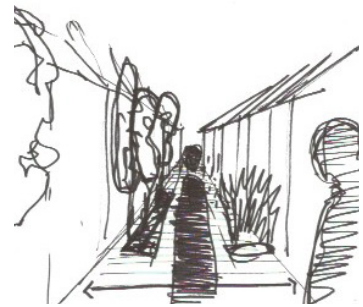


WIJK (circulatie)

OP STRAAT

Dampoort - Sint-Amandsberg

Gents
Milieu
Front



Opdrachtgever:

Gents Milieufrent (GMF)
Kon. Maria Hendrikaplein 5 9000 Gent

Contactpersoon
Steven Geirnaert
09 242 87 51

Gents
Milieu
Frent



Opdrachthouder:

atelier NSMBL
Halvemaanstraat 169
9040 Gent

Contactpersoon
Lieven Symons
0475 49 35 72

atelier **NSMBL**
ENSEMBLE

INHOUD

- 1/ Inleiding
- 2/ Analyse
- 3/ Conclusies
- 4/ Collages
- 5/ Bijlage



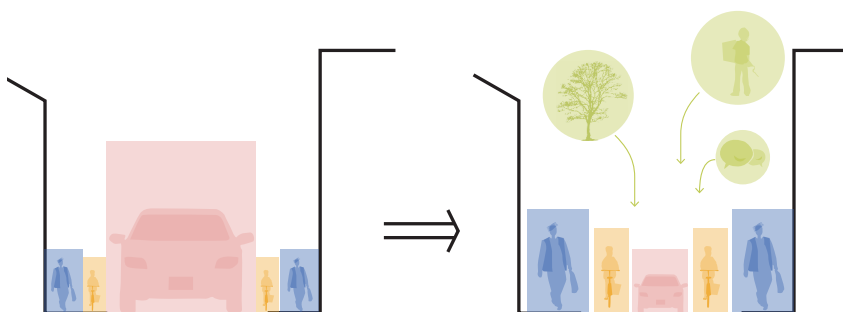
INLEIDING

In de Gentse deelwijken worden in navolging van het centrum verkeersplannen uitgerold. Het Gents Milieufrent wil ter voorbereiding van deze verkeersplannen samen met de lokale expertise van bewoners mee wegen op het debat.

Met dit korte traject willen we samen met buurtcomités dromen over de wijk. Hoe kunnen onze straten er in de toekomst uitzien zodat ze veilig, aangenaam, op maat van onze kinderen zijn én voorzien in een bereikbaarheid op mensenmaat? Hoe kunnen we onze straten vormgeven als we rekening houden met lucht- en leefkwaliteit, verkoeling en waterinfiltratie, speel- en verblijfsruimte,...? We willen de nieuwe circulatie dus aangrijpen om de traditionele straat te herdenken vanuit de bekommernissen en de bezorgdheden van de bewonersgroepen.

Via interactieve werksessies werken we naar een gemeenschappelijk verhaal. We zitten samen rond het plan van de wijk. Elk buurtcomité heeft uiteraard zijn eigen bekommernissen en agenda. We gaan op zoek naar de gemeenschappelijke bezorgdheden van de verschillende groepen.

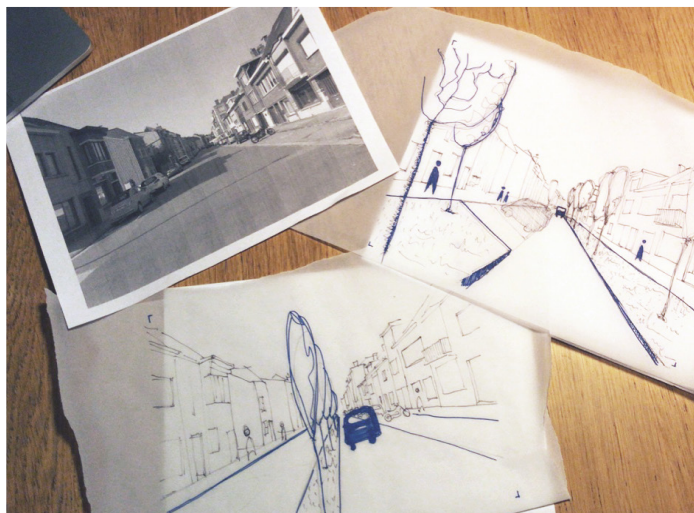
Het resultaat bestaat niet enkel uit een aantal ambitieuze voorstellen voor de wijk. Het resulteert ook in een sterkere verbondenheid tussen de verschillende buurtcomités. Groepen die vooraf wantrouwig waren ten opzichte van elkaar vinden elkaar in een gemeenschappelijke agenda. Daarnaast komen er ook heel wat vragen naar boven. Vragen waar we binnen dit traject niet meteen een antwoord op hebben, maar die we graag mee doorgeven aan de stad in de voorbereiding van de verkeersplannen.





Zoals te zien in de sfeerbeelden hierboven te zien denken we samen na over de verschillende thema's en onderwerpen. Met stiften wordt er samen toegewerkt naar een aantal gemeenschappelijke doelstellingen.

Doorheen het traject werd er in de eerste fase gestart met een inventarisatie. We starten de sessie met de opdracht om alle potenties en frustraties op een kaart aan te duiden met de specifieke boodschap dat we níet over mobiliteit zouden praten. Als we de publieke ruimte willen inzetten voor andere doelstellingen dan verkeer, moeten we hier even van loskomen. Ambities rond vergroening, ontmoeting en verkoeling,... kmen naar boven. We startten met het uitgangspunt dat het verkeer zich hier op moet aanpassen.



In de tweede fase worden de (abstracte) plannen achterwege gelaten. Vanuit de conclusies uit de plannen wordt op een aantal concrete foto's getekend. Hoe kan de straat er in de toekomst uitzien vertrekkende vanuit de ambities in de kaarten?

De varianten en discussies die beide invalshoeken opleveren zorgt er ook voor dat de comités rond de tafel elkaar elkaar beginnen te begrijpen en naar elkaar gaan luisteren. In deze bundel trachten we de 'gemeenschappelijke deler' samen te vatten.

BUURTGROEPEN EN ACTIE-COMITÉS

- Velodroom
- Buurtcomité van Dampoort tot Campo Santo
- Bewoners Visitatiestraat
- Den Boulevard
- Bewoners Adolf Baeyensstraat
- Stop de Knip (Gentbruggestraat)
- Bewoners Halvemaanstraat
- ...

WERKSESSIES

- 26 juni 2019
- 17 juli 2019
- 21 augustus 2019
- 17 september 2019
- 21 oktober 2019



ANALYSE

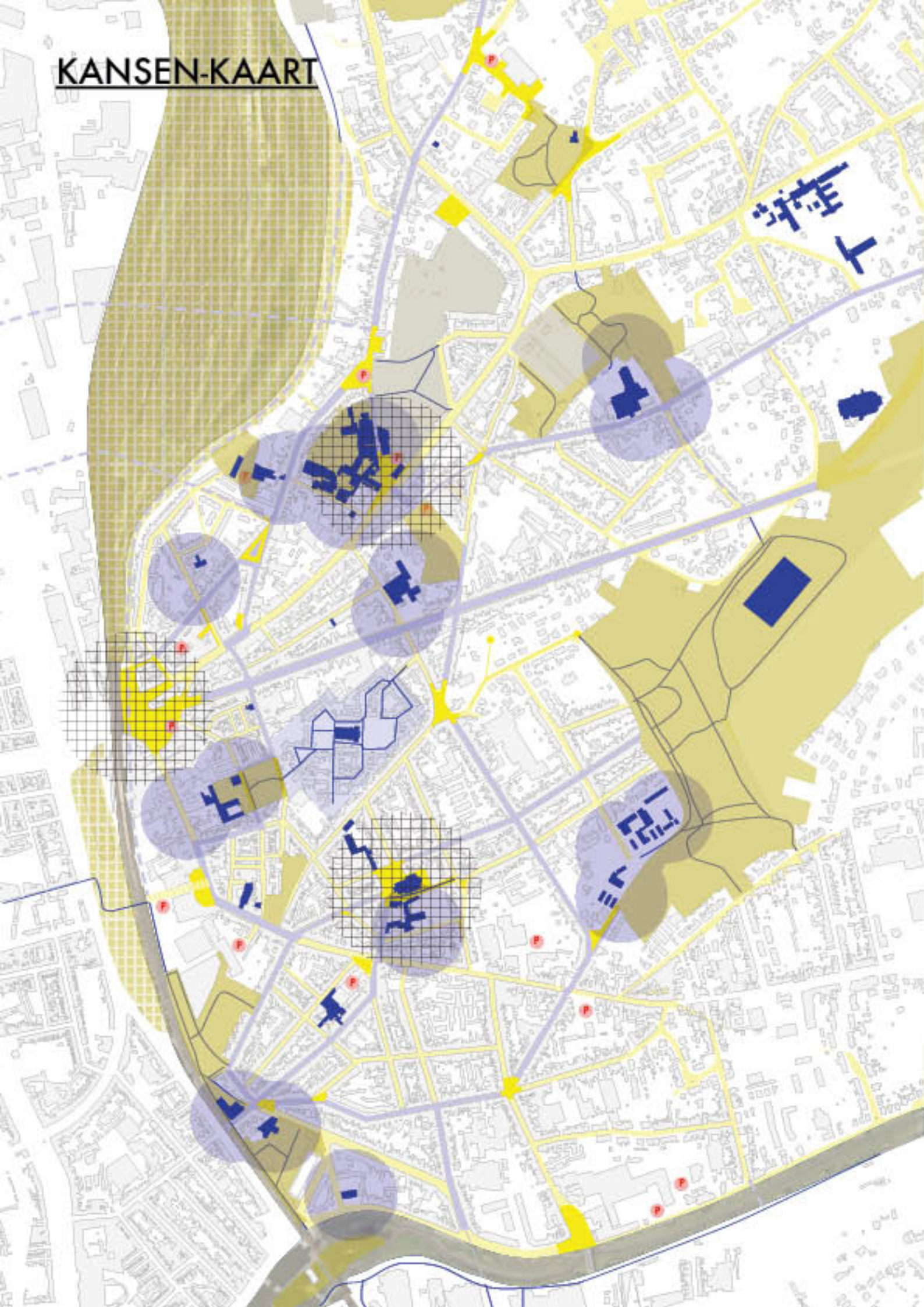
De wijk leeft. Er beweegt heel veel. Deze positieve dynamiek willen we vastgrijpen, en met dit traject ook een positief verhaal vertellen. Hoe kunnen we anderen in de wijk betrekken in dit verhaal? Er zijn heel wat mogelijkheden in de wijk, maar ze worden vandaag nog te weinig in de verf gezet. Eén van de analyse-kaarten in dit hoofdstuk gaat dus over de potenties in de wijk.

Daarnaast mogen we ook niet blind zijn voor de problemen in de wijk. Doorheen de gesprekken komen heel wat frustraties naar boven. Door het aanpakken van een aantal frustraties kunnen we in één beweging een aantal opportuniteiten creëren.

Met deze kaarten willen we ook het signaal geven aan de stad dat verkeersplannen vooral in dienst moeten staan van de potenties en frustraties in de wijk en dat het zeker geen 'blinde' verkeersplannen mogen worden die zich enkel focussen op het verkeer. Enkel door een geïntegreerde aanpak kunnen we fundamentele stappen zetten in de wijk. We willen geen geïsoleerde maatregelen op één plek die frustraties op een andere plek creëren. Geen ingrepen voor het verkeer die geen rekening houden met gezondheid en vergroening in de wijk. We willen een ambitieus verkeersplan waar de opgaves voor de wijk op een geïntegreerde manier aangepakt worden.

