

Nieuwe verkeerscirculatie: een antwoord op veelgestelde vragen

Het nieuwe verkeerscirculatieplan voor de campus kwam er niet zomaar. Het is een belangrijke stap in de realisatie van het ruimtelijk masterplan van het UZ Gent (zie artikel Punt). Dat plan zet de krijtlijnen uit voor de invulling van de open ruimte op de campus en focust op toegankelijkheid (niet enkel voor gemotoriseerd verkeer maar ook voor fietsers en voetgangers), duidelijk overzicht en meer groen.

Daarnaast werden de recente mobiliteitsingrepen beïnvloed door tijdelijke weg- en infrastructuurwerken buiten de campus waar we zelf geen vat op hebben (bv. werken De Sterre, gewijzigde verkeerssituatie Gent-Zuid, enz.) waardoor een meer dan gemiddeld aantal voertuigen de afritten UZ Gent nemen en de C. Heymanslaan als invalsweg naar het stadscentrum gebruiken.

De mobiliteit op en rond de UZ-campus is een complexe zaak. Voor een goed begrip geven we hier een antwoord op een aantal veelgestelde vragen.

1. Waarom viel de invoering van de nieuwe circulatie samen met de sluiting van de toegang aan de De Pintelaan?

De nieuwe circulatie is het rechtstreekse gevolg van de openstelling van de nieuwe verbindingsweg tussen de hoofdinrit aan de C. Heymanslaan en het parkeergebouw. Noodgedwongen sloten we op hetzelfde moment de toegang aan de De Pintelaan voor de aanleg van het tramtracé op de campus. Die werken worden uitgevoerd door De Lijn en starten in de komende maanden. De sluiting was dus geen vrije keuze, maar werd ons van overheidswege opgelegd.

Het nieuwe circulatieplan houdt daarmee rekening en zorgt er voor dat zoveel mogelijk autoverkeer in het komende anderhalf jaar uit de werfzone van de tram kan gehouden worden. Alle inrijdend verkeer blijven rondsturen via het Bedrijfscomplex, doorheen de tramwerf, zou immers voor grote verkeersproblemen zorgen op de hele campus. De werken aan de tramlijn zullen wel voor hinder zorgen op de De Pintelaan en de C. Heymanslaan die in de loop van het project op verschillende plaatsen onderbroken zullen zijn ([zie www.buzzgent.be voor meer informatie](http://www.buzzgent.be)).

De nieuwe circulatie heeft ook tot doel om het doorgaand autoverkeer voor patiënten en bezoekers te beperken tot de hoofdcirculatieas tussen de hoofdinrit en het parkeergebouw (i.p.v. zoals voorheen alle patiënten en bezoekers eerst de hele campus rond te sturen alvorens ze het parkeergebouw bereiken). De overige ingangen (Arduinstraat en K12F) zijn bestemd voor personeel en leveranciers. Zij zijn vertrouwd met de routes op de campus en veroorzaken daardoor enkel bestemmingsverkeer i.p.v. doorgaand verkeer. Hierdoor kunnen grote delen van de campus autoluw worden gemaakt. We streven er immers naar om de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruikers te verhogen.

Een aantal gevaarlijke situaties uit het verleden, o.a. ter hoogte van de bocht aan P6 of ter hoogte van het Bedrijfscomplex en K5, zijn hierdoor sterk verbeterd en ook het fietsverkeer tussen de De Pintelaan en het Revalidatiecentrum, K3/B3, blok B, MRB, enz. verloopt een stuk veiliger en aangenamer.

2. Is dit de definitieve verkeerscirculatie?

Neen, het huidige circulatieplan is een eerste stap in de realisatie van het ruimtelijk masterplan. Vandaag ontbreken echter nog een aantal essentiële schakels. Zo zal er bv. samen met de aanleg van het tramtracé een parallelweg worden aangelegd tussen de kapel en de hoofdcirculatieas.

Personeel zal dan opnieuw rechtsaf kunnen slaan na het binnenrijden van de campus om rechtstreeks de parkings aan K5, K4 en P7 te bereiken. Deze weg zal pas midden 2015 klaar zijn.

