

Gesprek met landbouwers over het wijkplan Zwijnaarde, 19 april 2021

Aanwezig:

7 landbouwers (uit Heistraat, Krekelstraat, Hondelee, Gebuurtestraat)

Voor de Stad Gent: Ann Manhaeve (wijkregisseur, Dienst Beleidsparticipatie), Tonette Mas (projectleider wijkstructuurschets, Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning), Wim Schuddinck (projectleider wijkmobiliteitsplan, Mobiliteitsbedrijf), Sophie Gillaerts (Mobiliteitsbedrijf), Eva Kerselaers (beleidsmedewerker landbouw, Dienst Economie), Seppe Verhaegen (stagiair Dienst Beleidsparticipatie)

Voor het Parkbos: Evelyne Fiers (Parkboscoördinator)

Voor UHasselt: Lieve Custers (opdrachthouder participatie bij wijkstructuurschets)

Inhoud

1.	Participatietraject voor het wijkplan.....	2
1.1.	Toelichting over het participatietraject.....	2
1.2.	Bemerkingsen over inspraak en participatie:	3
2.	De wijkstructuurschets.....	3
2.1.	Toelichting over de wijkstructuurschets	3
2.2.	De oost-west fietsroute, tussen de fietssnelweg en de Scheldevallei	4
2.3.	Het dorpspad.....	4
3.	Het wijkmobiliteitsplan	5
3.1.	Toelichting over het wijkmobiliteitsplan.....	5
3.2.	Bemerkingsen in verband met de Heistraat / Putstraat / Rijvisschestraat:	6
3.3.	Bemerkingsen in verband met Krekelstraat, Zandvoordestraat, J. Schayckstraat:	7
3.4.	Algemene bemerkingsen:	8
4.	Verdere stappen voor de opmaak van het wijkplan	9
5.	Een positieve actie in verband met landbouw in Zwijnaarde?	9

1. Participatietraject voor het wijkplan

1.1. Toelichting over het participatietraject

Voor Zwijnaarde, Pleispark en de Schilderswijk werkt de Stad momenteel een wijkplan uit. Dat wijkplan bestaat uit een wijkmobiliteitsplan en een wijkstructuurschets. Het doel van dit gesprek is om het ontwerp wijkplan toe te lichten en aandachtspunten en bekommernissen van de aanwezigen te bespreken. De focus zal hierbij liggen op gebieden met landbouwactiviteiten.

Ann licht ook kort het participatietraject voor het wijkplan toe:

1. Verzamelen van signalen uit Zwijnaarde (nov '19 – nov '20)

- Focusgesprekken (nov '19 – feb '20)
 - Per gebied van Zwijnaarde
 - Met bedrijven, OCMW, Overlegplatform
 - Lagere school
- Brochure 1, stickerborden, digitaal participatieplatform ... (ma – sept 2020)
- Digitale wijkmarkt (juni 2020)
- wandeltool
- Wijkbrainstorm, met reactiemogelijkheid op een eerste ontwerp van de wijkstructuurschets (nov 2020)

2. Terugkoppeling signalen + doelstellingen (ma – mei '21)

- Brochure 2 begin april
- www.stad.gent/wijkplanzwijnaarde

3. Voorstellen mogelijke opties voor wijkplan (juni – 15 juli '21)

- Brochure 3: mogelijke opties
- Gesprekken met bedrijven, handelaars, zorgsector ...
- Gesprek met landbouwers
- Wijkmarkt: gesprekken in kleine groepjes (28/6 + 29/6)
- Toekomstwandelingen (20 en 27/6 en online)
- Individuele feed back via www.stad.gent/wijkplanzwijnaarde en www.planjewijk.be.

4. Uitwerken definitief wijkplan (16 juli '21 – feb '22)

- Verwerken van alle input – afwegen van belangen
- Stad Gent werkt wijkplan uit

5. Informeren over definitief wijkplan (ma – april '22)

- Infomoment en brochure 4

6. Voorbereiding en uitvoering wijkmobiliteitsplan (mei '22 – mei '23)

7. Evaluatie wijkmobiliteitsplan (sept '23 – juni '24)

- Tellingen, metingen
- Bevragingen

Parallel aan bovenstaand participatietraject met bewoners van Zwijnaarde, Pleispark en de Schilderswijk, werden ook actoren uit de stedelijke organisatie bevroegd. Het gaat daarbij om verschillende stadsdiensten, het college van burgemeester en schepenen, de Gecoro, de stuurgroep Mobiliteit.