Ten slotte willen we met deze kaarten een aantal zaken in beeld brengen, maar reiken we deze subjectieve kaarten ook aan als een vraag voor onderbouwing. Wij hebben niet de capaciteit om grondige tellingen te doen om bijvoorbeeld sluipverkeer in beeld te brengen. Het lijkt ons wel interessant dat ter voorbereiding van de verkeersplannen een aantal thema's die we naar voor schuiven verder onderzocht of onderbouwd worden door de stad.

KANSEN-KAART





SCHOOL-OMGEVINGEN

De directe omgeving van de school is een prioritaire locatie om in te zetten op verkeersveiligheid voor de allerkleinsten; Dit vraagt om een ander gebruik en inrichting van onze straten. De directe omgeving van de school zijn prioritaire locaties om in te zetten op verkeersveiligheid en luchtkwaliteit. De omgeving wordt aangeduid met een straal van 100m rond de schoolpoort.



ZACHTE ROUTES: BESTAAND EN MISSING LINKS

Er zijn vandaag al een aantal kwalitatieve fietspaden en voetpaden die niet gemengd zijn met het autoverkeer. Om dit netwerk verder uit te bouwen zijn er nog een aantal missing links die we moeten aanpakken! Ook de kwaliteit van de fietssnelwegen door/langs de wijk vragen nog een extra inspanning. Daarnaast moeten er ook in het stratenweefsel een aantal duidelijke fietsverbindingen aanwezig zijn. De voorrang en veiligheid van de fietsers staat hier centraal. De verbinding met groene plekken is hierin dragend.



VERGROENEN VAN DE STRATEN

Er is heel weinig groen in de wijk, dus moeten alle straten vergroenen. Soms met kleine smalle bomen, waar er plaats is worden grote bomen voorzien.



ONTHARDINGSSTRATEGIE

Op vele plekken in de wijk zien we verharding die voor het huidige gebruik overmaats zijn gedimensioneerd. Op deze plekken zien we te veel verharding die voor het huidige (of toekomstige) functioneren van de mobiliteit niet noodzakelijk is. Dit zijn plekken waar we straten kunnen versmallen ifv verkeersveiligheid EN kunnen ontharden ifv het vergroenen van onze wijk.



BESTAANDE GROEN

De bestaande parken.



PARK SPOOR OOST GENT

Er is een tekort aan groen in de wijk. Er is echter zeer weinig plaats om echte parken toe te voegen. Enkel de straten vergroenen is niet voldoende. We gaan net buiten de wijk op zoek naar een echt park. De spoorwegbundel ligt vandaag midden in de stad. Naar referentie van Park Spoor Noord vragen we een Park Spoor Oost voor Gent!



SUBCENTRA IN DE WIJK

Er zijn een aantal plekken die veel meer kunnen functioneren als subcentra in de wijk. Plekken waar verschillende dagelijkse functies samenkomen. Plekken waar het ontmoeten van de buren centraal georganiseerd kan worden. Historische plekken rond de kerken EN de toegang tot de wijk: het Antwerpenplein. Elke plek heeft nog heel wat ingrepen (ontmoetingsruimte, groene ruimte, ...) nodig.



PARKEERSTRATEGIE

Stilstaande geparkeerde auto's domineren vandaag het straatbeeld in onze wijk. Ze nemen veel oppervlakte in die ingezet kan worden voor ontmoeting, vergroening, ontharding, verluchting,... Een auto staat gemiddeld 95% van de tijd stil, dit is geen efficiënt gebruik voor een toestel dat gemaakt is om zich te verplaatsen. We kunnen uiteraard niet van de ene dag op de andere het parkeren onmogelijk maken. We stellen wel drie strategieën voor om de auto op een andere manier te gebruiken en zo ruimte te maken voor alle bewoners van de wijk. Zowel jong als oud.

Strategie 01: Burenparkings

Door plekken te reserveren waar we efficiënt kunnen parkeren kunnen we het straatparkeren minderen. Dit kan zowel op locaties van Parkings die soms onderbenut zijn, dubbelgebruik van parkings of leegstaande (private) parkings. Denk hierbij aan het CLB waar 35 nieuwe parkeerplaatsen gemaakt zijn. Dit komt overeen met alle publieke parkeerplaatsen voor het CLB (van de Gérardstaat - Louis Cloquetstraat) plus alle publieke parkeerplaatsen in de Louis Cloquetstraat.

Strategie 02: Auto's delen

Het stimuleren van autodelen zorgt ervoor dat er minder autobezit is en er minder auto's stilstaan.

Strategie 03: Parkeergarages = parking

We willen het parkeren voor parkeergarages ook verbieden voor de eigenaars van de parkeergarage. Op die manier creëren we meer open ruimte in de straat en stimuleren we dat de parkeergarages ook echt als parking gebruikt worden en niet als opslagruimte.

FRUSTRATIE-INVENTARISATIE



Er zijn heel wat frustraties in de wijk die we niet zomaar op een plek kunnen aanduiden maar die op vele plaatsen voorkomen:

- overdreven snelheid in van auto's in smalle woonstraten. De gevaarlijke snelheidsduivels moeten er uit!
- Als we willen evolueren naar een duurzamer wagenpark moeten er meer elektrische laadpalen over de gehele wijk komen.
- Het drama van Dampoort! De hele Dampoortknoop vormt een bottleneck in een aangename en veilige connectie tussen de wijk en het centrum.
- suggestiestroken werken niet! Er dienen echte fysieke maatregelen genomen te worden om de veiligheid van fietsers te vergroten.



ZWARTE PUNTEN - VELODROOM INVENTARISATIE:

Aantal ongevallen waar de afgelopen 10 jaar fietsers en voetgangers bij betrokken waren met een trieste balans van 9 doden en 8 zwaargewonden. Ongevallen tussen twee auto's worden hier niet meegerekend.



GEVAARLIJKE OVERSTEEKPUNTEN (SUBJECTIEF)

Heel wat oversteekplaatsen zijn voor fietsers en voetgangers vandaag onveilig.



DE BARRIÈRES VAN DE STEENWEGEN

De steenwegen vormen muren in de wijk die een vlotte beweging doorheen de wijk bemoeilijken.



STEDELIJKE VERBINDINGSASSEN

Een aantal straten functioneert vandaag als de verbindingssassen. Deze drukke assen worden uiteraard als sluiptwegen gebruikt. Het gemengd verkeer op deze assen wordt steeds gevaarlijker.



SLUIPROUTES

Lokale wegen die vandaag als doorgangswegen worden gebruikt. Het vertrekpunt en de bestemming van deze automobilisten ligt niet in de wijk. Deze zijn duidelijk zichtbaar op de luchtkwaliteitkaart.



ONOFFICIËLE FIETSSTRATEN

Volgens de wegcode dient een automobilist 1m afstand te houden bij het voorbijsteken van een zwakke weggebruiker. Rekening houdend met de ruimte die een fietser en automobilist sowieso al inneemt betekent dit dat straten met een wegbreedte minder dan 4,45m, zijn straten waar je geen fietsers mag inhalen. In functie van de fietsveiligheid dient hier meer aandacht aan besteed te worden.



Foto: © fietsbult

WERK OP DE PLANK

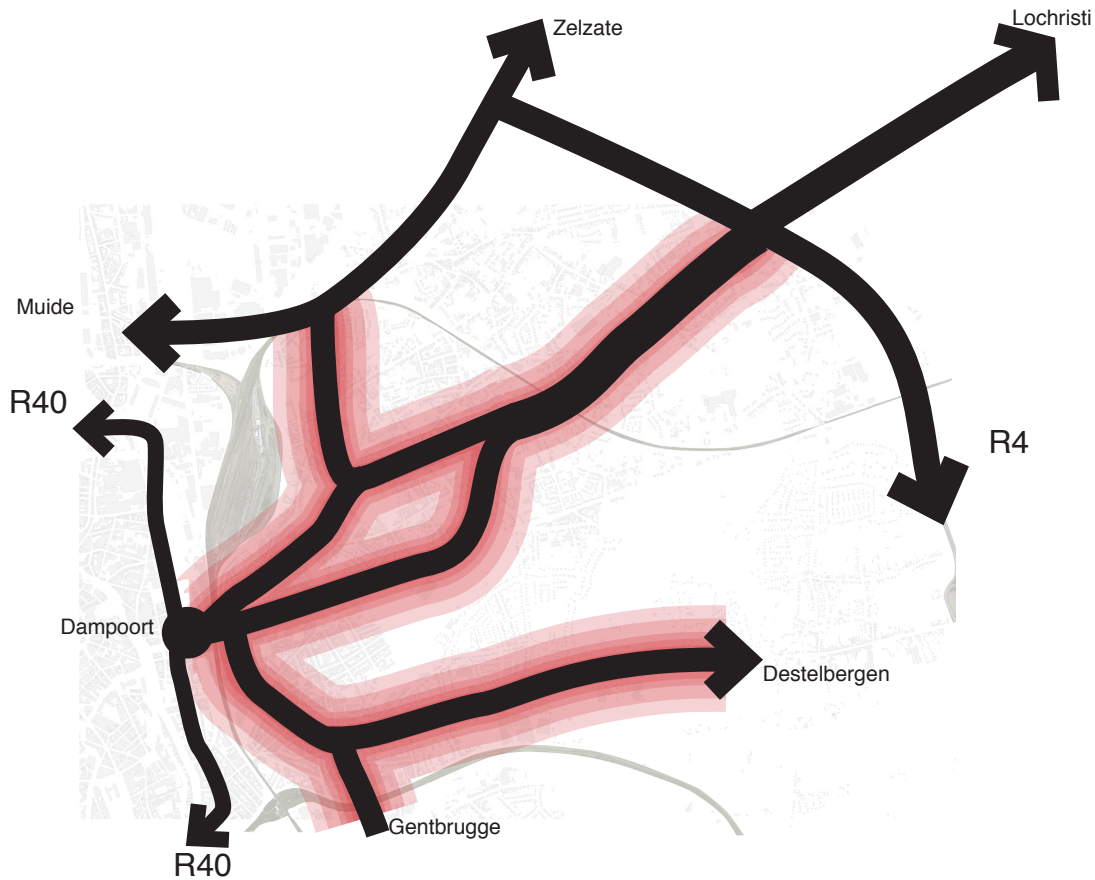
De lijst van potenties en frustraties werd uiteindelijk heel lang. De complexiteit van de kaarten toont de diversiteit aan opgaves. Er zijn echter drie conclusies die naar boven komen in de gesprekken. De steenwegen, het sluipverkeer (incl de snelheidsduivels) en het gebrek aan ruimte.

We stoppen echter niet bij het benoemen van de drie grootste opgaves. We gaan een stap verder en reiken al mogelijke oplossingen aan. Deze 'scenario's' zijn niet gebaseerd op cijfermateriaal of mobiliteitsmodellen. Het zijn scenario's die zijn ontstaan door collectief gezond verstand rond de tafel.

Ook deze mogelijkheden zullen nog heel wat vragen naar boven brengen. Een aantal vragen geven we alvast mee voor de stad. We verwachten dus wel dat de voorstellen serieus genomen worden en dat de stad constructief meedenkt hoe we een aantal ambities kunnen uitwerken.

