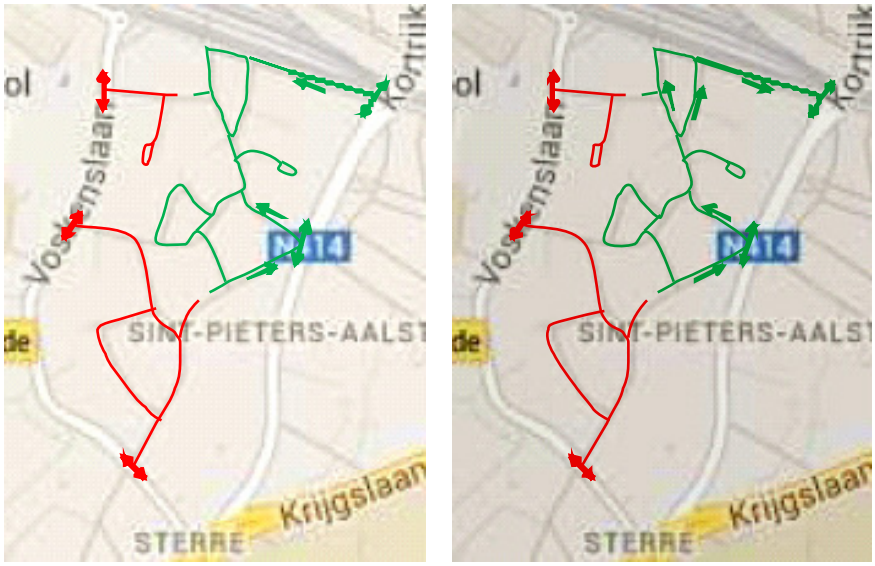
[21] http://www.sintpietersbuiten.be/themas/mobiliteit/52-wijkverkeerscirculatieplan-sint-pieters-buiten-op-klankbordgroep-pgsp
[22] http://www.sintpietersbuiten.be/themas/mobiliteit/56-uitnodiging-buurtavond-di-24-juni-2014-iedereen-welkom

VIER (OF VIJF OF ZES) SAMENHANGENDE BOUWSTENEN (zie hoofdstuk 7):

- **<u>Bouwsteen A</u> - Lussenplan tussen Kortrijksesteenweg en Voskenslaan**: Het principe om via een lussenplan het sluipverkeer uit dit wijkdeel te houden, werd door de overgrote meerderheid van de betrokkenen onderschreven. Van de drie varianten (zie hoofdstuk 6, bouwsteen 1) werd de eerste variant algemeen als beste naar voor geschoven. Toch dienden zich daarbij nog twee knelpunten aan:

  - Knelpunt 1 - Sint-Denijslaan (tussen Kortrijksesteenweg en Ganzendries): Dit traject laat geen tweerichtingsverkeer toe. Het gebruik van de trambedding waarop werd gehoopt is niet mogelijk omdat die integraal nodig is voor het werfverkeer. Het Mobiliteitsbedrijf stelde een alternatief voor waarbij de twee lussen richting Kortrijksesteenweg aan elkaar worden gekoppeld. Wij zijn akkoord dat dit het best mogelijke alternatief is (zie figuur).

    Door het Project Gent-Sint-Pieters wordt voorkeur gegeven aan de huidige rijrichting in de Sint-Denijslaan omwille van het werfverkeer (optie 1). Door de bewoners wordt gevraagd om de rijrichting om te keren. Het resultaat daarvan is dat je langs de middelste straat de wijk binnenrijdt (Ganzendries) en langs de twee andere straten de wijk weer kan buitenrijden (optie 2). Wij vinden dit laatste alternatief dan ook het beste.



Figuur: Lussenplan met rijrichting Sint-Denijslaan in functie van werfverkeer (links, optie 1) of rijrichting zoals voorgesteld door de bewoners (rechts, optie 2). Wij geven voorkeur aan optie 2.

    Door het samenvoegen van bovenstaande twee lussen komt er een nieuwe knip in de Reigerstraat. Hierdoor verkrijgen we twee korte straatsegmenten zonder kering, waarbij je voorwaarts inrijdt en achterwaarts weer uitrijdt.

