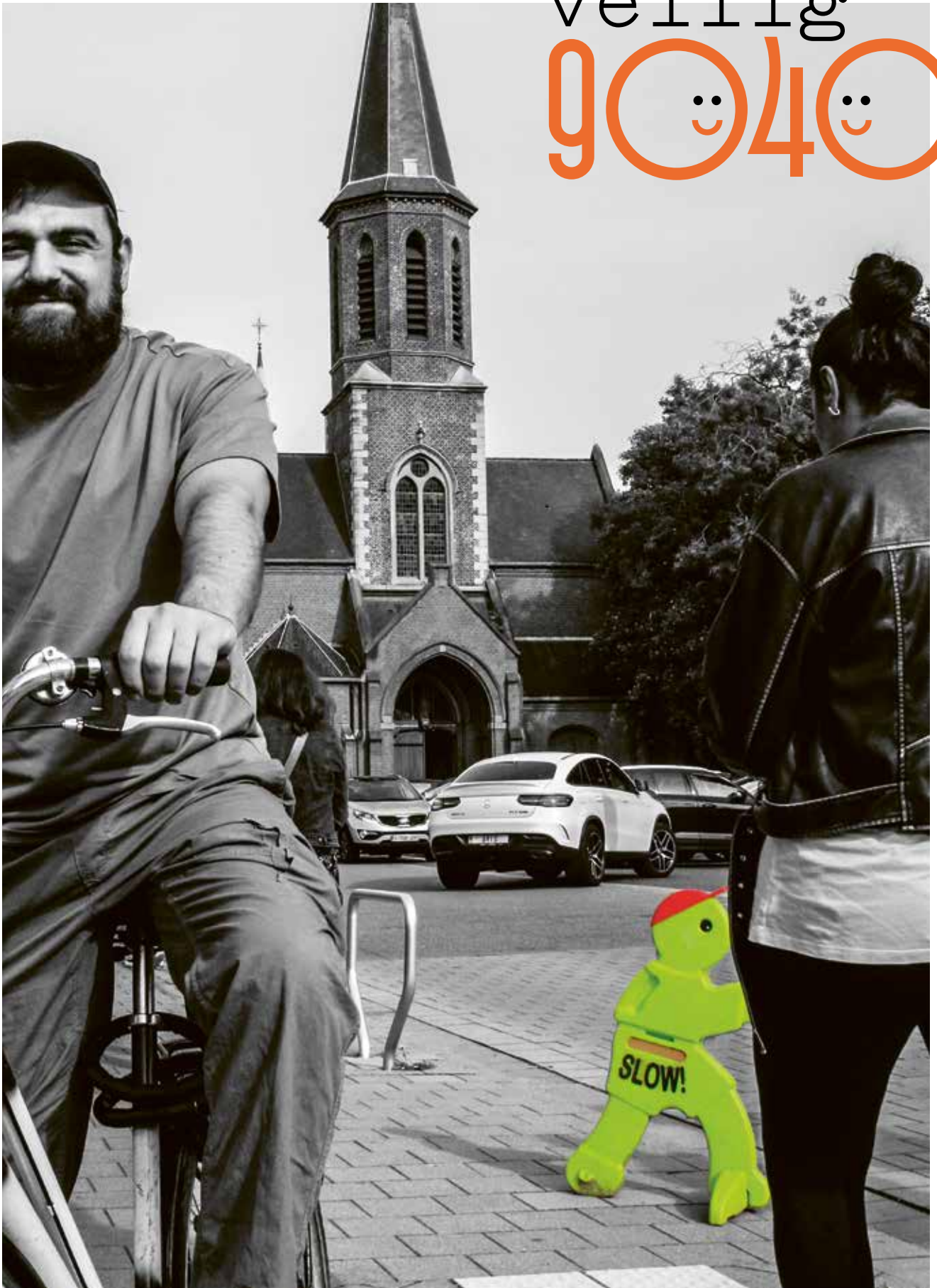


veilig
go4



Een wijkkrant

voor veilige steenwegen

Najaar 2023

Met enige trots stelt Veilig 9040 dit magazine voor. Veilig 9040 is een netwerk van ouders, directies, jeugdwerkingen en buurtcomités in Sint-Amandsberg.

Het netwerk bestaat sinds 21 november 2022. Op die dag werden twee tienermeisjes op weg naar school aangereden, op een zebrapad aan de Antwerpsesteenweg. Een week later werd een jongen op de fiets aangereden toen hij de Land Van Waaslaan overstak. Veilig 9040 besefte toen: dit hadden ook onze kinderen kunnen zijn. Sindsdien heeft het netwerk één simpele boodschap en doel: de steenwegen moeten veilig zijn. Veilig voor kinderen op weg naar school, voor de ouders én ouderen, voor mensen uit de buurt met of zonder beperking... Iedereen moet veilig onderweg kunnen zijn.

Dat wil het netwerk bereiken door:

- Traag verkeer: 30 km/u redt levens!
- Verbreding van de fietspaden
- Veilige oversteekplaatsen
- Minder sluipverkeer

Veilig 9040 ging met de wijk in gesprek. Eind augustus kwamen 30 wijkbewoners over deze onderwerpen samen. Lees hier welke oplossingen ze voorstellen.



is een netwerk van ouders, leerkrachten en directies van:

- Basisschool Sint-Janscollege Visitatie
- Basisschool Sint-Janscollege Heiveld
- Middelbare school St.-Janscollege Heiveld
- Basisschool De Toverberg
- Basisschool de Vlieger
- Basisschool Het Tandwiel

Buurtcomités:

- Den Boulevard - Land van Waaslaan
- Bewonersgroep Victor meets Braeckman
- Buurtcomité Van Dampoort tot Campo Santo
- Buurtgroep Bordure
- Velo-droom
- De Verenigde Straten

Met de wijk



in gesprek

Op een zwoele zomeravond verzamelden vertegenwoordigers van het netwerk en 30 enthousiaste wijkbewoners in de Pastorij. Er werd, in verschillende groepjes, nagedacht over een betere en veiligere mobiliteit in de wijk. Er is altijd rond één stelling gewerkt. Liesbet, Jan, Lieven en Mieke van Veilig 9040 brengen verslag uit.

1 Traag verkeer

Wat? We willen trager (auto)verkeer. Op de Antwerpsesteenweg geldt een maximale snelheid van 30 km/u en op de Land van Waaslaan wordt dat zo. De wijkbewoners willen dat deze snelheidsbeperking beter en te allen tijde gerespecteerd wordt.

Waarom? De vele oversteekbewegingen en de aanwezigheid van scholen en voorzieningen in de wijk vragen een aangepast snelheidsregime. Een maximumsnelheid van 30 km/u kan het aantal zware ongevallen drastisch doen dalen. Bij een aanrijding met een auto die 50 km/u rijdt, is de kans op een dodelijk slachtoffer maar liefst 80 procent. Bij een aanrijding aan 30 km/u daalt dat fors tot 10 procent.

↓ De wijk wil een eenvormige zone 30 en veilige oversteekplaatsen op de Antwerpsesteenweg - Hogeweg en Land Van Waaslaan - Victor Braeckmanlaan



Hoe? De deelnemers aan het wijkdebat vragen ten eerste meer sensibilisering, bv. een bord met groene duimpjes omhoog of rode omlaag. De hele wijk is zone 30, dat moet duidelijker aangeduid worden. Ten tweede moet de snelheid actief afgeremd worden door asverschuivingen en smalere rijvakken.

Daarnaast vinden de deelnemers het belangrijk dat er meer wordt ingezet op handhaving, niet alleen overdag maar ook in de daluren. 's Avonds en 's nachts zijn er immers volgens verschillende deelnemers straatracers actief in de wijk. De buurtbewoners vragen een streng en krachtig optreden, een nultolerantie.

2 Ruimte voor voetgangers

Wat? Iedereen moet veilig en comfortabel te voet op zijn bestemming geraken, ongeacht leeftijd of beperking.

Waarom? Te voet gaan is het meest 'democratische' verplaatsingsmiddel. Kinderen, ouderen en mensen met een beperkt budget gaan vaak te voet omdat ze niet altijd toegang hebben tot andere middelen. Het is een leuke manier om in interactie te gaan met de omgeving. Het zorgt voor een levendige aanblik van de wijk. De deelnemers vinden dat voetgangers voldoende comfortabele en veilige ruimte moeten hebben om te passeren, wegen te kruisen en een praatje te kunnen slaan.

