

Verslag wijkdebat Stationsbuurten Noord en Zuid 23 april 2009

Inhoud debat

1. Inleiding
2. Project Gent Sint-Pieters
3. Mobiliteit
4. Straten en trottoirs
5. Groen en milieu
6. Afronding

1. Inleiding

De moderator (Karel Van Keymeulen) en de burgemeester heetten de aanwezige bewoners en politici hartelijk welkom.

Volgende politici waren aanwezig: Daniël Termont (burgemeester), Karin Temmerman (schepen van Stadsontwikkeling, Mobiliteit en Wonen), Christophe Peeters (schepen van Financiën, Facility Management en Sport), Martine De Regge (schepen van Openbare Werken, Stadswoningen en Rationeel Energiegebruik), Mathias De Clercq (schepen van Economie, Jeugd, Werk en Middenstand), Catharina Segers (schepen van Burgerzaken en Protocol en ambtenaar van de Burgerlijke Stand), Rudy Coddens (schepen van Onderwijs en Opvoeding), Tom Balthazar (schepen van Milieu en Sociale Zaken), Fatma Pehlivan (Schepen van Personeelsbeleid, Informatica en Administratieve Vereenvoudiging).

Volgende politici waren verontschuldigd: Sas van Rouveroi (Schepen van Haven en Innovatie), Geert Versnick (Schepen van Intercommunales en voorzitter OCMW), Lieven Decaluwe (schepen van Cultuur, Toerisme en Feesten).

Het debat zelf werd opgedeeld op basis van verschillende thema's. Elk thema werd voorafgegaan door een inleidend filmpje. Op het einde van elk thema kon het publiek vragen stellen.

De vragen die tijdens het debat werden gesteld aan het college werden voorbereid door Gebiedsgerichte Werking (voor de stationsbuurten: Katelijne Van den Brande en Ann Manhaeve) op basis van vragen die bewoners doorstuurden of mondeling doorgaven.

Er werden heel wat vragen en signalen doorgegeven. Het was niet mogelijk om alle vragen op het wijkdebat aan bod te laten komen. In het document in bijlage wordt, zoals beloofd, op elke vraag een antwoord gegeven. Iedereen die naam en adres opgaf en alle mensen die een vraag doorgaven, ontvangen thuis een verslag van deze avond.

De burgemeester lichtte toe dat de stad werd opgedeeld in 25 wijken, waaronder de wijken Stationsbuurt Noord en Stationsbuurt Zuid. In elke wijk maakte de Stad een wijkprogramma op, onder meer op basis van suggesties van bewoners. Daarnaast engageerde het schepencollege zich om tijdens deze legislatuur twee maal naar elke wijk toe te gaan om in debat te gaan met de mensen uit de wijken zelf. Op 23 april ging het eerste van deze wijkdebatten in de stationsbuurten door. Dat debat werd gevolgd door een receptie, waar aanwezigen de kans kregen om op een meer informele manier de leden van het college aan te spreken.

Verder ondersteunt Gebiedsgerichte Werking bewoners via Wijk aan Zet. Daarvoor stelt de Stad een budget van € 375.000 ter beschikking van bewoners die het initiatief nemen om hun buurt samen te brengen, om samen na te denken over de buurt ... (via een wandeling, een quiz, een receptie, ...). Zij kunnen hiervoor een aanvraag voor subsidiëring indienen.

Het college vindt het heel belangrijk dat bewoners de politieagenten die in hun wijk werken, kennen. De slogan 'De politie altijd nabij' is immers niet zomaar een slogan, de Stad probeert dat in realiteit waar te maken. Daarom stelden de aanwezige politiemensen zich voor aan de aanwezigen:

- Philippe Tallieu, wijkcommissaris-dienstcefe van het commissariaat Nieuw Gent – Zwijnaarde - Sint-Denijs-Westrem (waaronder ook de stationsbuurten vallen),
- Christian Wildro, buurtinspecteur voor de buurt rond de Fabiolalaan, Boudewijnstraat ... (Stationsbuurt Noord)

- Carine Van Crombrughe, buurtinspecteur voor de buurt van de Sint-Denijslaan tot Voskenslaan / Sterre (Stationsbuurt Zuid)
- Kenny Decat, 'vliegende' buurtinspecteur die samenwerkt met de buurtinspecteurs Thomas Wim en Malleze Marjolijn
- Thomas Wim, buurtinspecteur voor de buurt rond Prinses Clementinalaan, over Maria Hendrikaplein tot Smidsestraat (zonder Kortrijksesteenweg) (Stationsbuurt Noord)
- Marjolijn Malleze, buurtinspecteur voor de buurt rond de Sterre, Sint-Denijslaan en Voskenslaan (Stationsbuurt Zuid)
- Chris Magerman, hoofdinspecteur van het wijkzorgteam ; een team dat projectmatig allerlei overlastfenomenen aanpakt en behandelt waar de buurtinspecteur zich niet zo sterk kan mee bezig houden
- Christiaan De Clercq , wijkcommissaris - adjunct-dienstchef , verantwoordelijk voor de horeca en voor het project Gent Sint-Pieters.

De stationsbuurten zijn fysisch afgebakend door:

- * in het noorden: stadsring
- * in het oosten: Schelde en (ongeveer) De Pintelaan
- * in het zuiden: ringvaart
- * in het westen: Leie

Het is een heel groot gebied, met veel inwoners. De scheiding tussen Stationsbuurt Noord en Zuid wordt gevormd door de spoorweg.

Schepen Seghers stelde de wijk cijfermatig voor.

- In Gent zijn er momenteel 240.000 inwoners, en dat cijfer groeit nog steeds aan. In Stationsbuurt Noord wonen 11.500 inwoners, in stationsbuurt Zuid wonen er 7.500 mensen. Deze cijfers houden geen rekening met de niet gedomicilieerde studenten: in Stationsbuurt Noord wonen 3.026 studenten, in Stationsbuurt Zuid 1.280 studenten.
- 33 % van de woningen in Stationsbuurt Noord zijn studentenwoningen, in Stationsbuurt Zuid gaat het om 26,4 %. Dat is een belangrijk aandeel.
- Typisch voor de wijk is verder de hoge bevolkingsdichtheid, voornamelijk rond het station: daar is de dichtheid te vergelijken met die van Ledeberg (hoogste van de Stad).
- Tot slot staat de wijk op de derde plaats wat betreft aandeel van actieve bevolking (bevolking tussen 18 en 64 jaar oud). Enkel het stadscentrum gaat de stationsbuurten hierin vooraf.

2. Project Gent Sint-Pieters

In 2007 begonnen de werken aan het Project Gent Sint-Pieters. Dat project wil het station en zijn ruime omgeving de komende tien jaar aanpassen aan de behoeften van de 21e eeuw. Er zou een heel wijkdebat kunnen worden gevuld met het project Gent Sint-Pieters. Dit is niet de bedoeling. De projectpartners richtten nl een Infopunt op, dat instaat voor de communicatie ivm het project. Infopunt organiseert allerlei momenten waarop bewoners informatie kunnen krijgen over het project Gent Sint-Pieters. Daarom willen we de tijd voor dit thema tijdens dit wijkdebat beperken. Maar we kunnen natuurlijk niet om dit project heen. We kregen veel signalen, vaak over de hinder die bewoners ondervonden, soms deden ze suggesties voor verbetering, ...

Vraag

Vooraf bewoners uit de Rijsenbergbuurt signaleren dat zij hinder ondervinden door de werken en vragen of die hinder tot een minimum kan worden beperkt. Bv te veel vrachtwagens die te snel rijden, gebrekkige signalisatie, te veel verkeer door te smalle straten (bv Aaigemstraat) ...

Antwoord Schepen Temmerman

Het is duidelijk dat er hinder is door de werkzaamheden aan het SPS. We willen die echt wel tot het minimum herleiden, nl door oa zeer veel info te geven. We willen ook heel veel overleggen met alle partners (onder meer de verschillende stadsdiensten, bv. de Politie, Dienst Mobiliteit ...) die bij het project betrokken zijn, om de best mogelijke oplossingen kunnen zoeken. Dat loopt soms verkeerd, daarom is er een goed uitgewerkt Infopunt, waar u terecht kunt met uw vragen, klachten en suggesties.

Ook bij de omleidingen probeert men zoveel mogelijk rekening te houden met het karakter van de woonstraten en er geen vrachtverkeer door te laten, maar soms is dat onvermijdelijk. Samen met de burgemeester en de Politie worden die omleidingen telkens besproken; die hinder wordt steeds via bewonersbrieven medegedeeld, maar we zullen nog een tijdje met die hinder zitten ...