    Knelpunt 2 - Maaltebruggestraat (knip ter hoogte van kruispunt met Flamingostraat, zie hoofdstuk 6, bouwsteen 1): Het is niet zeker of de voorgestelde visstaartkering mogelijk is. Dit wordt door het Mobiliteitsbedrijf nader onderzocht. Aangezien we hierover nog steeds geen feedback kregen, stellen we een alternatief voor waarbij dit segment Maaltebruggestraat middendoor wordt geknipt. Ook hier verkrijgen we dus twee korte straatsegmenten zonder kering, waarbij je voorwaarts inrijdt en achterwaarts weer uitrijdt.

  - Opmerking – Locatie paaltjes: we vinden het belangrijk dat de bewoners van de betrokken straatsegmenten betrokken worden bij het lokaliseren van de exacte locatie van de paaltjes in de Maaltebruggestraat, de Tuinwijklaan en de Reigerstraat.

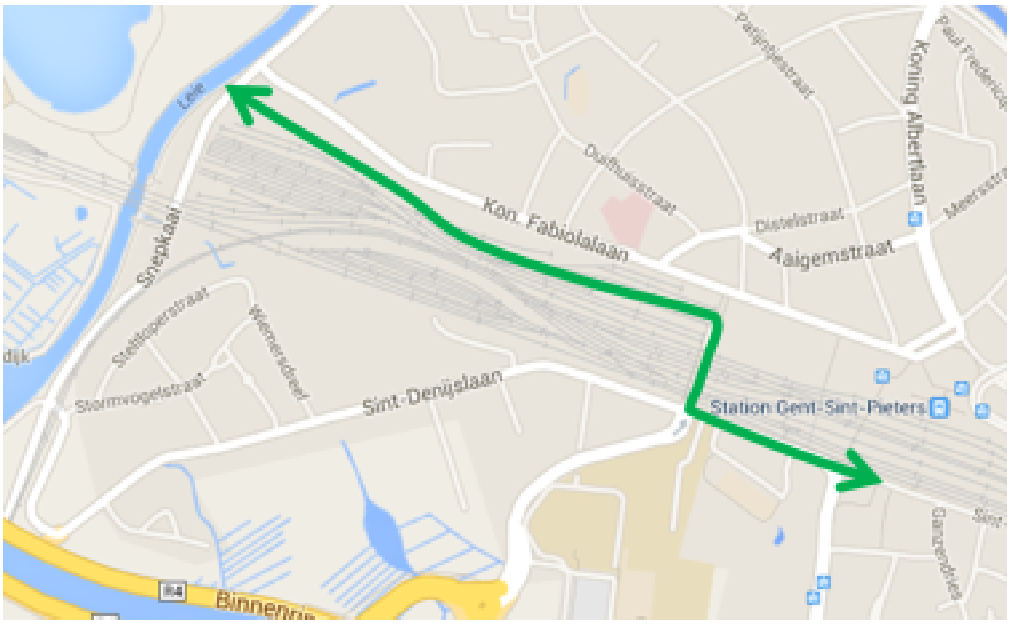
  - Opmerking – Kruispunt Reigerstraat–Voskenslaan: Het is van belang de boordsteen tussen de trambedding en het wegdek af te vlakken, om beide rijrichtingen in de Voskenslaan met de

Reigerstraat te verbinden. Aangezien het hier om zeer weinig verkeer gaat (enkel bewoners van Reigerstraat en Hof ter Mere), zal dit het tram- en busverkeer niet hinderen.

