

# **Mogelijke verkeersmaatregelen voor de Rijsenbergwijk**

- ❖ De projectpartners van het project Gent Sint-Pieters willen, zowel tijdens als na de uitvoering van het project, maximale aandacht besteden aan de leefbaarheid. Dat geldt ook voor de Rijsenbergwijk. Sommige bewoners van deze wijk zijn bezorgd dat de verkeersdruk op de wijk door het project te groot zou worden.
  
- ❖ De verkeersdruk in een straat is afhankelijk van:
  - het aantal voertuigen dat er passeert en
  - de snelheid van dat verkeer.

- Het aantal voertuigen kan men beperken door maatregelen als eenrichtingsverkeer in te voeren. Hierdoor veranderen de verkeersstromen in een buurt. Die nieuwe verkeerscirculatie wordt voorgesteld in een ‘verkeerscirculatieplan’, dat een globaal beeld schetst voor de betrokken buurt.
- Voor het beperken van de snelheid zijn andere maatregelen nodig, zoals snelheidsindicatieborden, schoolbegeleiders, drempels ...

# **Een voorstel van verkeerscirculatieplan**

# Algemene principes

- ❖ Wanneer de verkeersdruk in de Rijsenbergwijk te groot zou worden, wil de Stad snel en adequaat kunnen ingrijpen. De Stad wil echter geen onnodige maatregelen treffen. Want het invoeren van éénrichtingsverkeer heeft ook nadelen:
  - Bewoners en bezoekers van de wijk moeten zelf ook meer omrijden. Ook de bereikbaarheid van de scholen kan moeilijker worden.
  - Eenrichtingsverkeer werkt snelheidsverhogend.
- ❖ Bovendien wil de Stad erover waken dat de bus zijn gewone route kan blijven volgen.

- ❖ Om de meest gepaste maatregelen te treffen, wil de Stad in stappen werken:
  - De eerste stap is nagaan of er te veel doorgaand verkeer is. Dit gebeurt door tellingen, op basis van klachten van bewoners, ... Om te beginnen voert de Stad 'nulmetingen' uit. Zo kunnen veranderingen worden gemeten.
  - Indien de verkeersdruk inderdaad voor problemen zorgt, zal eenrichtingsverkeer worden ingevoerd in een beperkt aantal straten.
  - Daarna zal de Stad opvolgen of de ingevoerde maatregelen het probleem hebben opgelost (via tellingen, ...).
  - Indien het probleem blijft bestaan kan het aantal eenrichtingsstraten worden uitgebreid.

# Tellingen

- ❖ **Begga Van Cauwenberge, Dienst Mobiliteit, Stad Gent coördineert het verkeersonderzoek:**
  - *‘We voeren **intensiteitstellingen** uit in de wijk. Eén of meerdere medewerkers vatten dan post op strategische punten en tellen het aantal (vracht-)wagens en fietsers dat gedurende een bepaalde tijd een bepaalde richting ingaat.’*
  - *‘We voeren eerst **nulmetingen** uit, zodat we kunnen zien wanneer de intensiteit van het verkeer verandert.’*
  - *‘Als er aanwijzingen zijn dat er veel sluipverkeer door de wijk gaat, onderzoeken we dat verder. We spreken in dat geval van een **‘kentekenonderzoek’**. Er komen medewerkers op alle straathoeken te staan, die gedurende een bepaalde tijd alle nummerplaten noteren. Aan alle in- en uitgangen moet worden geteld. We zien dan welke wagens de wijk in- en uitrijden. Bovendien gaan we na of wagens onderweg stoppen. Vooraf meten we namelijk hoelang het duurt om een bepaalde afstand af te leggen. Zo weten we of iemand onderweg is gestopt of is doorgereden. Op die manier krijgen we een goed beeld van het aantal wagens dat de wijk enkel gebruikt om erdoor te rijden.’*
  - *‘Daarnaast meten we ook anoniem de gereden **snelheden** in de wijk.’*

## Een voorbeeld: metingen 24 mei 2007

- ❖ Rijsenbergstraat (tussen Sportstraat en Fabiolalaan)  
ochtendspits: van 7u30 tot 8u30
  - 283 auto's en 15 vrachtwagens richting station
  - 95 auto's en 16 vrachtwagens richting Europabrug
  
- ❖ Rijsenbergstraat (tussen Sportstraat en Fabiolalaan)  
avondspits: van 16u30 tot 17u30
  - 126 auto's en 6 vrachtwagens richting station
  - 127 auto's en 6 vrachtwagens richting Europabrug



# De link met het project Gent Sint-Pieters

- ❖ De (mogelijke) gevolgen van het project Gent Sint-Pieters op de verkeersdruk op de Rijsenbergwijk, zijn afhankelijk van de fase waarin het project zich bevindt. Zie hiervoor ook de infostand over het project Gent Sint-Pieters.
  - Nu bevinden we ons in de eerste fase: de werken zijn gestart, maar er is nog geen verbindingsweg tussen de R4 en de ondergrondse parking.