Ann benadrukt dat de landbouwers voor de andere lokale actoren worden bevroegd en vraagt om de informatie die deze avond wordt gegeven, vertrouwelijk te behandelen en niet te verspreiden.

1.2. Bemerkingen over inspraak en participatie:

- Men vreest dat de Stad de WSS al heeft opgemaakt zonder inspraak van de landbouwers. De WSS is immers al voorgesteld op de Gecoro vooraleer daar een gesprek over is geweest met landbouwers.

Antwoord: Op de focusgesprekken eind 2019 werden landbouwers uitgenodigd. Aan die gesprekken heeft toen één landbouwer deelgenomen. Daarnaast hebben alle bewoners van Zwijnaarde, dus ook de landbouwers, een brochure ontvangen met de uitnodiging om hun bekommernissen en aandachtspunten door te geven.

- De landbouwer die op dat gesprek aanwezig was, reageert dat het focusgesprek voor hem niet interessant was. Het ging niet over de landbouw, maar over buurtwinkels en andere zaken. Hij heeft het gevoel niet gehoord te worden.
- Landbouwers moeten veel werken en hebben weinig tijd om naar vergaderingen te komen.
- Men vraagt op welke manier de Stad Gent kinderen van het 5de leerjaar heeft betrokken bij de opmaak van het wijkplan. Die materie lijkt te ingewikkeld voor kinderen van die leeftijd.

Antwoord: We hebben algemene vragen gesteld aan de kinderen: wat vinden ze goed / minder goed in Zwijnaarde? Wonen ze graag in Zwijnaarde en waarom? ...

2. De wijkstructuurschets

2.1. Toelichting over de wijkstructuurschets

Met behulp van een 'MIRO-bord' (https://miro.com/app/board/o9J_INVIDAM=/) legt Tonette de grote lijnen van het ontwerp voor de wijkstructuurschets (WSS) uit. Een WSS legt het kader vast voor toekomstige ontwikkelingen in de wijk. Aanvragen voor vergunningen zullen aan dat kader worden afgetoetst. Een WSS richt zich de op lange termijn en voorziet geen middelen voor realisaties op korte termijn.

Voor Zwijnaarde, Pleispark en de Schilderswijk stelt de WSS 9 ambities voorop, waarvan enkele duidelijke linken hebben met landbouw, bijvoorbeeld de ambities in verband met open ruimte. Momenteel werkt men een raamwerk uit, waarbij ambities worden vertaald naar concrete plekken in de wijk. Die willen we vandaag bespreken.

Zwijnaarde kan men opdelen in een oostelijk en westelijk deel, gescheiden door de N60. Het oostelijk deel is strategisch gelegen in de groeistad, dichtbij openbaar vervoer en werkgelegenheid. Het is de bedoeling om daar de voorzieningen verder te versterken, de woongebieden maximaal te verbinden met het omliggende landschap en de relatie met de Scheldevallei te herstellen.

Het westelijk deel speelt vooral een landschappelijke en recreatieve rol voor de hele stadsregio. Daar willen we het landschap versterken en inzetten op een sterk netwerk dat woonomgevingen verbindt met voorzieningen.

De wijkstructuurschets is opgebouwd volgens enkele concepten. Hieronder volgt een bespreking van 2 concepten die verbonden zijn aan het landbouwgebied in Zwijnaarde.

2.2. De oost-west fietsroute, tussen de fietssnelweg en de Scheldevallei

Tijdens dit gesprek focussen we op het noordelijke deel van deze fietsroute, gelegen langs de Rijvisschestraat. De WSS wil deze fietsroute uitbouwen tot een veilige route die maximaal is geïntegreerd in het landschap, bvb door de Rijvisschestraat te vergroenen met een bomenrij. Het Parkbosportaal De Ghellinck en kasteel Rijvissche kunnen een belangrijke schakel vormen op deze route.