- **<u>Bouwsteen B</u> - Ontkoppelen Vaerwyckweg en Sint-Denijslaan**: Dit is enerzijds de meest vergaande, maar anderzijds ook de meest cruciale bouwsteen om grote verkeersvolumes uit de wijk te houden. De Vaerwyckweg valt onder de bevoegdheid van de Administratie voor Wegen en Verkeer (AWV) van de Vlaamse overheid. Zij vinden het voorstel "moeilijk", maar we hebben geen concrete knelpunten vernomen. Vanuit het Project Gent-Sint-Pieters werd wel een concreet knelpunt gesignaleerd:
  - Knelpunt - Het MER van het Project Gent-Sint-Pieters legt op dat het werfverkeer vanuit de Sint-Denijslaan naar de Vaerwyckweg rijdt, wat met ons voorstel niet meer mogelijk zou zijn. Het hierop gerichte overleg op 16 juni leidde tot een alternatief waarbij alleen de linksafslag vanuit de Vaerwyckweg naar de Sint-Denijslaan (richting Dupuislaan) zou verboden worden. Dit alternatief werd door de buurt als te zwak ervaren, er zou nog veel te veel sluipverkeer blijven bestaan. We stellen een ander alternatief voor waarbij we enkel de verbinding tussen Vaerwyckweg (richting R4) en Sint-Denijslaan (richting Voskenslaan) toelaten (zie groene pijl op figuur).

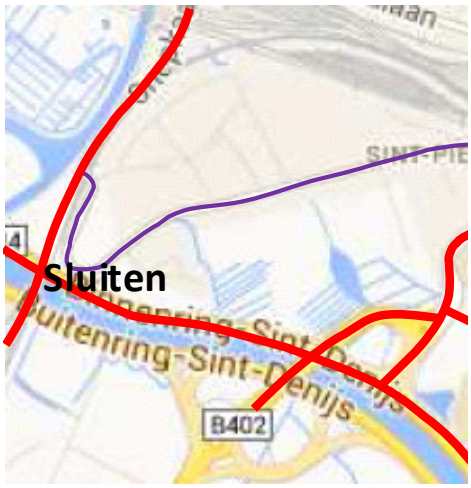
Figuur: Voor het kruispunt Vaerwyckweg – Sint-Denijslaan vragen we alle afslagbewegingen te verbieden, behalve de verbinding tussen Vaerwyckweg (richting R4) en Sint-Denijslaan (richting Voskenslaan) (groene pijl)

  - Opmerking – Ondertussen kregen we op de Klankbordgroep Project Gent-Sint-Pieters (19 juni) cijfers over de nog af te voeren volumes: nog 260.000 m^3 te gaan.
    - We vragen met aandrang om alle werfverkeer via de Vaerwyckweg te laten verlopen (enkel tractoren via de Voskenslaan).
    - Bovendien vragen we ook met aandrang om alle mogelijkheden te onderzoeken om ook grond af te voeren via spoor of water. Via de Boentweg kan vlot de Leie worden bereikt en mits enige baggerwerken kan het korte traject tot aan de Ringvaart weer bevaarbaar worden gemaakt.



Figuur: We vragen met aandrang om de ontsluiting voor werfverkeer naar de Leie en vervolgens naar de Ringvaart opnieuw te onderzoeken

- **<u>Bouwsteen C</u> - Sluiten afrit R4 Dupuislaan**: Deze maatregel staat op de planning van AWV.



Figuur: We vragen de afrit R4 – Dupuislaan te sluiten, en indien nodig tijdens de werken aan de Sint-Denijslaan (2015) tijdelijk weer open te stellen enkel voor werfverkeer

  - Knelpunt - De sluiting werd nog niet uitgevoerd omdat de afrit nog zou kunnen nodig zijn voor de werf bij de herinrichting van de Sint-Denijslaan (voorzien in 2015). We vragen om de maatregel toch al uit te voeren, en in 2015 tijdelijk werfverkeer toe te staan wanneer dit nodig is voor de werkzaamheden aan de Sint-Denijslaan.

- **<u>Bouwsteen D</u> - Verkeersluw maken Maaltebruggestraat richting Maaltebrug**: De voorgestelde verkeerssituatie is deze van voor de werken aan de Sterre, die tot stand kwam op aandringen van de buurtbewoners.

Figuur: We vragen het herstel van de situatie voor de werken aan de Sterre: middenberm op Kortrijksesteenweg en eenrichtingsverkeer in Maaltebruggestraat tussen Koersenstraat en Voskenslaan.