Hoe? De wijkbewoners pleiten voor toegankelijke infrastructuur voor

voetgangers: effen, voldoende brede voetpaden en veilige oversteekplaatsen. Het is extra belangrijk voor rolstoel- en rollatorgebruikers, mensen met buggy's, mensen met visuele beperking en kinderen op loopfietsjes. Het is ook belangrijk om in te zetten op het comfort door onder meer bankjes te plaatsen waar oudere mensen kunnen uitrusten, of bomen te voorzien die voor verkoeling kunnen zorgen. Naast een betere inrichting is het voor de deelnemers ook belangrijk dat fietsers zich meer bewust zijn van kwetsbare voetgangers. Ze pleiten voor sensibilisering, zeker nu snelle fietstypes een opmars maken. Jongeren fietsen ook graag in groep door de wijk, zonder zich bewust te zijn van de voetgangers met wie ze de openbare ruimte delen.

3 Ruimte voor fietsers

Wat? Iedereen moet veilig en comfortabel met de fiets op zijn bestemming geraken.

Waarom? Er worden heel wat kilometers gefietst in Sint-Amandsberg. De fiets is binnen de wijk voor heel wat bewoners het vervoermiddel bij uitstek. Zij wijzen echter op erg smalle fietspaden ('moordstrookjes') op bepaalde plekken in de wijk, denk maar aan het tweede deel van de Antwerpsesteenweg en de Hogeweg. De deelnemers vinden het onaanvaardbaar dat fietsers op die plekken, en ook elders, gesandwich worden tussen geparkeerde wagens en voorbijrijdend verkeer. Ze wijzen er ook op het risico

Met de wijk in gesprek

op openslaande portieren, wanneer automobilisten niet goed opletten bij het uitstappen.

Ook hier zorgt de opmars van snelle fietsers voor nieuwe uitdagingen.

Volgens de wijkbewoners komen zij op sommige plaatsen te dicht bij de tragere fietsers om voorbij te steken. Dat geldt al zeker op het verhoogde fietspad op de Antwerpsesteenweg.

Op diezelfde belangrijke invalsweg is er te weinig plaats voor fietsers om voor te sorteren als ze linksaf willen. De deelnemers benadrukken ook dat het Potuitkruispunt gevaarlijk blijft om links te kruisen, er is een risicovolle bypass. Op al die plekken zijn foutparkeerders op fiets- en voetpaden problematisch.

Hoe? De buurt pleit hier opnieuw voor een betere inrichting en wil op alle hoofdwegen veilige en voldoende brede fietspaden. De vraag leeft wanneer de lange fietsroute (de fietssnelweg F4) op de Land van Waaslaan tot aan de Dampoort nu eindelijk gerealiseerd wordt. Daarnaast is ook hier handhaving belangrijk, zeker ten aanzien van de foutparkeerders.

4

Doorgaand autoverkeer vermijden

Wat? Er is te veel doorgaand autoverkeer en zwaar verkeer. Dat sluipverkeer verstikt de wijk.

Waarom? Druk autoverkeer maakt straten onleefbaar. De deelnemers vinden dat met de fiets of te voet gaan zo onaantrekkelijk én onveilig wordt. Het gevolg kan zijn dat ouders hun kind niet langer alleen naar school durven laten fietsen. Ze kiezen dan misschien voor de wagen, op termijn zijn er zo nog meer auto's. Niet alleen het doorgaand autoverkeer baart de wijkbewoners zorgen. Het vrachtwagenverkeer wordt als extra onveilig en belastend beschouwd. De deelnemers wijzen op de grotere risico's tijdens de spitsuren omdat er net dan veel kinderen en jongeren te voet of met de fiets onderweg zijn.

Hoe? Het autoverkeer binnen de wijk moet beperkt worden tot wie er vertrekt met de auto of er heen moet. Al het andere, doorgaande verkeer, moet naar

een hoger wegniveau geleid worden (in dit geval de R4). Het sluipverkeer van auto's en vrachtwagens kan zo fors teruggedrongen worden.

Enkel een ambitieus circulatieplan kan ervoor zorgen dat sluiproutes niet aantrekkelijk zijn. De wijkbewoners pleiten voor een consequent gebruik van verkeersfilters (of 'knips'). Er mogen geen gaatjes vallen, want dan mist het hele plan effect.

Het vrachtverkeer werven kan ook door een werfcharter. Dat moet volgens de deelnemers vaker gebruikt worden. Het charter betekent concreet dat er geen werfverkeer is tijdens spitsmomenten. Het charter moet, bij een bredere uitrol, ook goed gehandhaafd worden. Voor goedertransport moet er meer ingezet worden op cargotransport met de fiets. De deelnemers stellen dat mensen de auto vaker laten staan als er goede alternatieven zijn. Die moeten ook aangemoedigd worden. Er is nood aan een Park&Ride in combinatie met goed openbaar vervoer en deelfietsen. Enkel zo kan het doorgaand verkeer van en naar de stad teruggedrongen worden. Minder autoverkeer zorgt ook voor minder files voor bussen, hulpdiensten en vaklui. De wijkbewoners zien niet alleen het werfverkeer toenemen door de vele bouwprojecten in Sint-Amandsberg. Het betekent ook dat de wijk verder verdicht en dat er meer mensen wonen. Dat zorgt voor nog meer mobiliteitsdruk die volgens de deelnemers opgevangen kan worden door een tramverbinding tussen de Dampoort en Oostakker. Kortom: door in te zetten op voetgangers én fietsers én openbaar vervoer wordt de wijk veilig en levendig.



Bewoners goed op weg!

Getuigenissen

Wat leeft er in de wijk rond mobiliteit? Wat maakt bewoners blij? Wat vinden ze minder goed? Veilig 9040 trok, gewapend met een dictafoon en notitieboekje, langs de steenwegen en verzamelde er getuigenissen van ouders, handelaars en ouderen.



“Wees eens een automobilist, wees eens een fietser, zo kom je in elkaars denkwereld!”

Ann Laureyns
Reginald Warnefordstraat
al 33 jaar onthaalouder
voetganger, fietser en
automobilist



Al 33 jaar begeleidt Ann Laureyns kleuters en lagere schoolkinderen te voet. Ze doet dit tot vier maal per dag tussen de basisschool Sint-Janscollege Visitatie en haar opvang in de Reginald Warnefordstraat.

Eén van haar bekommernissen is de lange wachttijd voor voetgangers aan de verkeerslichten op de Antwerpsesteenweg aan het politiekantoor. Lang wachten terwijl kinderen te voet en met de fiets zijn, is niet evident aan deze oversteekplaats. “Op dinsdag na school steek ik er met veel kinderen over om enkelen naar de Academie te brengen. Het is er altijd erg druk en we wachten er met veel volk vóór, en achter het fietspad. Onlangs viel er een fietser die van de Potuit kwam net voor de overstekende kinderen. Ik vroeg of alles ok was, maar deze reed daarna door.”

“De oversteekplaats op de Land Van Waaslaan ter hoogte van de Engelbert van Arenbergstraat is ook een zéér gevaarlijk punt. Ik vind dat auto’s er minder snel stoppen dan aan de oversteekplaats op de Antwerpsesteenweg. Ook daar steken veel jonge mensen met buggy’s en kinderen op de fiets over. Vriendelijkheid kost toch niks,” oppert ‘tante’ Ann. “Wees eens een keer een automobilist, wees eens een keer een fietser, zo kom je in elkaars denkwereld,” is haar motto om het verkeer veiliger te maken. Ze stelt zich de vraag of mensen meer attent zouden zijn wanneer er een knipperlicht zou staan, als een verkeerslicht daar niet mogelijk is. En of daar al onderzoek naar gebeurd is?

Ann is ook fan van het vierkant-groen kruispunt aan de Grondwetlaan-Visitatiestraat. “Ik vind het gewoon super! Naar de mis gaan of repeteren voor het koor in Sint-Bernadette verloopt nu veiliger als ik met de fiets ga. Maar ook met de auto, wanneer ik koorlid Marijke met haar rolstoel in de Wibier ophaal. Het heeft geen belang dat je even een minuut moet wachten, als iedereen maar veilig kan oversteken.”