Antwoord burgemeester

Het stadsbestuur verontschuldigt zich voor de hinder, maar die is soms onvermijdelijk bij dergelijke grote werken. De Stad stelt echter alles in het werk om die hinder zo veel mogelijk te beperken.

Mensen hadden terechte klachten over de signalisatie, die moet correct zijn. De Stad is onmiddellijk na de klachten opgetreden. Het kan immers niet dat mensen de wijk gebruiken om door te rijden. Doorrijden door de wijk is nu (voorlopig) niet meer mogelijk, omdat de Voskenslaan (tijdelijk) is afgesloten.

In opdracht van de partners doen Verkeerstechnische Afdeling (VTA) van de Politie en het studie bureau wekelijks een ronde van de signalisatie die niet correct is, en sturen de opmerkingen naar de betrokken partijen (waaronder de aannemers). Meestal worden die zaken binnen 1 à 2 weken opgelost.

Eind maart werden borden geplaatst aan de invalswegen richting station. Op die manier hopen de projectpartners het doorgaand verkeer door de stationsbuurten zo veel mogelijk te beperken.

Op regelmatige basis voert de Politie Nieuw Gent controles uit in de stationsbuurt, en stelt dan ook zeer regelmatig overtredingen vast. Ook bewoners worden hierdoor soms getroffen (als zij het door een verbodsbord rijden, verkeerd geparkeerd staan ...). Wij verontschuldigen ons hiervoor, maar iedereen moet het verkeersreglement respecteren.

In principe geldt in de Koningin Fabiolalaan een snelheidsbeperking van 30 km/u. Die snelheidsbeperking is echter moeilijk controleerbaar omdat er geen opstel mogelijkheden zijn.

Het project Gent Sint-Pieters heeft op zeer korte tijd twee snelheidsmetingen laten uitvoeren voor het werfverkeer. Die metingen hebben aangetoond dat de overgrote meerderheid van de vrachtwagens niet te vlug rijdt en zelfs duidelijk onder de maximum snelheid ligt.

Het betreft hier vooral een subjectief aanvoelen. Doordat het open gebleven straatdeel zeer smal is, geeft een vrachtwagen die daar bv 25 km per uur rijdt, immers vaak de indruk dat hij te snel rijdt.

De Stad krijgt vaak klachten van bewoners die vinden dat er te snel wordt gereden in hun straat. De burgemeester roept op om klachten over te snel verkeer door te geven aan het college of aan de Politie, die deze onderzoekt. De politie installeert hiervoor snelheidsindicatieborden (op 'wagentjes') die aanduiden hoe snel chauffeurs rijden.

Die snelheidsindicatieborden sensibiliseren niet alleen de bestuurders, maar noteren ook de snelheden. Daar maakt de verkeerscoördinator (commissaris Van den Eeckhaut) analyses van. Indien men vaststelt dat er inderdaad te veel overtredingen zijn, worden 'penaliserende' wagens opgesteld, die echt flitsen. Dit is echter geen blijvende maatregel, chauffeurs rijden na enkele weken of maanden opnieuw te snel.

Vraag

Een aantal bewoners had ook vragen over inspraak, die had volgens hen wel wat meer mogen zijn.

Antwoord Burgemeester

Het kan altijd beter, dat is waar. Maar kent iemand een werf waar zo veel inspanningen worden gedaan om de mensen te betrekken en inspraak te geven?

Speciaal voor dit project werd het Infopunt project Gent Sint-Pieters opgericht. Daar werken 4 mensen, die enorme inspanningen doen om de mensen te informeren. Infopunt heeft zelfs een prijs gekregen, en werd daarbij als voorbeeld gesteld voor de manier waarop zij bewoners betrekken bij dergelijke grote werken.

Initiatieven van de projectpartners ivm inspraak en communicatie:

- Er werd een Infopunt opgericht, waar mensen terecht kunnen voor informatie, met vragen, klachten, opmerkingen ... (in Hotel Flandria aan het station)
- Er bestaat een website voor het project Gent Sint-Pieters,
- In 2006 werd een klankbordgroep opgericht (verslagen op de website van project Gent Sint-Pieters). De klankbordgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de verschillende belangengroepen uit de

stationsbuurt én de projectpartners. Zij komen geregeld samen om kennis uit te wisselen, standpunten te verduidelijken en voorstellen of suggesties te doen. Filip De Rynck, docent Bestuurskunde aan de Hogeschool Gent en de Universiteit Antwerpen, zit als onafhankelijk voorzitter deze vergaderingen voor. De voorzitter wijst de projectpartners ook soms op zaken die beter kunnen worden aangepakt. De klankbordgroep komt ongeveer 4 maal per jaar samen.

- er waren verschillende communicatie- en inspraakmomenten sinds het vorige wijkdebat. Er worden werfbezoeken georganiseerd, die open staan voor het grote publiek: het eerstkomende werfbezoek is gepland op zondag 26 april 2009 om 9uur in de Lumatgarage. Op dat werfbezoek krijgen geïnteresseerden informatie, en de gelegenheid om de werven te bezoeken.

De burgemeester roept de bewoners op om de informatie te lezen die hen toegestuurd wordt.

Vraag

Bewoners vragen een neutrale ontmoetingsplaats. Zou die een plek kunnen krijgen in de nieuwe gebouwen die ikv het project Gent Sint-Pieters worden gebouwd?

Antwoord Schepen Temmerman

In de zone B en C, die door de Stad of AGSOB zal worden ontwikkeld, zullen we deze vraag meenemen en kijken waar dit mogelijk is. Dit is echter niet voor morgen.

Zone B en C zijn de zones die niet direct aan het station liggen, maar iets verder in de Koningin Fabiolalaan.

Antwoord Burgemeester (voor Schepen Decaluwe)

De Stedelijke Openbare Bibliotheek plant een nieuw bibliotheekfiliaal in de Gentse stationsbuurt, bv binnen de projectontwikkeling van het Sint-Denijsplein.

En tussen haakjes, zaterdagavond is er een persconferentie met minister Anciaux, die onder meer een budget ter beschikking stelt voor het museumplein.

Vragenronde

1) Vanaf wanneer worden snelheidsremmende maatregelen genomen? Sensibilisering met snelheidsindicatieborden, eventueel gevolgd door ‘penaliserende’ wagens werkt immers niet op langere termijn.

Antwoord Burgemeester

Niet alleen ikzelf, maar ook schepen Temmerman en schepen De Regge zijn betrokken bij de implementatie van snelheidsremmende maatregelen. Schepen Temmerman gaat na of dergelijke maatregelen aangewezen zijn, en schepen De Regge laat die maatregelen dan uitvoeren als schepen van Openbare Werken.

Antwoord schepen Temmerman

Infrastructuurwerken bieden niet steeds de oplossing. De Stad heeft ook niet de middelen om ‘overal’ snelheidsremmende maatregelen (bv drempels) te leggen. Bovendien zijn bv drempels niet door iedereen geliefd.

Die drempels hebben voor- en nadelen:

- zij werken inderdaad snelheidsremmend op en vlak voor / na de drempel,
- chauffeurs remmen echter vlak voor, rijden traag over de drempel en trekken weer op vlak na de drempel,
- drempels veroorzaken trillingen in nabijgelegen huizen.

We moeten daarom de mentaliteit veranderen. Trager rijden is in het verleden niet evident geweest, maar ik wil daar een positieve boodschap aan toevoegen. In het begin toen ik schepen werd (ongeveer 8 jaar geleden) was de gemiddelde snelheid veel hoger dan nu. De mentaliteit verandert dus wel, maar zeer traag.

De Stad onderzoekt momenteel verschillende types van verkeersremmers. We hebben echter nog geen goed systeem gevonden.

Zo hebben we bv de ervaring met de verkeerskussens (zoals aan de Watersportbaan) waaruit blijkt dat die te veel trillingen geven om in woonbuurten aan te brengen. Binnenkort test de Stad twee nieuwe vormen van drempels: het gaat om een soort rubberen drempels, die heel snel kunnen worden geplaatst en weg genomen.

2) Kunnen flitspalen worden geplaatst, bv in de Voskenslaan?

Antwoord Burgemeester

Het plaatsen van een flitspaal is aan strikte beperkingen gebonden (toelating van het parket, beperking in aantal bekeuringen ...). Dergelijke flitspalen plaatst men ook niet in woonwijken, maar wel bv aan de ring.