  - Knelpunt - Momenteel is de middenberm in de Kortrijksesteenweg weer opengemaakt ter hoogte van de Maaltebruggestraat, omdat daar het busverkeer richting Sterre van de trambedding naar de Kortrijksesteenweg doorsteekt. Heel wat auto's maken nu illegaal mee gebruik van deze mogelijkheid om de

Maaltebruggestraat binnen te rijden en zo door te steken. We zoeken overleg met De Lijn om te kijken of de vroegere situatie kan worden hersteld.

- Opmerking - Vanuit de buurt groeide het voorstel om de Koersenstraat af te sluiten. Ondertussen blijkt het draagvlak hiervoor niet rijp en wordt dit voorstel weer ingetrokken. Dit heeft geen impact op de rest van het verkeerscirculatieplan.

TWEE EXTRA BOUWSTENEN

Na het verspreiden van de uitnodiging voor de derde buurtavond, met daarbij de link naar het voorstel verkeerscirculatieplan, kwamen meerdere reacties, zowel vanuit het binnengebied tussen Sint-Denijslaan en Dupuislaan (Waterhoek) als vanuit het binnengebied tussen Kortrijksesteenweg en Krijgslaan. Beide buurten lijden eveneens onder heel wat sluipverkeer en zouden ook gebaat zijn bij een maatregelen om dit tegen te gaan. Wij gaan graag in overleg met de bewoners om ook voor deze buurten voorstellen te ontwikkelen.

- **Mogelijke bouwsteen E – Voorstellen voor binnengebied tussen Sint-Denijslaan en Dupuislaan**
  - Nog te ontwikkelen in overleg met de bewoners
- **Mogelijke bouwsteen F – Voorstellen voor binnengebied tussen Kortrijksesteenweg en Krijgslaan**
  - Nog te ontwikkelen in overleg met de bewoners

ESSENTIËLE ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

Bij de bespreking van de ondersteunende maatregelen kwamen vooral aanvullingen naar boven. De gemaakte voorstellen (zie hoofdstuk 7) blijven behouden, en worden als volgt aangevuld.

- Fietsstraat – voorstel tot uitbreiding
  - We stellen voor om ook van de Sint-Denijslaan tussen Voskenslaan en Vaerwyckweg een fietsstraat te maken. In dit straatsegment blijkt het immers niet mogelijk om fietspaden in beide richtingen aan te leggen. Het fietsverkeer mengt er zich met auto- en werfverkeer, of maakt gebruik van de voetpaden. De enige mogelijkheid om de situatie veiliger te krijgen, lijkt ons om het gemotoriseerde verkeer zich te laten aanpassen aan het fietsverkeer, en dus een fietsstraat in te richten. Vanaf de Vaerwyckweg kunnen fietsers verder langs fietspaden langs Vaerwyckweg en Sint-Denijslaan. Het Mobiliteitsbedrijf onderzoekt ons voorstel voor een fietsstraat. Bij de huidige verkeersvolumes is dit moeilijk haalbaar, maar eenmaal de verkeersvolumes verminderen dankzij bovenstaande bouwstenen zou dat mogelijk moeten zijn.
  - In de andere richting is er vanuit Ledeberg[23] vraag naar een fietsbrug over de Schelde. Deze fietsbrug zou rechtstreeks aansluiten bij de fietsstraat die we vragen. We sluiten ons graag aan bij de vraag naar deze fietsbrug.

[23] http://www.ipetitions.com/petition/fietsbrug-ledeberg/

- Kiss and Ride - bijsturing
    - Het schrappen van de K&R in de Ganzendries wordt door alle betrokkenen aanvaard en zou op korte termijn kunnen. We vragen met aandrang om geen ruimte meer vrij te laten om te stationeren, zodat stationeren effectief moeilijk wordt.
    - Het aanleggen van een K&R boven de ingang van de ondergrondse parking op het einde van de Vaerwyckweg blijkt moeilijk, omdat daar nog grote werkzaamheden zullen plaatsvinden. Daarom stellen wij voor deze K&R binnenin de parking aan te leggen.
- Kruispunten op Sint-Denijslaan – blijvend aandachtspunt
    - Het ontkoppelen van Vaerwyckweg en Sint-Denijslaan zal de drie moeilijke kruispunten op de Sint-Denijslaan sterk ontlasten. Toch blijven deze kruispunten aandacht vragen, in het bijzonder het kruispunt Voskenslaan – Sint-Denijslaan. Automatisch groen voor doorrijdende bussen/trams blijkt nog niet mogelijk omdat nog heel wat bussen daar nog niet voor zijn ingericht.