Een algemene conclusie die niet apart behandeld wordt, maar die wel cruciaal is, is het feit dat de ingrepen op een geïntegreerde manier aangepakt worden. We zijn er ons van bewust dat een ingreep op de ene plek andere opgaves op een andere plek kan genereren. Daarom zijn we blij dat de verkeersplannen gehele wijken ineens bekijken. We verwachten dat er ook samenwerkingen met bovenlokale overheden worden aangegaan om de opgaves in de wijk echt aan te pakken. De woon- en leefkwaliteit moet omhoog, hiervoor zijn een aantal duidelijke keuzes nodig. Maar de stad toonde eerder dat ze bereid is gedurfde, ambitieuze keuzes te maken waar de (be)leefbaarheid van de bewoners prioritair wordt gesteld. Dit verwachten we ook voor deze wijken.

Conclusie 1 DE STEENWEGEN!



Barrières in de wijk

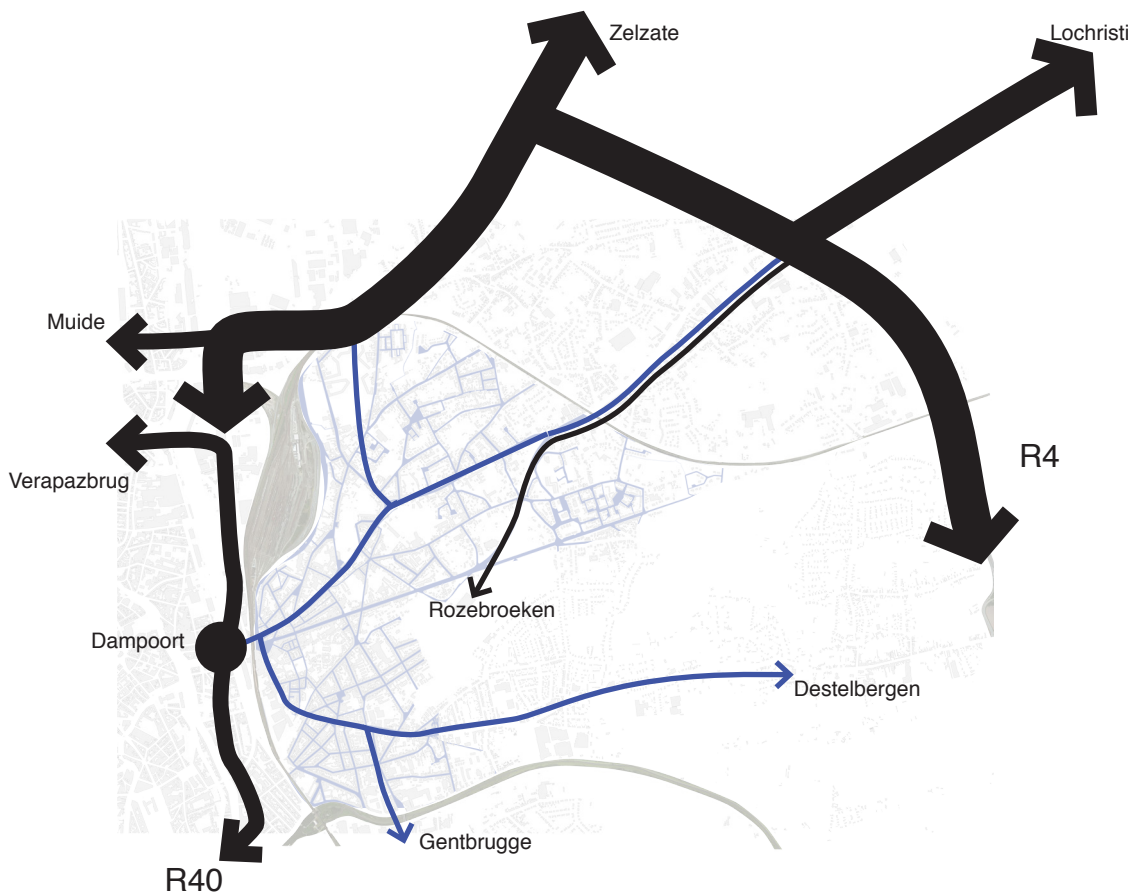
Gevaarlijke assen snijden door de wijk

Verzadigde steenwegen zorgen voor
Lucht-, geluids-, geur-, ... overlast

Vooraf gebruikers van **buiten** de wijk

Steenwegen zijn niet meer van deze tijd!
Hoe werven we het doorgaand verkeer uit
onze wijk?

Perspectief 2 STEENWEGEN



Doorgaande verbindingen tussen R4 en R40 door Dampoort kunnen de schop op!

Oplossingen zoeken **buiten de wijk** zelf.

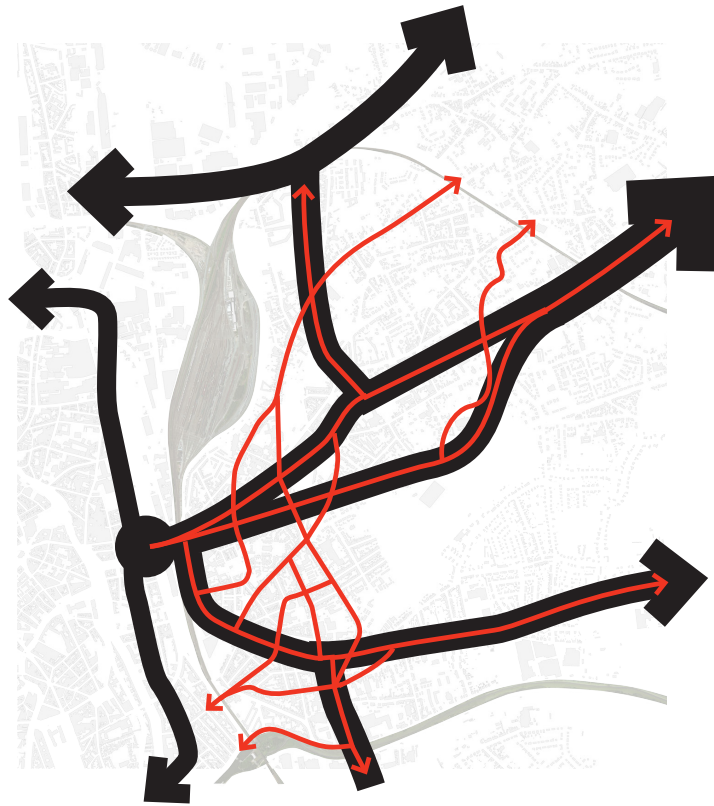
Verapaz is een van de 'poorten tot Gent'
Ronde aan R4

De wijk moet sowieso **veiliger** en de kruispunten moeten conflictvrij.

Ingrepen op grote schaal voor lokale impact in de wijk.

Conclusie 2

SLUIPVERKEER & SNELHEIDSDUIVELS



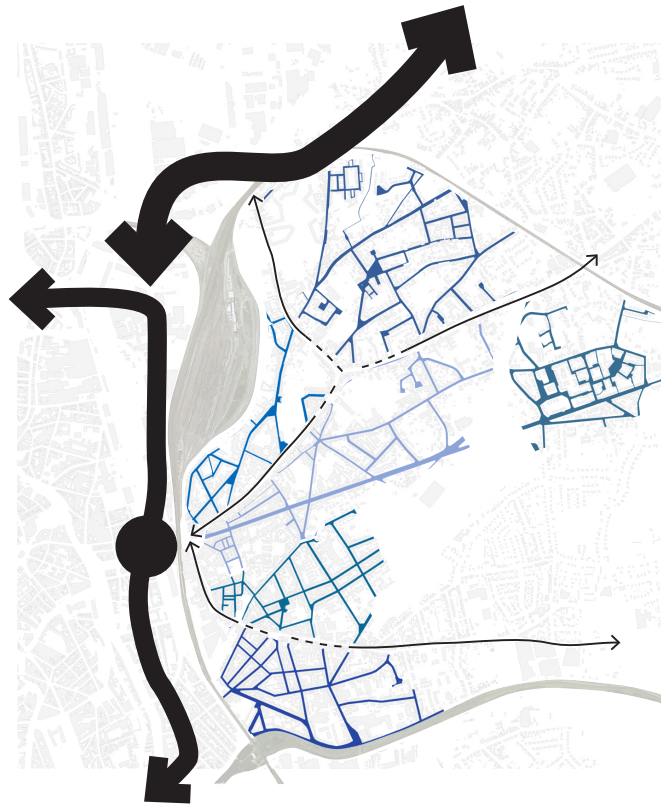
Sluipverkeer door de wijk zijn gevaarlijk voor iedereen

Snelheidsduivels door de wijk gevaarlijk voor iedereen

Zoekverkeer tussen steenwegen
Doorgaand verkeer ontwijkt R4 & R40

Hoe werven we het zoek- en sluipverkeer uit de wijk en blijft iedere woning bereikbaar?

Perspectief 2 SLUIPVERKEER & SNELHEIDSDUIVELS



Deelzones maken met woonstraten!

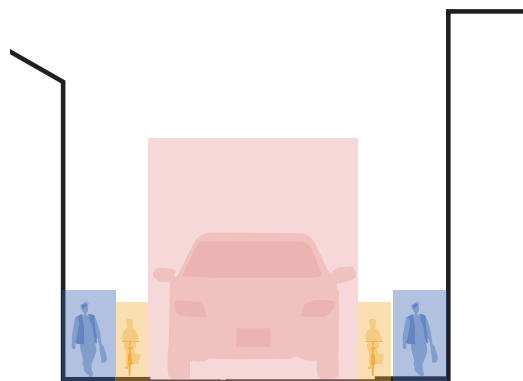
Woonstraat:

- Eénrichtingsstraten
- Fietsstraten
- Verblijven primeert boven verbinden
- Elke woning blijf bereikbaar voor **elk vervoermiddel**

Geen doorgaand verkeer door of tussen
deelzones

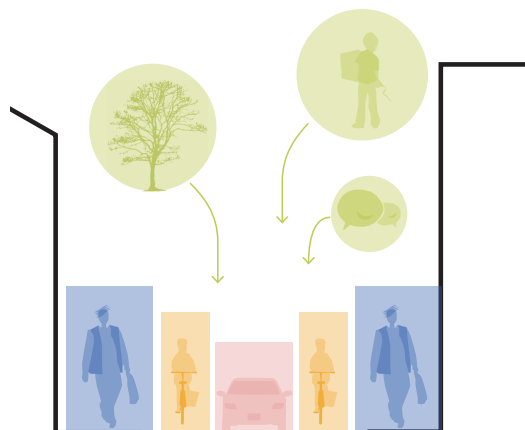
Vroegere steenwegen leiden ons snel
naar R4/R40

Conclusie 3 ONTMOETING & VERGROENING



De straten zijn maximaal ingericht voor de auto en bieden **weinig ruimte** voor iets anders.

Perspectief 3 ONTMOETING & VERGROENING



Door het type 'woonstraat'
komt er **ruimte vrij** voor:

- Voetgangers
- Ontmoeting
- Bomen
- Brede voetpaden
- Fietzers
- Fietsparkeren
- ...

Vragen voor de stad



TYPE-PROFIELEN

In functie van de heldere leesbaarheid verwachten we een duidelijke hiërarchie of types van straten. Het moet direct leesbaar zijn welke functie (verblijven, verbinden, ...) de straat heeft.

