



WERKGROEP VOOR MILIEU EN MOBILITEIT

Sint-Denijs-Westrem en Afsnee

Onafhankelijke lokale vereniging voor milieu, mobiliteit en stedenbouw ten dienste van de gemeenschap en het beleid.

W.M.M.

NOTA	
Datum	08 mei 2022
Van	Dagelijks bestuur
Aan	Ann Manhaeve - Dienst Beleidsparticipatie – Departement Bedrijfsvoering - Stad Gent
Onderwerp	Voorstellen Wijkmobiliteitsplan voor de deelgemeenten Sint-Denijs-Westrem - Afsnee

Context: de op de haven na belangrijkste economische groei van de regio gebeurt zuidelijk van Gent wat zich reflecteert in een snelle verstedelijking en verkeersproblemen van de in essentie residentiële zuidelijke deelgemeenten zoals SDW en, in mindere mate, Afsnee.

Gevolg: verdichting met landschappelijke schade, aantasting residentiële karakter, meer verkeer en parkeerproblemen e.d.m. door groeiend aantal wagens (te veel app. per nieuwbouw, te weinig Parkeerplaatsen op eigen terrein). En, zeer specifiek voor SDW, de zware opdeling door grote fysieke barrières zoals E40, spoorweg en N43 wat leidt tot isolatie, tot eilanden. Onderstaande voorstellen van W.M.M. pogen hieraan te verhelpen.

Suggesties binnen het Wijkmobiliteitsplan.

1. Kruispunt N43/Carrefour.

Probleem: dit druk en complex kruispunt is voor velen uit Soenenswijk enz. een barrière om te voet of met fiets naar SDW-centrum te gaan omdat zelfs bij groen licht voor voetgangers er afslaand autoverkeer is, bovendien is de opentijd voor voetgangers vrij kort.

Voorstellen W.M.M.:

- *Op korte termijn:* verkeerslichten zodanig regelen dat bij groen voor voetgangers alle 4 zijden op groen blijven zodat fietsers en voetgangers 100% veilig kunnen oversteken in alle richtingen. Om de langere wachttijd voor auto's wat te beperken kan bv. de mogelijkheid voor voetgangers om groen op te roepen vertraagd worden. Ook voetpad aan zebrapad over N43 kant "Connections" verlagen (afschuinen) zodat minder mobiele mensen dit zebrapad kunnen gebruiken (overkant is wel verlaagd).
- *Op middellange termijn:* vraag voor 2 ruimere opstelvakken met markering bij de aansluiting St.-Dionysiusstraat met de Kortrijksesteenweg. Dit verhoogt de verwerkingscapaciteit mits een aanpassing aan de trottoirbocht (kant bank omwille van de Lijnbussen).
- *Op lange termijn:* studie voor een rond punt (wat mogelijks deels ontegeningen zal vergen).

2. Lawaaihinder E40.

Probleem: studies (o.a. van Vlaanderen en Gent zelf cfr. Integraal Geluidsactieplan) tonen langsheen de gehele E40 belangrijke geluidshinder voor SDW én Afsnee. Probleem voldoende gekend maar tot heden geen enkele remedie.

Voorstellen W.M.M.:

1. heractivering van het dossier bij AWV voor langere en betere geluidsschermen, gebruik van geluidsarm SMA-asfalt deklaag en aanplanting van groenbuffers langs E40;
2. geluidswanden langs de zeer drukke spoorlijn 75, waar juridisch mogelijk en kaderend in 'Het integraal Geluidsactieplan' van de Stad in een gezamenlijke aanpak vanwege de Stad en de spoorwegbeheerder;
3. W.M.M. vraagt aan Gent om alle acties te steunen om de maximumsnelheid op de E40 te verlagen met oog op reductie stikstof-uitstoot, reductie benzine- en diesilverbruik, en reductie van de zware lawaaihinder.
Voorstel: max. 90 of 100 km voor personenwagens, en 20 km/h minder voor vrachtwagens.