EXTRA ESSENTIËLE ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

Tijdens de derde buurtavond kwamen volgende extra voorstellen naar boven.

- Blauwe zone of betalend parkeren over de hele buurt, rekening houdende met Bewonersparkeren.
    - De straten die nog niet onder deze regeling vallen, krijgen dikwijls te maken met parkeeroverlast. Dit is bijvoorbeeld het geval in Baekelandstraat, waar gratis en onbeperkt geparkeerd wordt om vervolgens de tram te nemen en/of naar evenementen op Flanders Expo te gaan.
- Een beter wegdek voor de Leeuwerikstraat en de Maaltebruggestraat
    - In beide straten blijkt het wegdek dermate slecht dat auto's grote geluidshinder veroorzaken en fietsers dooreengeschud worden en daarom dikwijls over de voetpaden rijden.
- Maatregelen in de Dupuislaan
    - Aanleg van twee verkeersdrempels in de Dupuislaan (waarvan één ter hoogte van de bushalte).
    - Aanleg van een fietssuggestiestrook in de hele Dupuislaan.
- Wegversmallingen en asverschuivingen blijven belangrijk, o.a. in Koersenstraat, Maaltebruggestraat (richting verkeerslichten Kortrijksesteenweg en aan Sterre-Spits), Tuinwijklaan, Ganzendries (middelste deel), Sint-Denijslaan en Stormvogelstraat.

GEDEELDE VERANTWOORDELIJKHEID

Ontwikkelingen binnen de buurt voor een duurzame mobiliteit:

- Vormingplus werkt aan het terugdringen van de autokilometers[24].

[24] http://www.vormingplusgent-eeklo.be/vormingplus-goes-eco-en-met-de-fiets

- Hof ter Mere beschikt ondertussen over een actief Autopia-autodeelsysteem en in de Tuinwijklaan is er een Autopia-deelsysteem in ontwikkelen. Zo verminderen we geleidelijk het aantal auto's in de buurt.

EVALUATIE TIJDENS DE DERDE BUURTAVOND

Tijdens de derde buurtavond kregen alle deelnemers een evaluatieformulier. 32 van de aanwezigen vulden het formulier in.

Daaruit blijkt dat:

- 81,3% van de respondenten zich volledig kunnen vinden in het voorstel;
- 93,8% vindt dat er een proefproject moet komen.

BESLUIT

We vragen het Stadsbestuur en de Vlaamse overheid om werk te maken van een **proefproject**, waarbij volgende bouwstenen gelijktijdig worden uitgetest:

- Lussenplan in binnengebied Voskenslaan - Kortrijksesteenweg (bouwsteen A, optie 2)
- Loskoppelen Vaerwyckweg/Sint-Denijslaan - behalve de verbinding Vaerwyckweg (richting R4) en Sint-Denijslaan (richting Voskenslaan) (bouwsteen B)
- Sluiten afrit R4 aan de Dupuislaan (bouwsteen C), waarbij de afrit in 2015 nog kan worden opengesteld voor werfverkeer tijdens de heraanleg van de Sint-Denijslaan, maar dan enkel voor werfverkeer.

Deze proefperiode start bij voorkeur eind augustus 2014, zodat gebruikers aan de nieuwe situatie kunnen wennen voor de start van de najaarsdrukte. Na de proefperiode volgt een evaluatie.

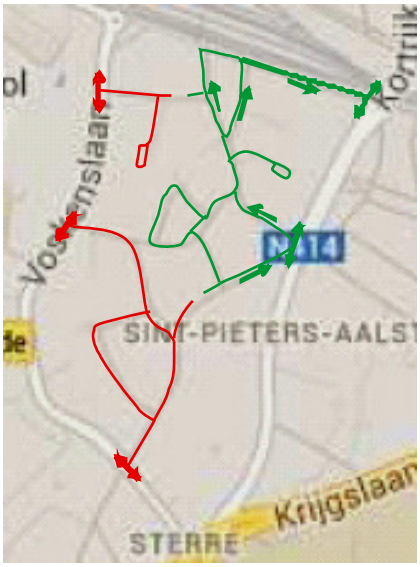
Ondertussen wordt werk gemaakt van de ondersteunende maatregelen en de gedeelde verantwoordelijkheid.