Verzamelstraat

De verzamelstraat heeft op wijk-niveau nog steeds een rol om het gemotoriseerd verkeer naar het hogere netwerk te leiden (R4/R40). De verzamelstraten zijn zo georganiseerd dat ze het doorgaand verkeer door de wijk niet meer mogelijk is.

Fiets-as / Klimaatas

Er lopen 3 groen-assen met fietsinfrastructuur door de wijk. Dit plan moet ook gerealiseerd worden. Het is een van de manieren om de wijk te vergroenen. Vandaag zijn deze assen niet leesbaar/herkenbaar.

Woonstraat:

De woonstraat is een straat waar we enkel moeten zijn als we hier een bestemming of vertrekpunt hebben. De straten zijn op maat van fietsers en voetgangers georganiseerd. Enkel-richting gemotoriseerd verkeer is hier de regel.

Vragen voor de stad



Zoals eerder al aangehaald willen we dat de concepten en ideeën die we hier hebben geponeerd ook doorgerekend worden. Kunnen er vanuit tellingen inschattingen gemaakt worden hoe het verkeer zich zou verspreiden met de voorgestelde ingrepen? Zien we zaken over het hoofd die een probleem op een andere locatie creëert? Het mobiliteitsteam van de stad dat verkeersplannen zal maken kan onze voorstellen meenemen. Ook tellingen en verkeerssimulaties worden verwacht.

Hieronder worden een aantal zooms uit het projectgebied getoond waar denkplaatjes voor circulatie, afbakening van zones, verkeersfilters,... op kaart zijn aangeduid. Het zijn voorstellen ter inspiratie en om het gesprek over keuzes in de wijk aan te gaan.

Voorstel van zones en in- en uitrij bewegingen. Dit is een puur verbeeldende oefening en wil zeker geen voorstel op tafel leggen dat te nemen of te laten is. Het dient om een gesprek rond te starten.

AFBAKENING ZONES

Hoe kunnen we de afbakening van de deelzones organiseren zodat het moeilijker/onmogelijk wordt om van de ene naar de andere zone te rijden met het autoverkeer?

Vele zones worden begrensd door een gemeenschappelijke dragende straat (Antwerpse steenweg, Dendermondse steenweg, Grondwetlaan). Volstaat het voorzien van tegengestelde rijrichtingen?

Als we binnen deze zones met éénrichtingsstraten werken hoe pakken we dit best aan? Gebruiken we het fontein-principe (één ingang en vele uitgangen) of gaan we voor een gelijke verdeling?

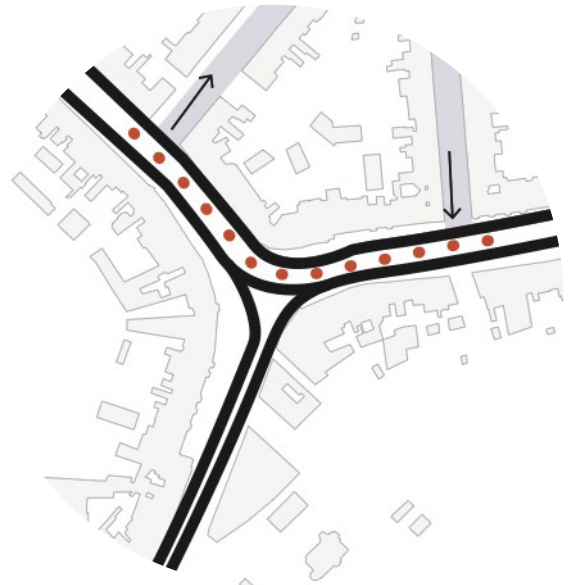


Vragen voor de stad



IMPACT R4 - R40

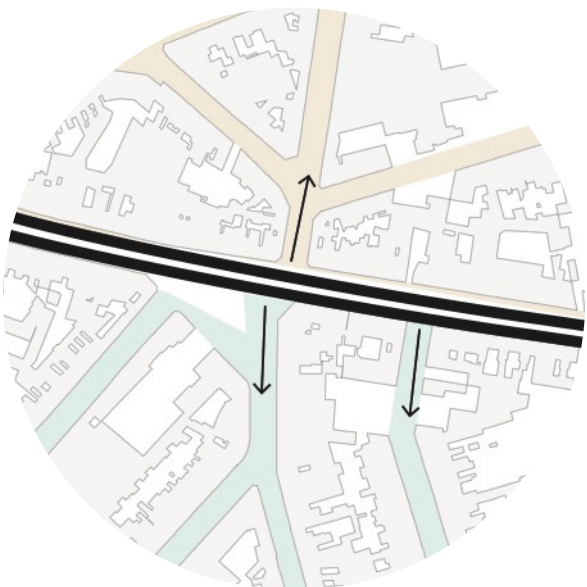
Wij wensen het doorgaand verkeer uit de wijk te mijden. Het verkeer dat geen duidelijke oorsprong of bestemming in de wijk heeft moet niet door de wijk passeren maar het hogere hiërarchisch systeem volgen. Dit betekent afleiden via de R4 of R40. Ook de bovenlokale bestemming van de Rozenbroeken die op regionale schaal een aantrek heeft dient zo direct mogelijk via de R4 ontsloten te worden. Dit betekent vanaf de afrit Oostakker via Antwerpse Steenweg en Nieuwe Laan.



MANIEREN OM DOORGAAND VERKEER TE MIJDEN

Er zijn heel wat mogelijkheden om het doorgaand verkeer te mijden.

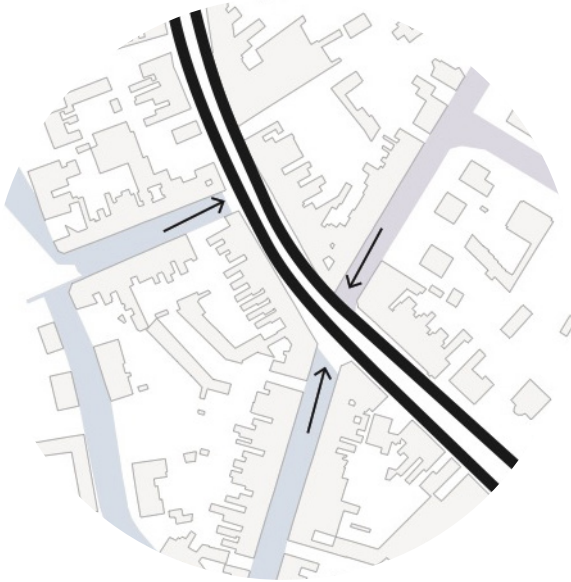
- Knip: alle verkeer wordt geweerd
- Verkeersfilters die enkel busvervoer, fiets en voetgangers doorlaat, auto's worden afgeleid.
- Sturen met rijrichtingen op cruciale knopen: Kruispunt Nieuwe Laan - Antwerpsesteenweg, Potuit, Dampoort/Antwerpenplein, Herinisplesin, ...
- Nummerplaat-herkenning
- ...



ANTWERPSE STEENWEG EN LAND VAN WAASLAAN

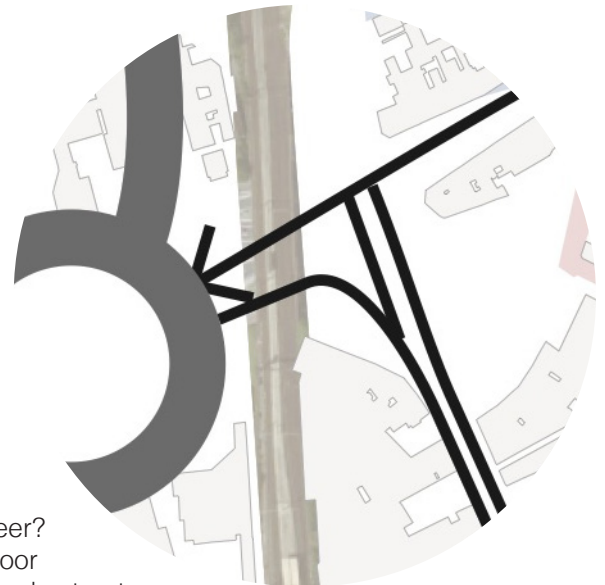
Als we het doorgaand verkeer uit de wijk krijgen, wat betekent dit voor de intensiteit van het verkeer in de wijk? Welke impact heeft dit op het verkeer op de huidige invalswegen? Wat betekent het voor de as Lochristi - Dampoort als de Land Van Waaslaan geen verzamelende functie meer heeft? Zorgt dit voor een fundamentele verhoging of verlaging van het gemotoriseerd verkeer op de Antwerpse steenweg?

Vragen voor de stad



DAMPOORT

Om het doorgaand verkeer te mijden dienen er ingrijpende maatregelen genomen te worden. Ook ter hoogte van Dampoort is het volgens ons belangrijk om na te denken of alle opties mogelijk blijven. Moeten we blijvend op en af de Dampoort-knoop kunnen rijden vanuit alle invalswegen (Antwerpsesteenweg, Land van Waaslaan, Dendermondsesteenweg)?

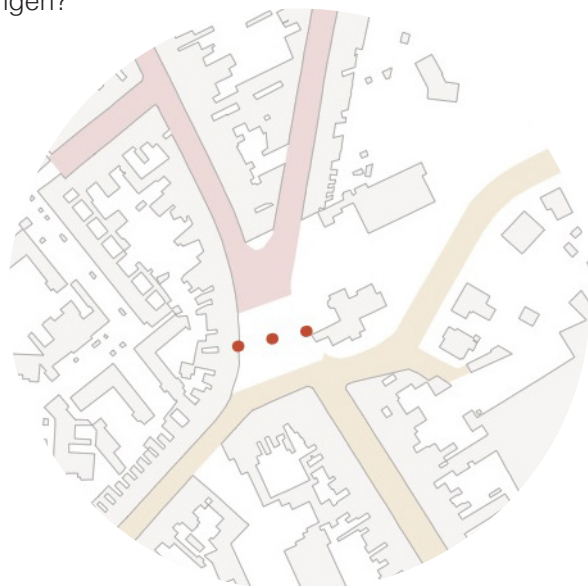


DEELZONES

Hoe kunnen we de afbakening van de deelzones organiseren zodat het moeilijker/onmogelijk wordt om van de ene naar de andere zone te rijden met het autoverkeer? Vele zones worden begrensd door een gemeenschappelijke dragende straat (Antwerpse steenweg, Dendermondse steenweg, Grondwetlaan). Volstaat het voorzien van tegengestelde rijrichtingen?

STUREN MET RIJRICHTINGEN

Kunnen we in elke deelzone werken met woonstraten dus overal éénrichtingsstraten, het doorgaand verkeer onmogelijk maken en iedere woning bereikbaar maken. Hoe kan dit georganiseerd worden? Wat betekent dit voor het zoekverkeer en de afstanden?



FILTER TUSSEN ZONES

Kunnen wegfilters tussen twee zones ook ingevoerd worden om het doorgaand autoverkeer te sturen en het fiets- en voetgangersverkeer alle mogelijkheden te laten behouden?



Wijk op straat

Vanuit alle geformuleerde ambities gaan we nu concreet aan de slag. Hoe met een straat er nu uitzien zodat we mensen ook kunnen overtuigen dat het met een aantal ingrepen het voor iedereen aangenamer, beter, gezonder,... kan?