De Stad overlegt regelmatig (om de 2 à 3 maand) met de procureur, de substituut en de Politie, onder meer hierover. De Stad heeft bijkomend personeel ter beschikking gesteld van het parket, waardoor jaarlijks 80.000 PV's mogen worden uitgeschreven (ipv de oorspronkelijk voorziene 20.000). Vorig jaar werden er echter slechts 50.000 PV's uitgeschreven. Nochtans werden de filmrolletjes zeer regelmatig vernieuwd.

3) Door de werken heeft de Rijsenbergbuurt slechts 1 bushalte (op de hoek van de Rijsenbergstraat met de Sportstraat). Infopunt heeft me contactgegevens van de verantwoordelijken bij De Lijn doorgegeven. Ik heb met hen overlegd, maar De Lijn was niet geïnteresseerd in mijn voorstel om een 'klein ommetje' te maken langs de Aigemstraat en de Rijsenbergstraat. In de Koningin Fabiolalaan en omliggende straten bevinden zich scholen, een ziekenhuis, de dienst voor pensioenen ... Omdat mensen die voorzieningen niet via het openbaar vervoer kunnen bereiken, moeten zij de wagen gebruiken i.p.v. de bus. Nochtans voorziet de 'basismobiliteit' dat op maximaal 500 m van elke woning een halte voor het openbaar vervoer moet aanwezig zijn.

Antwoord schepen Temmerman

De Stad blijft ijveren voor een betere verbinding, onder meer omwille van de aanwezigheid van een ziekenhuis, de dienst pensioenen ... De Lijn blijft schermen met de problemen die zij ondervinden door de werken, waardoor de bussen op sommige plaatsen niet door kunnen. Door de inkorting van de busperrons aan het station (omwille van de werken) heeft De Lijn een tweede deel van busperrons moeten inrichten aan de Sint-Denijslaan, en die perrons zijn niet zo goed bereikbaar als het station. Volgens De Lijn zal hier een oplossing voor zijn van zodra de werken aan het busstation klaar zijn (eind 2011), in de tussenperiode is De Lijn niet bereid om hier iets aan te doen.

Het gaat hierbij niet enkel om de Rijsenbergbuurt. De Stad ontvangt klachten over bushaltes die worden verlegd, vermindering van het aantal stopplaatsen in de ruimere buurt rond het station Gent-Sint-Pieters. Ook aan deze problemen kan De Lijn niets verhelpen tot het nieuwe busstation is afgewerkt, eind 2011.

We hebben de afstand tot de bushalte in de Rijsenbergbuurt gemeten. Die bedraagt weliswaar slechts 350 m, maar voor een stationsomgeving en voor oudere en zieke mensen is dat eigenlijk te ver.

3. Mobiliteit

De stationsbuurten vormen een belangrijke schakel in het doorgaande verkeer van stadscentrum naar het Sint-Pietersstation en de zuidelijke deel- en randgemeenten van Gent. De wijk wordt dan ook door een aantal belangrijke verkeersassen doorsneden. Deze drukke verkeersassen zorgen enerzijds voor een vlotte bereikbaarheid. Anderzijds vormen zij ook vaak een barrière en veroorzaken zij hinder door lawaai, luchtvervuiling en druk en intensief verkeer.

Vraag

Dat verkeer zoekt zich vaak een weg door woonstraten. Zo rijden chauffeurs bv langs de route Reigerstraat, Tuinwijklaan, Leeuwerikstraat, Maaltebruggestraat om de Voskenslaan te vermijden, of door de Meersstraat, St. Paulusstraat, Smidsestraat, Lostraat om toch van de Koning

Albertlaan naar de Koningin Astridlaan te rijden. Bewoners vragen maatregelen tegen dit sluijverkeer.

Antwoord schepen Temmerman

Het is zeer moeilijk om iets te doen tegen dit sluijverkeer, ook omdat bewoners het zelden eens zijn over de manier waarop dit zou kunnen gebeuren.

Het eenvoudigste is immers om wegen af te sluiten, dan kan niemand nog door. Maar dat zorgt ook voor grote omrijbewegingen.

De Stad werkt via een bepaald traject bij klachten van sluijverkeer:

- eerst worden tellingen gedaan. De Stad stelde hier normen voor op: als men meer dan 250 voertuigen per uur telt, is er sprake van sluijverkeer.
- Wanneer sluijverkeer wordt vastgesteld, wordt gezocht naar gepaste maatregelen. Het gaat dan bv om invoeren van eenrichtingsverkeer, afsluiten (bv via plaatsen van paaltjes) ...
- Na een proefperiode doet men enquêtes om te beslissen wat best gebeurt. Zelfs met enquêtes blijven bewoners vaak sterk verdeeld.

Wat bv. betreft het sluijverkeer omgeving Meersstraat-Lostraat werden er zeer lange debatten gevoerd over de huidige verkeersregeling. De paaltjes in de Meersstraat zijn er een gevolg van. Sommige bewoners vinden dit een zeer goede maatregel, andere bewoners willen die weg. De ene bewoner wil immers zo weinig mogelijk auto's in zijn/haar buurt, de andere wil dat zijn/haar buurt bereikbaar blijft en wil niet zo veel omrijden.

De paaltjes in de Meersstraat werden geplaatst vooraleer bovenstaand traject werd vastgelegd. Daarom is de Stad bereid nog tellingen doen voor de opgesomde straten, omdat er heel wat klachten over die buurten zijn. Men moet natuurlijk ook rekening houden met de huidige werkzaamheden, waardoor er omleidingen zijn. Die zorgen allicht voor meer sluijverkeer in bepaalde buurten. We zullen dit met bewoners bespreken.

Het zal wel moeilijk zijn om een goeie oplossing te vinden voor straten zoals de Meersstraat, de Lostraat We hebben in het verleden immers heel lang nagedacht over de verschillende mogelijkheden.

Vraag

Die verkeersdrukte zorgt ook soms voor gevaarlijke situaties. Meerdere bewoners vinden de kruispunten van de Heuvelpoort en de Sterre chaotisch en gevaarlijk, en vragen of en wanneer daar iets kan aan gedaan worden.

Antwoord schepen Temmerman

Deze punten zijn inderdaad gevaarlijk. Het Vlaams Gewest, dat hier de wegbeheerder is, heeft beloofd De Sterre aan te pakken in het kader van de aanpak van de zwarte punten. Die werken zouden starten vanaf 2011. Het is evident dat deze werken moeten worden afgestemd met de andere wegenwerken in de stationsbuurten (bv wegenwerken ikv project Gent Sint-Pieters).

Aan de Sterre heeft men momenteel een rotonde en een kruispunt, kort op elkaar. De bedoeling is om daar één uitgerekte rotonde (een zogenaamde ovonde) aan te leggen. Dit is veel veiliger voor fietsers, omdat de fietspaden volledig vrij van de ovonde zouden worden aangelegd en de wederzijdse zichtbaarheid van auto's en fietsers zal verbeteren.

Van zodra de definitieve plannen gekend zijn, wordt hier zeker nog een informatievergadering over georganiseerd.

Wat betreft de Heuvelpoort, zal het Vlaamse Gewest de studie starten in 2012. We zullen dus nog wat moeten wachten op werken aan dit kruispunt.

De doorgang tussen de musea, het SMAK en het MSK, zal misschien iets sneller worden aangepakt in het kader van de aanleg van het museumplein. Die herinrichting zal natuurlijk wel moeten afgestemd worden met die studie over de Heuvelpoort.

Vroeger werd gedacht aan ondertunneling, maar dat is zeer duur. De studie zal daar allicht ook uitspraken over doen. Het is belangrijk dat aan de studie ook de nodige financiering wordt gekoppeld, en de Stad zal hier sterk voor pleiten. De Stad vindt de Heuvelpoort, naast de Dampoort, immers prioritair.

Vraag

Voor fietsers is het niet altijd evident om tussen al die auto's veilig op hun bestemming te geraken. Bewoners vinden bv de Ottergemsesteenweg en de Zwijnaardsesteenweg gevaarlijk voor fietsers, en stellen voor om daar eenrichtingsverkeer in te voeren.

Ook het kruispunt van de Dupuislaan en de Snepkaai is gevaarlijk.

Tot slot vragen bewoners om goede fietspaden aan te leggen bij de heraanleg van wegen.