9. OPROEP TOT ACTIE

9.1. OPROEP PROEFPROJECT

Na uitgebreid overleg binnen de buurt en met de betrokken diensten, vragen wij de Stad Gent en de Vlaamse overheid een proefproject te lanceren om volgende verkeerscirculatiemaatregelen uit te testen. Dit proefproject start bij voorkeur nog voor het einde van de zomer.

<u>Maatregel A</u> - Lussenplan tussen Kortrijksesteenweg en Voskenslaan



Doel: Weren van sluipverkeer tussen Kortrijksesteenweg en Voskenslaan.

Maatregel: Maaltebruggestraat, Tuinwijklaan en Reigerstraat knippen door middel van paaltjes (zie figuur).

Opmerkingen:

- Op het kruispunt Reigerstraat–Voskenslaan dient de boordsteen tussen de trambedding en het wegdek te worden afgevlakt, om beide rijrichtingen in de Voskenslaan met de Reigerstraat te verbinden. Aangezien het hier om zeer weinig verkeer gaat (enkel bewoners van Reigerstraat en Hof ter Mere), zal dit het tram- en busverkeer niet hinderen.
- Toegang tot de wijk met borden "Uitgezonderd plaatselijk verkeer".

<u>Maatregel B</u> - Ontkoppelen Vaerwyckweg en Sint-Denijslaan

Doel - Grote verkeersvolumes uit de wijk houden.

Maatregel - Afslagbewegingen op het kruispunt Vaerwyckweg – Sint-Denijslaan verbieden, zodat de verbinding tussen het primaire wegennet en de parking van het station enerzijds en het lokale verkeer anderzijds zich niet mengen.

Opmerking - Deze maatregel verhindert de kortste ontsluiting voor het werfverkeer van het Project Gent-Sint-Pieters. Daarom stellen we voor om enkel de verbinding tussen Vaerwyckweg (richting R4) en Sint-Denijslaan (richting Voskenslaan) toch toe te laten voor alle verkeer (zie groene pijl op figuur).

<u>Maatregel C</u> - Sluiten afrit R4 Dupuislaan

Doel: Grote verkeersvolumes uit de wijk houden.

Maatregel: Afsluiten afrit

Opmerking : Tijdens de werken aan de Sint-Denijslaan in 2015 kan de afrit soms tijdelijk weer geopend worden, maar dan enkel voor werfverkeer.

9.2. VRAAG NAAR ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN

Tegelijkertijd vragen wij ook om werk te maken van volgende ondersteunende maatregelen:

Ononderbroken middenberm Kortrijksesteenweg tussen Sterre en Maaltebrug

- Doel: weren van sluipverkeer uit de Maaltebruggestraat
- Maatregel: Momenteel is de middenberm onderbroken om bussen van "de Lijn" door te laten vanuit de trambedding (op de Maaltebrug) naar de gewone rijweg (richting Sterre). Deze opening wordt evenwel veelvuldig onrechtmatig gebruikt als sluiproute door de Maaltebruggestraat naar de Voskenslaan om de Sterre te ontwijken[25].

Kiss and Ride Sint-Pietersstation:

- Doel: K&R-verkeer verschuiven van de woonstraten naar straten voor doorgaand verkeer
- Maatregel 1: K&R Ganzendries schrappen, ook ruimte om te stationeren uit deze zone wegwerken, zodat illegale K&R moeilijk wordt.
- Maatregel 2: Extra K&R op het einde van de Vaerwyckweg, binnenin de parking.

