

Verslag overleg Rijvisschestraat 15/6/22

Aanwezig:

- Bewoners: een bewoner uit de Victor Loreinstraat, een bewoner uit het Rijvisschepark, een bewoner uit de Rijvisschestraat
- een vertegenwoordiger van De Moester
- een landbouwer
- een vertegenwoordiger van het VIB
- Voor de Stad Gent: Wim Schuddinck (Mobiliteitsbedrijf), Ann Manhaeve (Beleidsparticipatie, verslag)

Agenda:

Bespreking van de maatregel uit het wijkmobiliteitsplan voor de Rijvisschestraat

1. Toelichting (door Wim):

Wat ging vooraf:

- 1) Bevraging over mobiliteit in Zwijnaarde, Pleispark en de Schilderswijk in 2020: leidde tot een lijst met knelpunten en doelstellingen. Eén van die knelpunten was de onveiligheid voor fietsers en voetgangers in de as Rijvisschestraat – Pieter Pauwel Rubenslaan.
- 2) Oplossingsvoorstellen in de vorm van ‘puzzelstukken’, waarop in juni 2021 feedback werd gevraagd aan bewoners, landbouwers, handelaars en bedrijven uit Zwijnaarde, Pleispark en de Schilderswijk. In de omgeving Rijvisschestraat werden toen ‘verkeersfilters’ of onderbrekingen voor autoverkeer voorgesteld om sluipverkeer te weren en zo de veiligheid van fietsers en voetgangers te verbeteren.

- Veel bewoners zagen dit niet zitten omdat hun bereikbaarheid te veel in het gedrang zou komen

- Ook de brandweer zag dit niet zitten omdat de Rijvisschestraat in beide richtingen een belangrijke verbindingsweg is voor hulpdiensten.

Daarom is een alternatief gezocht die enerzijds de route voor hulpdiensten vrij houdt en anderzijds toch het doorgaand verkeer kan weren. Uit onderzoek in oktober 2021 weten we dat minstens 40% van het gemotoriseerd verkeer zuiver doorgaand verkeer is. Als we die kunnen weren, wordt de hele omgeving autoluwer en veiliger.

Deze doelstelling kunnen we bereiken door in de Rijvisschestraat een tegengesteld eenrichtingsverkeer in te voeren ter hoogte van het kruispunt met de Heistraat (weg van de Heistraat). Bij noodgevallen mogen hulpdiensten met sirenes tegen de rijrichting in rijden. Voor ‘gewone’ chauffeurs echter wordt het hierdoor onmogelijk om de hele route tussen de N60 en Kortrijksesteenweg met de auto af te leggen. Tegelijk blijft voor lokaal verkeer alles bereikbaar met de auto, soms weliswaar met een langere route. Bewoners van de Rijvisschestraat, tussen Heistraat en Putstraat, zullen met de wagen via de Pieter Van Reyschootlaan en de Pieters Pauwel Rubenslaan naar en van de Kortrijksesteenweg kunnen rijden. De route met de wagen naar de N60 zal via de Putstraat en de Klossestraat lopen. De routes voor fietsers en voetgangers veranderen niet.

- 3) In februari 2022 keurde de Gentse gemeenteraad het wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde, Pleispark, Schilderwijk goed, met inbegrip van het tegengestelde eenrichtingsverkeer in de Rijvisschestraat. In dat goedgekeurde plan werd nog geen wijziging voorgesteld voor het snelheidsregime in de Heistraat en de Putstraat. Het is nog niet duidelijk of de snelheidslimiet in die 2 straten van 70km naar 50km of 30km per uur zal dalen.

- 4) De invoering van het wijkmobiliteitsplan is gepland in de lente van 2023. Later dat jaar zullen de effecten daarvan gemeten worden. Uit die evaluatie zal moeten blijken of de doelstellingen behaald zullen zijn en of er eventueel bijstellingen nodig zijn.

Geplande wijzigingen in de omgeving van de ovonde:

Het wijkmobiliteitsplan voorziet wijzigingen in de nabije toekomst. Er is echter meer nodig om het doorgaande verkeer in de woon- of landelijke straten van Zwijnaarde tegen te gaan.

