

## Reacties op het verkeerscirculatieplan voor de Rijsenbergbuurt

---

### Inleiding

De werken voor het project Gent Sint-Pieters zijn dit jaar gestart. Dat project wil het station en zijn ruime omgeving de komende tien jaar aanpassen aan de behoeften van de 21<sup>e</sup> eeuw.

Het project is een samenwerking tussen NMBS-holding, Infrabel, Eurostation, De Lijn, het Vlaamse Gewest en de Stad Gent. De projectpartners streven ernaar mobiliteit en werken te verzoenen met wonen, leefbaarheid en milieu.

Sommige bewoners van de Rijsenbergbuurt zijn bezorgd dat de verkeersdruk op de wijk door het project te groot zou worden. Omdat de projectpartners, zowel tijdens als na de uitvoering van het project, ook in die buurt maximale aandacht aan de leefbaarheid willen besteden, willen zij in gesprek gaan over eventuele maatregelen om de hinder zoveel mogelijk te beperken:

- met de klankbordgroep van het Project Gent Sint-Pieters:  
Op 11 september 2007 werd aan de klankbordgroep voorgesteld welke verkeersmaatregelen er in de Rijsenbergbuurt kunnen genomen worden indien de verkeersdruk er te fel zou stijgen. Ook werd de wijze waarop deze voorstellen zouden besproken worden met de buurt toegelicht. De klankbordgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van bewoners, scholen en andere belanghebbenden.
- met bewoners:  
Om de mening van bewoners te kennen over de voorgestelde maatregelen werd op 4 oktober 2007 een 'Rijsenbergbeurs' georganiseerd. Dit was een info- en inspraakmoment waarop bewoners info konden bekijken over een voorstel voor een verkeerscirculatieplan voor de Rijsenbergbuurt en achtergrondinformatie konden krijgen over het project Gent Sint-Pieters. Een 180-tal bewoners bezochten de infobeurs.
- met scholen: met meerdere lagere en middelbare scholen uit de buurt (School met de Bijbel, Sint-Paulus, Sint-Pieters) werd telefonisch overlegd. De directies werden uitgenodigd op de 'Rijsenbergbeurs'. Op vraag van de lagere school Sint-Paulus zal die school betrokken worden bij verdere ontwikkelingen van de stationsbuurt.

De reacties op de verkeerscirculatieplannen zullen begin 2008 mee voeding geven aan het verfijnen en bijsturen van het verkeerscirculatieplan. De projectpartners zullen de bewoners hierna informeren over het bijgewerkte plan.

Drie bijlagen geven meer details:

- Bijlage 1: Voorstel voor een circulatieplan
  - Bijlage 2: Overzicht van alle reacties
  - Bijlage 3: Methodiek van de infobeurs
- 

### Een verkeers- circulatieplan voor de Rijsenbergbuurt

#### Waartoe dient een verkeerscirculatieplan?

De verkeersdruk in een straat is afhankelijk van het aantal voertuigen dat er passeert enerzijds en de snelheid van dat verkeer anderzijds.

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. De Stad wil ook voorkomen dat men te snel door de wijk zou rijden. Dat gebeurt aan de hand van de volgende maatregelen:

- Plaatsen van 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).

Het aantal wagens kan beperkt worden door ervoor zorgen dat wagens die niet in de wijk moeten zijn zo weinig mogelijk door de wijk rijden. Dat kan door de opmaak van een verkeerscirculatieplan, dat maatregelen voorstelt om doorgaand verkeer door de wijk te vermijden.

### **Algemene principes van het voorgestelde verkeerscirculatieplan**

Wanneer de verkeersdruk in de Rijsenbergbuurt 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 ook 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 (viatellingen, ...).
- Indien het probleem blijft bestaan kan het aantal eenrichtingsstraten worden uitgebreid.

### **Reacties op het verkeers-circulatieplan**

Hieronder wordt een synthese van de schriftelijke en mondelinge reacties op de voorgestelde verkeerscirculatieplannen gegeven.

- 1) De **stapsgewijze invoering** van verkeersmaatregelen (op basis van tellingen) krijgt gemengde reacties. Een aantal bewoners vreest dat de invoering van maatregelen hierdoor te veel vertraging zal oplopen. De klankbordgroep vond de gefaseerde invoering positief.
- 2) Meerdere bewoners vinden dat de **verkeersdruk** nu al hoog ligt in de buurt. Sommigen vinden ook dat verkeerscirculatiemaatregelen nu al nodig zijn. Uit de huidige **tellingen** blijkt dat de verkeersintensiteit echter onder de normen liggen die de Stad hanteert ivm sluipverkeer. Die bewoners vinden

dat die normen te hoog liggen, vragen zich af of de metingen wel op de 'juiste stukken straat' werden uitgevoerd, en vragen zeer regelmatige tellingen.

