

## Overleg landbouwers ikv wijkmobiliteitsplan Zwijnaarde, Pleispark, Schilderswijk

23 februari 2022

### Aanwezig:

- 7 landbouwers
- Stad Gent: Schuddinck Wim (projectleider WMP, Mobiliteitsbedrijf), Eva Kerselaers (beleidsmedewerker land- en tuinbouw, Dienst Economie), Ann Manhaeve (wijkregisseur, Dienst Beleidsparticipatie)

### 1. Toelichting wijkmobiliteitsplan

Gisteren, op 21 februari 2022, heeft de gemeenteraad het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde, het Pleispark en de Schilderswijk goedgekeurd. In een volgende stap zullen we onderzoeken hoe we die maatregelen precies kunnen realiseren. De bedoeling van deze avond is om te horen waar we rekening mee moeten houden bij de uitvoering.

Tijdens de voorbije jaren (2020-2021) hebben we verschillende kern met mensen uit Zwijnaarde samengezeten. We hebben in juni meerdere mogelijke maatregelen besproken met belanghebbenden uit Zwijnaarde, het Pleispark en de Schilderswijk (voor de landbouwers ging dit gesprek door in april):

- Sommigen hadden bezwaren tegen bepaalde voorstellen
- Velen vroegen om de verkeersveiligheid te verbeteren, bijvoorbeeld in de schoolomgevingen en langs fietsroutes
- Anderen formuleerden grote verwachtingen over de geplande/beloofde infrastructuurprojecten (heraanleg van de ovonde, aanleg van een fietspad door de site Rijvissche, ...)
- Tot slot brachten enkelen zelf ook nieuwe ideeën aan.

Op basis van die input, werd het definitieve wijkmobiliteitsplan uitgewerkt. Dat wijkmobiliteitsplan bestaat uit een beperkt aantal circulatiemaatregelen en 3 verkeersfilters. Bij een verkeersfilter willen we het doorgaand verkeer tegenhouden. Dat kan op verschillende manieren. Paaltjes zijn de meest drastische manier. Wanneer openbaar vervoer, hulpdiensten ... moeten kunnen doorrijden, zijn paaltjes niet altijd mogelijk. Dan kan bijvoorbeeld via verkeersborden worden gewerkt.

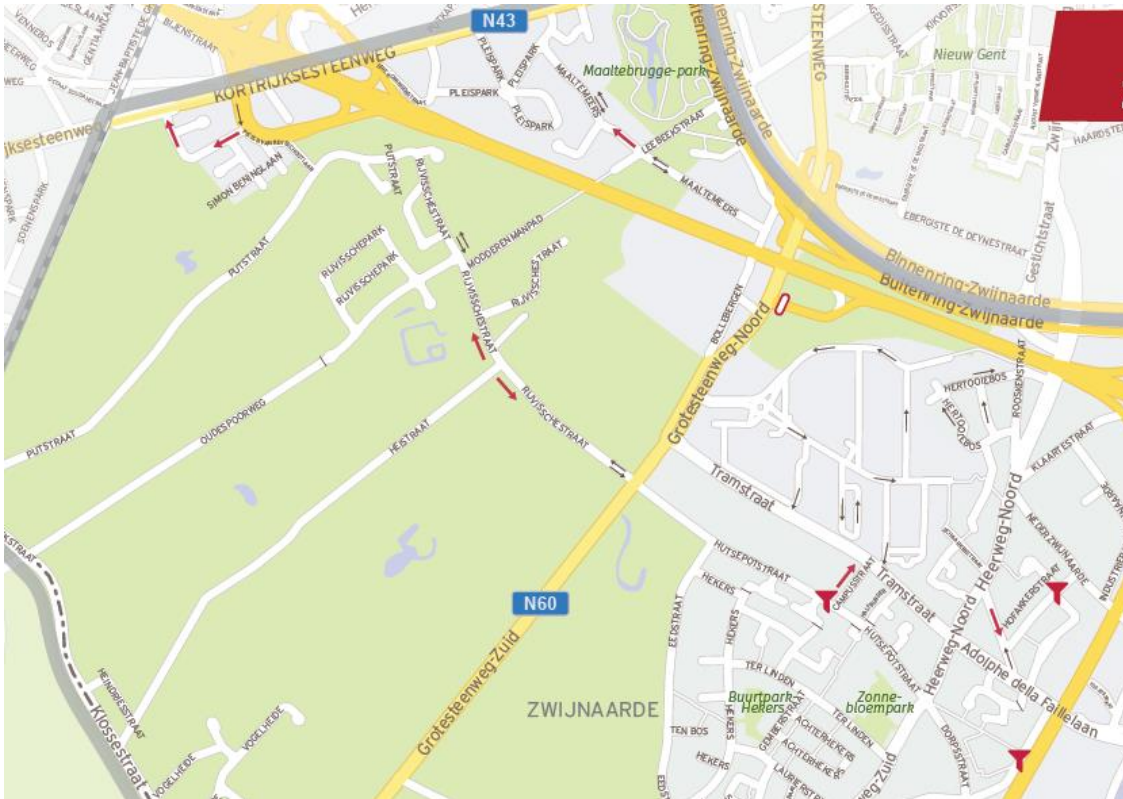
De belangrijkste onderdelen van het wijkmobiliteitsplan voor Zwijnaarde, het Pleispark en de Schilderswijk zijn:

- In het centrum van Zwijnaarde:
  - o De belangrijkste ontsluitingswegen (Heerweg Noord en -Zuid, Krekelstraat ...) worden behouden. Hiermee willen we de bereikbaarheid garanderen en ongewenste verschuivingen van verkeersstromen vermijden.
  - o Op andere wegen zullen we beperkingen opleggen, onder meer om sluipverkeer tegen te gaan, schoolomgevingen te beveiligen, de oost-westfietsroute autolouwer maken en ruimte te maken voor leefkwaliteit. Dat doen we door een verkeersfilter aan te brengen in de Hutsepotstraat en de J. Schayckstraat. Daarnaast komt er

eenrichtingsverkeer in de Campusstraat (tegengesteld aan uitrit Ardoyen). Door het weren van sluipverkeer zal fietsen veiliger worden, bijvoorbeeld in de Zandvoordestraat.

- In Roosken, Schaarken en het Technologiepark:
  - o Voorlopig moeten we de ontsluitingswegen behouden (Nederzwijnaarde, Nieuwescheldestraat, Klaartestraat, toegang Technologiepark aan de N60). Dit is noodzakelijk omdat hulpdiensten 2 toegangsroutes nodig hebben voor de bedrijventerreinen (hoogrisicozones) en omdat bewoners ons gevraagd hebben om de lasten van het economisch verkeer over verschillende straten te spreiden.
  - o Om sluipverkeer door de woonbuurt te vermijden zullen we een verkeersfilter plaatsen in de Hofakkerstraat en een nieuw stukje eenrichtingsverkeer invoeren in de Isabella Van Oostenrijkstraat, tegengesteld aan de bestaande rijrichting.
  - o In de komende jaren bouwen we een nieuwe weg van de Nederzwijnaarde naar de R4. Die weg zal tussen het bedrijventerrein Zwijnaarde II en de E17 worden gebouwd. Eens die weg er ligt, kan het verkeer van de bedrijventerreinen Zwijnaarde II (Domo) en III (Klaartestraat-Industriepark Zwijnaarde) rechtstreeks naar de R4 rijden. Dan wordt het mogelijk om dat economische verkeer los te koppelen van de woonstraten door verkeersfilters te plaatsen op de Nederzwijnaarde, de Klaartestraat en de Nieuwescheldestraat.
  - o Binnenkort zal AWV de oprit van de N60 naar de E40 afsluiten en vervangen door een oprit naar de buitenring van de R4. AWV heeft deze beslissing genomen omdat de oprit naar de E40 te dicht bij de verkeerswisselaar zit en daardoor onveilig is.
- In de Maaltemeers, Pleispark, Rijvissche en de Schilderswijk:
  - o We willen meerdere ontsluitingswegen behouden. Deze buurten zullen toegankelijk blijven vanaf de Kortrijksesteenweg en de N60 en via de Klossestraat – Heistraat/Putstraat.
  - o Bestemmingsverkeer zal soms een iets andere route moeten volgen (bijvoorbeeld via de R4, via de Klossestraat). Op die manier wordt het bestemmingsverkeer over meerdere straten gespreid.
  - o In deze buurten komen geen verkeersfilters. We willen de veiligheid voor fietsers en voetgangers verhogen en de woonstraten autoluwer maken door stukjes eenrichtingsverkeer in te voeren in de Maaltemeers en de Rijvisschestraat. Auto's zullen daardoor niet meer rechtstreeks van de Kortrijksesteenweg naar de N60 kunnen rijden via de Maaltemeers en de Rijvisschestraat. Op die manier kunnen we het doorgaand verkeer, dat vaak (te) snel rijdt, weren.
  - o Daarnaast voeren we eenrichtingsverkeer in in de P. P. Rubenslaan. Op die manier maken we een lus en kunnen auto's enken nog richting Kortrijksesteenweg rijden in die straat.