De komende jaren zijn er nog ingrepen gepland die ook kunnen bijdragen tot het verbeteren van de veiligheid voor fietsers en voetgangers in de Rijvisschestraat - Pieter van Reysschootlaan:

- De Vlaamse Landmaatschappij diende een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor 2 extra fiets- en wandelpaden in: tussen de N60 en het Modderenmanpad en tussen de Putstraat en de Kortrijksesteenweg. Dit worden veilige routes voor fietsers en voetgangers. Het openbaar onderzoek in het kader van deze omgevingsvergunning is opgestart.
- Het Agentschap Wegen en Verkeer (Vlaamse Gewest) werkt aan plannen om de ovonde aan te passen. Hierbij denkt men onder meer aan een 'ongelijkgrondse' oversteek van fietsers en voetgangers. Dit zou de doorstroming van het openbaar vervoer en het autoverkeer ter hoogte van de ovonde sterk moeten verbeteren. We hopen dat chauffeurs hierdoor minder geneigd zullen zijn om alternatieve routes voor de N60 (door bvb de Rijvisschestraat) te zoeken.
- In 2021 werd een nieuwe oprit naar de R4 gerealiseerd. Die kwam er om de huidige oprit naar de E40 te vervangen. Hierdoor zal het verkeer dat nu via de Rijvisschestraat naar de E40 rijdt, een andere weg zoeken.
- Er wordt gewerkt aan plannen voor een fiets- en voetgangersbrug, tussen het Technologiepark en de overzijde van de Ringvaart.

2. Voorstelling deelnemers en belangrijkste vragen en opmerkingen

- Bewoner Victor Loreinstraat:
 - "De grootste bedenking is dat de bewoners met de auto afgesneden worden van het centrum van Zwijnaarde. Een omweg van 5 à 6 km om de kinderen met de wagen naar school te brengen, is problematisch, zeker als het vaak aanschuiven is aan de verkeerslichten.
 - Ik neem vandaag al heel vaak de fiets naar school in de Hutsepotstraat.
 - Het is goed dat de veiligheid voor fietsers zal verbeteren.
 - Het is ook goed dat de fietssnelweg er eindelijk ligt; al zijn de snelle speed pedelecs wel gevaarlijk."
 -
- Bewoner uit het Rijvisschepark:
 - "Het voorstel met het eenrichtingsverkeer in de Pieter Pauwel Rubenslaan is zeer goed.
 - Het is wel een probleem als de smalle Putstraat extra belast zal worden. Dat is ook gevaarlijk voor de mensen van de Moester die langs daar van en naar de bushalte lopen.
 - De lus met eenrichtingsverkeer van de Pieter van Reysschootlaan en de Pieter Pauwel Rubenslaan is een goede zaak.
 - Waarom komt er geen verbodsbord net ten zuiden van de Heistraat, in de Rijvisschestraat? Dan zou je van uit de Rijvisschestraat nog naar de Heistraat kunnen rijden.
 - Het zal sowieso drukker worden in de Heistraat.

- Er bestaat een risico dat chauffeurs die uit het zuiden komen, de file op de N60 willen vermijden door via de Klossestraat, de Heistraat en de Rijvisschestraat te rijden. Die wagens moeten hiervoor links afslaan op de N60 en zullen misschien extra file veroorzaken op de N60.
 - De oversteek van de fietssnelweg in de Rijvisschestraat zal wel veiliger worden door deze ingreep, maar langs de oversteek in de Klossestraat zal het drukker worden.”
- Vertegenwoordiger VIB:
 - “Na de extra uitleg heb ik de bedoeling voor het eerst goed begrepen.
 - Het zal lastig zijn om weg te rijden via de N43. Daar oprijden is zeer gevaarlijk omdat het een heel kort stuk is. Als meer en meer mensen dat doen, wordt het drukker en gevaarlijker.
 - We hebben net geïnvesteerd in 2 elektrische poolfietsen en zullen die dan vaker gebruiken om naar Ardoyen te gaan. Want de route tussen het VIB en het Technologiepark wordt langer voor auto’s door het geplande eenrichtingsverkeer.
 - VIB verhuist eind 2023 naar Eiland Zwijnaarde, maar op dezelfde plek zal allicht een ander bedrijf komen.
 - Er is ook een risico op sluipstromen via de Klossestraat en het kruispunt met de N60.”
- Bewoner uit de Rijvisschestraat
 - “Met de huidige oplossing is het extra omrijden buitenproportioneel.
 - De Putstraat leent zich minder tot veel verkeer dan de Heistraat. Dit is ook een probleem voor fietsers en voetgangers.
 - Veel van het verkeer wordt bepaald door 3Square. Daar zijn kantoren en vinden evenementen plaats met heel veel auto’s die vaak de omgeving niet kennen en daardoor te snel rijden in de smalle Putstraat. In 3Square zijn er zalen voor 200 personen en die worden geadverteerd als goed bereikbaar.
 - De scherpe hoek ter hoogte van De Moester is ook heel moeilijk qua zichtbaarheid.
 - Ander verkeer kruisen in de Putstraat is moeilijk, en kan eigenlijk niet heel snel.”
- Vertegenwoordiger van De Moester
 - “Het gaat ons vooral om de veiligheid van de mensen. Iedereen, niet alleen onze klanten, moet hier passeren.
 - Het is een probleem dat er amper voetpaden voorzien zijn voor wie met de bus naar de Moester komt. Er is alleen een smal voetpadje in de Pieter Van Reysschootlaan. Het zou goed zijn als dat voetpad doorgetrokken zou kunnen worden. Dat zou veel helpen, ook voor wie bijvoorbeeld naar 3Square wil stappen.
 - Er zijn best veel voetgangers die van de N60 komen, waar ook een bushalte is.
 - Ik snap bepaalde maatregelen wel, maar er is nog te weinig directe winst voor de mensen van De Moester.
 - Het is wel goed dat we het paadje langs de autosnelweg mogen gebruiken.”
- Landbouwer
 - “Mijn grootste probleem is dat ik vanuit de Rijvisschestraat niet terug kan rijden naar de Heistraat. De meerkost aan benzine, huur, werkuren,... zal hoog zijn, zowel in geld als in tijd. Ik schat minstens 18.000 à 20.000 euro per jaar, zonder eigen uren te rekenen.
 - Er zal ook veel meer verkeer in de Heistraat en de Putstraat rijden.
 - Het geplande eenrichtingsverkeer maakt de circulatie moeilijk voor alle buurtbewoners en doet het verkeer in de Heistraat en de Putstraat (te) veel toenemen. Volgens mij zou een knip in de Heistraat (met uitzondering van landbouwvoertuigen) en één aan de