We zijn er ons van bewust dat niet iedereen vanaf dag één zijn auto zal inwisselen tegen een deelauto. We zijn er ons ook van bewust dat het heraanleggen van straten een weg van lange adem is. Maar tegelijk moeten we nu wel een perspectief bieden. Waar willen we in de toekomst naartoe? Een straat wordt in Vlaanderen gemiddeld om de 70 jaar heraangelegd. Laten we dan elke straat die nu heraangelegd wordt alvast toekomstbewust aanpakken.

In tussentijd kunnen er tijdelijke oplossingen voorzien worden. De dynamiek in de wijk toont dat veel mensen de handen uit de mouwen willen steken, maar dat ze niet altijd de kans krijgen. Denk bijvoorbeeld aan het voorstel waarin een aantal bewoners vraagt naar fruitbomen waarbij ze deze dan ook zelf onderhouden het fruit verdelen... We vragen de stad om constructieve en positieve initiatieven te omarmen om onze stad toekomstbestendig te maken.

Het feit dat we met een brede groep bewoners samen naar oplossingen zoeken zorgt er voor dat de voorstellen door een heel groot deel in de wijk gesteund worden. Wij hebben nu al heel wat denkwerk gedaan, de stad zal dit ook nog even moeten doen. Maar dan vragen we toch vooral actie!



SPIJKSTRAAT - VANDAAG

Huidige situatie van een typische straat in Dampoort / Sint-Amandsberg



SPIJKSTRAAT - MORGEN

De buurt voorziet samen met de stad een aantal groenplekken in de wijk. Ook de rijrichtingen kunnen snel enkelrichting gemaakt worden.



SPIJKSTRAAT - HERAANLEG

Bij elke heraanleg gaan we voor maximale ambitie rond veiligheid en vergroening van de straten.

Parkeren

Het aantal parkeerplaatsen wordt drastisch verlaagd. Autodeelplaatsen krijgen meer plek in de straat.

De voetganger staat centraal

Iedere bewoner in de wijk is soms een voetganger. Brede voetpaden en een voetpad zonder drempels van gevel tot gevel zorgt ervoor dat iedereen mee kan.

Straatbomen

Bomen in de straat zorgen voor verkoeling en hebben een positieve impact op de luchtkwaliteit

Groenslingers

Zicht hebben op groen in de straat heeft een positieve impact op de (metale) gezondheid van de bewoners.



Plaats voor ontmoeting

De poortfuncties worden ook gebruikt als ontmoetingsplekken voor de buurt.

Poorteffect

Bij het inrijden van de straat wordt een versmalling voorzien om het verkeer duidelijk te maken dat ze 'te gast' zijn.

De straat op maat van de fiets

Bij elke heraanleg gaan we voor maximale ambitie rond veiligheid en vergroening van de straten.

Eénrichting

Het autoverkeer is éénrichting. Hierdoor winnen we ruimte voor andere functies in de straat.



AANNEMERSSTRAAT - VANDAAG
Huidige situatie van de Land van Waas-
laan in Dampoort / Sint-Amandsberg



AANNEMERSSTRAAT - MORGEN
Groenelementen ter hoogte van de kruis-
punten worden op korte termijn voorzien.



AANNEMERSSTRAAT- HERAANLEG
Bij elke heraanleg gaan we voor maxi-
male ambitie rond veiligheid en vergroe-
ning van de straten.

Fietsparkeren

Het fietsparkeren wordt overal drastisch verhoogd. Er wordt plaats voorzien.

Parkeren

Het aantal parkeerplaatsen wordt drastisch verlaagd. Autodeelplaatsen krijgen meer plek in de straat

Straatbomen

De straatbomen worden zo centraal mogelijk geplaatst. Het rechtlijnige van de straat wordt zo doorbroken en het groen wordt maximaal zichtbaar

Infiltratie

De groenelementen in de straat worden zo aangelegd dat ze het regenwater op de straat kunnen infiltreren. Dit heeft een verkoelend effect en een positieve impact op potentiële wateroverlast.



Meer dan schaamgroen

Ook in de straat kan er plaats gemaakt worden voor grotere groenplekken waar aanleiding ontstaat voor spel en ontmoeting.

Snelheidsremmers+

In plaats van een vluchtheuvel worden 'vluchtputten' gebruikt. Bij (hevige) regenval wordt het water hierin verzameld en afgevoerd naar de groenzones in de straat.

Asverschuiving

Asverschuivingen werken snelheidsremmend. Ze verkleinen de ruimte visueel waardoor het wijkgevoel centraal komt te staan.



LAND VAN WAASLAAN - VANDAAG
Huidige situatie van de Land van Waaslaan in Dampoort / Sint-Amandsberg



LAND VAN WAASLAAN - MORGEN
Groen of tijdelijke investeringen die in een definitieve aanleg behouden kunnen blijven is hier moeilijk. Het inzetten van Parklets. Dit zijn verplaatsbare 'park-elementen' ter grootte van één of meerdere parkeerplaatsen.



LAND VAN WAASLAAN - HERAANLEG
Bij de heraanleg kan de Land van Waaslaan een woonstraat worden met éénrichtingsverkeer. Een aantal voorwaarden op grotere schaal moeten meegenomen worden.

Kleinere bomen

Ter hoogte van de gevels worden kleinere bomen voorzien. Ook zij dragen bij aan het groene karakter van de hernieuwde Boulevard.

Toegangen

Het blijft mogelijk om de woningen met een garage met de auto te bereiken

Centrale bomen-as

Centraal op de as kunnen we een bomenrij voorzien die ruimte voorziet voor bomen die alle plaats kunnen krijgen en groot kunnen worden

Eénrichtingsstraat

Ook al is het vandaag moeilijk denkbaar, toch kunnen we van de Land van Waaslaan een éénrichtingsstraat maken. De voetganger staat centraal in deze Boulevard.



Ontmoetingsplekken

Op sommige plekken langs de brede voetpaden wordt er ruimte voorzien voor echte ontmoetingsplekken, zoals plaatsen met kleinere bomen. Op die manier ontstaan er nieuwe mogelijkheden. Een fietscaféetje kan zich plots langs deze as plaatsen.

Fiets-as

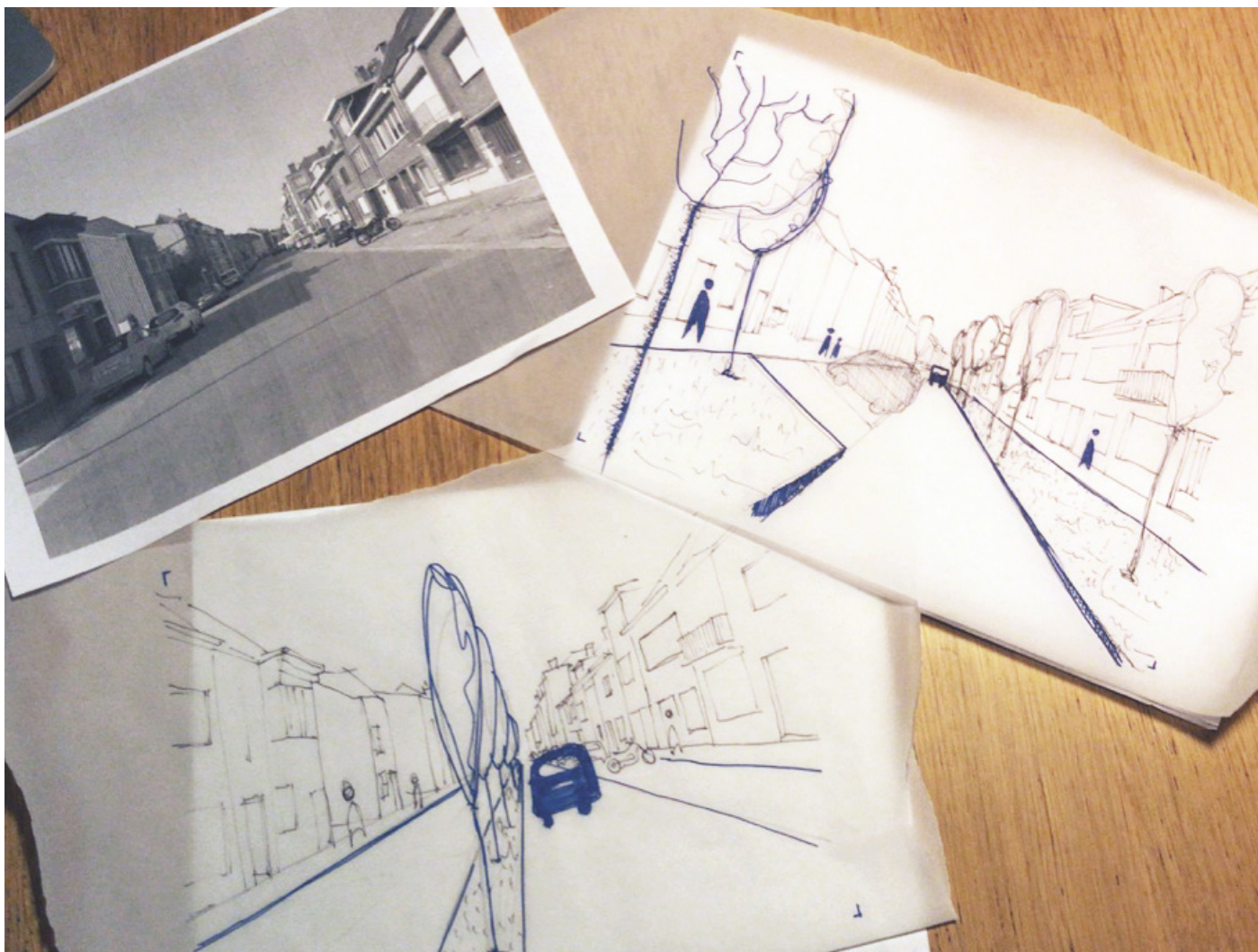
De rechte fiets-as is breed genoeg om verschillende gebruikers toe te laten. Zowel de kleuters op weg naar de school als fietsers uit Lochristi die in Gent komen werken.

Ecologische berm

We voorzien een brede groenstrook tussen fietsas en éénrichtingsstraat. Hier wordt het water opgevangen. Op die manier kan de groenas ook zijn rol als Gentse klimaatopnemer opnemen.







Fietsstraat - visitatiestraat

Voor sommige straten is er echt werk aan de winkel. In de fietsstraat van de visitatie-straat leeft een onveiligheidsgevoel door dat het wegprofiel (breedte, indeling, voetpad,...) niet is aangepast na de invoering van de fietsstraat.

Enkele schetsen tonen dat dmv groenelementen een nieuw en aangenaam beeld kan gemaakt worden. Deze ingrepen zorgen ervoor dat het voor auto's en fietsers duidelijker is welk statuut deze straat heeft.



Rangeerstation - Dampoort



Park spoor Oost - Antwerpen

Park Spoor Oost Gent

Naar analogie van Park spoor Oost in Antwerpen stellen we voor dat het rangeerstation aan Dampoort ingezet wordt in het stedelijk weefsel. De stad Gent groeit steeds, hierdoor ligt het rangeerstation IN de stad. Tussen een nieuwe ontwikkeling aan Dok-noord en een dynamische wijk in beweging: Dampoort en Sint-Amandsberg. Het rangeerstation verhuizen naar de haven en het transformeren naar een park met ontwikkelingen zorgt ervoor dat de stadsweefsels aan elkaar worden gekoppeld en dat er nieuwe vlotte zachte verbindingen gemaakt kunnen worden in de richting van het stadscentrum.