Op langere termijn verdwijnen zowat alle decentrale parkings (vandaag zijn er 42 parkings op de campus), om plaats te maken voor groen- en pleinaanleg. Patiënten en bezoekers zullen dan allemaal in het parkeergebouw parkeren (met uitzondering van decentrale plaatsen voor houders van een kaart voor minder mobiele patiënten). Personeelsleden zullen parkeren in twee nog op te richten parkeergebouwen, een ter hoogte van K12F en een ter hoogte van K4.

3. Waarom was er zoveel verkeershinder bij de invoering van de nieuwe circulatie?

Zoals bij iedere wijziging van deze omvang en complexiteit is er een gewenningsperiode nodig waarin iedereen de voor hem of haar meest geschikte weg zoekt.

Bovendien moesten de voertuigen die vroeger binnenreden via de De Pintelaan worden herverdeeld over de drie overige inritten. Het succes van deze operatie is volledig afhankelijk van het maximale gebruik van de twee personeelsinritten door de UZ- en UGent-medewerkers. Dat ontlast de hoofdinrit voor een stuk voor het bijkomend aantal patiënten en bezoekers die langs daar de campus moeten binnenrijden.

We raden medewerkers daarom aan om zoveel mogelijk voor de personeelsinritten en –uitritten aan K12F en de Arduinstraat te blijven kiezen en de aanbevolen routes te gebruiken om de parkings te bereiken (zie plannen in bijlage). Die aanbevolen routes vermijden de hoofdcirculatieas die zo volledig wordt vrijgehouden voor patiënten en bezoekers. Die worden van de hoofdinrit rechtstreeks het parkeergebouw in geleid. Door deze ingreep is het parkeerzoekverkeer aanzienlijk gedaald en is er buiten de hoofdcirculatieas vooral lokaal bestemmingsverkeer.

We merken dat de situatie er dag na dag op vooruitgaat en dat sterkt ons in de overtuiging dat er na een korte aanpassingsperiode een nieuw evenwicht tot stand zal komen. Ook na de ingebruikname van de hoofdinrit aan de C. Heymanslaan in 2011 was een gewenningsperiode nodig alvorens de toestand zich normaliseerde.

4. Hoe zit het met de parkeercapaciteit?

Op termijn moeten alle decentrale parkings verdwijnen en vervangen worden door twee grote personeelsparkings, een ter hoogte van K12F (1.000 plaatsen) en een tweede ter hoogte van K4 (700 à 800 plaatsen). Deze parkeergebouwen moeten in de toekomst alle verspreide, decentrale parkings vervangen en tegelijk de capaciteit uitbreiden.

Dagelijks zijn er ca. 16.000 voertuigbewegingen op de campus: de helft inrijdend verkeer en de andere helft uitrijdend verkeer. Ca. 50% van al deze bewegingen is toe te schrijven aan (betalende) tickethouders (patiënten, bezoekers), terwijl de andere 50 % voornamelijk is toe te schrijven aan UZ- en UGent-personeel.

Vandaag zijn er ca. 3.258 parkeerplaatsen op de campus, waarvan er dagelijks ca. 1.093 (1/3) door patiënten en bezoekers worden ingenomen en de rest (2/3) door het UZ Gent en de UGent zelf.

Dit zijn uiteraard communicerende vaten: hoe soepeler ons parkingbeleid voor medewerkers, hoe minder plaatsen er overblijven voor patiënten en bezoekers. In het verleden golden striktere regels en criteria alvorens personeelsleden toegang tot de parking kregen. Vandaag is de parking opengesteld voor alle personeelsleden, maar dit heeft natuurlijk zijn prijs en gaat ten koste van onze patiënten en bezoekers, die tenslotte toch centraal staan.

Daarom zetten we in de toekomst niet enkel in op het bouwen van personeelsparkings, maar streven wij er naar om ook de bereikbaarheid met het openbaar vervoer sterk te verbeteren. Zo zal het UZ Gent over anderhalf jaar uitstekend bereikbaar zijn vanaf het Sint-Pietersstation met tram 4. We hopen dat steeds meer personeelsleden de stap zullen zetten naar een duurzame en milieuvriendelijke mobiliteit.