[25] zie details op: http://www.sintpietersbuiten.be/images/Meer%20details%20Verkeerscirculatieplan%20Sint-Pieters-BuitenWijkdeel%20Maaltebruggestraat%20Zuid.pdf

Fietsstraat

- Doel: Betere oost-west-verbinding voor fietsers vanaf Gent-Sint-Pieters
- Maatregel: Van de Sint-Denijslaan tussen Vaerwyckweg en Mathildeplein en vervolgens van Mathildeplein richting Ledeberg een fietsstraat te maken. Deze zou op termijn moeten aansluiten op de fietsbrug die vanuit "Ledeberg Breekt Uit" wordt gevraagd.

Verkeersvrij Mathildeplein

- Doel: Aantrekkelijk plein voor reizigers en bewoners; een visitekaartje voor de Stad
- Maatregel: Plein met veel groen en zonder gemotoriseerd verkeer

Kruispunten

- Doel: Betere verkeersveiligheid, vooral voor voetgangers en fietsers
- Maatregel: Momenteel zijn de kruispunten Sint-Denijslaan-Voskenslaan, Sint-Denijslaan-Vaerwyckweg en Dupuislaan-Snepkaai zeer problematisch. Het ontkoppelen van Vaerwyckweg en Sint-Denijslaan zal deze kruispunten sterk ontlasten. Toch blijven deze kruispunten aandacht vragen, vooral de plaats van fietsers en voetgangers. Voor het kruispunt Dupuislaan-Snepkaai vragen we dat er verkeerslichten worden geplaatst.
- Maatregel: Ook het kruispunt Zieklien-Maaltebruggestraat verdient de nodige aandacht voor wat betreft de veiligheid van fietsers en voetgangers[26].

Snelheidsremmers

- Doel: Betere verkeersveiligheid, vooral voor voetgangers en fietsers
- Maatregel: Wegversmallingen en asverschuivingen blijven belangrijk, o.a. in Koersenstraat, Maaltebruggestraat (richting verkeerslichten Kortrijksesteenweg en aan Sterre-Spits), Tuinwijklaan, Ganzendries (middelste deel), Sint-Denijslaan en Stormvogelstraat. Voor de Dupuislaan vragen we verkeersdrempels en fietssuggestiestroken.

Blauwe zone of betalend parkeren over de hele buurt, met behoud van Bewonersparkeren

- Doel: Zorg voor de leefbaarheid van de buurt
- Maatregel: De straten die momenteel niet onder deze regeling vallen krijgen dikwijls te maken met parkeeroverlast. Dit is bijvoorbeeld het geval in Baekelandstraat, waar gratis en onbeperkt geparkeerd wordt om vervolgens de tram te nemen en/of naar evenementen op Flanders Expo te gaan.

Een beter wegdek voor de Leeuwerikstraat en de Maaltebruggestraat

- Doel: Zorg voor de leefbaarheid van de buurt
- Maatregel: In beide straten blijkt het wegdek dermate slecht dat auto's grote geluidshinder veroorzaken en fietsers dooreengeschud worden en daarom dikwijls over de voetpaden rijden.

[26] zie details op:
http://www.sintpietersbuiten.be/images/Meer%20details%20Maaltebruggestraat%20tussen%20Zieklien%20en%20Ganzendries.pdf

9.3. VERDER ENGAGEMENT VAN DE WERKGROEP SINT-PIETERS-BUITEN

Nog meer voorstellen

- Doel: Weren van sluipverkeer voor het wijkdeel tussen Kortrijksesteenweg en Krijgslaan, en tussen Sint-Denijslaan en Dupuislaan.
- Maatregel: Vanuit bovenstaande twee wijkdelen ontstond ook interesse voor bv: het plannen van lussen of het verruimd invoeren van éénrichtingsverkeer. We zullen met de buurtbewoners samenwerken in deze richting.

Samen werken aan duurzame mobiliteit

- Doel: Lokaal verkeer verminderen
- Maatregel 1: We willen samen met de gebruikers van de buurt samenwerken rond duurzame mobiliteit. Vormingplus en verschillende scholen nemen al initiatieven. We willen nu vooral ook met de Hogeschool samenwerken.
- Maatregel 2: En last but not least willen we ook aan onze eigen duurzame mobiliteit werken, onder andere via het promoten van autodeelsystemen.