3. Tegengaan van doorgaand sluipverkeer door centrum SDW.

Probleem: alle bewoners van de centrumstraten klagen over te veel doorgaand verkeer op de spitsuren op de as Adelaarsstraat/ Gemeenteplein (GP)/ Loofblommestraat/Beukenlaan (ochtendspits) en vice versa bij de avondspits. Gekoppeld aan het slechte wegdek (dat veel lawaai geeft) maakt dit het dorpscentrum dan onleefbaar, gevaarlijk en een moeilijke barrière. Dit sluipverkeer heeft 3 "bronnen": auto's uit De Pinte, Eke-Nazareth en omliggende, auto's uit St Martens Latem e.d.m. en auto's van verderop (bv. Deinze) die de op spitsuren de erg drukke N43 willen afsnijden om via SDW en de Beukenlaan naar Gent te rijden. Deze stroom domineert o.i. de algehele mobiliteit en leefbaarheid van SDW-dorp en dient aan de bron aangepakt. Als dit probleem opgelost geraakt verdwijnen tal van klachten en worden allerlei suggesties om hier en daar te "knippen" overbodig.

Dit cruciale probleem werd lang en uitgebreid gediscussieerd binnen W.M.M. en elders. Vele voorstellen werden gedaan maar bleken veelal ofwel onvoldoende effectief ofwel te veel het probleem te verschuiven naar andere straten, wat we zeker moeten vermijden. Het Gemeenteplein is ontworpen als rond punt voor SDW en is als dusdanig onomkeerbaar/onontbeerlijk voor een vlotte en vrij veilige verkeersafwikkeling. Deze functie wordt nu weggedrukt door de toevloed van voornoemd sluipverkeer wat het GP door velen als "onleefbaar en ongezellig" wordt beschouwd, wat dan allerlei suggesties uitlokt voor knips aan het GP.

- Voorstel A:

Filtering op de Buchtenbrug (verkeerdelijk ook Sneepebrug genoemd) om doorgaand verkeer tegen te houden. Basisidee is om de filtering zo ver mogelijk van het centrum te plaatsen maar op een cruciale trechter nl. de Beukenlaan. Deze is veruit de voornaamste weg voor voornoemd sluipverkeer. Zij heeft als statuut: "lokale weg klasse 2 a" maar is feitelijk een drukke doorgangsweg. Deze simpelweg knippen is niet aangewezen want dan snijdt men een deel van SDW af. Daarom is een meer "zachte" filtering aangewezen. Concreet: door plaatsing van 2 camera's op Buchtenbrug (1 in elke richting) kan men via herkenning nummerplaat alle wagens eruit halen die niet verbonden zijn aan een adres in 9051 en deze vervolgens beboeten. Uitzondering uiteraard voor z.g. prioritaire voertuigen als hulpdiensten, OV, taxi's e.d.m. Men kan deze filtering moduleren qua timing bv. enkel tussen 7.30 en 9.30 u. en tussen 16 en 18 u. en enkel op werkdagen. Het echte lokale verkeer (van 9051) ondervindt dus geen enkele hinder. Iedere bezoeker van buiten 9051, leverancier, mensen die er werken en mensen die er graag komen shoppen kunnen te allen tijde alles bereiken in SDW, ze mogen enkel niet via de Buchtenbrug komen of gaan.

Ze hebben dus nog steeds tien (!!) andere wegen om SDW binnen en buiten te rijden, maar de meest populaire sluiproute, die meest hinder teweegbrengt, zal geen optie meer zijn.

Voordelen:

- 1) één vrij goedkope ingreep, weliswaar drastisch maar enkel met effect op wagens van buiten 9051;
- 2) groot effect: filtering op die ene "trechter" maakt de hoofdas van SDW terug waarvoor hij diende en daardoor terug leefbaarder. Het GP wordt serieus ontlast (zie ook GP). Allerlei andere voorstellen van knips hier en daar worden overbodig. Samenhang van het dorp wordt bevorderd. (beter één verre en goeie filtering dan 10 asociale kleine knippen). Knips worden overigens door het overgrote deel van de bewoners verworpen en zouden overigens het al zo opgedeelde SDW verder opdelen/ isoleren;

- 3) geen effect op 9051, wel daarbuiten (De Pinte, SML enz.) en op N43;
- 4) mits goed uitgelegd aan een breed publiek van 9051 (publieke vergadering W.M.M. 19/4) bleek uit ons open debat van 06 april 2022.