Onderstaande kaart geeft een overzicht van alle circulatiemaatregelen die in het voorjaar van 2023 zullen worden ingevoerd:



Op het kaartje hieronder wordt de verkeerssituatie geschetst die zal ontstaan na de realisatie van enkele grote infrastructuurwerken: een nieuwe fietsbrug over de E40/R4, de heraanleg van de ovonde, een fiets- en voetgangerspad door de site Rijvissche, heraanleg van de Kregelstraat en een nieuwe ontsluitingsweg voor de bedrijventerreinen Zwijnaarde II en III.



Naast de circulatiemaatregelen, zullen nog enkele andere ingrepen worden bestudeerd:

- Snelheidsvermindering in Heistraat, Putstraat om een veiliger wandelgebied te creëren
- Verschuiven van parkeerplaatsen in de Heerweg-Zuid om kruisend verkeer makkelijker te maken
- Beveiligen van oversteken voor voetgangers en fietsers
- Trage wegen verder uitbouwen.

In een latere fase zal de Krekelstraat worden heraangelegd. We hebben op het wijkmobiliteitsplan gewacht om die werken te starten. Nu weten we dat er geen beperking al worden opgelegd aan het gemotoriseerd verkeer in de Krekelstraat. Hierdoor zijn aparte fietspaden noodzakelijk.

In de ruilverkaveling is een stuk van de Krekelstraat opgenomen. Ter hoogte van dat stuk werd een strook van 19,5m breed gereserveerd. De werkelijk noodzakelijke breedte voor de heraanleg van de straat moet nog worden bepaald. De werken in de Krekelstraat zullen ten vroegste in 2026 kunnen starten. Daarom heeft het stadsbestuur gevraagd om voorlopige maatregelen te onderzoeken om in de tussentijd, voor de heraanleg van de straat, de veiligheid van fietsers te verbeteren.

Tot slot zal ook het openbaar vervoer worden aangepast. De Lijn wil een nieuw net invoeren. Volgens de huidige planning zal dat op 1 juli 2023 gebeuren.

## 2. Vervolgstappen

De volgende stappen zijn gepland:

- 30 maart 2022 – Infomarkt
- 2022 – Opmaak actieplan uitvoering: het gaat om de operationele vertaling van alle gekozen maatregelen
- Voorjaar 2023 – Uitvoering wijkmobiliteitsplan
- Najaar 2023 – najaar 2024: Evaluatie wijkmobiliteitsplan en eventuele bijsturing. In oktober 2021 hebben we al tellingen uitgevoerd. In oktober 2022 en in het najaar van 2023 zullen we dit herhalen om na te gaan of er veranderingen optraden. We zullen ook de luchtkwaliteit meten.