Mammie
Oma die kleindochter ophaalt van basisschool Visitatie



“Veilig parkeren aan de school én een frisse neus halen!”

Sinds 3 jaar haalt Mammie haar kleindochter op van school met de auto. Vroeger woonde ze

in de buurt van de school en kon dat te voet. Ze is een tijd geleden naar de Oude Bareel verhuisd en komt nu met de auto. “Ik vloek ook wel eens als er weer een omleiding is, maar ik parkeer mijn auto steeds op de parking achter het politiebureau en kom een stuk te voet. Ik kan er een half uur gratis parkeren. We moeten toch bewegen en ik haal ondertussen een frisse neus”, vertelt ze. Mammie kijkt naar de vele geparkeerde auto’s in de Visitatiestraat. Het is woensdagmiddag, het is druk. “Als de politie komt, krijgt iedereen een boete. Ik parkeer me wel volgens de regels. Als de parking vol staat, als het bijvoorbeeld kermis is, dan parkeer ik iets verderop aan de andere kant van het Azaleapark in de Azaleastraat.”

“Gelukkig is er een zebrapad met verkeerslichten!”



Aan de schoolpoort van de Toverberg is het een drukke van jewelste. We ontmoeten 3 mama's die elkaar goed kennen. “Wij wonen in de buurt van de Toverberg. Het is dichtbij, dus we komen te voet naar school met de kinderen,” vertellen de vriendinnen. “We steken de Land Van Waaslaan over aan het kruispunt met de Schoolstraat. Het is er erg druk. Gelukkig is er een zebrapad met verkeerslichten, zo is het veiliger om de straat over te steken. Je moet je wel erg haasten om als voetganger over te steken, want het wordt snel weer rood. Daarom hou ik de kinderen stevig aan de hand bij het oversteken.”

“Ik woon in Lochristi en breng mijn zoon met de auto naar school”, vult mama Marleen aan. “Het is niet altijd prettig als ik op een drukke ochtend veel tijd besteed om een parkeerplaats te vinden. Vooral tijdens de werken aan de Dampoort lijkt het elke week weer anders.”



Marleen Michailov, mama van Sebastian en Ivo (7 en 13 jaar) haar vriendin en mama van 4 kinderen (3, 6, 11 en 13 jaar) en nog een vriendin, mama van 2 kinderen (7 en 11 jaar)



Shanti Sritharan Fietser, automobilist en ouder van 4 kinderen, waarvan 2 fietsen.

Route Grondwetlaan-Hogeweg: “Eénmaal je de Potuit voorbij bent, krijg je het gevoel op weg te zijn naar een autosnelweg”



Als mama van 4 dochters fietst Shanti de steenwegen van Sint-Amandsberg af, en ook als automobilist neemt ze vaak de route Grondwetlaan-Hogeweg. Ze begeleidt dagelijks haar kinderen met de fiets naar basisschool ‘Het Tandwiel’, de korfbalclub en de muziekschool aan het Azaleapark. Haar oudste dochter is al 8 jaar, maar zelfstandig fietsen is geen optie. “De fietsstroken zijn smal en eens je de Potuit voorbij bent, krijg je het gevoel op weg te zijn naar een autosnelweg. Als autochauffeur ervaar ik dat ook. Het zou zomaar kunnen dat een vrachtwagen een keer je kind niet opmerkt... Dat vergeef je jezelf nooit. Enkel het stuk aan de post en de volkstuintjes is veilig ingericht.”

De oversteek ter hoogte van de August Van Geertstraat op de Antwerpsesteenweg is recent heraangelegd, maar blijft voor haar een kritiek punt. “Het is er chaos tijdens de spitsuren. Ouders met schoolgaande kinderen, fietsers... Ze kruisen er de steenweg, maar fietsers op de Antwerpsesteenweg stoppen vaak niet. Zij hebben een oranje knipperlicht aan de Potuit en fietsen vaak gewoon door,” verduidelijkt Shanti. “Extra verkeerslichten na de Potuit kunnen waarschijnlijk niet?”, vraagt ze zich luidop af.

Verwarrende verkeerssituaties komen wel op meerdere plaatsen in de wijk voor. “Als voetganger is het niet evident om je een weg te banen tussen de fietsers. Je loopt verloren op een smal strookje tussen de weg en de fietspaden.” Maar Shanti blijft positief, mede door alle inspanningen vanuit de buurt in samenwerking met Stad Gent en Vlaanderen om de verkeerssituatie in de wijk te verbeteren.



“Soms denken mensen dat iets ver is,

omdat ze het nog nooit te voet hebben gedaan.”



Gilberte woont op de Antwerpsesteenweg en woont er heel graag: “Alles wat ik nodig heb, is dichtbij. Ik ken hier veel mensen. Ik heb hier geen auto nodig, ik doe alles te voet of met de bus.” Door ouder te worden, ontdekt Gilberte wel hoe moeilijk het is in het verkeer. “Er wordt hier véél te hard gereden. Nu is het zone 30 en dat is goed, maar het moet zichtbaarder worden. De overheid moet ook meer op overdreven snelheid controleren en boetes geven.”

Gilberte is al twee keer aangereden in de Land Van Waaslaan. “Het was gelukkig niet erg, maar daar ben ik wel van geschrokken. Ik ben nu heel voorzichtig en steek enkel over op zebrapaden. Ik wacht tot ik oogcontact heb en ik er zeker van ben dat een chauffeur zal stoppen. Dat duurt soms erg lang. Er zijn veel chauffeurs die je niet zien staan.”

Het zebrapad aan de Schoolstraat op de Land Van Waaslaan vind Gilberte het gevaarlijkste. “Je krijgt groen als voetganger, maar auto’s die rechts afslaan, hebben op hetzelfde moment ook groen. Ze willen dan nog vlug vóór mij het zebrapad op rijden. Ze zien een oudere voetganger en denken ‘oh nee, die is traag’, en ze krijgen stress. Wie denkt dat hij veilig is op zo’n zebrapad vergist zich.”

Gilberte vraagt me of ik het ‘vierkant groen’ aan de Sint-Bernadettestraat ken. “Ja hoor”, zeg ik. “Daar hebben alle voetgangers en fietsers tegelijk groen terwijl auto’s niet kunnen afslaan. Ik zou dat ook op de Land Van Waaslaan willen,” zegt Gilberte ferm. “Dan ben je tenminste echt veilig!”

Gilberte is vrijwilliger in het wijkgezondheidscentrum. Toen het centrum verhuisde van de Land Van Waaslaan naar de Sporewegel vreesde ze dat ze niet meer ter plaatse zou geraken. “Mijn wereld stortte in, want mijn vrijwilligerswerk is heel belangrijk voor mij. Ik heb toen direct een fiets besteld. Mijn zoon eiste echter dat ik de bestelling annuleerde. Hij vond het veel te gevaarlijk. Ik heb dan gedreigd een elektrische step te kopen”, lacht ze.

Uiteindelijk liep het niet zo’n vaart. Gilberte kocht een rollator. “Het is mijn Rolls Royce”, zegt ze liefkozend. “Nu ga ik drie keer per week te voet heen en terug. Dat is twee kilometer stappen. Eerst dacht ik dat het te ver zou zijn, maar dat lijkt enkel zo. Soms denken mensen dat iets ver is, omdat ze het nog nooit te voet hebben gedaan”, besluit ze. Veel stappen is duidelijk goed voor de gezondheid, én de moraal!

Gilberte
70+
Bewoner
Antwerpse-
steenweg
Gepensioneerd
en vrijwilliger in
het wijkgezond-
heidscentrum



Astrid Winderickx
dertiger
Mama van 2
kinderen,
2 en 4 jaar
Omgeving Potuit
Zoveel mogelijk
voetganger en
fietsers

Kruispunt Zavelput-Lijmolenstraat:

“Het voelt alsof we wachten tot er eens een ernstig ongeval zal gebeuren”



“Het is fijn om te zien dat er verbeteringen komen in de wijk. Het zebrapad net voorbij de Potuit ter hoogte van de August Van Geertstraat is voor ons een heel belangrijke oversteekplaats. Door het middeneiland is het daar veiliger geworden. Auto’s stoppen er nu veel vaker”, zegt Astrid. Ze begint met een positieve noot, maar heeft ook wel wat opmerkingen. “Met de fiets blijft het wel laveren tussen de autobestuurders die stoppen voor voetgangers en de fietsers te laat zien. Ik vind het ook jammer dat het fietspad enkel aan die oversteekplaats verbreed werd. Verder op de steenweg is het nog steeds veel te smal.”