- **Voorstel B Alternatieve oplossing:**

Hier wordt het dorpscentrum afgeschermd d.m.v. "slimme" camera's met nummerplaatherkenning langs alle invalswegen, een imaginaire ringmuur. Het centrum zou hier gedefinieerd kunnen worden als het gebied tussen E40 in het noorden, spoorweg in het oosten, N43 in het zuiden, rosdambeek in het westen. Er zouden dus camera's moeten komen op Witbakker-/DrieSleutel-/Adelaars-/St.-Dionysius-/Nieuw-/Steenaardestraat/Krijzeltand/De Ghellincklaan/Autoweg Noord en Zuid en de Beukenlaan.

Elke wagen die dit cordon binnen rijdt wordt gescand en nog eens bij het verlaten ervan. De tijd dat men aanwezig was in dit gebied wordt geregistreerd. Wie SNELLER dan op 5 min weer buiten is, was blijkbaar DOORGAAND verkeer en krijgt een bekeuring. Wie langer dan 5 min verblijft krijgt geen bekeuring, want dat was blijkbaar plaatselijk verkeer.

Voor- en nadelen:

- minder "discriminerend" voor auto's van buiten 9051- complexer, duurder qua installatie;
- "trucs om te omzeilen"?

W.M.M. prefereert het eerste voorstel.

4. Parkeerproblemen.

- Probleem: 3 factoren:

- 1) de norm van max 0.8 parking per woning op eigen terrein is onrealistisch in SDW wegens diverse factoren (o.a. gebrekkig openbaar vervoer, meer nood aan wagen dan in stad e.d.m.). Hierdoor wentelt men bij nieuwe appartementsblokken de parkeerdruk af op de straat;
- 2) bedienden van het groeiend aantal kantoren en diensten langs N43 parkeren liever op straat dan bv. op P Carrefour;
- 3) globaal dalend aantal voorziene parkeerplaatsen.

- Voorstellen:

- 1) herzien reglement over aantal parkeerplaatsen per woning op eigen terrein;
- 2) lang parkeren overdag verbieden in centrumstraten+ gemeenteplein (en controleren) in SDW. Voor Afsnee: geen lang parkeren overdag in Dorpstraat, begin Veuresstraat en Kleine Goedingenstraat;
- 3) zeer selectief zijn bij schrappen publieke parkeerplaatsen; aanleggen nieuwe waar mogelijk (steeds onverhard). Qua schrapping parkeerplaatsen op het Gemeenteplein zijn de meningen in SDW erg verdeeld (meerderheid tegen schrapping). Bij eventuele schrapping: door heraanleg Krijzeltand dit verlies compenseren. In elk geval dient lang parkeren verboden in centrum van SDW én van Afsnee;
- 4) parking bij het Gildenhuis ligt er heel slecht bij en dient op korte termijn aangepakt.

5. Laadpalen. Deelwagens.

Probleem: SDW loopt sterk achter qua publieke laadpalen. Ook geen initiatieven/ruimte voor deelwagens.

Voorstel: laadpalen voorzien aan oud station (ruimte beschikbaar ook voor deelwagens), op Parking Carrefour, eventueel op St.-Rochuspleintje en Krijzeltand.

6. Sportinfrastructuur.

Probleem: onvoldoende beschikbaar in SDW. Veel vraag naar een sportschuur.

Voorstel: lokalisatie niet eenvoudig; alleszins niet op Krijzeltand zoals sommigen wensen. Eventueel op oud voetbalterrein of op The Loop (aansluitend op nieuwe ontwikkeling aldaar) of waar Syntra nu ligt (zeker zo Syntra zou verhuizen).