Bemerkingen in verband met de oost-west fietsroute:

- Een landbouwer die in dat gebied actief is, stelt dat het voorgestelde versmalde profiel voor de Rijvisschestraat met bomen naast de rijweg, onvoldoende breed zal zijn om met landbouwvoertuigen te passeren. Die voertuigen zijn tot 3,5m à 4m breed. Er moet voldoende rijwegbreedte worden voorzien zodat een landbouwvoertuig en een tegenliggende wagen elkaar kunnen kruisen.
- Langs de Rijvisschestraat passeren veel fietsers. Er moet ook voldoende breedte zijn om de combinatie van de vele fietsers en landbouwvoertuigen veilig te houden. De bomen langs de rijweg beperken de mogelijkheid om uit te wijken en bemoeilijken vaak het oprijden van percelen.
- Tijdens de oogst worden bieten, aardappelen ... rechtstreeks van de akker in een vrachtwagen geladen. Bij een dergelijk smal profiel zouden deze vrachtwagens op de rijweg moeten staan en deze gedurende een langere tijd versperren.
- De landbouwers vermijden sowieso om met landbouwvoertuigen te rijden in de Heistraat en in de Rijvisschestraat op momenten dat daar veel fietsers passeren (bv bij het avondschoolspits).

2.3. Het dorpspad

Het 'dorpspad' verbindt de Scheldevallei met het Zwijntjesbos en het domein De Ghellinck. Het wil via een netwerk van bestaande en enkele nieuwe trage wegen bijdragen aan een betere toegankelijkheid van open ruimte vanuit het dorpscentrum.

In de Scheldevallei wil de WSS een recreatief netwerk met kleine verblijfsplekken uitbouwen. Een 'groenknoop' kan er een soort toegangsportaal vormen voor de Scheldevallei. De WSS volgt de plannen voor de ruilverkaveling Schelde-Leie.

We hopen om de dreven op het domein De Ghellinck te kunnen openstellen. In de hoeve zou ook korte keten een plek kunnen krijgen, bijvoorbeeld via een verkooppunt van hoeveproducten.

Bemerkingen in verband met het dorpspad:

- Een landbouwer stelt dat hij niet akkoord gaat met de voorgestelde plannen. Hij benadrukt het feit dat landbouw in Zwijnaarde een groot gebied bezet en dus belangrijk is voor Zwijnaarde. Hij vreest dat landbouwers opnieuw grond zullen moeten afgeven. Hij haalt daarbij het voorbeeld van het Parkbos aan, waarbij meerdere landbouwers land moest opgeven. Hij stelt vast dat er opnieuw gevraagd wordt om land af te geven, deze keer voor een wandelpad.
- Thuisverkoop blijft een kleine nichemarkt die relatief veel tijd vraagt en weinig opbrengt. Een verkooppunt voor landbouwproducten is enkel financieel interessant als dat op de boerderij

kan plaatsvinden. Dan vormt het een extra activiteit die men tussendoor kan invullen. Landbouwers stellen ook vast dat hoeveverkoop vooral de oudere bewoners aanspreekt ondanks het groeiende bewustzijn bij de jongere bewoners.

- Vroeger waren er meerdere boeren op Zwijnaarde die hun producten op de hoeve verkochten. Momenteel zijn er slechts 2 hoevewinkels over in Zwijnaarde. Doordat ze al een hoevewinkel hebben is het voor deze landbouwers niet interessant om hun producten ook in een gezamenlijk verkooppunt in Zwijnaarde te verkopen. De kosten voor het inrichten en bemannen van dit verkooppunt zouden te hoog zijn in verhouding tot de toegevoegde waarde van een extra verkooppunt. Als ze hun producten nog op een andere plek verkopen, dan eerder via bestaande winkels die ook ruimte voorzien voor lokale producten.
- De wijkstructuurschets vertaalt 'landbouw' te sterk naar korte keten. Voor de landbouwers van Zwijnaarde is die korte keten niet evident. Zij herkennen zich daar onvoldoende in.
- Geert Derycke is één van de trekkers van het project 'Gentse Kweek'. Dat project onderzoekt of en hoe lokale landbouwprojecten in lokale winkels zouden kunnen worden verkocht. Lokale producten zouden daarbij onder het merk 'Gentse Kweek' gepromoot kunnen worden.
- De hoeve op het domein De Ghellinck is erg vervallen en de eigenaar is niet bereid om die te verkopen.
- Een landbouwer vreest dat een wandelpad van De Ghellinck naar de Krekelstraat voor afval en loslopende honden zal zorgen. Dat kan een nadelige impact hebben op de schapen die daar grazen.