Het kruispunt van de Lijmolenstraat en de Zavelput met de Antwerpsesteenweg levert volgens Astrid vaak gevaarlijke situaties op. “De zijstraten liggen net niet in elkaars verlengde. Het zebrapad aan de rechterkant vanuit de Zavelput komt aan op de linkerkant van de Lijmolenstraat. Als fietser moet je nog wat verder rechtdoor, op een plaats waar oversteken heel moeilijk is. Bovendien is er ook een bushalte en is er dus gevaar voor auto’s die de bus willen voorbijsteken.”

Wie ’s ochtends aan de Zavelput passeert, ziet dat het er krioelt van de jonge fietsertjes. “Het voelt alsof we wachten tot er eens een ernstig ongeval zal gebeuren, en elke keer opgelucht ademhalen dat het ons alvast die dag niet is overkomen... Hier moet dringend werk van gemaakt worden.” Astrid houdt van de wijk en gelooft in verandering. “Wij wensen een veilige wijk voor iedereen!”, zegt ze stellig.

“Veilige, brede fietspaden zijn een must”



“Mijn oudste zoon zit in het 4de leerjaar en fietst alleen naar de basisschool ‘Oude Bareel’, maar als we de Antwerpsesteenweg N70 moeten oversteken, rijd ik altijd mee.” Het gezin woont dicht bij de Rozenbroeken en neemt vaak de fiets. Katrien fietst dagelijks naar haar werk in Gent-centrum en begeleidt de kinderen fietsend naar de zwemles, naar de scouts St. Lucia en naar de muziekles in Edugo. “Veilige, brede fietspaden zijn een must. De kinderen rijden vaak voor ons uit, maar soms vraagt de situatie om naast je kind te kunnen rijden. Dit is nu niet altijd mogelijk in de wijk.” Positief is de Alfons Braeckmanlaan, omdat fietsers afgescheiden zijn van de rijbaan en er geen risico is op openzwaaiende portieren. “Hier geeft de weginfrastructuur mij een veilig gevoel”. Ook de verhoogde fietspaden op de Antwerpsesteenweg vindt Katrien veiliger dan de vele ‘moordstrookjes’ die onze steenwegen rijk zijn. “De fietsinfrastructuur moet aangepast worden aan de meer buitenmaatse fietsen, en gewoon een fietser voorbijsteken moet veiliger kunnen.”

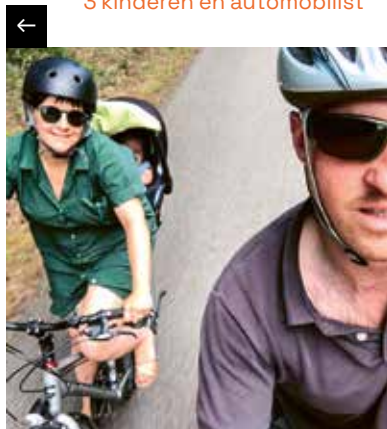
“De ‘Land Van Waaslaan’ en ‘Victor Braeckmanlaan’ zijn de naam ‘laan’ niet waardig”, merkt Katrien verder op. “De brede rijbanen en smalle fietsstroken nodigen uit om snel te rijden. De bredere fietspaden zijn een eerste stap, maar ik blijf bezorgd.”

“Op de oversteek tussen de Nieuwelaan en de Heiveldstraat is vierkant groen nodig. Hier staan veel wachtende fietsers op weg naar het Sint Janscollege campus Heiveld, het is gevaarlijk als auto’s afslaan.”

Wanneer ze haar twee jongste kinderen naar ‘Het Tandwiel’ brengt, geniet Katrien van de autovrije stukken op de route naar school. “De stukjes park geven ons de mogelijkheid om echt samen met de kinderen te fietsen”. “De fietsstraat Halvemaanstraat-Visitatiestraat vind ik tof, omdat het over een lange afstand is. Enkel de oversteek vanaf de Antwerpsesteenweg blijft moeilijk. Je hebt geen ruimte om te stoppen door de fietsers achter je en ook de auto’s op de rijbaan garanderen geen veilige oversteek. Maar ook verkeerskennis en een gepaste attitude zijn belangrijk in het verkeer. Ik hamer bij mijn kinderen heel hard op de voorrangsregels, zo leren ze oog te hebben voor andere weggebruikers.”

Katrien Gavel

Fietsende ouder van
3 kinderen en automobilist



Frederik Byttebier
Uitbater Ekoplaza

Wat wil de buurt? Een handelaar aan het woord



“Voor iedereen is veiligheid een basisgegeven”, stelt Frederik Byttebier, uitbater van Ekoplaza. “Sommige mensen hebben echter het gevoel dat ze onheus behandeld worden, en dat werkt frustraties in de hand”, vervolgt hij. “Enkele klanten die met de auto kwamen, werden beboet door de gewijzigde snelheidslimiet naar 30 km/u. Wanneer het straatbeeld niet is aangepast en er enkel maar een bord ‘zone 30’ staat, dan lokt dit frustraties uit. De Antwerpsesteenweg is ingericht als een autosnelweg. Iedereen kent de haastige bumperklevers en de voorbij vlamende auto’s.”

Frederik is principieel voor zone 30 en schetst snel zijn idee voor een herinrichting van de Antwerpsesteenweg: een echte woon- en winkelstraat. “Momenteel staan auto’s en bestelwagens voor onze vitrines, waardoor onze winkels niet zichtbaar zijn.” Midden in het straatbeeld maakt hij ruimte voor parkeerplaatsen voor bewoners, P&R-leveringsplaatsen voor handelaars en parkeerplaatsen voor bezoekers geflankeerd met bomen. “Fietsers en auto’s kunnen in een winkelstraat samen op één rijvak, want snel rijden is hier niet de boodschap. Het voetpad mag voor hem op dezelfde hoogte als de rijbaan, zoals een woonerf inrichting.”

Frederik bruijst van ideeën voor zijn klanten en de mede STAR-handelaren in Sint-Amandsberg. Na aandringen bij Stad Gent kwam er een fietsenrek aan de winkel. “Dit is handig voor klanten met de fiets, maar het helpt ook om de zichtbaarheid te vergroten voor klanten met de auto die de achterliggende parking gebruiken. Dat hierdoor twee autoparkeerplaatsen wegvielen, neem ik erbij.” Met dergelijke initiatieven ijvert Frederik voor de verkeersveiligheid van zijn klanten en de nabije buurt van zijn winkel.

“We willen dat onze laan weer een echte laan wordt zoals vroeger, mét bomen dus.”

We kunnen binnenkort weer genieten van één van de mooiste initiatieven van onze wijk: de lange slinger kerstlichtjes van de Dampoort tot aan de Rozebroeken. Deze slinger toont de aanwezigheid van actieve bewonersgroepen, iets dat je langs ‘een steenweg’ misschien niet zou verwachten. We spreken met Gie van Den Boulevard en Gorik en Isabelle van Victor Meets Braeckman.

Wie zijn Den Boulevard en Victor Meets Braeckman?

Gie: In de De Land van Waaslaan hebben we met Den Boulevard al een lange traditie met bruisende buurtactiviteiten. In 2015 organiseerden we het kunstevenement ‘Land Van Garage’, een tentoonstelling met werken van 41 kunstenaars in een rij van evenveel aaneengesloten garageboxen. We haalden op één dag meer dan 4.500 bezoekers. Dit leverde een bruisende straat op, met bewoners én bezoekers.

Gorik: Victor Meets Braeckman brengt buurtbewoners samen die zich engageren voor een betere woonomgeving. Wij werken vooral vanuit de Victor Braeckmanlaan, maar slaan vaak de handen in elkaar met de burens van Den Boulevard.