7. Fietspaden.

Probleem 1: Fietspad vanaf rond punt Drie Sleutels naar De Pinte is gevaarlijk traject. Onduidelijk fietspad op Gents grondgebied sluit niet goed aan op deel van De Pinte.

Voorstel: op grondgebied Gent ofwel een dubbel fietspad ofwel doortrekken van het profiel zoals op De Pinte naar rond punt Drie sleutels

Probleem 2: Afsneebrug Wittepaalstraat Afsnee over E40: onveilig en moeilijk voor fietsers en voetgangers.

Voorstel:

- op KT dringend meer duidelijke fietsstrook. Meer waarschuwingsborden. 30 km/h + controle. Wel wordt gevraagd om geen max 30 km/h in te voeren over geheel de Broekkantstraat, zeker niet op het deel van de Broekkantstraat waar amper of geen bewoning staat want onnodig;
- Betere bescherming van de voetgangers (aanleg voetpad);
- Op LT betere infrastructuur.

Probleem 3: vele fietstypes worden zwaarder en vormen vaak een probleem bij trappen zoals bij de Goedingenbrug te Afsnee.

Voorstel:

- op korte termijn: een kleine bijkomende helling aanleggen tussen het "grondniveau" en de fietsgoot langsheen de trappen, zodat men makkelijk zware fietsen in deze fietsgoot kan plaatsen en de brug opduwen.
- Op lange termijn: volledig aanpassen bij aanpassing/vernieuwing van deze brug

Probleem 4: hagen en struiken langs sommige fietspaden worden niet onderhouden zoals bv langs de Steenaardestraat, wat de fietsers hindert.

Voorstel: eigenaars eraan herinneren dat zij het fietspad vrij moeten houden.

8. "Vertramming "buslijn 7.

Probleem: een tramlijn heeft o.i. 5 nadelen:

- 1) aanleg en gebruik is zeer duur terwijl de bezettingsgraad tussen Maalte en parkbos zeer matig is;
- 2) niet flexibel bij ongelukken of blokkades op N43 (kan niet uitwijken);
- 3) eigen bedding vergt groot beslag op grond;
- 4) vrij ver verwijderd van SDW-dorp en scholen;
- 5) haltes zullen in midden N43 liggen zodat reizigers naar vluchtheuvels op N43 moeten oversteken en daar wachten. Is erg onveilig.

Voorstel: W.M.M. pleit al lang voor elektrobussen met verlaagde vloer. Deze zijn goedkoper, flexibeler en kunnen de haltes bedienen aan de rechterkant van de straat.

9. Voetpaden.

Probleem: slechte staat, te smal, ontbrekend, e.d.m.

Voorstel: Buiten de langverwachte heraanleg van de centrumstraten in SDW met bijbehorende verbetering van de voetpaden zijn er daarbuiten nog andere voetpaden die dienen verbeterd. Suggestie hierbij voor dynamische Ledverlichting bij zebrapaden op gewestweg N 43 en op enkele buurtwegen zoals bij scholen, homes, voetgangersoversteekplaatsen bij bushaltes, in SDW en Afsnee. W.M.M. heeft een inventaris beschikbaar van de toestand van alle voetpaden in SDW en is graag bereid die over te maken. Ook wordt gevraagd bij AWV aan te dringen op de realisatie bij de N43 van een verhoogd voetpad in dolomiet, alvast op één zijde, vanaf de Driekoningenstraat t/m de Don Boscoschool.