Bijlage

Er bestaat veel onderbouwde studies die eenzelfde opgaves behandelen. Hieronder wordt een lijstje weergegeven van interessante studies die kunnen helpen in het verder realiseren van de doelstellingen die doorheen deze bundel aan bod kwamen.

1. Labo Ruimte - stratenclusters

Er worden concrete en wetenschappelijk onderbouwde maatregelen naar voor geschoven om een positieve impact te hebben op luchtkwaliteit, geluidshinder en hitte-stress.

<https://www.ruimtelijkeordening.be/Publicaties/articleType/ArticleView/articleId/9285>

2. Fietsberaad - Fix the mix

<https://fietsberaad.be/>

3. Brussels Bouwmeester - 10 ontwerptips voor de gewone straat

assets.bruzz.be/2019-06/190506_tipboekje%2001_avec%20cover.pdf

4. Amsterdam

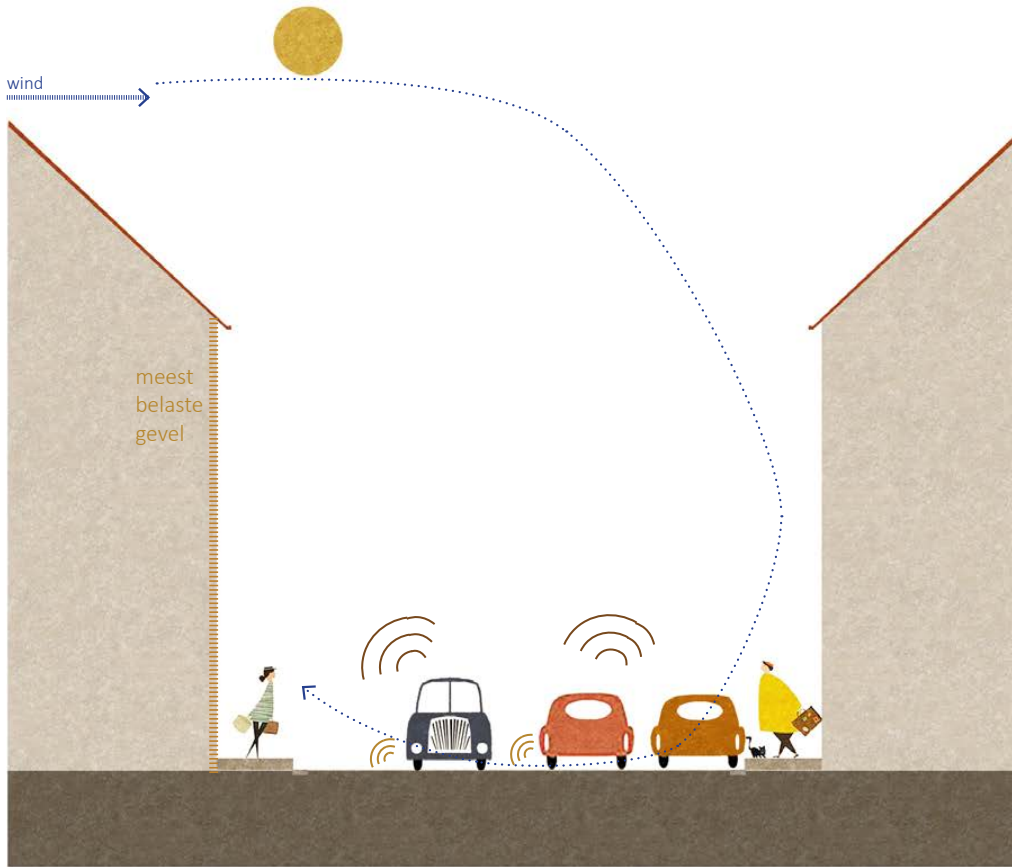
<https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/ambities/fijne-buurten/ruimte-autoluwe-stad/>

5. Superblock - Barcelona

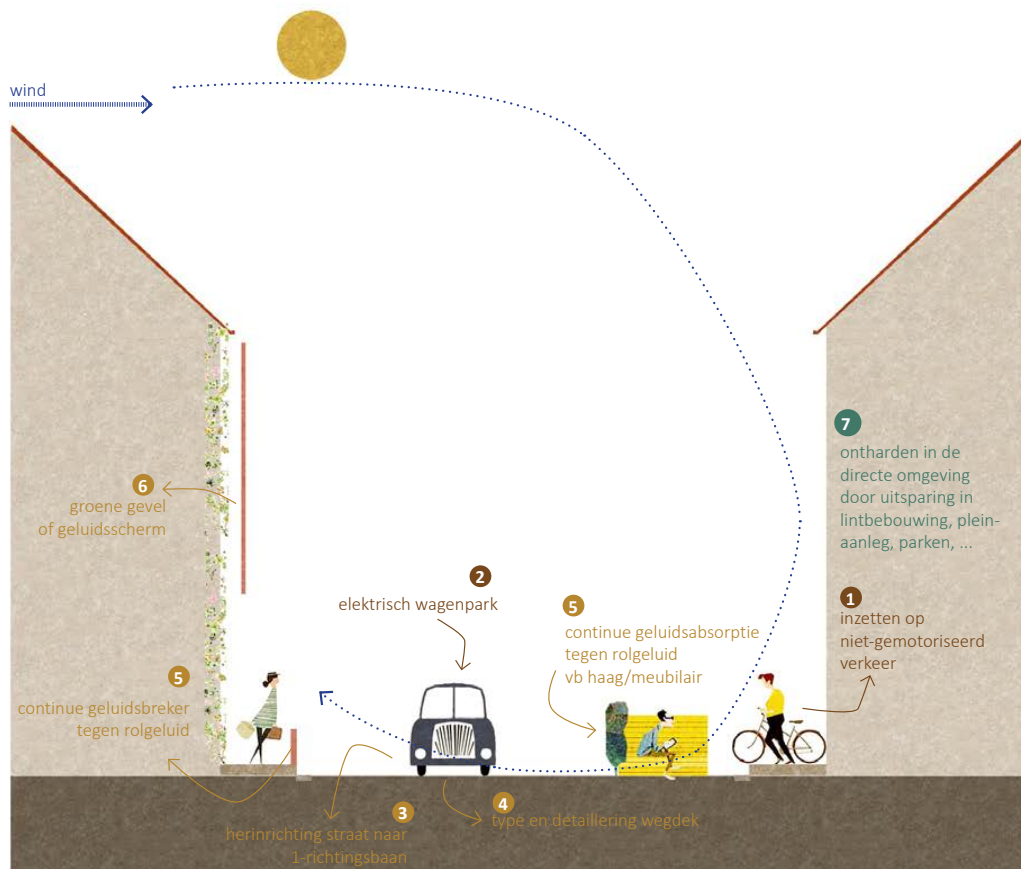
www.demorgen.be/nieuws/hoe-barcelona-honderden-levens-kan-redden-met-autovrije-groene-supereilanden~b03274b0/

1/ LABO RUIIMTE

Overzicht ruimtelijke reductiestrategieen geluid



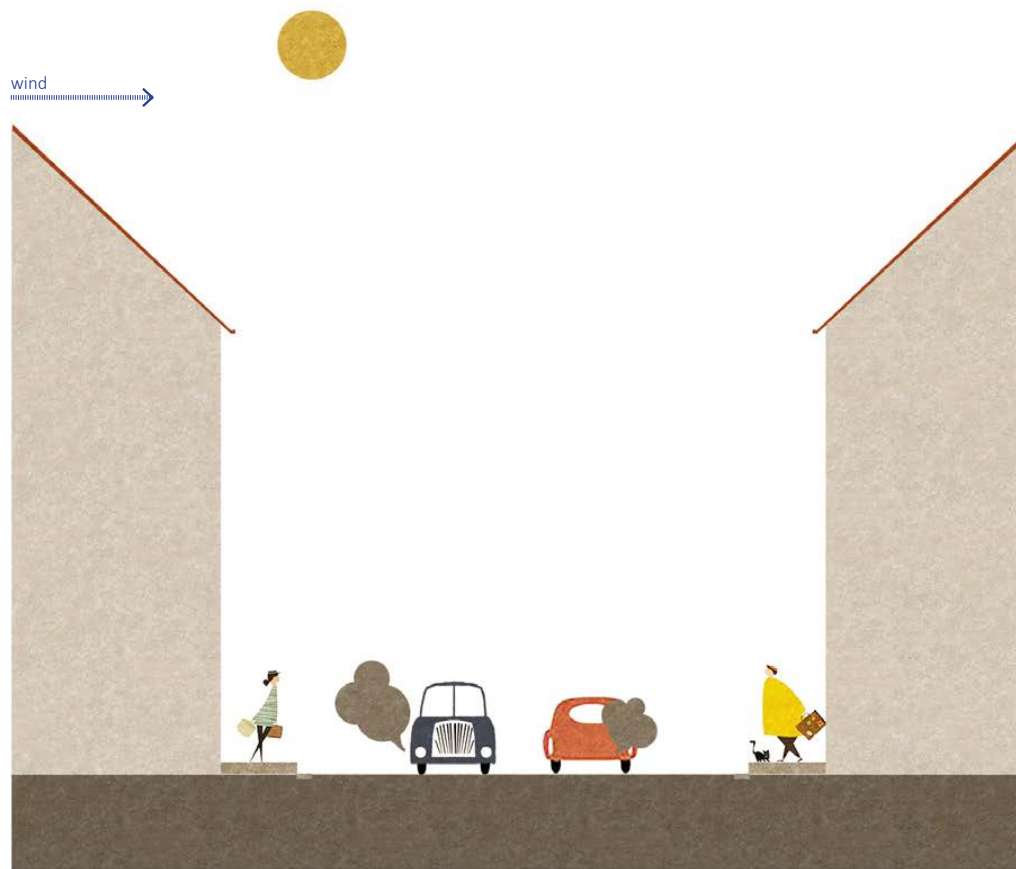
Street canyon & geluid: huidige situatie