Concreet stellen zij voor:

- gebruik van de verkeersintensiteit tijdens de voorbijgevoerde werken als norm
- metingen in Snepkaai – Gordunakaai en in laatste deel van de Aagemstraat (tegen Fabiolalaan)
- Rijsenbergstraat, Patijntjestraat en Boudewijnstraat vanaf de Europabrug versmallen.

- 3) De klankbordgroep vraagt om op te volgen of het invoeren van éénrichtingsverkeer niet tot **files** leidt. Ook bewoners delen die bezorgdheid.

Concreet vrezen zij dat op volgende punten files zullen ontstaan:

- Rijsenbergstraat en Patijntjestraat, wanneer éénrichtingsverkeer wordt ingevoerd;
- op Verbindingsstraat in de projectontwikkeling
- aan Koning Albertbrug, indien de Sportstraat zou worden gebruikt als invalsweg.

- 4) Meerdere bewoners vragen maatregelen tegen **sluipverkeer** dat **via het noorden** de wijk binnenrijdt. Sommigen vinden dat hiervoor niet op metingen moet worden gewacht.

Concreet geven zij volgende voorstellen:

- wegwijzers op de Europabrug naar station en parking (via Gordunakaai – Fabiolalaan of Neermeerskaai – Albertlaan)
- invoeren van éénrichtingsverkeer zodat chauffeurs naar Albertlaan worden geleid (aan kruispunt Sportstraat)
- plaatsen van verkeerslichten aan kruispunt Patijntjestraat – Aagemstraat
- wegnemen van verkeerslichten aan kruispunt Albertlaan – Meersstraat/Aagemstraat.
- vrachtwagenverbod invoeren (zoals in de straten langs de Fabiolalaan).

- 5) Anderen doen voorstellen om **sluipverkeer** dat **via het zuiden** de wijk binnenrijdt te vermijden:

- wegwijzers aan kruispunt Fabiolalaan - Snepkaai naar station en parking
- kruispunt de Sterre aanpassen zodat het verkeer daar al de 'goede weg' kiest (Kortrijksesteenweg of Krijgslaan)

- 6) Verder worden ook enkele **aandachtspunten** meegegeven:

- indien éénrichtingsverkeer zou worden ingevoerd op de Europabrug kan nieuw sluipverkeer ontstaan via de Albertbrug.
- invoeren van éénrichtingsverkeer zou drukker – en dus gevaarlijker – verkeer kunnen veroorzaken op verbindingssassen tussen Rijsenbergbuurt en de buurt rondom Meersstraat – Baliestraat – D. Van Monckhovenstraat, die druk gebruikt worden door fietsende schoolkinderen.
- bij het invoeren van éénrichtingsverkeer wordt best rekening gehouden met de bereikbaarheid van het garagecomplex tussen Rijsenbergstraat en Sportstraat.
- bij het invoeren van éénrichtingsverkeer wordt best rekening gehouden met de bereikbaarheid van Residentie Rijsenberg in de Rijsenbergstraat. Men stelt voor om de toegang tot die residentie vanaf de Europabrug mogelijk te houden.
- bewoners en de klankbordgroep vragen om de busroutes te behouden, ook indien verkeerscirculatiemaatregelen worden ingevoerd.

- 7) De **bereikbaarheid van scholen** roept gemengde reacties op:
- enerzijds vrezen sommigen (ook in de klankbordgroep) dat de bereikbaarheid van de school Sint Paulus in de Patiëntjestraat bij het scenario 3 (met veel éénrichtingsverkeer) in het gedrang zou komen. De scholen zelf schuiven dit ook naar voor als belangrijkste aandachtspunt.
  - anderzijds vindt een bewoner dat het niet nodig is dat middelbare scholen 'onbeperkt' bereikbaar zijn voor autoverkeer. Tieners hoeven volgens die bewoner niet tot aan de schoolpoort worden gebracht.
- 8) Volgende zaken vindt men **positief**:
- de infomarkt zelf
  - zorg voor leefbaarheid van de buurt
  - invoeren van vrachtwagenverbod (met uitzondering van plaatselijk verkeer).
-