- In fase 2 (volgens de huidige planning vanaf 2010) is er een verbindingsweg tussen de R4 en de ondergrondse parking. Die weg loopt door tot de Koningin Fabiolalaan en komt er uit ter hoogte van de Frans De Potterstraat.
  - In fase 3 loopt een straat vanaf de tunnel door tot de Koningin Fabiolalaan ter hoogte van de Sportstraat, via twee scherpe bochten op het NMBS-terrein. Die straat zal door zijn vorm en breedte geen uitnodigende toegangspoort tot het centrum van de stad vormen.
- ❖ De voorgestelde verkeerscirculatiemaatregelen zijn voor elke fase verschillend.

# Tijdens fase 1

- ❖ **Situatie** fase 1: De werken van het project GSP zijn gestart. Er is nog geen verbindingsweg met de R4.
- ❖ **Maatregelen:**
  - Er worden op regelmatige basis tellingen uitgevoerd van het aantal wagens in verschillende straten om een beeld te krijgen van de verkeersstromen (monitoring).
  - Er is een vrachtwagenverbod (uitgezonderd plaatselijk verkeer) ingesteld om het werfverkeer uit de Rijsenbergwijk te weren. Vanaf eind oktober zal het grondverzet (vrachtwagens) van de werf 'ondergrondse parkeergarage' gebeuren via een eigen werfweg, die langsheen de sporen loopt en helemaal achteraan op de Fabiolalaan uitkomt.

# Tijdens fase 2

- ❖ Om de meest gepaste maatregelen te treffen, wil de Stad in stappen werken:
  - ❖ De eerste stap is nagaan of er te veel doorgaand verkeer is. Dit gebeurt door tellingen, op basis van klachten van bewoners, ...
  - ❖ Indien de verkeersdruk inderdaad voor problemen zorgt, zal eenrichtingsverkeer worden ingevoerd in een beperkt aantal straten: zie 'basisvoorstel fase 2'.
  - ❖ Daarna zal de Stad opvolgen of de ingevoerde maatregelen het probleem hebben opgelost.
  - ❖ Indien het probleem blijft bestaan kan het aantal eenrichtingsstraten worden uitgebreid: zie mogelijke uitbreidingen.

# Basisvoorstel fase 2

- ❖ **Situatie:** de verbindingsweg komt op de Koningin Fabiolalaan uit ter hoogte van de De Potterstraat.
- ❖ **Voorgestelde basismaatregel:** indien nodig worden de Aaigemstraat (tussen Duifhuisstraat en Fabiolalaan), de Frans De Potterstraat en Tenderstraat enkelrichting naar de Fabiolalaan toe. Men kan deze straten dus niet inrijden op de Koningin Fabiolalaan. Het is dan niet mogelijk de wijk direct in te rijden vanuit de verbindingsweg. Dit houdt het sluipverkeer van zuid naar noord tegen.

# Basisvoorstel fase 2- kaart

**Situatie:** de verbindingsweg komt op de Fabiolalaan uit ter hoogte van de De Potterstraat.

**Voorgestelde basismaatregel:** indien nodig worden de Aaigemstraat (tussen Duifhuisstraat en Fabiolalaan), De Potterstraat en Tenderstraat enkelrichting naar de Fabiolalaan toe. Dit houdt het sluisverkeer van zuid naar noord tegen.



# Mogelijke uitbreiding maatregelen fase 2

- Indien er sluipverkeer is van noord naar zuid, kan in een stuk van de Rijsenbergstraat (tegen de Europabrug aan) eenrichtingsverkeer worden ingevoerd richting Europabrug. Het is dan niet mogelijk de wijk direct in te rijden via de Europabrug. Dit als aanvulling op de basismaatregel, die het sluipverkeer van zuid naar noord tegenhoudt. Zie kaart.
- Indien deze maatregelen onvoldoende blijken te zijn, kan het eenrichtingsverkeer nog verder worden uitgebreid. Zie verder voor een voorbeeld.