Schilderswijk minder mensen 'last berokkenen'. Chauffeurs zouden dan via de Klossestraat en Drie Sleutels van de Rijvisschestraat naar de N43 moeten rijden.

- Het is heel jammer dat met de klassieke signalisatie voor eenrichtingsverkeer (C3- en F19-borden) geen uitzondering voor landbouwvoertuigen mogelijk is.
- Ook een voorstel zoals Frederic deed (> filter net ten zuiden van de Heistraat) zou beter zijn dan wat er nu komt.
- Een keerbeweging voor Ivago aan de oprijlaan van kasteel Nieuwenhove zal hoogstwaarschijnlijk niet aanvaard worden.
- Met 156 hectare aan grond in het heel parkbosgebied zou het bijzonder moeilijk werken zijn zonder te mogen terugkeren naar de Heistraat vanuit de richting van de Putstraat.
- Het geplande fietspad door de site Rijvissche zal de veiligheid voor fietsers en voetgangers sterk kunnen verbeteren..”

3. Afronding van het gesprek (door Wim)

- Dit wijkmobiliteitsplan werd goedgekeurd omdat het toelaat om het sluipverkeer op de as Rijvisschestraat – Pieter van Reysschootlaan te doen dalen en zo de veiligheid van fietsers en voetgangers te verhogen, binnen de randvoorwaarden die door de wegcode en de hulpdiensten worden bepaald.
- We weten dat dat plan nadelen heeft. Maar de voorstellen die we hoorden hebben ook nadelen en vormen geen verbetering van het huidige plan.
- Via verkeersmodellen hebben we een inschatting gemaakt van de hoeveelheid verkeer die we na het invoeren van het wijkmobiliteitsplan kunnen verwachten. Volgens die inschatting zullen de voorgestelde maatregelen een belangrijk deel van het huidige verkeer doen verdwijnen. De evaluatie zal ons tonen wat de werkelijke effecten van het wijkmobiliteitsplan op de verkeersintensiteit zullen zijn, bijvoorbeeld in de Heistraat en de Putstraat.
- De vraag naar voetpaden in de Pieter van Reysschootlaan en de Putstraat is een pertinente vraag. De Stad zal onderzoeken of dat mogelijk is. Als inderdaad blijkt dat er trottoirs kunnen worden aangelegd, zullen die werken niet samen met de maatregelen uit het wijkmobiliteitsplan kunnen worden gerealiseerd. De voorbereiding van de aanleg van trottoirs vraagt immers meer tijd.
- Samen met het Agentschap Wegen en Verkeer onderzoekt de Stad op welke manier de oversteek van de Kortrijksesteenweg ter hoogte van de Pieter Van Reysschootlaan en de bushalte veiliger kan worden gemaakt.