## 3. Bespreking

### 3.1. Opmerkingen over de Rijvisschestraat

- Voor Geert De Rycke is het eenrichtingsverkeer in de Rijvisschestraat problematisch. Ook bewoners protesteren tegen deze maatregel.  
Door het eenrichtingsverkeer richting Kortrijksesteenweg moet Geert te ver omrijden naar en van zijn gronden aan de Putstraat. De bocht tussen de Rijvisschestraat en de Putstraat is bovendien moeilijk te nemen met een tractor. Zijn passages met de tractor zullen nefast zijn voor de verkeersveiligheid op die plek, die nu al als gevaarlijk voor fietsers en voetgangers wordt beschouwd.
- Bovendien brengen deze extra kilometers een grote bijkomende kost mee. Niet alleen voor zijn eigen vervoer met een tractor, maar vooral voor loonwerkers die in 2021 €250 per uur kostten (en allicht meer zullen kosten in de toekomst).

- Geert vraagt of het mogelijk is om een uitzondering op het eenrichtingsverkeer in de Rijvisschestraat te voorzien voor landbouwvoertuigen. Een alternatief zou zijn om helemaal geen verkeer toe te laten in een stuk Rijvisschestraat, met uitzondering van landbouwvoertuigen.
- Een verkeersfilter in de Putstraat zou geen probleem opgeleverd hebben – voor geen van de aanwezige landbouwers.
- Volgens de landbouwers ontstaat sluijverkeer door de Rijvisschestraat door de files op de N60 en de Kortrijksesteenweg. Zij vragen om dit fileprobleem eerst aan te pakken, vooraleer maatregelen genomen worden in de Rijvisschestraat.
- Aan het kruispunt met de N60 ligt een ongebruikte strook grond tegenover de huizen. Die grond was vroeger landbouwgrond. Het is jammer dat landbouwgrond wordt opgegeven om die later niet voor iets anders te gebruiken. Kan daar een parkeerstrook worden aangelegd? Dit zou de situatie voor fietsers op dat punt veiliger maken.
- Het geplande eenrichtingsverkeer in de Rijvisschestraat zal het doorgaand verkeer onvoldoende tegenhouden. Dat kan immers nog van de Klossestraat via de Heistraat en het laatste stuk Rijvisschestraat naar de N60 zal rijden.
- De landbouwers benadrukken dat het geplande fietspad van de ovonde naar de fietssnelweg een veilig alternatief voor fietsers vormt. Hierdoor zouden geen maatregelen nodig zijn in de Rijvisschestraat. Landbouwers hebben grond afgestaan voor de realisatie van dat fietspad en begrijpen niet waarom het zo lang duurt vooraleer dit fietspad wordt gerealiseerd.

Antwoord Wim:

- Het eenrichtingsverkeer in de Rijvisschestraat dient om het sluijverkeer uit die straat te halen. Dat is nodig om deze weg veiliger te maken voor fietsers en voetgangers. Hierdoor moeten bewoners van die zone inderdaad omrijden. We vermoeden dat het eenrichtingsverkeer in de Rijvisschestraat, in combinatie met een verlaagde snelheid in de Heistraat, het sluijverkeer zal tegenhouden.
- We hebben gekozen voor 2 stukken eenrichtingsverkeer in de Rijvisschestraat omdat het duidelijk was dat bewoners noch landbouwers een verkeersfilter wensten. Door de vele signalen over onveiligheid voor fietsers, wilden we toch het sluijverkeer in die straat weren. Dat maakt immers 40% van het verkeer uit tijdens de spits. Daarom hebben we een alternatief gezocht voor de verkeersfilter via dat eenrichtingsverkeer. Tijdens het eerste overleg met de landbouwers hebben we het enkel over de verkeersfilter gehad omdat het eenrichtingsverkeer toen nog niet op tafel lag. In het gesprek van deze avond blijkt dat we ons onvoldoende bewust waren van de impact van het eenrichtingsverkeer op de bedrijfsvoering van de landbouwers.
- Een uitzondering voor landbouwvoertuigen mag wettelijk niet bij eenrichtingsverkeer.
- Wim zal onderzoeken of een oplossing mogelijk is. Jammer genoeg kunnen we vanavond hier geen oplossing voor aanreiken. We zullen het kabinet van schepen Watteeuw op de hoogte brengen van de bezwaren van landbouwers tegen het voorgestelde eenrichtingsverkeer.