Antwoord schepen Temmerman

Bij de volledige heraanleg van nieuwe wegen is er steeds bijzondere aandacht voor voetgangers en fietsers. Als voorbeeld hiervan is er de Voskenslaan (met wisselend succes); een beter voorbeeld is de Koning Albertlaan, waar de veiligheid van voetgangers en fietsers veel verbeterd is..

Het kruispunt Dupuislaan-Snepkaai is recent met de heraanleg verbeterd: er is nu een verkeersplateau en langs de Snepkaai zijn er volwaardige fietspaden. Als hier nog opmerkingen over zijn, mogen die worden doorgegeven.

Het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Zwijnaardsesteenweg en de Ottergemsesteenweg werd in het vorige wijkdebat ook al gevraagd. De Stad onderzocht dit voorstel.

Eenrichtingsverkeer geeft meer plaats en is daardoor snelheidverhogend op zulke lange en rechte straten. Bovendien moet in de Zwijnaardsesteenweg de bus eigenlijk in beide richtingen blijven rijden, zodat ook geen ruimte vrijkomt voor fietsers en dat auto's daar veel plaats zouden hebben (en dus allicht sneller zouden rijden).

De Zwijnaardsesteenweg is niet evident voor de fietsers. Het is weliswaar een drukke fietsroute met veel studenten, maar de vereiste minimale breedte voor fietspaden (1,5 m langs weerszijden) is niet beschikbaar in die straat. Daarom zal de Stad in de Zwijnaardsesteenweg (smallere) fietssuggestiestroken schilderen, in principe gebeurt dit dit voorjaar, als het weer het toelaat. De Stad hoopt dat hierdoor de veiligheid voor fietsers op deze belangrijke fietsroute zal verbeteren.

Vraag

Anderzijds zorgen fietsers soms ook zelf voor onveilige situaties door het verkeersreglement niet te respecteren. Soms rijden fietsers op het trottoir, respecteren de eenrichtingsstraten niet, ...

Bewoners vragen om hier harder tegen op te treden, maar liever via een verplichte les over het verkeersreglement dan via een straf.

Antwoord Burgemeester

Die verplichte verkeerslessen worden nu al gegeven. Ook ik erger me aan de wijze waarop sommige fietsers zich in het verkeer gedragen. Dat de fietsers het verkeersreglement vaak aan hun laars lappen is een feit, bij velen vormt dit een mentaliteit (zoals trouwens ook bij veel autobestuurders). Die fietsers vormen niet alleen een gevaar voor anderen, maar ook voor zichzelf.

Geregeld doet de politie fietscontroles (vb. op het gebruik van de lichten). Regelmatig worden de resultaten van de fietscontroles meegedeeld in de persconferentie van de Stad. In de kranten kan je dan soms de resultaten lezen. De Stad heeft natuurlijk niet voldoende politiemensen om dergelijke acties elke dag en op elke hoek van de straat uit te voeren ...

De minderjarige verkeersovertreders van 12 tot en met 15 jaar worden nu al doorgestuurd naar verkeersklassen. Zij krijgen daar sensibiliserende verkeerslessen die aanzetten tot een veiliger en socialer verkeersgedrag. In de les wordt gebruik gemaakt van een verkeersquiz met verkeerssituaties uit Gent, en de jongeren worden er actief bij betrokken. De lessen worden op woensdagnamiddag gegeven door iemand van het Educatief Centrum en een politiemann/-vrouw van een wijkcommissariaat.

In 2008 vonden er vier dergelijke Tweede Kansklassen plaats, waarbij in totaal 57 jongeren werden uitgenodigd.

Voor jongeren vanaf 16 tot 18 jaar moet een proces-verbaal worden opgesteld, en worden de ouders verwittigd. Een onmiddellijke inning kan pas vanaf 18 jaar.

Voor fietsers werden tussen november 2008 en maart 2009 in totaal 75 proces-verbaal opgesteld in de stationsbuurten. Dit bewijst dat de politie hier effectief aandacht aan besteed.

Vraag

Op vele plekken in de wijk is de parkeerdruk hoog. Bewoners vinden vaak moeilijk een parkeerplaats, zowel overdag, als 's avonds.

Bewoners vragen of meer controle mogelijk is op foutparkeerders (bv Handbalstraat, Maaltebruggestraat) en of er parkeerplaatsen, voorbehouden voor bewoners kunnen worden ingevoerd (bv in de de Koning Leopold II-laan, in de buurt van de Bommelstraat, de Lostraat, Elfjulistraat, Leeuwerikstraat).

Antwoord schepen Temmerman

Parkeren is een heikel item op elk wijkdebat. Deze buurten hier worden natuurlijk 'geteisterd' door het station, dat een grote last van in de straat parkerende pendelaars met zich mee brengt. De Stad hoopt dat dit probleem zal verminderen wanneer de nieuwe parking aan het Sint-Pietersstation zal afgewerkt zijn, en pendelaars daar kunnen parkeren in plaats van in de buurten.

Parkeerplaatsen voorbehouden voor bewoners bieden niet steeds een oplossing. Het is immers mogelijk dat het aantal bewoners in een straat dermate hoog is dat het parkeeraanbod onvoldoende is voor de bewoners met bewonerskaart.

Bijvoorbeeld weet het Parkeerbedrijf dat in de K.Leopold II-laan en omgeving het aantal bewoners met wagen hoger is dan het aantal parkeerplaatsen op straat. Wanneer de ruime parking in het Citadelpark - die doorgaans leeg staat en waar de bewoners ook mogen parkeren met hun bewonerskaart - erbij geteld wordt, is het parkeeraanbod echter ruim voldoende.

Voor het inleggen van voorbehouden bewonersplaatsen houdt het Parkeerbedrijf (in samenwerking met de politie) steeds rekening met de parkeersituatie in de ruimere parkeerzone. Een strook met voorbehouden bewonersplaatsen is namelijk niet specifiek voor de bewoners uit de straat, maar voor alle bewoners (op wandelafstand) uit de zone.

Deze bewonersplaatsen worden meestal zo centraal mogelijk in de straat gegroepeerd, zodat ze voor alle bewoners bereikbaar zijn.

Het is dus niet zo dat het voorzien van bewonersplaatsen automatisch leidt tot voldoende parkeerplaatsen voor bewoners.

Hieronder volgt een lijstje van voorbehouden bewonersparkeerplaatsen die binnenkort zullen worden ingevoerd. Sommige van deze plaatsen zijn tijdelijk, omdat die verband houden met de parkeerdruk die verhoogt door de werken aan het Sint-Pietersstation.

- Knokkestraat (8), Meersstraat (12, in juni), P. Fredericqstraat (11), Prinses Clementinalaan (10), Raketstraat (5), Smidsestraat (12), Distelstraat (17),
- Tijdelijke plaatsen: Aagemstraat (25), Prosper Claeyssstraat (16), Koning Boudewijnstraat (8), Tenderstraat (8), Sint-Denijslaan (15), Voskenslaan (6)

De Stad werkt met Groep 4 voor de controle van parkeren in zones met parkeerregimes. De parkeerwachters controleren de parkeerbewegingen binnen de ingestelde parkeerregimes (betalend straatparkeren, blauwe zone, avondparkeren, voorbehouden bewonersplaatsen). Foutparkeren wordt gecontroleerd door de politie, daar zal de burgemeester op antwoorden.

Bewoners vragen veel om meer controles uit te voeren, daarom vroeg ik enkele cijfers op. In de periode van 1 tot 31 maart zijn er in de stationsbuurten in totaal 1.748 retributies uitgeschreven, in iets meer dan 650 controles gedurende die ene maand. Dit bewijst dat er effectief veel gecontroleerd wordt. Die controles gebeuren wel hoofdzakelijk in de hoofdstraten, en minder in de zijstraten. Daarom vroeg schepen Temmerman aan het Parkeerbedrijf om meer te controleren in de opgenoemde straten.

Antwoord burgemeester

De politie controleert vrij streng op foutparkeren. Zo stelde de politie in 2008 in totaal 1.201 proces-verbalen op voor verkeersovertredingen in de stationsbuurten. Daarvan waren er 537 voor foutparkeerders.

De politie treedt steeds op tegen hinderlijk geparkeerde wagens, indien een geparkeerde wagen te sterk hindert, wordt die weggesleept. Het is natuurlijk onmogelijk om elke overtreding te verbaliseren ...