# Mogelijke uitbreiding maatregelen fase 2 – kaart

Indien er sluipverkeer is van noord naar zuid, kan in een stuk van de Rijsenbergstraat (tegen de Europabrug aan) eenrichtingsverkeer worden ingevoerd richting Europabrug. Dit als aanvulling op de basismaatregel, die het sluipverkeer van zuid naar noord tegenhoudt.





# Tijdens fase 3

Ook hier zal de Stad in stappen werken:

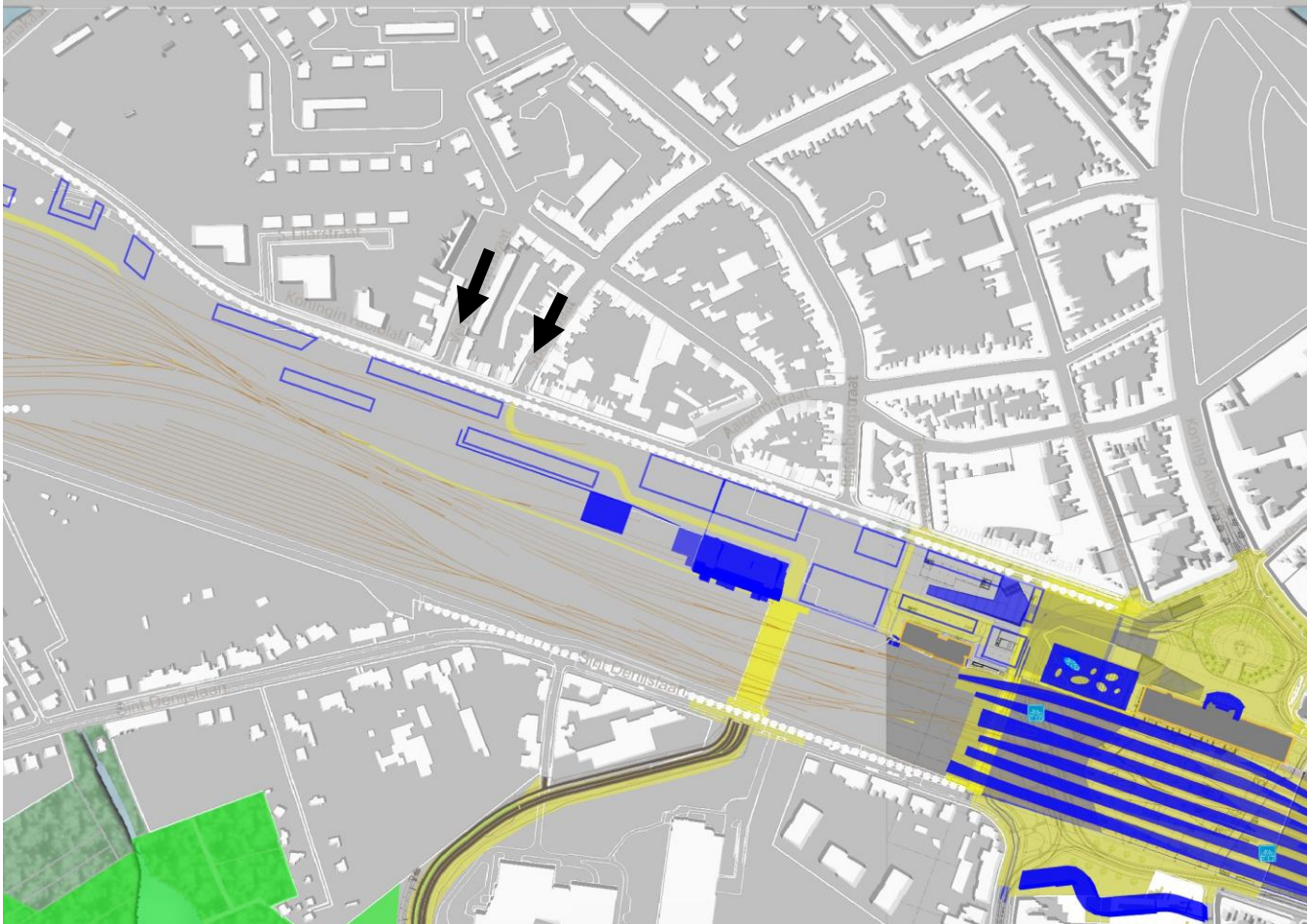
- ❖ Nagaan of er te veel doorgaand verkeer is.
- ❖ Indien problemen: eenrichtingsverkeer in een beperkt aantal straten: zie 'basisvoorstel fase 3'.
- ❖ Opvolging of de ingevoerde maatregelen het probleem hebben opgelost.
- ❖ Indien het probleem blijft bestaan kan het aantal eenrichtingsstraten worden uitgebreid: zie mogelijke uitbreidingen.