5. Kan de campus de stroom van auto's wel aan? En is een eventuele toename in de toekomst ingecalculeerd?

Uit de registraties van ons parkeermanagementsysteem blijkt dat het aantal voertuigen dat de campus binnenrijdt tussen 7 en 8u 's morgens (de absolute dagpiek) via de drie overgebleven ingangen opnieuw op hetzelfde peil zit als voor de circulatiewijziging. We kunnen dus dezelfde inrijcapaciteit verwerken als voorheen, maar de verdeling over de drie inritten kan nog beter.

Dat de campus dit aan kan, bleek ook al in het verleden toen de inrit aan K12F maandenlang onderbroken was voor de aanleg van de rotonde op de Heymanslaan en dus ook alle verkeer via 3 ingangen moest worden verwerkt.

Op het piekmoment (tussen 7 en 8 's morgens) tellen we dagelijks bijna 1.200 inrijdende voertuigen via de drie inritten. Aangezien de maximale inrijdende capaciteit beperkt is tot ca. 1.500 voertuigen per uur, is het duidelijk dat een verdere toestroom van wagens niet ongebreideld kan doorgaan. We zullen dus met z'n allen moeten nadenken over alternatieve vervoersvormen (openbaar vervoer, carpooling, te voet, per fiets). Het is evenmin haalbaar om iedereen te laten binnenrijden op 10 minuten tijd.

Een tweede kritiek moment doet zich voor rond 14 u, wanneer de medewerkers van de vroegdienst nog geparkeerd staan op de campus, terwijl de medewerkers van de laatdienst reeds toekomen en tegelijk ook het bezoekuur begint.

6. De keytaglezers staan aan de hoofdinrit aan de C. Heymanslaan terwijl personeelsleden de raad krijgen om de personeelsinritten aan K12F en de Arduinstraat te gebruiken. Zullen de keytaglezers verplaatst worden?

Aangezien het belangrijk is om bij onvoorziene gebeurtenissen alle in- en uitritten te kunnen blijven gebruiken als personeelslid, is de keytaglezers verplaatsen niet echt een optie.

Het verder uitbreiden van keytaglezers aan de personeelsinritten kan uiteraard het comfort verhogen, maar is ook niet echt noodzakelijk om de doorstroming te verhogen en zal daarom worden bekeken in het kader van de investeringsbegrotingen in de komende jaren.

7. Het tweerichtingsverkeer op de weg tussen K12D en het parkeergebouw maakt de situatie voor fietsers en voetgangers nog onveiliger. Komen daar ingrepen om de veiligheid voor de zwakke weggebruikers te verhogen?

Bij de opstart van het nieuwe verkeerscirculatieplan was het de bedoeling om ook hier eenrichtingsverkeer in te voeren, maar de praktijk heeft vrij snel ingewezen dat dit niet houdbaar was.

Voor zwakke weggebruikers blijft dit dus inderdaad nog een aandachtspunt. In functie van de beschikbare middelen zal worden nagegaan of hier op termijn geen fietssuggestiestroken kunnen worden aangebracht.

Deze as zal vooral door personeelsleden worden gebruikt, die vertrouwd zijn met de situatie en dus extra aandacht en voorzorg kunnen besteden aan de zwakke weggebruikers. Bovendien zijn de verkeersstromen op piekmomenten ook vaak tegengesteld, nl. fietsverkeer komende uit de richting van blok B naar K12 toe en autoverkeer komende uit de richting K12 naar blok B toe.

Op termijn zijn er ook nog verbeteringen gepland voor fietsers zoals de verlenging van het fietspad tussen de hoofdinrit en K3, alsook m.b.t. de fietsstrook tussen P6 en blok B. De budgettaire middelen zijn natuurlijk niet onbeperkt en de uitvoering zal dus gespreid in de tijd verlopen.

Info

Contact: Tim Noldus, tel. 24697, tim.noldus@uzgent.be

Meer weten over de wegenwerken in de buurt van het UZ Gent: www.buzzgent.be