Vraag

Tot slot vragen bewoners aandacht voor onderbrekingen van de normale dienstverlening door De Lijn bij grote wegenwerken. Bewoners van de Kortrijksesteenweg vragen of het mogelijk is bus 76 en 77 terug langs de Kortrijksesteenweg tussen Sterre en Sint-Pietersstation te laten rijden ipv langs de Voskenslaan, want er zijn daar veel bejaarde bewoners. Ook bewoners van de Koningin Fabiolalaan zagen hun bushalte verdwijnen. Kan hier iets aan worden gedaan?

Antwoord Schepen Temmerman

Zoals ik hiervoor al meldde, is dit de bevoegdheid van De Lijn. Die is niet bereid om hier op in te gaan vooraleer het nieuwe busstation is afgewerkt. We zullen dus moeten wachten tot 2011.

Vragenronde

1) Stellen we ons niet de verkeerde vraag. In plaats van te zoeken hoe we meer parkeerplaatsen kunnen maken, of hoe we foutparkeerders kunnen weren, zouden we ons moeten afvragen hoe kunnen we mensen helpen om het openbaar vervoer te gebruiken zodat ze niet met de wagen moeten komen? Zo komen mensen uit de Nekkersputstraat met de wagen naar het station omdat de bus een te grote omweg maakt. Ik denk dat er veel mensen zijn die bij gebrek aan goed openbaar vervoer, verplicht zijn de wagen te nemen.

Antwoord schepen Temmerman

Wij zijn hier grote voorstander van als stadsbestuur. Dat kost echter zeer veel geld, en we moeten Vlaanderen dan ook overtuigen om meer te investeren in openbaar vervoer.

In het plan '20-20', dat De Lijn deze week voorstelde, zitten ook plannen voor Gent. Hierbij werd voor elke provincie het ideaal netwerk voor openbaar vervoer opgemaakt, en werden deze plannen daarna 'in elkaar geklikt' tot een plan voor heel Vlaanderen. Ik ben een grote voorstander van dit plan, maar dit zal zeer belangrijke middelen vragen. Men stelt bijvoorbeeld voor om van de huidige 150 km tramlijn in Vlaanderen naar 800 km te gaan.

In Gent hadden we al een plan (horizon 2025), waar nog maar weinig van kon worden uitgevoerd omdat de nodige kredieten niet beschikbaar zijn. In het kader van dit bestaande plan wordt de tramlijn naar Zwijnaarde binnenkort verlengd, en zal lijn 7 binnenkort worden vertramd. Dit zou allemaal sneller moeten gaan, en mag wel wat meer zijn.

Dit nieuwe plan voor Vlaanderen van De Lijn kan beschouwd worden als een wenslijstje voor de volgende Vlaamse regering. De Stad ondersteunt die vraag volledig. Want we kunnen mensen maar overtuigen om hun wagen te laten staan, als er goede alternatieven zijn, bv goed openbaar vervoer en veilige fietsverbindingen. Het is op die elementen dat wij als Stad willen focussen.

Dit heeft wel gevolgen: trams en bussen moeten kunnen passeren (soms verdwijnen parkeerplaatsen), ...

Dit moet telkens aan een onderzoek onderworpen worden.

De Stad hoopt dan ook dat de komende regering de nodige budgetten hiervoor vrijmaakt.

2) Ik heb twee suggesties, die niet veel geld kosten:

- **de niet overdekte fietsenstallingen achter station zijn niet verhard en hebben veel putten die constant onder water staan als het regent. Kan dat worden verhard?**
- **het zal volgens mij niet gemakkelijk zijn voor fietsers om van zuid naar noord te gaan aan de Timichegtunnel (fietsers moeten eerst wachten aan lichten en dan langs de linker kant rijden). Kan dit doorrijden vlotter worden gemaakt?**

Antwoord schepen Temmerman

Uw eerste suggestie is genoteerd, die zal ik laten bekijken.

Wat uw suggestie in verband met de Timichegtunnel betreft, zullen fietsers 3 of 4 mogelijkheden hebben om van het zuiden naar het noorden onder de sporen door te gaan en omgekeerd (waarvan enkele alleen voor voetgangers en fietsers). De Dienst Mobiliteit is dit nog aan het bekijken.

3) Samen met de andere scholen uit de buurt (het zijn er een vijftal), heeft het oudercomité van de school Sint-Paulus de problematiek van het onveilig fietsen op de Ottergemse- en Zwijnaardsesteenweg al verschillende keren aangekaart. Ook het schoolparlement boog zich al over de vraag. Wij willen onze kinderen motiveren om met de fiets naar school te komen, en bouwen bv fietsstallingen. Maar de ouders vinden de buurt te gevaarlijk om hun kinderen alleen naar school te laten fietsen. Vandaar de suggesties om eenrichtingsverkeer in de Zwijnaardsesteenweg te koppelen aan eenrichtingsverkeer in Ottergemsesteenweg (in lus), en de oversteek van de Heuvelpoort veiliger te maken door een onderdoorgang aan de Ter Platen brug? Gemengd verkeer in zone 30 is immers onveilig voor kinderen.

Antwoord schepen Temmerman

Gemengd verkeer in zone 30 als vertragend element, werkt inderdaad niet voor kinderen.

Voor De Lijn is het onbespreekbaar dat een lus zou worden gemaakt via Ottergemse- en Zwijnaardsesteenweg, ook bv voor een goede bereikbaarheid van het UZ. Hierdoor kan dit voorstel niet uitgevoerd worden.

Een veiliger oversteek van de Heuvelpoort, ook voor fietsers, wordt samen met het Vlaamse Gewest (W&Z) bekeken. Daarbij bekijkt men of de onderdoorgang aan de Stropkaai ook door fietsers zou kunnen gebruikt worden. U zult wel gemerkt hebben de Stad elk jaar onderdoorgangen opent, die zitten in een programma.

4) In 2011 zullen meerdere bussen passeren langs de Koningin Fabiolalaan en de Sportstraat. Dit veroorzaakt lawaai en trillingen. Kan iets gedaan worden tegen dit lawaai: kunnen betere bussen worden ingeschakeld, en de wegen beter worden onderhouden? De hinder heeft vooral 's nachts plaats (lijn 8).

Antwoord schepen Temmerman

Voor fuiven in Flanders Expo worden geen speciale bussen, maar trams ingelegd.

De Lijn heeft een programma voor vernieuwing van bussen, waarbij niet alleen het lawaai, maar ook de uitstoot wordt bekeken. De Lijn heeft in Gent hybride bussen, die ook op elektriciteit kunnen rijden. Die hybride bus rijdt vaak op elektriciteit, en veroorzaakt dan geen lawaai. Wat betreft het onderhoud van de wegen, zal schepen De Regge antwoorden.

De Stad is onder meer voorstander van trams, omdat deze veel minder hinder veroorzaken. Die kunnen echter niet overal passeren, want veel straten zijn te smal.

4. Straten en trottoirs

Vraag

Bewoners signaleren enkele straten en trottoirs in slechte staat:

- **Maaltebruggestraat en Leeuwerikstraat en de straatjes tussen de Koning Leopold II-laan en de Kortrijksesteenweg: wegdek en trottoir in slechte staat; dat is gevaarlijk voor fietsers en voetgangers.**
- **Sint-Denijslaan: slechte staat fietspaden (westelijk deel) en trottoirs (tussen rijweg en spoorweg)**
- **Ottergemsesteenweg: de slechte staat van het trottoir**

Zijn er plannen om de staat van de straten en trottoirs aan te pakken in de stationsbuurten?

Antwoord schepen De Regge

In Gent zijn er 2600 straten. Daarvan zijn er meerdere in niet in allerbeste staat. De Stad probeert om systematisch de straten in de meest slechte staat aan te pakken. Dit gebeurt vaak in combinatie met andere werken, bv aanleg van rioleringen.

De Stad heeft hiervoor een meerjarenplanning opgemaakt, en houdt een WIS (Wegen Informatie Systeem) bij.

Van de opgesomde straten zijn er inderdaad een aantal in zeer slechte staat, zoals bv de Leeuwerikstraat die op 57e plaats staat op de 'slechte top 100' die onlangs door een krant werd opgesteld. Dat betekent wel dat er 56 straten in nog slechtere staat zijn ... Voor een aantal van deze straten zijn er werken gepland.