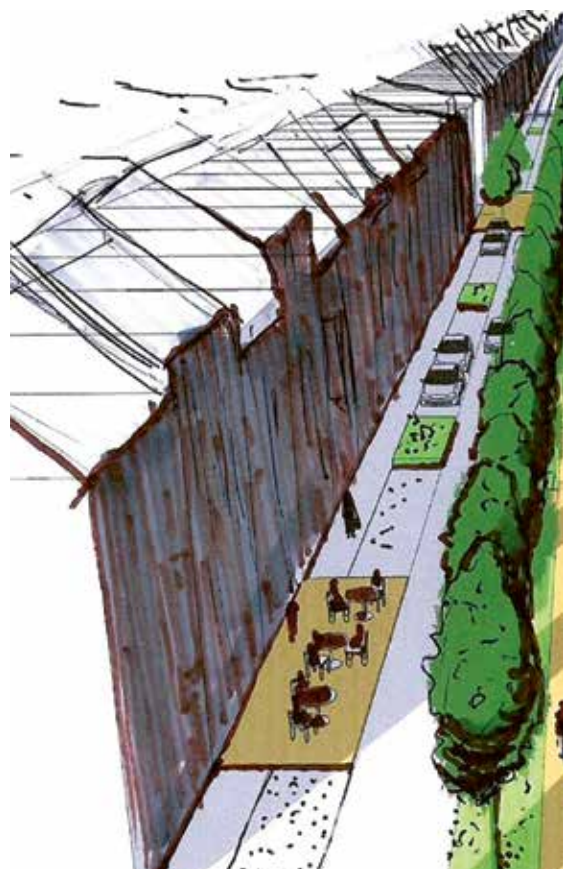
Activiteiten hoeven niet altijd groots te zijn. Naast de lichtslinger organiseren we ook een Halloweenavond. Met al onze activiteiten verbinden we de burens en dat wordt heel erg gesmaakt.

Isabelle: We wonen graag in deze straat met prachtige woningen, maar helaas komt die schoonheid niet altijd tot zijn recht. Onze straat werd in het interbellum aangelegd langs een voormalig spoortraject. Dat is de oorsprong van de kaarsrechte straat, wat aanzet tot te hard rijden. Zo kwam verkeers(on)veiligheid onmiddellijk als heikel punt naar voren als we 7 jaar geleden een start maakten met Victor Meets Braeckman.

Om onze straat nog aangenamer te maken willen we zowel inzetten op trager verkeer als op beeldkwaliteit en leefbaarheid. Het was snel duidelijk: we willen dat onze laan weer een echte laan wordt zoals vroeger, mét bomen dus.

Jullie gingen zelf aan de slag om een ontwerp te maken voor jullie straat. Wat hebben jullie juist gedaan?

Gorik: Toen we de eerste keer bijeenkwamen hebben we flink gebrainstormd. We wilden zowel de leefbaarheid, de veiligheid en het buurtgevoel verbeteren. Aangezien enkele buurtbewoners ook architecten-stedenbouwers zijn, konden we onze ideeën ook in beelden en concrete plannen vertalen.





Isabelle: Onze ambitie is dat de heraanleg van onze laan een voorbeeld wordt van hoe een drukke, onleefbare en anonieme invalsweg teruggegeven kan worden aan haar bewoners door de leefbaarheid, veiligheid en het buurtgevoel te verhogen. Gezien de omgevingskwaliteit ligt hier een enorme kans: als de heraanleg goed doordacht gebeurt, dan wordt dit als een internationaal voorbeeldproject erkend. Die potentie is hier echt aanwezig.

Gorik: In het ontwerp voor onze laan scheiden we voetgangers en fietsers van het autoverkeer. Ons concept bestaat uit een centrale groene as met een dubbele bomenrij. Deze groenstructuur wordt een verbinding tussen de binnenstad en de Rozebroeken en zorgt voor schaduw en



verkoeling, minder lawaai en zuivere lucht. We verbreden de trottoirs om ruimte te maken voor ontmoeting, terrassen bij de horeca, rustpunten voor voetgangers en fietsenstallingen. Dat alles zorgt voor leven in de laan.

En tot slot is er ook nood aan verkeersremmende maatregelen zoals verkeersplateaus, asverschuivingen en oversteekplaatsen.

Is het niet aan de stad Gent of Vlaanderen om plannen te maken voor deze weg?

Gie: Het is een gewestweg, dus Vlaanderen is de beheerder. Maar het is op Gents grondgebied, dus ook de stad is betrokken. Wij willen de rol van Vlaanderen of de stad niet overnemen, maar wel een dialoog starten en zo voorstellen lanceren die vanuit de buurt zelf komen. Die voorstellen voeden het toekomstig ontwerp. We zien veel enthousiasme bij het lokaal bestuur over de mogelijkheden van de laan.

Welke rol hebben de Land van Waaslaan en de Victor Braeckmanlaan vandaag voor Sint-Amandsberg en Dampoort? Welke rol moet deze lange laan in de toekomst nemen?

Gorik: Wij stellen de zogenaamde 'doorgangsfunctie' in vraag voor wat betreft autoverkeer en zwaar transport. Ook de bypass-verbinding met de Nieuwelaan die nu alle verkeer aantrekt is eigenlijk problematisch. Er zijn alternatieven voor bovenlokaal verkeer om vanaf de R4 de kleine ring te bereiken, bijvoorbeeld via de nieuwe turborotonde en de Vliegtuiglaan of via de afrit van Ledeborg. Die routes zijn wel afgestemd op zwaar verkeer. Ook de nieuwe Verapazbrug en de betere verbinding tussen de R4 en de R40 laten toe om meer bovenlokaal verkeer naar deze grote infrastructuur te brengen en de ruimte in

onze straten terug te geven aan de inwoners en gebruikers. Minder doorgaand verkeer zou letterlijk een verademing voor de buurt betekenen.

Waarom ligt de heraanleg van deze lange laan vandaag weer op de tafel?

Gie: In november vorig jaar werd een jongen aangereden op het zebrapad aan de Engelbert van Arenbergstraat. Eerder dit jaar was er nog een aanrijding van een jonge vrouw op het kruispunt met de Schoolstraat. De straat is te gevaarlijk voor haar bewoners en de vele gebruikers: voetgangers, fietsers én automobilisten. Naar aanleiding van die aanrijdingen werden de fietspaden verbreed. Nuttige verbeteringen, maar zeker niet voldoende. De staat van de fietspaden en de straat is erbarmelijk. De inrichting is niet meer aangepast aan het gebruik van deze weg in een bruisende stedelijke omgeving met scholen, winkels en horeca waar onze inwoners dagelijks gebruik van maken. De straat is vandaag een barrière voor gebruikers en inwoners.

Gorik: Volgend jaar zullen de uitgebreide werken aan de Dampoort en het Nikita kruispunt (nvr: kruispunt N70-Orchideelaan aan de R4) afgerond zijn. Beide punten zijn in belangrijke mate verbeterd voor fietsers, maar tussen de twee punten blijft een levensgevaarlijk traject liggen.

Isabelle: De heraanleg staat al jaren op de agenda's, maar er is een integraal ontwerp nodig. Bedenk dat dit ook het sluitstuk van de fietssnelweg van Antwerpen naar Gent moet worden. Ons voorstel biedt ook hiervoor een concrete oplossing. Met een ambitieus lokaal en Vlaams bestuur hebben we in 2028 een nieuw ingerichte laan, een laan waar Gent trots op kan zijn.

Gorik: De heraanleg van de N70 is al vaak aangekondigd, maar nog vaker uitgesteld. Dit project moet nu een versnelling hoger.

“Een mobiliteitsplan is geen optelsom van individuele wensen.”

Stijn Oosterlynck is professor stadssociologie aan UAntwerpen én bewoner van de wijk. De ideale persoon dus om mee over mobiliteit in onze wijk na te denken vanuit de stadssociologie.

We spreken af aan een gezellig zonnig terras op de hoek van de Toekomststraat en de Aannemersstraat.

“Ik had dit terras eerder gezien en had de impact van het verkeer groter verwacht, dankzij het pleintje met struiken en een boom kan je hier toch ongestoord praten,” laat Stijn zich ontvallen. En zo rollen we als vanzelf in het interview.