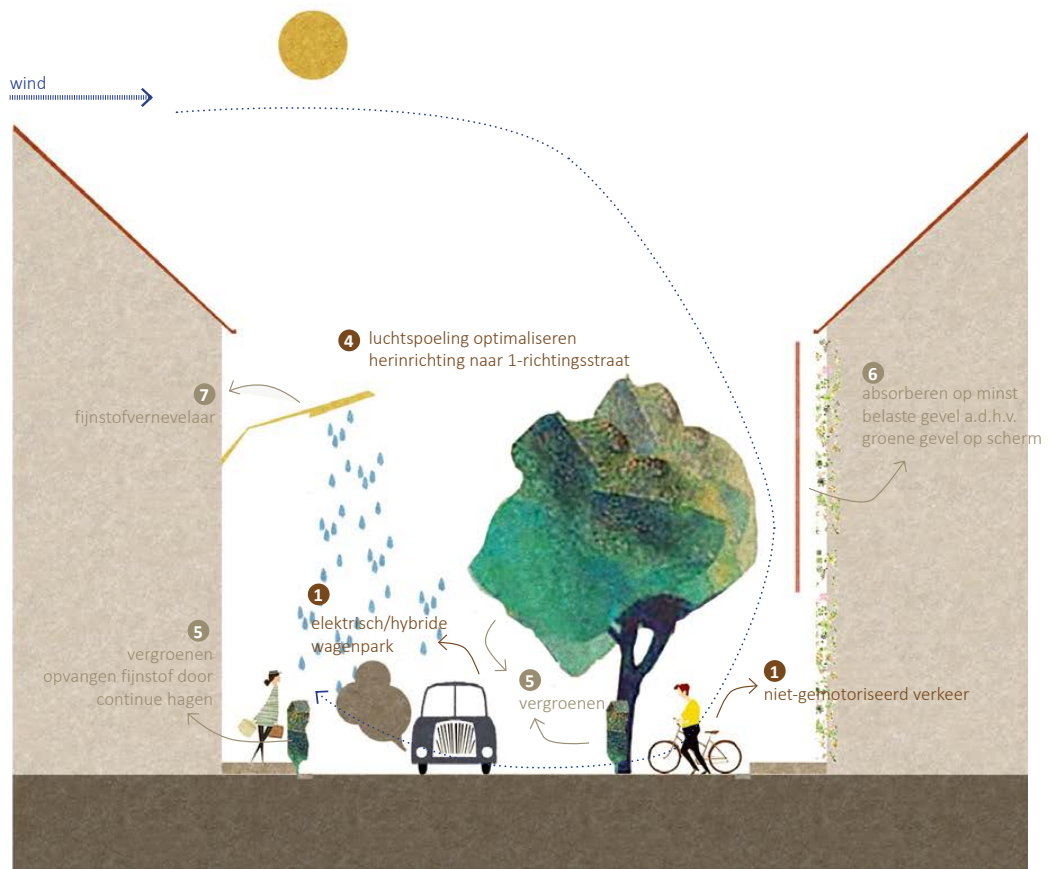
Street canyon & geluid: meer ideale inrichting NA toepassing maatregelen geluid



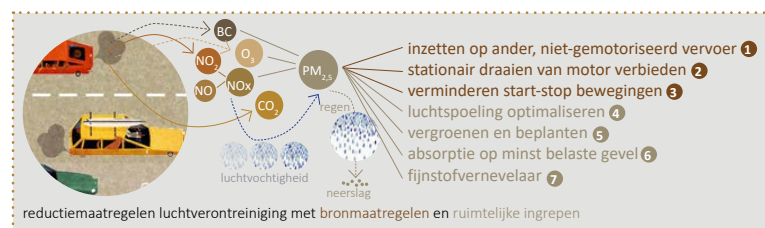
Overzicht ruimtelijke reductiestrategieën luchtverontreiniging



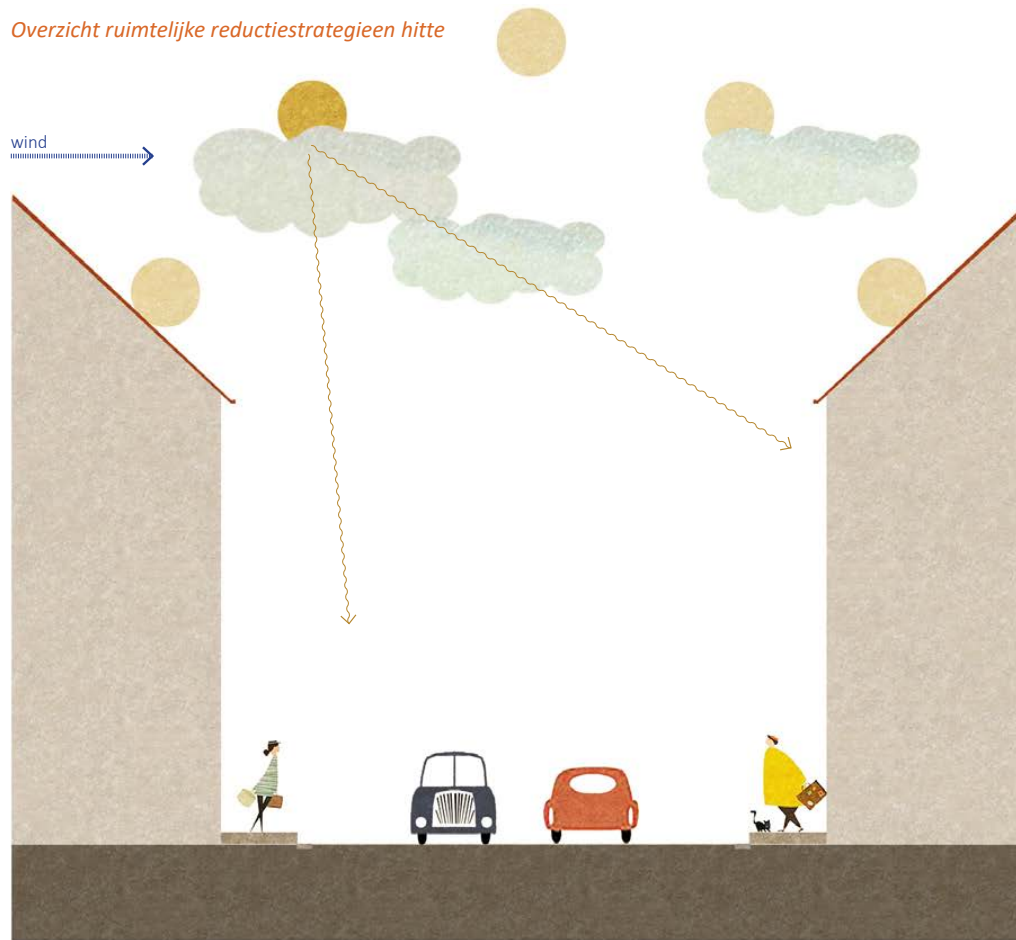
Streetcanyon & geluid: huidige situatie



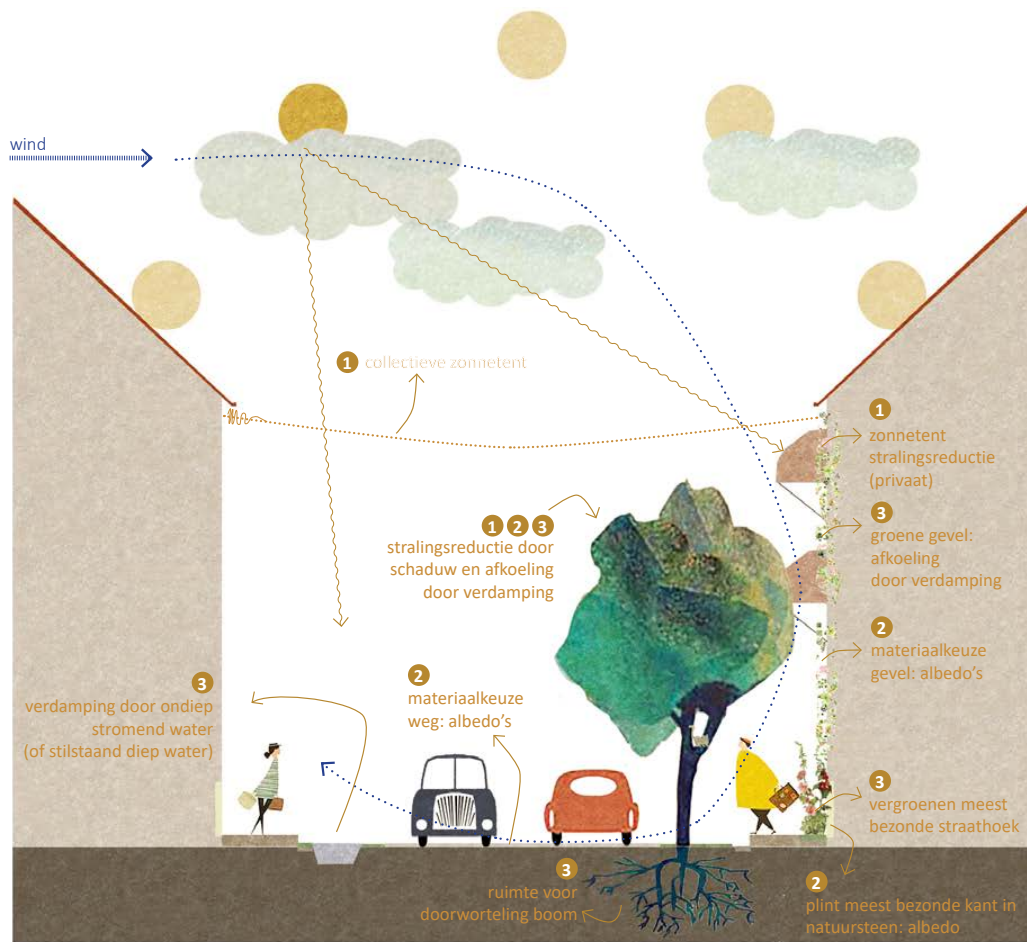
Street canyon & lucht: meer ideale inrichting NA toepassing maatregelen lucht



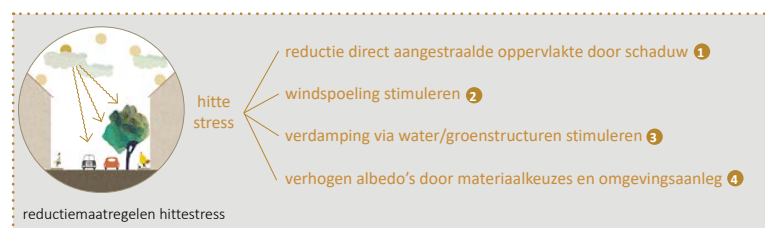
Overzicht ruimtelijke reductiestrategieën hitte



Streetcanyon & hittestress: huidige situatie



Streetcanyon & hitte: meest ideale inrichting NA toepassing maatregelen



2/ FIETSBERAAD



- Een directe en snelle route door de wijk
- Aantrekkelijk voor auto's én fietsers
- Geen ruimte voor een fietspad
- Fietsers gemengd met druk doorgaand verkeer
- Onveilig, onprettig, inefficiënt



- Een filter leidt auto's uit de wijk weg, naar de verbindingsweg
- De wijkroute is een verkeersluwe fietsroute
- Fietsers gemengd met beperkt lokaal verkeer
- Veilig, prettig, efficiënt

Figuur 11: Voer een verkeersluw circulatieplan in



Dwars door je wijk naar je bestemming

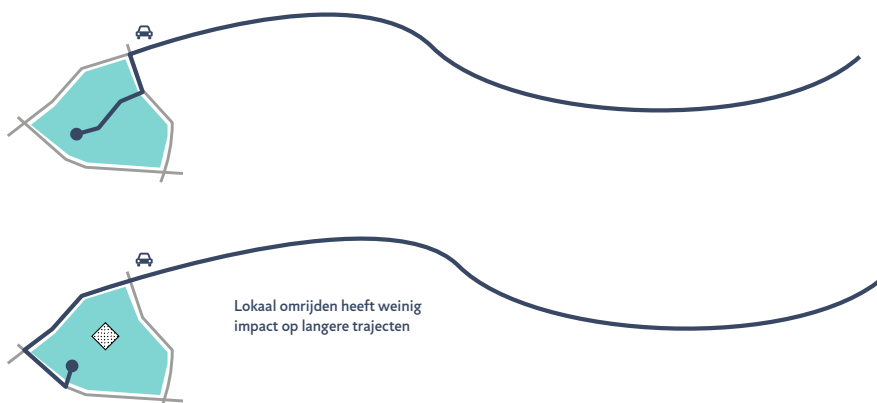


Naar je bestemming via de juiste ingang zo dicht mogelijk bij je bestemming, met minimale kilometers door de woonwijk