# Basisvoorstel fase 3

- ❖ **Situatie:** verbindingsweg loopt via een straat door tot de Koningin Fabiolalaan ter hoogte van de Sportstraat.
- ❖ **Voorgestelde basismaatregel:** indien te veel doorgaand verkeer door de wijk worden de Sportstraat (tussen de Duifhuisstraat en de Fabiolalaan) en de Verpleegstersstraat enkelrichting naar de Fabiolalaan toe. Men kan deze straten dus niet inrijden op de Koningin Fabiolalaan. Het is dan niet mogelijk de wijk direct in te rijden vanuit de verbindingsweg. Dit houdt het sluipverkeer van zuid naar noord tegen.
- ❖ De noodzaak van eenrichtingsverkeer in de Aaigemstraat, Frans De Potterstraat en Tenderstraat wordt opnieuw bekeken.

# Basisvoorstel fase 3 - kaart

**Situatie:** verbindingsweg loopt via een straat door tot de Fabiolalaan ter hoogte van de Sportstraat.  
**Voorgestelde basismaatregel** indien te veel doorgaand verkeer door de wijk worden de Sportstraat (tussen de Duifhuisstraat en de Fabiolalaan) en de Verpleegstersstraat enkelrichting naar de Fabiolalaan toe.

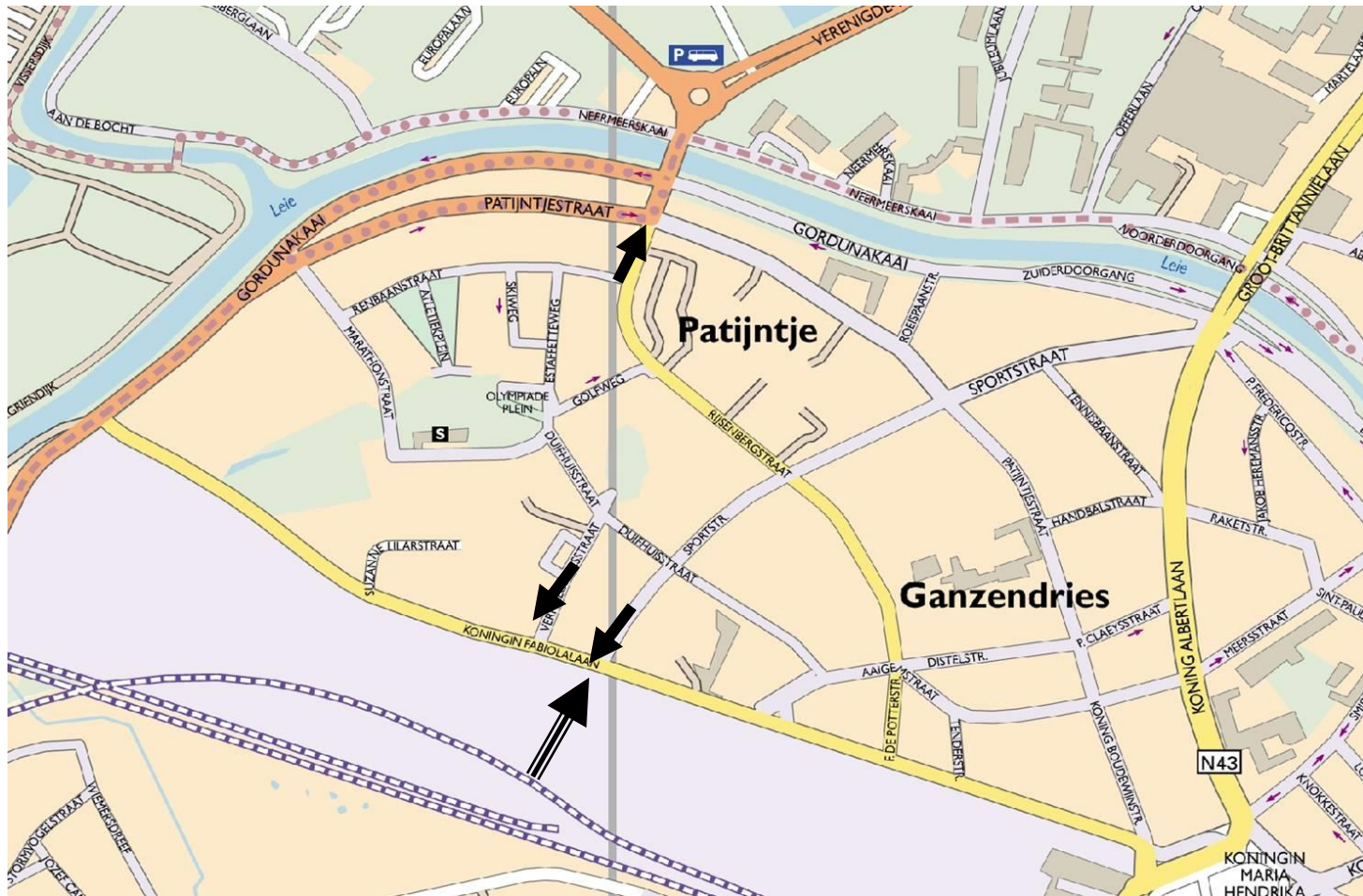


# Mogelijke uitbreiding maatregelen fase 3

- Indien er sluipverkeer is van noord naar zuid, kan in een stuk van de Rijsenbergstraat (tegen de Europabrug aan) eenrichtingsverkeer worden ingevoerd richting Europabrug. Het is dan niet mogelijk de wijk direct in te rijden via de Europabrug. Dit als aanvulling op de basismaatregel, die het sluipverkeer van zuid naar noord tegenhoudt. Zie kaart.
- Indien nodig kan het systeem van tegengestelde eenrichtingsstraten naar meer straten worden uitgebreid. Zie verder voor een voorbeeld.

# Mogelijke uitbreiding maatregelen fase 3 – kaart

Indien er sluipverkeer is van noord naar zuid, kan in een stuk van de Rijsenbergstraat (tegen de Europabrug aan) eenrichtingsverkeer worden ingevoerd richting Europabrug. Dit als aanvulling op de basismaatregel, die het sluipverkeer van zuid naar noord tegenhoudt.