Veilig 9040: Wat is het effect van druk verkeer op de interactie tussen mensen op straat?

Stijn: Er is een duidelijk verband. Mensen ervaren druk autoverkeer als onaangenaam. Als je in een drukke straat bent, met nauwe voetpaden, veel lawaai en geurhinder, dan ben je minder geneigd om stil te staan voor een praatje. Gesprekken zullen

ook eerder afgerond worden. De buitenruimte wordt dan minder als publieke ruimte gebruikt. Druk autoverkeer remt de sociale interactie af.

Dat is ook waar het circulatieplan van de binnenstad mee uitpakt: minder doorgaand autoverkeer verhoogt de kwaliteit van de publieke ruimte.

Stijn: Dat is zo en tegelijk moet je goed weten dat Sint-Amandsberg de binnenstad niet is. In de binnenstad ziet een deel van de economische sector duidelijk de meerwaarde voor hun omzet. Hier is dat beeld veel gemengder: een aantal zaken zijn uitgebouwd vanuit vlotte autobereikbaarheid. Er zal moeten gezocht worden naar oplossingen, en dat kan in sommige gevallen ook het zoeken zijn naar andere locaties. In Sint-Amandsberg wonen ook veel jonge gezinnen. Doordat het openbaar vervoer minder goed is uitgebouwd, is de auto voor hen vaak de gemakkelijkste oplossing. Tegelijk wint de fiets opnieuw terrein en komt de snelle fiets op. Het is een heel flexibel vervoersmiddel.

Maar niet iedereen kan of wil fietsen. Dat argument voedt veel tegenstand tegen bijvoorbeeld wijkcirculatieplannen.

Stijn: Binnen de groep dagelijkse autogebruikers zijn er grote verschillen. Voor wie 's ochtends met de auto vertrekt en 's avonds thuiskomt is de komst van een wijkcirculatieplan geen ramp, dat is een kwestie van gewenning. De dagelijkse patronen worden doorbroken. Veel mensen ervaren die verandering als een bijkomende last bovenop de dagelijkse beslommingen. Maar na een poos went het en als men de voordelen ervan merkt, dan legt men er zich snel bij neer.

Een andere groep, denk bijvoorbeeld aan pakjesbezorgers of thuisverplegers, rijdt heel veel door de wijk. Voor hen is zo'n wijkcirculatieplan blijvend vervelend. Zij moeten veel meer aanpassen dan de eerste groep, ze verliezen tijd, wat effect heeft op hun inkomen of werkdruk. Het is belangrijk dat die groep geïdentificeerd



“De ambitie die we zagen in de binnenstad missen we buiten de R40”

Het moet van mijn studententijd geleden zijn dat ik nog in de Mokabon kwam. Een heerlijke plek om met Yves De Bruyckere en Ruben Van de Velde af te spreken, twee bewoners van Sint-Amandsberg en -toevallig of niet- de oude en de nieuwe generatie van de Gentse Fietsersbond.



Wat drijft jullie in jullie engagement?

Ruben: Ik kan me als fietser echt ergeren als ik merk dat situaties op de weg onveilig of niet ok zijn. Als papa ben ik me er nog meer van bewust. Je leert je als volwassene behelpen op de weg, je vindt een manier om ermee om te gaan. Maar als je het vanuit het perspectief van je kind bekijkt, gaan je nekharen recht staan. Ik wil dat mijn kind minder risico loopt, dat is mijn motivatie om te zorgen dat het beter wordt.

Yves: Ik herken wat Ruben zegt. Ik ben destijds ook als bange, boze vader bij de Fietsersbond gestart. De veiligheid van je kinderen geeft een enorme drive om iets te willen veranderen. Ik ben gemotiveerd gebleven omdat ik het boeiend vind en om iets voor het algemeen belang te doen. Iets te veranderen aan de wereld. Dat is een rijker leven dan enkel dingen doen in eigen belang. En ik vind het ook boeiend om steeds weer bij te leren: over verkeer en menselijk gedrag, over hoe politiek en administraties werken, over hoe je je kan organiseren.

Hoe zien jullie de evolutie in Gent? Er is veel veranderd in de binnenstad, gebeurt er voldoende in de deelgemeenten?

Ruben: De dynamiek die leidde tot het circulatieplan van de binnenstad was fantastisch. Dat was echt een groot moment. Helaas hebben we dat nadien niet kunnen herbeleven. Er is wel een puntsgewijze aanpak, wat voor die specifieke punten

vaak een hele verbetering is, maar we missen ambitie op grote schaal.
Yves: 2017 was inderdaad, na 1997, een tweede trendbreuk in Gent. De binnenstad is over het algemeen - er zijn straten waar dat niet zo is - autoluwer geworden en dat verhoogt de veiligheid en leefkwaliteit. Veel bewoners buiten de R40 zitten op een soortgelijke aanpak te wachten. Er is ook nood aan een planmatige aanpak van alle gewestwegen. Zo is het schitterend dat Veilig 9040 de zone 30 heeft bereikt op de Antwerpsesteenweg en Land Van Waaslaan, maar dat is een strijd geweest. Terwijl minister Lydia Peeters eigenlijk aangeeft dat zone 30 op gewestwegen moet kunnen als lokale besturen dat zelf willen, zien we dat nog niet vanzelf gefaciliteerd worden. De versplintering tussen lokaal en hogere bestuursniveaus is nefast.

Yves, jij bent een groot voorstander van vierkant groen zoals aan de Sint-Bernadettestraat. Zie je ook mogelijkheden voor die oplossing op andere plaatsen, zoals de gevaarlijke oversteekplaatsen op de Land Van Waaslaan?

Yves: Correctie: ik ben voorstander van conflictvrij oversteken. Het is absurd dat je als fietser op een griezelig opstelstrookje halverwege de baan moet staan of als voetganger op het zebrapad aangereden kan worden door rechtsafslaanende auto's. Lichten kunnen dat perfect oplossen. Dat kan, maar hoeft niet, via vierkant groen. Maar ook hier is er versnippering alom, zelfs De Lijn beheert verkeerslichten mee. Je hebt één stadsdienst nodig die alle verkeerslichten in Gent beheert en hier het mandaat voor heeft. Voorbeelden in Nederland bewijzen dat je het voor alle partijen beter kan maken met verkeerslichten, ook voor automobilisten.

Helaas zorgt het uitstel van de beslissing over het circulatieplan Sint-Amandsberg ervoor dat een aantal gevaarlijke kruispunten op dit moment niet aangepakt kunnen worden door Vlaanderen. De Vlaamse overheid wil informatie over hoe men de autocirculatie daar in de toekomst ziet. Een wijkcirculatieplan lijkt abstract, maar het voorbeeld van die kruispunten toont hoe concreet de gevolgen zijn. Iedere dag dat je uitstelt, impliceert dat je deze onveilige situaties in stand houdt.

Als we de fietssnelweg F4 willen realiseren op de Land Van Waaslaan zullen snelle fietsers tijd verliezen aan de rode lichten.

Ruben: Als belangenverdediger van fietsers pleiten wij in eerste plaats voor het verhogen van de veiligheid. Van fietsende kinderen of ouderen bijvoorbeeld. Veiligheid primeert altijd. En op kruispunten blijven de risico's nu eenmaal het grootst. Elektrische fietsen kunnen een goed alternatief zijn voor de auto en hebben daarvoor goede infrastructuur nodig. Maar we zijn niet zo'n fan van de term "fietssnelwegen", wel van "langeafstandsfietsroutes". Dat zijn routes waar je snel kan fietsen als het kan, en trager fietst in contexten die dat vereisen. Je moet op de aanwezigheid van andere weggebruikers kunnen reageren. Dat lukt in een stad niet aan een wedstrijdtempo.



We krijgen veel signalen van fietsers op de Antwerpsesteenweg dat links afslaan bijzonder moeilijk is. De fietspaden zijn niet op het huidige volume op piekmomenten afgestemd en het hoogteverschil maakt voorsorteren moeilijk.