3. Het wijkmobiliteitsplan

3.1. Toelichting over het wijkmobiliteitsplan

Wim Schuddinck legt uit dat het wijkmobiliteitsplan focust op de korte termijn. Terwijl de WSS een mogelijk toekomstbeeld geeft, kan de Stad via kleine ingrepen (verkeersborden, markeringen ...) al op korte termijn verbeteringen wat betreft de mobiliteit realiseren.

Pas wanneer minder verkeer door bepaalde straten passeert, kunnen we nadenken over een andere inrichting van die straten. Het wijkmobiliteitsplan richt zich dan ook niet op de heraanleg van straten en fietspaden. Dergelijke grote werken vragen immers veel tijd en kunnen ook enkel op langere termijn worden aangepakt.

Begin april 2021 ontvingen alle bewoners van Zwijnaarde een brochure die een overzicht gaf van de belangrijkste knelpunten die tijdens het voorbije inspraaktraject werden aangehaald. Op basis van die knelpunten heeft de Stad doelstellingen geformuleerd. Ook die worden toegelicht in die brochure.

Uit de voorbije bevestigingen bleek sluipverkeer in Zwijnaarde één van de hoofdknelpunten. Dit probleem stelt zich onder meer in de **Rijvisschestraat en de Heistraat**. Via die straten maken chauffeurs de verbinding tussen de Kortrijksesteenweg en de N60. Dat doorgaande verkeer zorgt voor onveilige situaties voor de vele fietsers die daar passeren tijdens de schoolspits. Het wijkmobiliteitsplan zoekt daarom op welke manier we ervoor kunnen zorgen dat doorgaand verkeer de grote wegen (N60, R4, Tramstraat-A, Della Faillelaan) volgt.

Een mogelijke oplossing om doorgaand verkeer in kleine straten te weren zijn onderbrekingen van de rijweg, bijvoorbeeld door paaltjes of een tractorsluis. Uiteraard moeten alle bestemmingen met gemotoriseerd verkeer bereikbaar blijven. Plekken die in beeld komen voor een onderbreking van het gemotoriseerd verkeer zijn de Putstraat (in de buurt van de Schilderswijk) en de Heistraat.

Wim Schuddinck merkt op dat ook **ten oosten van de N60** te veel doorgaand verkeer door woonstraten of (te) smalle straten rijdt. Dat probleem stelt zich specifiek voor onder meer de Krekelstraat, de Zandvoordestraat, de Dorpsstraat, de J. Schayckstraat ... De Stad wil daarom samen met lokale actoren onderzoeken hoe we dat doorgaande verkeer (meer) via de grotere wegen kunnen sturen. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat alle bestemmingen in Zwijnaarde bereikbaar moeten blijven voor gemotoriseerd verkeer.

De **Krekelstraat** is daarbij een belangrijke fietsroute. Bij het uitwerken van het wijkmobiliteitsplan zullen we moeten kiezen welke staten het dorpscentrum verbinden met de hoofdwegen (N60, Tramstraat, A. Della Faillelaan). Kan de Krekelstraat die functie van verbindingsweg tussen het dorpscentrum en de hoofdwegen krijgen? Moet de Krekelstraat zo autoluw mogelijk worden ingericht, bijvoorbeeld door eenrichtingsverkeer of wegversmallingen?

De heraanleg van de Krekelstraat staat op de planning. Momenteel wacht men de keuzes uit het wijkmobiliteitsplan af om plannen voor die straat te tekenen. Indien de Krekelstraat inderdaad het dorpscentrum met de hoofdwegen moet verbinden, zullen fietspaden noodzakelijk zijn. Als de Krekelstraat daarentegen een autoluwe straat wordt, zijn aparte fietspaden minder noodzakelijk. Over deze plannen wordt uiteraard overlegd met de gemeente De Pinte. De Pinte wil immers ook vermijden dat doorgaand verkeer door Zevergem passeert.

In verband met de Krekelstraat is het belangrijk om te vermelden dat De Lijn een nieuw vervoersnet zal uitrollen. Volgens de huidige plannen zullen daarbij geen bussen meer passeren door de Krekelstraat omdat daar te weinig busreizigers op en van de bus stappen.

Ook voor de **J. Schayckstraat** hebben we klachten ontvangen over het vele doorgaande verkeer en de onveiligheid van fietsers en voetgangers. We zullen ook voor deze straat moeten kiezen of die straat als verbinding tussen het dorpscentrum en de hoofdwegen moet blijven dienen. Een alternatief zou zijn dat we doorgaand verkeer weren uit de J. Schayckstraat en zo die straat autolouwer maken.