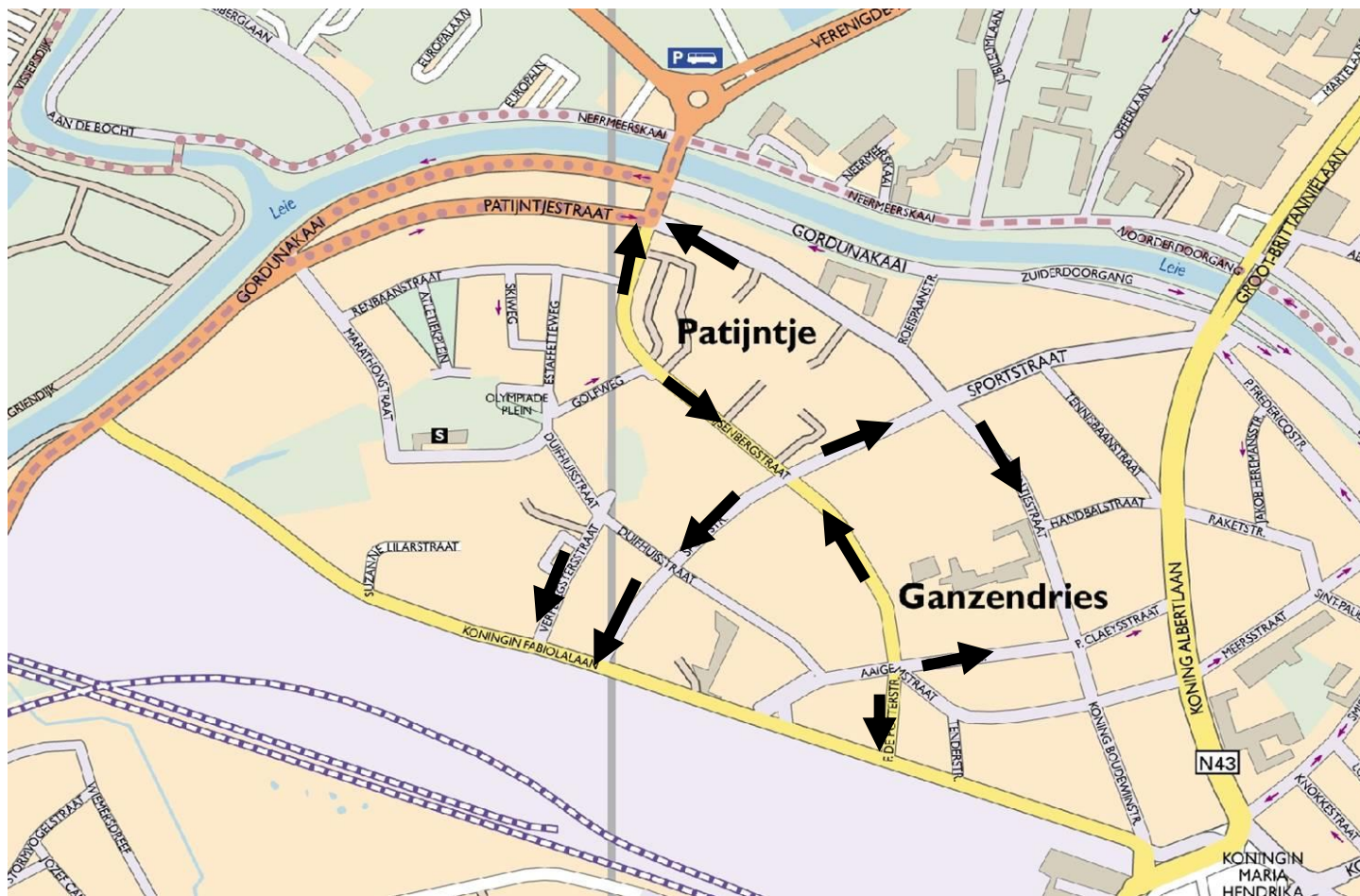


# Een mogelijk uitgebreid systeem van eenrichtingsstraten

- ❖ Indien nodig kan, zowel in fase 2 als in fase 3, het systeem van tegengestelde eenrichtingsstraten verder worden uitgebreid.
- ❖ Een meer uitgebreid systeem van eenrichtingsstraten wordt enkel toegepast indien de eerder voorgestelde maatregelen niet zouden voldoen.
- ❖ Want het invoeren van éénrichtingsverkeer heeft ook nadelen:
  - Bewoners en bezoekers van de wijk moeten dan zelf ook meer omrijden. Ook de bereikbaarheid van de scholen kan dan moeilijker worden.
  - Eenrichtingsverkeer werkt snelheidsverhogend.
- ❖ Hier een voorstel van zo'n uitgebreid systeem, uitgewerkt voor fase 3.

# Mogelijk uitgebreid systeem van eenrichtingsverkeer – kaart

Indien nodig (en enkel indien nodig), kan een meer uitgebreid systeem van tegengestelde éénrichtingsstraten worden ingevoerd. Hier een voorstel voor fase 3.



# Verkeersveiligheid: snelheid afremmen

- ❖ Een verkeerscirculatieplan is er om (indien nodig) ervoor te zorgen dat er niet te veel wagens door de wijk gaan rijden. Daarnaast wil de Stad ook voorkomen dat men te snel door de wijk zou rijden. Dat gebeurt aan de hand van de volgende maatregelen:
  - Snelheidsindicatieborden: deze geven aan passerende chauffeurs aan hoe snel ze rijden. De bedoeling is dat men zich bewust wordt van zijn snelheid en die waar nodig corrigeert.
  - Inzet van de schoolbegeleiders.
  - Eventueel plaatsing van drempels (na positieve evaluatie proefproject).



# Wat verder?

- ❖ Wij horen graag uw mening! U kunt die hier vertellen en/of noteren.
- ❖ U kunt uw mening nog tot eind oktober laten kennen, door het formulier in te dienen bij Infopunt.
- ❖ Van uw reacties wordt een rapport gemaakt, dat begin 2008 voeding zal geven aan het verfijnen en bijsturen van het verkeerscirculatieplan.
- ❖ Wij informeren u hierna over het bijgewerkte plan.