Yves: (Zucht) het ontwerp heraanleg stamt van net vóór de grote fietsrevolutie, van voor 2012. Men wou al meer aandacht besteden aan fietsers, maar men had onvoldoende voorzien hoe sterk de fietsverplaatsingen zouden stijgen. Men dacht vanuit "wie rijdt er nu?", niet vanuit "hoe zien we de toekomst?" Het ontwerp is een typisch compromis-plan geworden en dat zijn zelden goede plannen.

Ik herinner me dat we ervoor gepleit hebben om de geparkeerde auto's aan de kant van de rijweg te plaatsen, en de fietsers tussen de parkeerstrook en het voetpad. Dat betekent wel dat je aan kruispunten een aantal parkeerplaatsen minder hebt. Maar de winst is groot: het zorgt ervoor dat fietsers minder risico lopen aangereden te worden omwille van auto's die parkeer manoeuvres maken of omwille van openslaande deuren. De vertegenwoordiger van de politie verdedigde toen de autoparkeerplaatsen, niet de verkeersveiligheid.

Op zo'n moment moet je vragen aan de wegbeheerder: "wees nu eens eerlijk, zou je hier nu zelf je kind laten fietsen of laten oversteken?" We moeten het STOP-principe consequent blijven doordenken, dus eerst vanuit de veiligheid en het comfort van voetgangers, dan vanuit fietsers, dan vanuit openbaar vervoer en tenslotte vanuit de personenwag. Bij ieder compromis blijft men van die personenwag vertrekken, of vanuit het openbaar vervoer en zijn fietsers en zeker ook voetgangers de dupe.

Is er nu nog iets aan te verbeteren?

Yves: je zou minstens aan de verbinding met de Visitatiestraat en ter hoogte van de straten die toegang geven tot de scholen afslagstroken voor fietsers kunnen schilderen. Op die manier maak je duidelijk aan automobilisten dat fietsers niet veroordeeld zijn tot hun strookje, maar ook moeten kunnen inslaan. Die leesbaarheid vergroten is belangrijk. En ervoor zorgen dat de boordsteen maximaal schuin gesneden is, zodat fietsers vlotter kunnen focussen op wat rond hen gebeurt in plaats van op een risicovol wegdek. En voor alles wat nu aangelegd wordt:

drempels wegwerken is beter voor fietsers en voor iedereen met kleine wieltes (rolstoelen, kinderwagens, kinderfietsen,...).

Laten we het over doorgaand verkeer hebben. Er is te veel bovenlokaal verkeer dat de kortste route door de wijken neemt, in plaats van de hoofdroutes op het wegennetwerk te volgen, de R4 dus. Hebben ook bovenlokale overheden hier een rol in op te nemen?

Yves: Dat zouden ze inderdaad sterker kunnen opnemen. Recent werd de vrachtwagentaks uitgebreid: die geldt nu niet enkel meer op autosnelwegen, maar ook op gewestwegen. Dat is een belangrijke maatregel. Je kan het vrachtwagenverkeer nog sterker sturen. Op Europees niveau zou de GPS wetgeving aangepast moeten worden, zodat de routeplanners de logica van de wegencategorisering moeten volgen.

Mechelen en Hasselt zijn koplopers met betrekking tot het downsizen van hun binnenring. Gent moet hun voorbeeld volgen. Als de R40 een lokale weg wordt, dan beperk je ook de 'toevoer' vanuit de gewestwegen en kan de R4 echt als bovenlokale verbindingsweg functioneren. De houding van de Vlaams overheid ten aanzien van gewestwegen verandert langzaam. De eenzijdige focus op auto-doorstroming wordt vervangen door een genuanceerder verhaal. We moeten wel komaf durven maken met de gedateerde berekeningsmethodes die voorspellen wat er zal gebeuren bij herinrichting van de weg. Die voorspellen nu altijd chaotische files. Ze houden te weinig rekening met het effect op de aantrekkelijkheid van de andere vervoersmodi. Een busvak zorgt er bijvoorbeeld voor dat de bus stipter en betrouwbaarder wordt. Of een veilige fietsroute zorgt ervoor dat ouders hun kinderen alleen naar school durven laten gaan. De weginrichting bepaalt dus mee voor welk vervoersmiddel mensen kiezen.

Onze koffies zijn al lang op, en ook de slagroom is niet meer. Het wordt drukker in het café. We nemen afscheid en gaan terug de fiets op, de regen in.

“Geen mens is onfeilbaar,

Wat doet VIAS?

Stef: Vias is een private organisatie die verschillende opdrachten vervult voor de overheid. We doen heel veel verschillende dingen: we voeren wetenschappelijk onderzoek over verkeersveiligheid, we geven vormingen aan verkeersovertreders en hebben ook technische labo's die bijvoorbeeld de veiligheid van fiets- en motorhelmen homologeert.

Hoe kijken jullie naar veilige schoolomgevingen?

Stef: Er is het voorbije decennium veel gebeurd om de directe schoolomgevingen veiliger te maken. Er werd een zone 30 rond schoolomgevingen ingevoerd. Dat is heel belangrijk, want snelheid is een belangrijke factor bij aanrijdingen, zowel met betrekking tot de kans dat de aanrijding voorkomen kan worden als met betrekking tot de ernst van de gevolgen. Ook de schoolstraten die georganiseerd worden zijn een heel positieve evolutie. Een schoolstraat betekent dat de toegang tot de schoolpoort twee keer per dag tijdelijk enkel toegankelijk wordt gemaakt voor niet-gemotoriseerd verkeer. Zo voorkom je gevaarlijke manoeuvres aan de schoolpoort en moedig je mensen aan te voet en met de fiets te gaan. Ook worden steeds meer schoolomgevingen anders ingericht, met aandacht voor veiligheid en herkenbaarheid van de schoolomgeving. Ook hier zien we stilaan een inhaalbeweging ontstaan.

Wat is er nog nodig?

Stef: Mensen blijven aanmoedigen om te voet of met de fiets naar school te gaan is heel belangrijk. Voor sommige ouders is er geen alternatief, ze kunnen niet anders dan hun kind met de auto naar school te brengen. Maar er is ook een groep die het wel kan, die groep moeten we stimuleren. Werken met tegenstellingen heeft geen zin, het is geen verhaal van fietsers tegen auto's en omgekeerd. De vraag is: hoe kunnen we nog meer mensen motiveren om met de fiets of te voet te gaan? Een veilige schoolomgeving is daarbij van belang.



Als woordvoerder bij VIAS slaat Stef Willems dagelijks een brug tussen onderzoek en praktijk. Hij wil de inzichten uit onderzoek breed verspreiden bij de bevolking.

ook niet in het verkeer”

Maar de route naar school gaat verder dan de directe schoolomgeving.

Stef: Klopt! Daar ligt de grote uitdaging: die veilige fietsroutes. Dat is een moeilijke kwestie in een ruimtelijk versnipperd Vlaanderen. Onze ruimtelijke ordening heeft lintbebouwing gestimuleerd, vaak langs gewestwegen. Daar zijn de uitdagingen enorm. Als er een veilig alternatief is, moedigen we mensen aan om die veiligere route te nemen. Maar dan ben je misschien wat langer onderweg.

Er zijn ingrepen mogelijk, maar dat zijn geen algemene recepten die op iedere context toepasbaar zijn, we moeten dat geval per geval bekijken. Indien het om dure ingrepen gaat moet je ook kiezen waar je ze gaat toepassen. Binnen de bebouwde kom zijn er vaak winsten te boeken door in te zetten op snelheidsverlaging. Dat kan breder zijn dan de directe schoolomgeving, als dat binnen die ruimtelijke context past, bijvoorbeeld als er veel voorzieningen zijn. Je kan ook dynamische snelheidsborden toepassen in contexten waar een algemene en altijd geldende zone 30 niet werkt. Dat maakt het ook gemakkelijker te handhaven.

Op de gewestwegen in onze wijk is er een algemene zone 30 ingevoerd, maar we krijgen signalen dat niet iedereen zich daaraan houdt.

Stef: Het is belangrijk chauffeurs te ‘helpen’ om zich aan lage snelheidsregimes te houden. Brede, rechte baanvakken bijvoorbeeld, lokken snelheid uit. Baanvakversmallingen zijn dan een goede oplossing, want mensen gaan automatisch trager rijden als de weg smal is. Als er bussen rijden, is de mogelijkheid om te versmallen beperkt en kan je met asverschuivingen werken.