Vanavond willen we deze mogelijke oplossingen bespreken met de landbouwers en de routes die zij frequent volgen in kaart brengen.

3.2. Bemerkingen in verband met de Heistraat / Putstraat / Rijvisschestraat:

- De percelen langs de Putstraat kunnen vanuit het noorden en het zuiden bereikt worden. Een onderbreking voor gemotoriseerd verkeer zou daar geen grote problemen veroorzaken voor landbouwers. Hoe dichter die onderbreking bij de Schilderswijk ligt, hoe voordeliger voor de landbouwers.
- Een tractorsluis is niet zo evident. Vele landbouwmachines kunnen ook moeilijk over dergelijke hindernissen rijden of ondervinden schade bij het overrijden. Voor landbouwactiviteiten zijn ook vrachtwagens nodig, bijvoorbeeld voor het vervoeren van de oogst. Deze moeten ook kunnen passeren over een dergelijke sluis.

Antwoord: Het Mobiliteitsbedrijf kan samen met de landbouwers bekijken hoe een tractorsluis best vormgegeven kan worden.

- Men vreest dat een tractorsluis negatief zou afstralen op de landbouw omdat landbouwers wel door kunnen rijden en de anderen niet.
- Een camera lijkt een betere oplossing volgens de landbouwers.

Antwoord: De middelen van de Stad zijn beperkt. Daarom moet de Stad keuzes maken bij de inzet van haar middelen. De plaatsing van camera's kost veel geld. Langs deze route rijdt te weinig verkeer om de plaatsing van een camera financieel te kunnen verantwoorden.

- Voor de landbouwer die in dat gebied actief is, is het absoluut noodzakelijk om van de Heistraat via de Rijvisschestraat naar de N60 te kunnen rijden. Verder rijdt hij dan via de Klossestraat en de Heistraat terug naar zijn boerderij. Deze route is belangrijk om zijn percelen langs de N60 te kunnen bereiken. Die liggen allemaal ten westen van de N60. Ook zijn percelen in de Hutsepot kan hij op die manier bereiken. Een onderbreking van de Heistraat zou voor hem daarom problematisch zijn.
- Sinds de aanleg van de fietsnelweg over de oude spoorwegbedding, rijden minder fietsers langs de Rijvisschestraat en de Heistraat. Dat is een goede zaak voor landbouwers.
- Kan een fietspad via het Technologiepark, over de N60 en door de site Rijvissche naar het Modderenmanpad een goed alternatief vormen voor fietsers? Hierdoor zouden misschien minder fietsers via de Rijvisschestraat moeten passeren. Dat zou ook kunnen bijdragen aan een meer verkeersveilige situatie.

Antwoord: Dat fietspad staat op de planning. Momenteel onderzoekt het Agentschap Wegen en Verkeer ook of een fiets- en voetgangerstunnel onder de ovonde mogelijk is.