Sinds het vorige wijkdebat, ongeveer 2 jaar geleden, werden in de stationsbuurten een niet onaardig aantal straten aangepakt:

- de topklaag werd vernieuwd in de Zwijnaardsesteenweg, Normaalschoolstraat, K. L. Ledeganckstraat, Bommelstraat, Ottergemsesteenweg, Parklaan, Eedverbondkaai, M. Dupuislaan, Patiëntjestraat, Rijsenbergstraat;
- het trottoir werd vernieuwd in de Zwijnaardsesteenweg, Normaalschoolstraat, Tennisbaanstraat, Gordunakaai (tussen bommenrij en Leie), een stuk van de Burggravenlaan tussen de Bommelstraat en Zomerstraat;
- de Duifhuisstraat, Scribiedreef (Vlaams Gewest), Opvoedingsstraat, Prinses Clementinalaan werden volledig heraangelegd.

Volgende werken worden binnenkort aangevat:

- vernieuwing topklaag in de Stropstraat, Herfststraat, Uilkenstraat en De Pintelaan (tussen Galglaan en Oudenaardsesteenweg), Ottergemsesteenweg (tussen De Pintelaan en C. Heymanslaan), Tuinwijklaan. Het streefdoel is om die werken nog uit te voeren in 2009.
- volledige heraanleg van de straat:
 - * de Baliestraat: bewoners werden geïnformeerd via een informatievergadering. De werken starten in mei 09, de straat zou afgewerkt zijn tegen het bouwverlof.
 - * de Koningin Elisabethlaan-Kortrijksesteenweg: die werken zullen nog dit jaar worden aanbesteed. Van zodra de aannemer bepaald is, zal duidelijk zijn wanneer de werken zullen starten en hoe ze gefaseerd zullen zijn. Dan zullen de bewoners opnieuw worden geïnformeerd.
 - * voor de Verpleegsterstraat onderhandelt de Stad momenteel met de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen (de koepelorganisatie voor de sociale huisvestingsmaatschappijen). Daar werden immers de bestaande sociale woningen vernieuwd, en werd ook een deel nieuwbouw gebouwd. In straten waar sociale woningen worden gebouwd, wordt de (her)aanleg van het openbare domein ook gesubsidieerd.
 - * een deel van de Koningin Fabiolalaan (tussen het Maria Hendrikaplein en de Frans De Potterstraat) zal worden heraangelegd. Ook hierover werden bewoners geïnformeerd.

Zoals u merkt worden een pak straten aangepakt, maar niet de straten die door hierboven werden opgenoemd.

Momenteel is men bezig met de planning voor de periode 2012 – 2014. De Stad houdt hierbij steeds rekening met de WIS-quoting, dus allicht zullen enkele van de opgenoemde straten de komende jaren worden aangepakt.

Wat de trottoirs betreft, die worden natuurlijk heraangelegd wanneer een volledige straat wordt aangepakt. Daarnaast hebben we ook een trottoir-actieplan voor trottoirs langs straten die niet volledig worden heraangelegd. Trottoirs die heel veel worden gebruikt, en waar belangrijke diensten gevestigd zijn kunnen op die manier in aanmerking komen voor heraanleg. De Stad maakt momenteel die oefening voor het volledige grondgebied. Vermoedelijk zullen op die manier ook enkele trottoirs van de stationsbuurten worden aangepakt.

Verder werkt de Dienst Wegen vaak curatief en vult de grootste putten wanneer nodig. Als daarbij zou blijken dat rioleringen slecht zijn, worden die straten meegenomen in de meerjarenplanning.

Vraag

Straten en trottoirs liggen er ook niet altijd netjes bij. Op meerdere plekken klagen bewoners over hondenpoep en achtergelaten vuil. Kan daar iets aan gedaan worden?

Antwoord Schepen Balthazar

Er zijn 17.300 geregistreerde honden in Gent (allicht eerder 23.000). De Stad sensibiliseert eigenaars om de reglementen toe te passen, de Stadswacht en Gemeenschapswacht waken hierover.

Sinds oktober 2008 zijn er 150 hondentoiletten in gebruik op het Gentse grondgebied. Die worden 6 keer per week proper gemaakt. Voor de stationsbuurten zijn hondentoiletten aangelegd in de Onafhankelijkheidslaan, en op het Olympiadeplein. Het hondentoilet in de Ruststraat ligt op de grens van de wijk Nieuw Gent-UZ.

Wat zwerfvuil en sluikestort betreft, werd een 35-punten programma opgemaakt voor een propere stad. Dit houdt enkele nieuwe reglementen en veel acties rond sensibilisering in.

Er zullen 25 bijkomende mensen worden toegevoegd aan de ploeg voor openbare reiniging van IVAGO. Nu zijn er reeds 130 mensen in de dienst openbare reiniging. Die ploeg veegt de straten van Gent, en haalt geen afval op. Het probleem is dat veel mensen onvoldoende respect voor de straat hebben, waardoor de Stad een belangrijke investering moet doen om de straten proper te houden.

Er zal allicht een repressief luik moeten aan gekoppeld worden, en hiervoor werd het politiereglement verstrengd. Ook werden de gemeentelijke administratieve sancties voor bepaalde inbreuken verhoogd, en zullen die vaker worden toegepast, zeker in de buurten waar sluikestort een groot probleem vormt. In die zones wordt de sluikestortmobiel een week gestationeerd om sluikestorters te sensibiliseren. De week nadien probeert de politie overtreders te betrappen, maar dit is niet eenvoudig.

Antwoord burgemeester

Binnen de Stad werken verschillende diensten aan de netheid in de straat.

Het Gentse politiereglement (artikel 3 en 4) voorziet ook dat bewoners zelf hun trottoir en de greppel ervoor netjes moeten houden. De burgemeester roept bewoners die een melding willen doen, op om de Stadswacht hierover te informeren (op 09 268 21 00 of stadswacht@gent.be). De Stadswacht loopt geregeld in de wijken rond in uniform (met opschrift 'Stadswacht') om na te gaan of er problemen zijn.

De gebruiker van een onroerend goed of de eigenaar van een ongebruikt onroerend goed palend aan de openbare weg, moet instaan voor de netheid van de gelijkgrondse berm of het trottoir ingevolge artikel 3 en 4 van de politieverordening op de reinheid en gezondheid in de gemeente. De politie, wijkpolitie in het bijzonder, oefent hierop toezicht uit.

De Stadswacht voerde tientallen patrouilles uit in de wijk. Maar als er mensen van kwade wil zijn, die hun vuil op straat gooien, kunnen die niet door de politie worden beboet want die inbreuk is gedepenaliseerd. Sluikestort kan beboet worden via een gemeentelijke administratieve sanctie (GAS). De Stad heeft 5 nieuwe gemeenschapswachten aangeworven, die vanaf mei in dienst zullen treden. Zij hebben de specifieke bevoegdheid om een GAS uit te schrijven. De Stad hoopt dat dit zal helpen. Voor sluikestort kan een overtreder immers een boete van € 60 krijgen (€ 120 bij herhaling van de feiten). Momenteel maakt enkel de politie dergelijke GAS op.

Overlast voor hondenpoep kan ook gemeld worden aan de Stadswacht. De Stadswacht zorgt voor een inspectie ter plaatse en gaat praten met de eigenaars als die gekend zijn. Indien de hondeneigenaars niet gekend zijn, doet de Stadswacht een sensibiliseringscampagne (onder de vorm van flyers of een folder). In 2008 werden op die manier 55 sensibiliseringsacties uitgevoerd, dat is meer dan één per week. Zo zijn hondeneigenaars verplicht om een zakje mee te hebben om de uitwerpselen van hun hond op te ruimen.

- Indien blijkt dat deze preventieve actie te weinig uithaalt, dan wordt het plaatselijke commissariaat verwittigd zodat men dit als aandachtspunt opneemt in wijkpatrouilles (via melding aan Stadswacht).
- Vanaf mei zullen 5 extra Gemeenschapswachten worden ingezet met een GAS-bevoegdheid. Deze kunnen dus een Gemeentelijke Administratieve Sanctie uitschrijven (o.a. indien men niet voldoet aan de opruimplicht).

-

Bewoners kunnen ook allerhande zaken melden bij of vragen aan Gentinfo (op 09 210 10 10). Gentinfo is elke dag bereikbaar van 8u tot 19u, zelfs op zaterdag.

5. Groen en milieu

Vraag

Het groen is ongelijk verdeeld in de wijk. Vooral in de buurt tussen de Zwijnaardsesteenweg en de Stropkaai is er weinig groen en speelruimte. Kan daar iets aan worden gedaan?