Maar de specifieke context is belangrijk: bij iedere maatregel moet je kijken wie de weg op welk moment gebruikt, zo maak je het draagvlak voor maatregelen groter. En hierbij het STOP-principe toepassen, waarbij je bij herinrichting eerst het perspectief van de voetganger (stapper) inneemt,

daarna van de fietsers (trappers), dan het openbaar vervoer en tenslotte de individuele personenwagen.

Ook vrachtwagens en zwaar transport boezemen ouders angst in.

Stef: Lokale overheden maken daarom best afspraken met de sector zodat vrachtwagens niet in schoolomgevingen komen tijdens de spitsuren. Ze duiden hierbij de routes aan waar verkeersveiligheid prioriteit is. Daarnaast zijn extra oplossingen nodig, zoals cargofiets-transport.

Een bijkomende kwestie zijn bussen op onze steenwegen, die stoppen vaak, waardoor ongeduldige chauffeurs voorbij steken... Terwijl daarachter soms zebra-paden liggen.

Stef: Wij raden altijd aan te wachten met oversteken tot de bus opnieuw vertrokken is. Binnen de bebouwde kom moet je als automobilist trouwens voorrang verlenen aan een bus die aanstalten maakt om te vertrekken en die zijn richtingaanwijzer aan heeft staan. Maar er zijn mensen die zich helaas niet aan die regel houden. En die voetgangers dus niet gezien hebben. Oogcontact hebben met chauffeurs van gemotoriseerde voertuigen is ontzettend belangrijk als fietser of voetganger.

Het zebra-pad waar de tienermeisjes aangereden zijn vorig jaar op een novemberechtdend op de Antwerpsesteenweg is dan weer slecht verlicht.

Stef: Er is een vademecum voor oversteekplaatsen door de Vlaamse overheid opgemaakt. In dat vademecum staan goede oplossingen voor diverse types oversteekplaatsen. Het is belangrijk dat oversteekplaatsen goed verlicht zijn. Zorg er daarnaast voor dat je ook zichtbaar bent: voor fietsers zeker zorgen dat je lichten werken en voor voetgangers best geen donkere kledij dragen.

Op de Land Van Waaslaan is er dan weer een problematiek van lichtengeregelde kruispunten waarbij afslaande auto's een

gevaar vormen voor voetgangers. Vaak rijden ze extra snel om nog voor de voetganger voorbij het zebra-pad te zijn.

Stef: Een conflictvrije regeling organiseren, waarbij fietsers en/of voetgangers niet gelijktijdig groen licht hebben met auto's, moet een basisuitgangspunt zijn. Het is enorm pijnlijk als voetgangers, die zich veilig voelen door het groen licht dat ze krijgen op het zebra-pad, aangereden worden. Eigenlijk is conflictvrij oversteken de meest logische oplossing. Dat kan vierkant groen zijn, maar er zijn ook andere scenario's. Het verlengt wel de wachttijden voor alle weggebruikers. Tegelijk is dit ideaal scenario toepassen niet in alle gevallen mogelijk. Ook daar heeft Agentschap Wegen en Verkeer een afwegingskader voor gemaakt.

Dit raakt aan het thema van de dode hoekongevallen. Als er een vrachtwagen of bus een fietser rechts van zich ziet, vervolgens rechtsaf inslaat en die fietser raakt, kunnen we strikt genomen niet van een dodehoekongeval spreken: die chauffeur heeft de fietser gezien en mag in dat geval niet voorbijsteken. De chauffeur moet stoppen en wachten tot de fietser voorbij is. Wordt het licht ondertussen rood, dan moet hij wachten tot een volgend groen licht. Maar in het geval dat de vrachtwagen al aan het kruispunt stilstaat en de fietser later aankomt, terwijl het licht groen wordt, dan is er wel echt een dode hoek. De chauffeur kan deze fietser onmogelijk gezien hebben. Blijf in dat geval als fietser altijd achter de vrachtwagen of de bus.

Wat geef je ons graag nog mee?

Stef: Geen mens is is onfeilbaar, er kan altijd iets onverwacht gebeuren of iets zijn dat je niet zag of waar je onoplettend voor was. Wees hierop voorbereid in stedelijk gebied: rij niet te snel. Kijk uit je doppen. Houd afstand. En het belangrijkste: aan het verkeer deelnemen is communiceren, hou oogcontact met elkaar en wees hoffelijk.

Sint-
Amandsberg

Bougeert!



Er leeft heel wat in onze wijk. Honderden buurtbewoners zetten zich dagelijks in voor een leefbare en veilige wijk. Een dikke dankjewel aan iedereen!



'De Beste Buurt van Vlaanderen' in onze wijk.

De Georges Wibierdreef in Sint-Amandsberg wordt jaarlijks omgetoverd tot 'Leefstraat'. Met grastapijten en picknick-banken van Stad Gent verandert het pleintje van de lente tot de herfst tot de favoriete ontmoetingsplaats van de bewoners. En dat al 8 jaar lang. Ze waren dan ook terecht een finalist voor 'Beste Buurt van Vlaanderen', een actie van "Goeiemorgen Morgen" op Radio2. "Door de leefstraat is er meer verbondenheid tussen de burens en is er meer sociale controle. Jong of oud, iedereen zorgt voor elkaar," vullen de initiatiefnemers Paul en Marie-Jeanne elkaar aan.



Schoolstraatvrijwilligers SJC VBS Visitatie

Met 7 zijn ze: Noortje Hermans en de andere schoolstraatvrijwilligers van basisschool "Visitatie" (Sint-Janscollege) aan de Antwerpsesteenweg. Elke ochtend en middag zorgen zij er samen met leerkrachten voor dat de Joseph Gérardstraat een schoolstraat wordt. Dat wil zeggen: een veilige schoolpoortomgeving voor kinderen, zonder gemotoriseerd verkeer. Autoverkeer toelaten tot aan de schoolpoort zorgt voor onveilige situaties.



Dégage zoekt auto-eigenaars die willen delen

Wist je dat een auto gemiddeld 96,5 procent van de tijd stil staat? Geen wonder dat er altijd parkeerplaats te weinig is. Autodeelsysteem Dégage wil daar verandering in brengen door... auto's te delen en minder plaats in te nemen. In de wijken Dampoort en Sint-Amandsberg zijn er al 800 autodelers van Dégage, ze delen samen 66 auto's. Dégage zorgt dat alles in orde is met verzekeringen en vergoedt de eigenaars.



Boulevard Planté: "een straat in een dichtbevolkte wijk, waar mensen geen of slechts een heel kleine tuin hebben, dient niet enkel om auto's door te laten rijden"

Er broeien mooie ideeën in de Visitatiestraat en Halvemaanstraat. Met het wijkbudget Boulevard Planté willen we de buurt leefbaarder, groener en aantrekkelijker maken. In overleg met alle bewoners komen we tot een gemeenschappelijk plan.



de volledige artikels over deze initiatieven vind je hier veilig9040.be/magazine

Slow Life Gijs Van Hee




Gijs Vanhee is een kunstenaar uit Mechelen met jaren ervaring in street art. In zijn werk vind je 'freebirds', figuren met een vogelhoofd, die symbool staan voor vrijheid en verbeeldingskracht. Gijs werkt voornamelijk zwart/wit. Je vindt in zijn werk veel verborgen verhalen en details.

Het werk aan de Land Van Waaslaan in Sint-Amandsberg gaat over zich traag verplaatsen en de blijdschap die traagheid met zich mee kan brengen.

Gerealiseerd dankzij **All For Zero**



Foto's: Marleen Schutyser

 all for zero www.all-for-zero.be

COLOFON VU: Mieke Nolf, Korte Straatje 17, 9040 Sint-Amandsberg • Tekst: Mieke Nolf, Liesbet Gevaert, Jan Schoupe, Lieven Symons, Nadiem Shah • Vormgeving: Pjotr • Beelden Veilig 9040, cover Yves De Bruyckere, Foto Stef Willems, VIAS: © Caroline Dupont • Kopiëren, citeren en delen mag, met bronvermelding en binnen de juiste context. Reacties welkom op veilig9040@gmail.com • Volg ook onze [facebookpagina!](#)

veilig
9040