10. Herevalueren van recente ingrepen.

De vorige jaren zijn door diverse instanties ingrepen gebeurt in SDW qua verkeersinfrastructuur met soms onvoorziene gevolgen. Sommigen dringen aan op een kritische her-evaluatie hiervan van alle voor- en nadelen. Het betreft:

- a) de bovenbaan (kant Soenenswijk) langs de spoorweg- ondertunneling van de N43 terug open te stellen in beide richtingen door verwijderen gele paaltjes;
- b) heropening spoorwegondertunneling Maaltenaard voor wagens (geregeld door verkeerslichten);
- c) het herbekijken v d aansluiting op de binnenring R4 via de Dupuislaan/Beukenlaan?;

11. Aanpassing gevraagd van knooppunt Rijsbrugge/ Kleine Gentstraat (aan Borluutpark).

Probleem: vele auto's en fietsers twijfelen op dit punt, of negeren de gebodstekens om zodoende korter af te slaan, met gevaarlijke of verwarrende situaties tot gevolg.

Voorstel: signalisatieborden moeten duidelijker.

12. Plaatsen zitbanken.

Probleem: groeiend aantal ouderen in SDW.

Voorstel: wegen en dreven dienen te worden voorzien van méér zitbanken, rekening houdend met o.a. bejaarden, gehandicapten, enz. en dit om de circa 500 m op het voetgangersnet, incl. de wandelpaden. Zeker in Borluutdreef en aan Goedingenbrug.

13 Heraanleg St.-Rochusplein.

Probleem: dit plein is verwaarloosd, te veel verhard en het rond punt niet goed uitgewerkt.

Voorstel: W.M.M. heeft diverse ontwerpen gemaakt om dit deels minder te verharden en te vergroenen in het kader van een stedelijke vergroeningsactie, waarvan 2 weerhouden na constructieve gesprekken met de bewoners aldaar. Overgemaakt aan Stad doch zonder reactie tot heden. W.M.M. zal dit opnieuw voorleggen aan stad.

14. Behoud en uitbreiden groen.

Probleem: het groen in SDW en Afsnee vermindert stelselmatig. Deels gebeurt dit geleidelijk zonder grote reacties, deels lokt dit veel protest uit. Deze conflicten worden tot heden erg dispaaraat bekeken met een weinig coherent of geen beleid terzake.

Voorstel: inventarisatie van alle waardevolle groen in beide deelgemeenten in overleg met diverse lokale milieuverenigingen.

O.a. het groen aan de J-B de Ghellincklaan meer bepaald het bosje tussen deze weg en de Gentiaanlaan dient zeker behouden, ook als geluidsbuffer en speelterrein.

15. Wandelpaden.

Probleem: sommige trage wegen zijn in slechte staat.

Voorstel: WMV vraagt Stad om het Keuzemeersenpad in Afsnee te herstellen als schakel in het netwerk van trage wegen.

16. Oversteek N43 tussen Borluutdreef en Parkbos.

Probleem: hoewel deze oversteekplaats veel gebruikt wordt door wandelaars en fietsers om aldaar de drukke N43 over te steken merken sommige chauffeurs dit niet goed op met alle risico's van dien.

Voorstel: betere waarschuwing voor autoverkeer dat hier een oversteek is, met bv. knipperlichten, meer signalisatie.

Suggesties op langere termijn van W.M.M.

17. Ondertunneling E40 voor het traject doorheen SDW.

Probleem: de E40 doorsnijdt SDW en Afsnee, produceert enorm veel lawaai, fijn stof e.d.m.

Voorstel: op lange termijn zou een ondertunneling niet enkel een enorme winst aan terreinen opleveren, het lawaai en vervuiling inperken en/of beheersbaar maken maar ook Maalte en The Loop met het dorp verbinden.

Op korte termijn dient een betere verbinding tussen The Loop en het dorp gezocht bv. ter hoogte van de Steenaardestraat of het oud station via bv; een licht metalenbrug over de spoorweg.

18. Doorsteek onder E40 tussen Driekoningenstraat en Putstraat/Rijvissche.

Probleem: de E40 snijdt Maaltewijk af van SDW-dorp en stopt trage wegen

Voorstel: doorgang voor traag verkeer doorheen de hoge berm van de E40 (bij De Moester) tussen de Driekoningenstraat en de Putstraat. Al besproken met diverse betrokkenen en goed onthaald. Geen onteigeningen vereist. Quid verder gevolg?