Antwoord Schepen Peeters

Het grasveld aan het zwembad Strop was oorspronkelijk bedoeld als ligweide. Omdat het Strop een binnenzwembad is, wordt daar uiteraard weinig 'gelegen'.

De Stad bestudeert momenteel of het mogelijk is sport- en speelruimte in te richten op dat terrein. De Stad opteert om die speelruimte enkel te laten gebruiken als het zwembad geopend is. Het terrein ligt immers volledig ingesloten, waardoor er weinig tot geen sociale controle mogelijk is op momenten waarop het zwembad gesloten zou zijn.

Concreet betekent dit dat het speelterrein open zou zijn van 5u45 tot 22u30:

- van maandag tot zaterdag;
- op zondag: enkel indien er zwemwedstrijden worden georganiseerd;
- tijdens de zomervakantie: slechts één van de twee maanden

De invulling van dit terrein wordt onderzocht samen met andere diensten (Groendienst, Jeugddienst en Sportdienst), bedoeling is om een voorontwerp te maken tegen 't najaar, dat voor te leggen aan de buurtbewoners en in 2010 met de werken te beginnen.

Vraag

Zijn er plannen voor het Citadelpark?

- **Kunnen auto's meer geweerd worden uit het park?**
- **Wat zal gebeuren met de Floraliënhall? Voorstel: repetitieruimtes of atelier voor jonge kunstenaars.**
- **En kan de lawaaihinder bij popconcerten in het Kuipke worden vermeden?**

Antwoord Schepen Peeters

Dit is een bijzonder complex dossier, waar veel diensten bij betrokken zijn. Dat is de reden waarom de Stad nog steeds werkt aan een masterplan. Het is immers een geklasseerd park, er staan waardevolle gebouwen, het park is gelegen in een woonomgeving ... In de komende maanden zou de toekomst van het Citadelpark duidelijker moeten worden:

- Indien het Kuipke blijft gebruikt worden, moet serieus geïnvesteerd worden (het dak moet worden hersteld).
- De Floraliënpaleizen zijn gesloten voor publiek, omdat zij in zeer slechte staat zijn. Op bevel van burgemeester Beke werden die gesloten voor het publiek. Het gevaar bestaat immers dat er glas uit het dak naar beneden valt. Het is natuurlijk een prachtige ruimte, van ongeveer 12.000 m². Velen hebben vragen om iets te doen met die ruimte.

Het college zal gedurende de komende weken overleggen om tot een besluit te komen in verband met het Citadelpark. Hierbij zal rekening gehouden worden met alle randvoorwaarden (woonomgeving, park, mobiliteit ...). Het is immers niet evident om al die functies daar op een goede manier te combineren.

In het Kuipke betreft wordt slechts af en toe een concert georganiseerd, dat telkens voor middernacht afgelopen moet zijn. Bij het laatste concert zijn er 2 klachten geweest, wat eigenlijk niet zo veel is, gezien het aantal mensen dat rond het park woont.

De Stad wil de overlast van die concerten zo veel mogelijk beperken, niet alleen wat betreft geluid, maar ook wat betreft afval en verkeer. Indien er zou geïnvesteerd worden in 't Kuipke, zal akoestische isolatie een belangrijke maatregel zijn, niet alleen voor de bewoners, maar ook voor het park zelf.

Antwoord Schepen De Clercq

De Jeugddienst werkt samen met het Departement Cultuur in de stuurgroep Jeugdcultuur rond repetitieruimtes voor jonge kunstenaars en muzikanten. Er is een onderzoek gebeurd naar mogelijkheden voor repetitieruimtes in heel Gent. De Jeugddienst voorziet waar mogelijk repetitieruimtes in eigen

nieuwe gebouwen (vb de polyvalente zalen in Gentbrugge en Oostakker – en binnenkort in Wondelgem). De piste van het Citadelpark zal als idee worden meegenomen binnen de Stuurgroep Jeugdcultuur

Vraag

Zijn er nog andere plannen om meer groene ruimte of speelmogelijkheden in te brengen in de stationsbuurten?

Antwoord Schepen Balthazar

Het parkje tussen de Duifhuisstraat en Rijsenbergstraat, waar nu de minigolf ligt, zal op vrij korte termijn worden heringericht. Daar zal een crèche komen en het park zal in oppervlakte toenemen en wordt een echt 'park'.

In het kader van het project Gent Sint-Pieters is tussen de Sint-Denijslaan en de R4 het natuurpark Overmeersens gepland. Dit zal een zeer aangename zone zijn wanneer die afgewerkt zal zijn.

Op vraag van enkele bewoners zullen we het pleintje op het kruispunt van de Elfjulistraat en de Zwijnaardsesteenweg groener maken.

Antwoord Schepen Coddens

Zoals reeds gezegd, komt een nieuwe crèche in het park aan de Duifhuisstraat. In de stationsbuurten zijn wel veel scholen, maar er is een tekort aan crèches. In de stationsbuurt zullen uiteindelijk 2 bijkomende crèches worden voorzien.

De nieuwe crèche in de Duifhuisstraat zal plaats bieden aan 28 kinderen. Als alles volgens planning verloopt, zullen we eind 2011 kunnen starten met de bouw van de crèche, die dan open kan gaan begin 2012.

Daarnaast komt een 'pendelcrèche' (met extra aandacht voor gebruikers van de trein) in de nieuwe gebouwen die zullen worden opgetrokken ten zuiden van het station (aan de Reigerstraat / Mathildeplein). Ook die crèche zal plaats bieden aan 28 kindjes tussen 0 en 3 jaar.

Antwoord Schepen De Clercq

In de stationsbuurten worden elk jaar op meerdere plekken speelstraten georganiseerd. Hierdoor kunnen kinderen niet alleen meer spelen, maar beginnen ouders ook met elkaar te praten.

Verder kunnen kinderen spelen op de speelterreinen in de Flamingostraat, het Citadelpark, en de Duifhuisstraat en in het De Smet De Naeyerpark het parkje in het L. De Heerestraat. Het is de bedoeling het speelterrein in het parkje aan de Duifhuisstraat te behouden.

Het stadsbestuur vindt speelruimte zeer belangrijk, en gaat voortdurend op zoek naar nieuwe mogelijkheden.

Op vraag van bewoners ging de Jeugddienst op zoek naar extra speelgelegenheid in de buurt van de Sint-Denijslaan. Bij een plaatsbezoek bleek dat een mogelijkheid bestond op de hoek van de Stormvogelstraat en de Kwartelstraat, in het Vijvermeerspark, en enkele andere plekken. De haalbaarheid van deze plekken als speelgelegenheid moet wel nog worden onderzocht.

Omdat we zagen dat de speelstraten zo'n succes waren, hebben we een nieuw project, Speelse Wijken, opgestart. Daarbij kan de Jeugddienst op kleine groene terreinen samen met meters en peters uit de buurt een soort speelpleinwerking organiseren. De Jeugddienst levert hiervoor spelmateriaal. De Jeugddienst heeft ook een 'pretcamionnette' (een camionnette vol speelgoed) die tijdens de vakantie voor de wijken kan worden aangevraagd. Samen met collega's Balthazar en Peeters maakten we ook de speelkaart op, die alle speel- en sportplekken aanduidt. Er wordt hier dus hard aan gewerkt.

Antwoord schepen Peeters

In het najaar beginnen we met een traject voor het aanleggen van sportinfrastructuur in alle wijken van Gent. We hebben daarvoor een budget voorzien van € 100.000 per wijk, of 2,5 miljoen EURO voor de hele stad. De bedoeling is om met die som kleine sportinfrastructuur te plaatsen (bv basketring, petanqueveld, looppiste, skateinfrastructuur, openlucht fitness toestellen ...). Bewoners vragen al geruime

tijd om een loopplaat aan te leggen op het De Smet De Naeyerplein. Dit wordt met de Groendienst bekeken.

De mensen van de sportdienst onderzoeken momenteel welke toestellen geschikt zijn voor buurtsport. Vanaf het najaar zullen we hiervoor de bewoners raadplegen, die mee kunnen kiezen over wat best waar komt.

Vraag

De groene ruimte maakt de wijk mooier en aangenamer. Maar sommige bewoners doen juist het tegenovergestelde...

Het grote aantal studentenkoten zorgt soms voor overlast: vuilzakken die niet op het goede moment worden buitengezet, er is veel lawaai, op vrijdagmorgen lijkt de Normaalschoolstraat en de Zwijnaardsesteenweg soms op een slagveld ...