3.3. Bemerkingen in verband met Krekelstraat, Zandvoordestraat, J. Schayckstraat:

- Een landbouwer rijdt van de Krekelstraat richting Klossestraat en richting Zevergem met landbouwmachines. Hij rijdt nooit richting Zwijnaarde dorp.
- Een andere landbouwer volgt meerdere routes van en naar zijn hoeve in de Krekelstraat:
 - o naar de Mijlgrachtstraat (naar percelen in de omgeving van de Eggestraat)
 - o naar percelen in de Scheldevallei via de Zandvoordestraat, de Hondelee en de Zwartekobenstraat
 - o naar percelen in Merelbeke via de Zandvoordestraat en de J. Schayckstraat.
- Het is zeer moeilijk om met landbouwvoertuigen via de Heerweg te rijden. Die machines zijn immers zeer breed waardoor het moeilijk rijden is langs de geparkeerde wagens. Ook kruisen met bussen vormt daarom een probleem.
- Ook het drukke autoverkeer vormt een probleem voor landbouwers. Voor bepaalde activiteiten werken zij immers met loonwerkers. Die loonwerkers worden per uur betaald. Daarom proberen landbouwers te vermijden om die loonwerkers tijdens de spits te laten rijden zodat zij geen tijd verliezen door in de file te staan.
- Het is belangrijk dat mensen vanuit het centrum van Zwijnaarde vlot naar de Krekelstraat kunnen rijden. Dat is immers de route die gebruikt wordt om naar de hoevewinkel te komen.
- Landbouwmachines worden steeds groter. Nu zijn alle machines minstens 3,5 m breed. Indien de Krekelstraat zou versmald worden, zullen landbouwmachines problemen ondervinden om voertuigen te kruisen of fietsers te passeren. Daartegenover staat dat een (te) brede Krekelstraat meer verkeer zou kunnen aantrekken, wat ook niet gewenst is. In de Krekelstraat is het nu al moeilijk kruisen met een bus. Daarbij beperken de elektriciteitspalen de uitwijkmogelijkheden, waardoor kruisen extra bemoeilijkt wordt.
- Drempels zoals in de J. Schayckstraat zijn nefast voor landbouwmachines. Niettegenstaande zij slechts aan zeer lage snelheid (10 km/u) over deze drempels rijden, ondervinden die machines daar geregeld schade van. Bovendien zorgt deze lage snelheid geregeld voor kwade reacties van andere chauffeurs.
- Als er fietspaden moeten worden aangelegd in de Krekelstraat, zal landbouwgrond moeten worden ingenomen. De huidige straat is immers te smal voor een rijweg met fietspaden langs weerszijden.
- Een landbouwer vraagt op welke manier de Krekelstraat zou verbreed worden om fietspaden aan te leggen. Zijn wijngaard ligt aan de Zwijnaardse kant van de scherpe bocht (omgeving

Mijlgrachtstraat). Hij heeft net geïnvesteerd in deze wijngaard en het zou een grote impact hebben op zijn bedrijfsvoering moest hij daar grond verliezen voor de aanleg van een fietspad.

- Indiana zou investeringen gepland hebben. Welke impact zal de verbreding van de Krekelstraat op hen hebben? Een goede afstemming met De Pinte over de heraanleg van de Krekelstraat is absoluut noodzakelijk.
- Kan een fietspad via het Technologiepark, over de N60 en door de site Rijvissche naar het Modderenmanpad ook een goed alternatief vormen voor fietsers die momenteel langs de Krekelstraat rijden? Dat zou ook kunnen bijdragen aan een meer verkeersveilige situatie.
Antwoord: Het fietspad door de site Rijvissche staat op de planning. Momenteel onderzoekt het Agentschap Wegen en Verkeer ook of een fiets- en voetgangerstunnel onder de ovonde mogelijk is.
- Veel chauffeurs rijden langs de Krekelstraat om de file op de N60 en de ovonde te vermijden. Als dat probleem opgelost kan worden, zal er minder doorgaand verkeer langs de Krekelstraat passeren. Het verbeteren van de verkeerssituatie op de N60 lijkt de beste weg naar minder sluipverkeer door de Krekelstraat en het centrum van Zwijnaarde. Dan zouden andere maatregelen tegen sluipverkeer misschien niet meer nodig zijn. Die maatregelen veroorzaken immers ook lastige situaties voor mensen van Zwijnaarde. En misschien zal het dan ook niet nodig zijn om land in te nemen voor de aanleg van fietspaden langs de Krekelstraat.
Antwoord: de werken aan de ovonde zullen nog even op zich laten wachten. Het probleem van sluipverkeer zouden we eerder willen oplossen.
- Veel doorgaande chauffeurs rijden via de Boeregemstraat – Mijlgrachtstraat naar de Krekelstraat. Toen de Veldstraat in De Pinte enkele jaren geleden werd heraangelegd, werd eenrichtingsverkeer ingesteld in de Boeregemstraat, van noord naar zuid. Hierdoor was er veel minder verkeer in de Krekelstraat tijdens de ochtendspits. Misschien kan dat ook een oplossing vormen?
- Een landbouwer rijdt ook vaak door de Gebuurtestraat. Daar staat nu een verkeersbord 'uitgezonderd plaatselijk verkeer'. De politie controleerde daar geregeld, waardoor dat verbod vrij goed wordt gerespecteerd. Kan dat ook in de Krekelstraat?
Antwoord: Het verbod op niet plaatselijk verkeer in de Gebuurtestraat wordt waarschijnlijk vrij goed gerespecteerd omdat dat een vrij smalle straat is en weinig winst oplevert voor chauffeurs. In de Krekelstraat is de situatie anders en zal het moeilijk zijn om een dergelijk verbod te handhaven. Dat zou een grote inzet van de politie vragen, wat niet steeds mogelijk is. Een tractorsluis (of iets dergelijks) lijkt daarom een betere optie voor de Krekelstraat.