### 3.2. **Opmerkingen over de J. Schayckstraat**

- Het is de bedoeling dat de verkeersfilter aan de J. Schayckstraat geen verkeer doorlaat. Dat kan een probleem vormen voor Peter en Danny, die veel weilanden heeft in Merelbeke. Andere routes van de Krekelstraat/Hondelee richting Merelbeke zijn geen goed alternatief voor de J. Schayckstraat:
  - o Als het landbouwverkeer niet door kan via de Schayckstraat en via de Heerweg moet rijden, zal de dagelijkse rij met schoolkinderen van de Hutsepotstraat naar de

Dorpsstraat niet alleen trams, vrachtwagens en auto's moeten kruisen, maar komen daar ook nog eens tractoren bij.

- De route via Heerweg-Zuid, Heerweg-Noord of de Dorpsstraat is moeilijk haalbaar met landbouwvoertuigen omdat daar aan weerszijden geparkeerd wordt, soms veel autoverkeer is, bussen rijden, de tram rijdt ... Brede voertuigen kunnen daardoor vaak heel moeilijk passeren.
- Landbouwers kunnen ook niet langs de N60 naar Merelbeke rijden. Dat is een te grote omweg en er is te vaak file op de N60. Het risico op grote kosten is hierdoor te groot – vooral als het om loonwerkers gaat.
- Het is belangrijk dat tractoren kunnen doorrijden aan de J. Schayckstraat. Een tractorsluis zou daar misschien een oplossing kunnen bieden. De landbouwmachines die over die tractorsluis zouden moeten kunnen rijden zijn 3,49m breed en 4m hoog.
- Men vraagt zich af waar de verkeersfilter in de J. Schayckstraat precies zal komen en waarom die nodig is? Daar is nu toch niet zoveel verkeer?
- Het sluipverkeer in de Hondelee en in de Zandvoordestraat wordt vooral veroorzaakt doordat de auto's op de Heerweg-Zuid langs weerskanten parkeren. Daardoor kunnen auto's, en zeker bussen, moeilijk kruisen.

Antwoord Wim:

- Wim zal met de brandweer overleggen of zij een tractorsluis op die plek kunnen aanvaarden.
- De verkeersfilter aan de J. Schayckstraat zal allicht tussen de Prelaatsdreef en de toegang tot de begraafplaats komen. Het kasteel van Zwijnaarde zal toegankelijk blijven via de Della Faillelaan.
- De verkeersfilter in de J. Schayckstraat is nodig omdat er in beide richtingen sluipverkeer is van en naar Merelbeke en omdat er nog projecten bij zullen komen in Zwijnaarde. Die zullen voor meer verkeer zorgen, waardoor het risico bestaat dat er nog meer sluipverkeer ontstaat. De verkeersfilter in de J. Schayckstraat heeft als doel om doorgaand verkeer door de Zandvoordestraat, de Remi Vlerickstraat, de Dorpsstraat en de J. Schayckstraat te verhinderen.

### **3.3. Opmerkingen over de Hutsepotstraat en Campusstraat**

- Sinds de toegang van het Technologiepark langs de Tramstraat is afgesloten, rijdt er minder verkeer langs de Krekelstraat en de Campusstraat. Er komt ook veel doorgaand verkeer uit Zevergem en de zuidelijke randgemeenten die via de Boeregemstraat naar de Krekelstraat, Eedstraat, Hutsepotstraat, Campusstraat rijden. De verkeersfilter in de Hutsepotstraat zal die stroom tegenhouden. Men vindt dat een goede zaak.