Figuur 12: Lokaal omrijden vergt vooral een aanpassing van gewoontegedrag

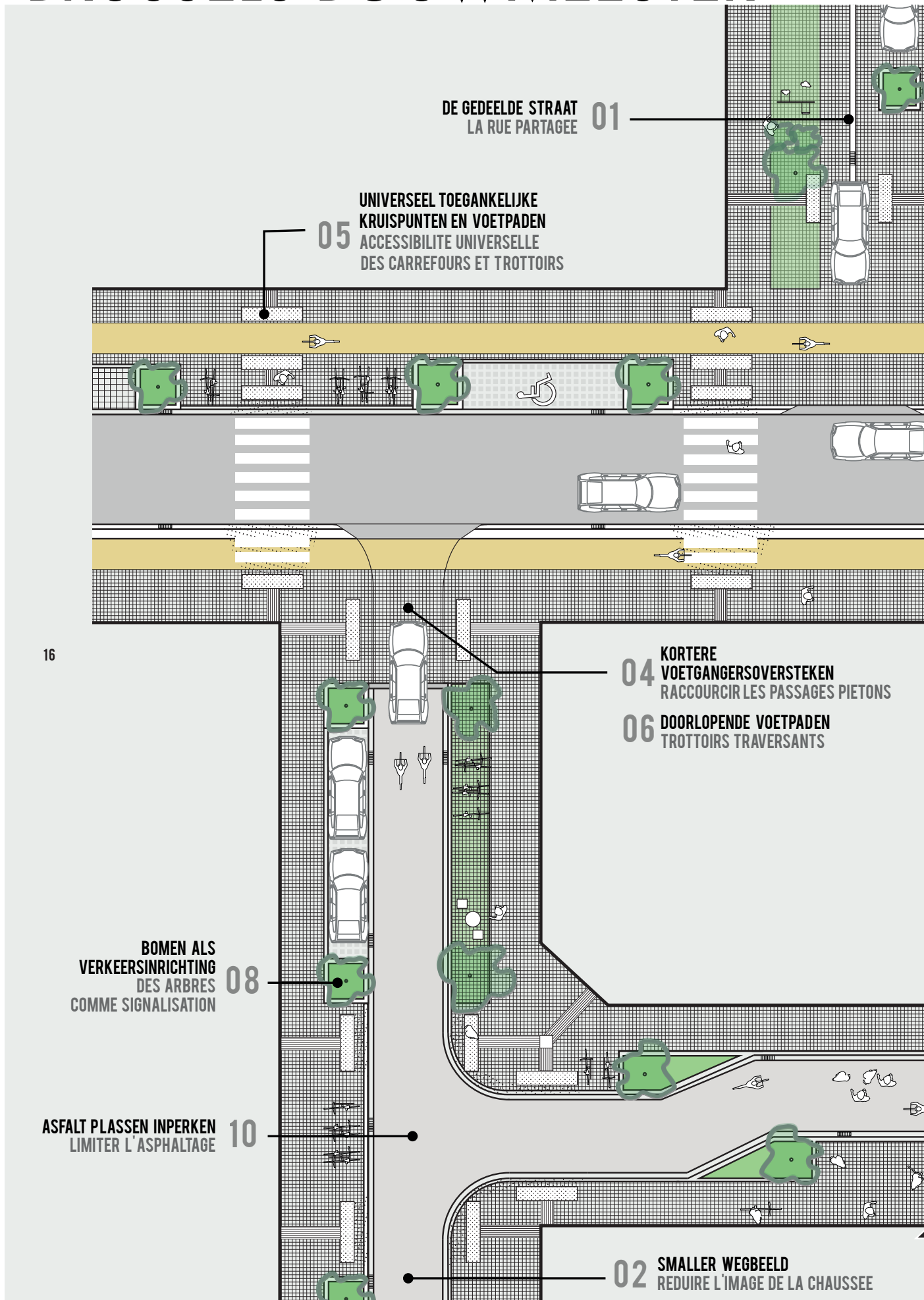
Lokaal omrijden heeft beperkte impact op reisafstand en -tijd

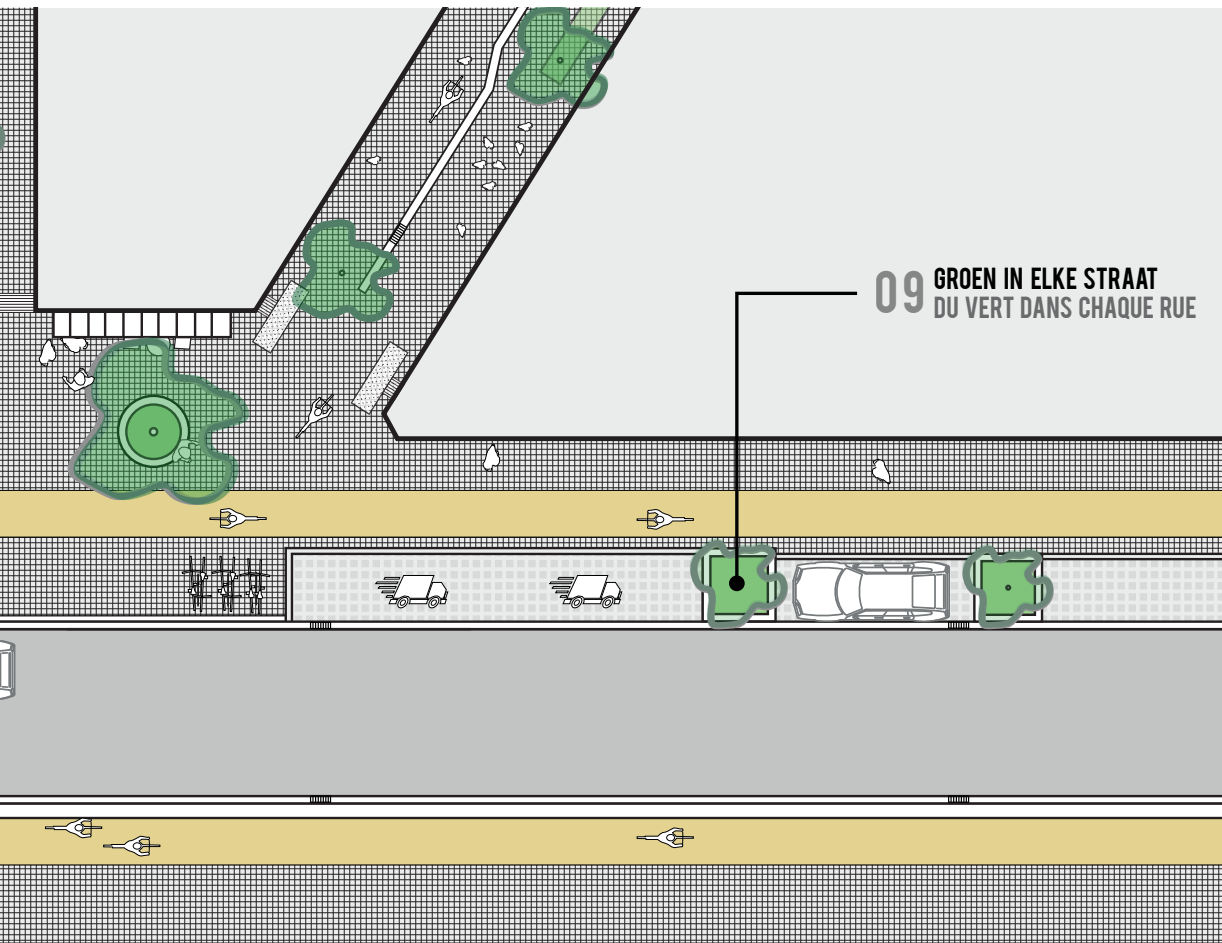
Het eerste en laatste stukje van de reisroute wordt wellicht wat langer, maar op een verplaatsing van pakweg 20 km is de omrijfactor (verhouding nieuwe afstand/tijd tegenover de vorige) verwaarloosbaar. Korte verplaatsingen met de auto binnen de wijk worden wel relatief langer, maar die zijn ook niet wenselijk: stappen of fietsen is daar meer geschikt. Korte autoverplaatsingen die echt nodig zijn (personen of goederen vervoeren) zijn wat langer, maar dat gaat over erg weinig, meestal occasionele verplaatsingen. Ook voor vuilnisophaling en hulpdiensten worden de routes aangepast, en voor noodgevallen kunnen knippen doorsteekbaar blijven door te werken met bijvoorbeeld breekpaaltjes, verzinkbare paaltjes of ANPR-camera's (nummerplaattherkenning).



Figuur 13: Lokaal omrijden heeft een beperkte impact op reisafstand en reistijd

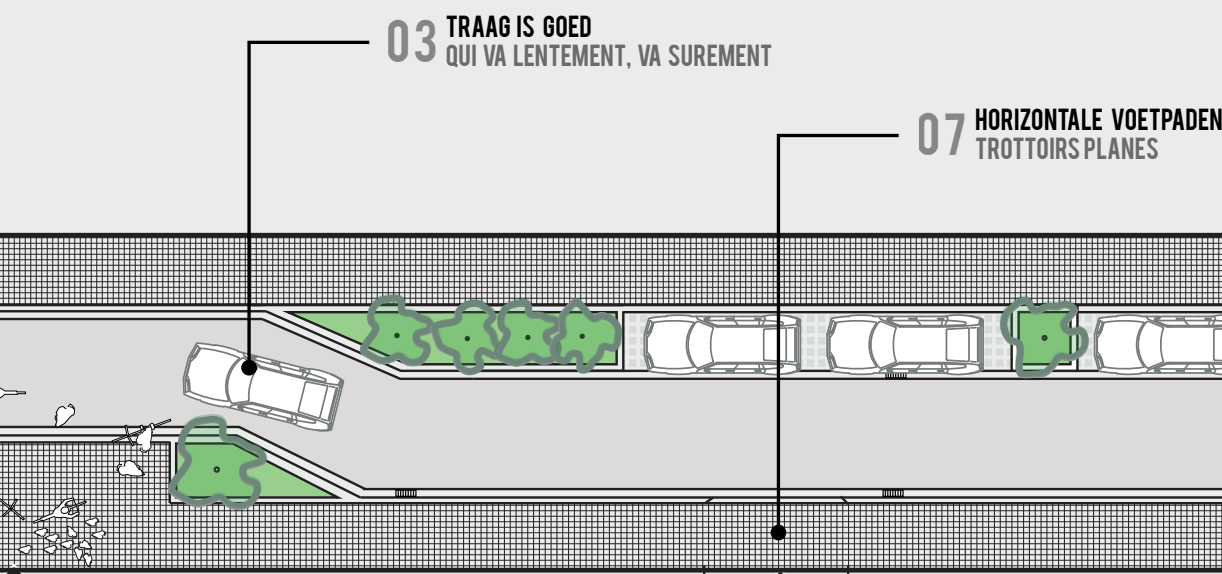
3/ BRUSSELS BOUWMEESTER





09 GROEN IN ELKE STRAAT
DU VERT DANS CHAQUE RUE

17



03 TRAAG IS GOED
QUI VA LENTEMENT, VA SUREMENT

07 HORIZONTALE VOETPADEN
TROTTOIRS PLANES

B M A