3.4. Algemene bemerkingen:

- In Zwijnaarde worden momenteel veel appartementen bijgebouwd. Ook op de bedrijventerreinen vestigen zich nieuwe bedrijven. Dat zorgt allemaal voor een toename van het auto- en fietsverkeer. Het voelt niet goed aan dat de landbouw hiervoor een prijs zou moeten betalen.
Antwoord: Het is de bedoeling dat auto's meer via de R4 naar de bedrijventerreinen rijden. Ook daarvoor worden in de toekomst maatregelen genomen.
- In Nederzwalm en Zingem geven snelheidsindicatieborden aan hoe snel auto's rijden. Hierdoor rijden auto's trager. Kan dat ook een deel van de oplossing vormen?

- Men vraagt zich af of de maatregelen tegen sluipverkeer de files op de N60 niet zullen verergeren, wanneer niet eerst/ook de oorzaak van het sluipverkeer (file op N60 en ovonde) opgelost wordt.

4. Verdere stappen voor de opmaak van het wijkplan

In juni zullen we de verschillende voorstellen van de Stad voorleggen aan bewoners, handelaars, horeca-uitbaters, bedrijven, scholen ... zodat iedereen aandachtspunten en bemerkingen kan meegeven. Het is belangrijk voor ons om nu zoveel als mogelijk feedback te krijgen zodat het wijkplan zo goed mogelijk is aangepast aan de lokale context.

Op basis van die input zal de Stad Gent een zo goed mogelijk wijkmobiliteitsplan opmaken, voor het volledige grondgebied van Zwijnaarde, de Schilderswijk en het Pleispark. Dat wijkmobiliteitsplan zullen we vervolgens simuleren. Zo zullen we bijvoorbeeld kunnen inschatten wat het effect van de maatregelen is op de verkeerssituatie aan de ovonde. Dat zullen we opnieuw komen toelichten in Zwijnaarde. Volgens de huidige planning zal dat in het voorjaar van 2022 zijn.

Het is belangrijk om aan te geven dat we hierbij in 2 stappen zullen werken. In een eerste stap zullen we bepalen welke maatregel we willen invoeren op een bepaalde plek (bijvoorbeeld: onderbreken van gemotoriseerd verkeer). Dat leggen we in het voorjaar van 2022 aan jullie voor tijdens een infomoment en via een brochure. Daarna start de tweede stap waarbij we onderzoeken hoe we die maatregel best concreet uitvoeren (bijvoorbeeld via paaltjes, een tractorsluis ...) en een plan van aanpak hiervoor uitwerken. Voor die tweede stap hebben we ongeveer een jaar nodig. Dat zou betekenen dat het wijkmobiliteitsplan in 2023 zou kunnen worden uitgevoerd.

Volgens de huidige planning zouden de werken aan de ovonde ten vroegste in 2024 kunnen starten.

5. Een positieve actie in verband met landbouw in Zwijnaarde?

We horen dat mensen trots zijn op het groene karakter van Zwijnaarde. De open ruimte vormt ook een belangrijk element van de wijkstructuurschets. Ann vraagt of de landbouwers interesse hebben in samenwerking rond een actie om een positief beeld van de landbouw te promoten.

De aanwezige landbouwers geven mee dat zij momenteel geen interesse hebben in een dergelijke actie. Zij voelen zich vaak geïsoleerd door de maatschappij en hebben in het verleden al vaak grond verloren aan plannen van de Stad en andere overheden. Hierdoor verliezen ze soms de moed en hebben ze geen zin om mee te werken aan dit soort acties.

Bovendien hebben zij te veel werk waardoor zij geen tijd meer hebben om aan dergelijke acties mee te werken. Een kort promotiefilmpje over landbouw zou wel interessant kunnen zijn. danny

Eva bedankt de landbouwers voor hun inbreng van deze avond. Zij beseft dat landbouwers het moeilijk hebben. Het is een van haar taken om de relatie tussen landbouw en de Gentenaars terug te versterken en ervoor te zorgen dat er appreciatie is voor de landbouw in Gent. Zij zal samen met Evelyne bekijken hoe dat concreet kan worden aangepakt. Ze nemen hier later nog terug contact over op met de landbouwers.