### **3.4. Opmerkingen over de Krekelstraat**

- In het kader van de ruilverkaveling werd een strook van 19,5m gereserveerd. De landbouwers vinden dat veel te breed en vinden dat er een te groot stuk van hun landbouwgrond wordt ingenomen. In de bebouwde delen van de straat is er volgens hen geen 19,5m beschikbaar tussen tegenover elkaar liggende huizen. Is het wel zinvol om in het gebied van de ruilverkaveling langs weerszijden van de Krekelstraat een fietspad aan te leggen, als de straat daar ter hoogte van de bebouwing niet breed genoeg voor is?
- Men vraagt zich af of er niet sneller zal worden gereden als de rijweg zo breed wordt.
- Tijdens het weekend passeren er veel recreatieve fietsers langs deze straat. Volgens de landbouwers rijden er echter niet veel fietsers langs de Krekelstraat in de week. Zij zien dat snelle fietsers langs de N60 richting Gent fietsen en niet langs de Krekelstraat. Daarom is het

volgens hen niet nodig om brede fietspaden te voorzien in de Krekelstraat. Het lijkt hen beter om langs één zijde een dubbelrichtingsfietspad aan te leggen. Daardoor wordt minder ruimte ingenomen.

- Waarom moeten er bomen langs de Krekelstraat worden geplant? In het verleden stonden er bomen langs die straat, maar die veroorzaakten geregeld zware ongelukken. De landbouwers kunnen moeilijk aanvaarden dat er landbouwgrond zou worden ingenomen om een rij bomen langs de straat te voorzien als zij al zoveel grond hebben afgestaan om bos aan te planten in het kader van het Parkbos.

Antwoord Wim:

- Voor de heraanleg van de Krekelstraat werd gewacht op het WMP. Nu is het duidelijk dat er geen beperking komt voor het gemotoriseerd. Daarom vinden we het nodig om fietspaden aan te leggen. Daarvoor moet de Krekelstraat verbreed en moet een strook worden onteigend. Er zullen fietspaden langs weerskanten van de weg worden aangelegd telkens van 2m breed.

### **3.5. Andere opmerkingen**

- De landbouwers begrijpen dat het een grote uitdaging is om alle belangen en verzoeken van de verschillende groepen (handelaars, bedrijven, landbouwers, fietsers ...) te combineren. Toch vinden zij dat zij sterker benadeeld worden dan andere partijen.
- De landbouwers betreuren dat het definitieve wijkplan niet met hen werd besproken voor de politieke goedkeuring. Zij vrezen dat dit plan nu niet meer kan worden aangepast.
- Men vindt dat het beter zou zijn om eerst de ovonde heraan te leggen. Want het is de slechte doorstroming aan de ovonde die veel sluipverkeer veroorzaakt. Als daarna nog problemen zijn, kunnen maatregelen worden ingevoerd.

Antwoord Wim:

Bij de heraanleg van de ovonde komen veel zaken samen: ontwikkelingen op het Technologiemarkt, fietsers en bussen die langs daar moeten passeren ... Het Agentschap Wegen en Verkeer werkt momenteel aan een studie voor de heraanleg van de ovonde. De werken zelf zullen nog even op zich laten wachten. We kunnen echter niet op deze werken wachten om de verkeersveiligheid in Zwijnaarde te verbeteren.

- Fietsers zouden ook meer gecontroleerd moeten worden.
- Heeft corona invloed op de tellingen gehad?

Antwoord Wim:

Er zijn verschillende soorten tellingen gebeurd. We hebben onder meer in oktober geteld. In die periode waren er geen coronamaatregelen.

- Men vreest dat het wijkmobiliteitsplan voor meer files en voor meer verkeer zal zorgen.
- In de Heistraat werd een snelheidsbeperking tot 30 km/u ingevoerd in het stukje tussen de Heindriesstraat en de Klossestraat. In de rest van de straat mogen chauffeurs nog 70 km/u rijden. Dat verschil is te groot.

## **4. Varia**

- Landbouwers kunnen tot 30 april een subsidie bloemenranden aanvragen:
  - o 2000 euro/ha bloemenrand langs akkerland
  - o 2m tot 12m breed
  - o inzaaien voor 15 mei en minstens behouden tot 30 september

- Aanvraagformulier en voorwaarden via [deze link](#).
- Eva nodigt de landbouwers uit op een workshop op 17 maart. Dan wil de Stad samen met landbouwers nadenken over de visie op landbouw en hoe die concreet vorm kan worden gegeven.