Antwoord Schepen Balthazar

De problematiek van de kapot gestampte vuilzakken in de Normaalschoolstraat en de Zwijnaardsesteenweg is zeer vervelend en complex. Er wordt overwogen om de ophalingsdatum te wijzigen.

Vorige week startte men met een experiment, waarbij IVAGO op donderdagavond een bijkomende ophaalronde organiseerde om het te vroeg buiten geplaatste afval mee te nemen. Normaal gezien mag het afval immers slechts op vrijdagochtend worden buiten gezet. Dit kost uiteraard vrij veel geld.

Als gevolg van dit experiment zal men 10 à 15 keer per jaar een bijkomende ophaalronde op donderdagavond plannen. Die bijkomende ronde zal telkens plaatsvinden op de drukste momenten, wanneer heel veel wordt uitgegaan.

Antwoord Schepen Coddens

De Stad overlegt geregeld met de studenten, de Stad heeft sedert een drietal jaar een studentenambtenaar en sinds kort ook een studentenpreventiecoach. Samen met de verschillende collega's (Dienst Mobiliteit, IVAGO, politie ...) proberen we een beleid uit te stippelen waarbij maximaal wordt ingezet op preventie, en overtredingen worden bestraft.

Hiervoor maakten we een lijst op van de zaken waar bewoners zich het meest aan ergeren (bv verkeerd geparkeerde fietsen, opengetrapte vuilniszakken, kotfuiwen ...). Wanneer dergelijke overlast wordt vastgesteld, gaat de Stadswacht een brief afgeven aan de betrokken studenten. Die brief is ondertekend door de schepen en de burgemeester en bevat een aantal tips. Als de feiten zich herhalen, gaat de studentenpreventiecoach met die studenten in gesprek, en wordt de kotbaas verwittigd. Deze laatste heeft immers ook een verantwoordelijkheid (bv door het opstellen van een kotreglement).

Bij een derde melding wordt het dossier voor gevolg overgemaakt aan de Politie, die een GAS kan opstellen.

Zoals u merkt, worden meerdere collega's en diensten bij dit probleem betrokken. We overleggen regelmatig met vertegenwoordigers van studenten, sociale structuren en scholen. Hierbij wordt ook deze problematiek besproken.

In Gent zijn er 60.000 studenten, waarvan er ongeveer 25.000 op kot zitten in Gent. Een vijfde van de Gentse kotstudenten (ongeveer 5.000) woont in de stationsbuurten.

Schepen Coddens roept bewoners op om overlast te melden via Gentinfo of de Stadswacht.

6. Afronding

Vraag

Bewoners vinden het soms moeilijk om in contact te komen met hun burens. Ik hoorde dat de Stad hen daarvoor een steuntje in de rug kan geven.

Antwoord burgemeester

De Stad vindt het zeer belangrijk dat de mensen graag wonen in hun buurt, hun burens kennen, ... en dat er meer inspraak is in het beleid.

De Stad biedt daarom een aantal mogelijkheden waarvan bewoners gebruik kunnen maken om het sociale leven in hun buurt aan te wakkeren. Bewonersgroepen die iets willen doen voor hun wijk kunnen hiervoor een subsidie aanvragen in het kader van de Wijk aan Zet. Die toelage wordt vaak aangewend voor het organiseren van een straat- of buurtfeest.

Per jaar worden er twee oproepen georganiseerd, een in februari en een in september. Per initiatief kan men max. 2.500 euro aanvragen.

De aanvragen worden onder meer beoordeeld door een wijkjury. Die wijkjury's komen samen om de ingediende initiatieven in hun wijk te bespreken en een advies te formuleren voor het college. Deze jury's betekenen ook een concrete vorm van inspraak en zijn specifiek per wijk.

Er zijn enkele voorwaarden, waaronder ondertekening van de aanvraag door 7 burens.

De burgemeester verheugt zich over het feit dat er veel aanvragen worden ingediend. Het college komt graag langs indien zij worden uitgenodigd.

Vragenronde

1) 'Wie niet horen wil moet voelen'. We zouden dit ook kunnen omdraaien. Door de werken aan het station Gent Sint-Pieters hebben we veel verlies aan comfort. Kan de Stad dit compenseren door een vermindering van het kadastraal inkomen of de gemeentelijke opcentiemen? Ons huis is op dit ogenblik immers niet verkoopbaar.

Aan mijn huis aan de Sint-Denijslaan staat een bushaltepaal, die twee jaar geleden werd bedekt met een zak. Deze zak is echter verdwenen, en soms staan daar mensen te wachten op een bus.

Nochtans zal daar de eerstkomende 15 jaar geen bus stoppen. Kan die paal weg genomen worden?

Antwoord burgemeester

De paal zal worden weggenomen.

Vermindering van de belastingen is niet mogelijk. We moeten er ook rekening mee houden dat de huizen in de buurt van het station Gent Sint-Pieters in waarde zullen stijgen wanneer het project Gent Sint-Pieters is afgewerkt.

2) Kunnen de '10 geboden' (ivm studenten) bijgevoegd worden in elk huurcontract?

Antwoord schepen Coddens

De Stad werkt hier aan. Samen met collega Temmerman, die verantwoordelijk is voor het woonbeleid, organiseert de Stad twee keer per jaar een informatiemoment met koteigenaars.

We proberen ook te werken aan de kwaliteit van de studentenkoten, reglementen op te stellen, we hebben affiches met de 10 geboden, ...

De Stad werkt aan de overlast die door studenten wordt veroorzaakt. Omdat we dit inderdaad belangrijk vinden, proberen we de koteigenaars hierbij te betrekken.

3) Kan de ophaaldag van vuilnis in de Normaalschoolstraat / Overpoortstraat verplaatst worden naar maandag om kapot schoppen van vuilniszakken te vermijden? Op die manier wordt de meerkost voor een bijkomende ophaalronde op donderdagavond vermeden. Er zijn ook mensen die zelf hun huisvuil niet kunnen buitenzetten (bv bejaardenhelpers doen dit voor sommige bejaarden) of niet op vrijdagochtend kunnen buitenzetten omdat ze in ploegendienst werken. Ophaling op maandagochtend zou ook voor hen nuttig zijn.

Antwoord schepen Balthazar

Er is hier al aardig wat over vergaderd en gestudeerd. Het probleem is dat veel studenten zich niet houden aan de dag waarop afval wordt opgehaald, welke dag het ook moge zijn. Die zouden zich misschien ook niet houden aan een ophaaldag op maandag, en hun afval al op vrijdag buiten zetten en dan staat het afval daar het hele weekend ...

Studenten wonen overal, er zijn meer en meer buurten waar veel studenten wonen. Daarbij kan je moeilijk over heel Gent speciale ophaalrondes voor studenten organiseren. Het voorstel dat nu voorligt, betreft bijkomende rondes op drukke momenten, waarop veel wordt gefuifd.

4) Tot nu toe hebben we het weinig over wonen gehad, terwijl de stationsbuurten toch vooral woonbuurten zijn. Enkele jaren geleden werd een studie rond de verdichtingsmogelijkheden in de Stationsbuurt Zuid uitgevoerd (in de buurt van de Voskenslaan, Sint-Denijslaan, Kortrijksesteenweg). Wat is de stand van zaken?

Antwoord schepen Temmerman

Er is inderdaad een studie, maar daar zijn momenteel geen concrete plannen rond.

5) Speelstraten geven een andere sfeer in de stad. Kinderen kunnen spelen in straten waar geen auto's door kunnen rijden. Onze tuinen zijn te klein om kinderen in te laten spelen. Kunnen daarom meer straten worden afgesloten zodat kinderen er kunnen spelen? Dit zal wel een mentaliteitswijziging vragen, mensen houden niet altijd van nieuwe zaken.

Antwoord schepen Temmerman

Mensen moeten inderdaad gewoon worden aan nieuwe maatregelen. We voerden dergelijke maatregelen in in 4 buurten, waarvan de eerste een viertal jaar geleden. De Stad krijgt nu nog steeds vragen uit deze buurt om de paaltjes weg te nemen, en er is nog steeds discussie tussen bewoners.

Er moet echt wel een voldoende groot vraagvlak zijn in een buurt om dergelijke maatregelen te nemen.

Anders worden de maatregelen gewoon omzeild (men rijdt bv rond de paaltjes), waardoor de situatie nog gevaarlijker wordt.

Waar de vraag groot is, en waar het draagvlak er is, is de Stad bereid om maatregelen te treffen tegen te veel autoverkeer (bv door paaltjes).