

Signalenbundel wijkdebat Stationsbuurten Noord en Zuid

Inhoud:

1. Citadelpark	2
2. Communicatie	5
3. Contact burenen	5
4. Cultuur	7
5. Gentse Feesten	7
6. Groen en spelen.....	7
7. Heraanleg Kortrijksesteenweg	15
8. Hinder wegenwerken	17
9. Inspraak.....	17
10. Netheid	17
11. Openbaar vervoer	24
12. Overlast	25
13. Parkeren	30
14. Parkeren fietsen.....	40
15. Politie	42
16. Postkantoor.....	42
17. Project Gent Sint-Pieters.....	42
18. Sport	61
19. Staat wegenis (rijweg, fietspad, trottoir).....	61
20. Verkeer, drukke en gevaarlijke kruispunten	70
21. Verkeer, sluipverkeer	73
22. Verkeer, snelheid	80
23. Verkeer, zachte weggebruikers	84
24. Verkeer, allerlei.....	95
25. Verlichting	98
26. Winkelaanbod	99
27. Wonen	100
28. Allerlei	101

Vragen en signalen

Hieronder vindt u een overzicht van alle vragen en signalen die GGW ontving, zowel op basis van de nieuwsbrieven (december 08 – januari 09) als op basis van de kaartjes en vergaderingen specifiek ter voorbereiding van het wijkdebat (februari – maart 09).

Voorafgaand:

- De vragen die tijdens het debat door de moderator zullen worden gesteld, worden aangeduid in **kleur**.
- De leden van het college worden telkens via hun initiaal aangeduid:

Wie	Initialen		Initialen
Daniël Termont DT	DT	Lieven LDC schepen van Cultuur, Toerisme en Feesten	LDC
Sas van Rouveroy schepen van Haven en Innovatie	SVR	Catharina Segers schepen van Burgerzaken en Protocol en ambtenaar van de Burgerlijke Stand	CS
Karin KT schepen van Stadsontwikkeling, Mobiliteit en Wonen	KT	Rudy RC schepen van Onderwijs en Opvoeding	RC
Christophe CP schepen van Financiën, Facility Management en Sport	CP	Tom TB schepen van Milieu en Sociale Zaken	TB
Martine MDR schepen van Openbare Werken, Stadswoningen en Rationeel Energiegebruik	MDR	Fatma Pehlivan Schepen van Personeelsbeleid, Informatica en Administratieve Vereenvoudiging	FP
Mathias MDC schepen van Economie, Jeugd, Werk en Middenstand	MDC	Geert Versnick OCMW-voorzitter en schepen van Intercommunales	GV

NR	Bevoegdhe id van:	Signaal	voorstel van antwoord
		1. Citadelpark	
61	KT, TB, CP	Hoe zit het met het 'structuurplan' (masterplan) citadelpark en aanpassing Fortlaan en Koning Leopold-II-laan?	Aanvullen met info museumplein en info masterplan (groendienst) De opmaak van het masterplan ligt al geruime tijd stil. Het masterplan moest vooral een antwoord geven op wat met de gebouwen zou gebeuren. Vermits het park een beschermd landschap is, kan er aan het park zelf niets wijzigen. De Groendienst is wel vragende partij voor de

		uitbreiding van het Citadelpark op de zone die vrij zou komen na afbraak van hal 6. Hier zou ruimte zijn voor intensievere recreatie zoals sport en spel. (dienst mobiliteit) Er zijn voorlopig geen korte termijn aanpassingen aan de Fortlaan en Koning Leopold II-laan voorzien. Wel wordt Koning Leopold II-laan gedeeltelijk eenrichtingsverkeer naar de R40 toe. Er komen dan wel meer parkeerplaatsen (onder een hoek), zodat de straat minder breed zal lijken.	
31	CP;LDC;K T;MDC	Ik vraag mij al een tijdje af wat er gaat gebeuren met de Floraliënpaleizen in het Citadelpark. Naar ik vernomen heb staan er hiervan enkele leeg en is dit nog eigendom van de stad. Is het eventueel niet mogelijk om hier repetitieruimtes (voor muzikanten) van ongeveer 20m2 in onder te brengen alsook ateliers voor mensen die creatief bezig zijn (zoals schilders, beeldhouwers, ...). Zo kunnen we hier een culturele artistieke site van maken met in de nabijheid het SMAK en het museum voor schone kunsten. Een andere optie is misschien alles afgooien en meer speelruimte creëren voor de kinderen met een voetbal- en een basketveld	Aanvullen met info masterplan Samen met het Departement Cultuur wordt er binnen de stuurgroep Jeugdcultuur gewerkt rond creatie en presentatieruimtes voor jonge kunstenaars en muzikanten. Het Departement Cultuur ondersteunt daartoe de vzw's Nucleo en Repetitieruimtes en gaf hen de opdracht om de situatie in Gent te onderzoeken. De Jeugddienst voorziet waar mogelijk repetitieruimtes in eigen nieuwe gebouwen (vb Gentbrugge, Oostakker). Ook bij de geplande vijfde polyvalente zaal zal repetitieruimte worden voorzien. De piste van het Citadelpark zal als idee worden meegenomen binnen de Stuurgroep Jeugdcultuur Het Citadelpark op zich is beschermd. Dus zomaar zaken afbreken en bijzetten is niet evident.
	TB,CP	lawaaihinder door concerten in Citadelpark. Concreet werden volgende punten genoemd: (i) geen concerten in het park (= groene zone); (ii) Citadelpark is beschermd gebied waar niets mag aan veranderen en geen geluidshinder is toegestaan	Dienst gebouwen: Nodige technische ingrepen zijn al bestudeerd en gekend. Gaat mee met structurele renovatie dak Kuipke. Momenteel wacht men op politieke beslissing. Milieudienst: - Het is inderdaad correct dat het Citadelpark een beschermd landschap is. Er is echter geen verbod op stilteverstoringe activiteiten op zich, maar enkel een verbod op die stilteverstoringe activiteiten die de waarden van het beschermd landschap aantasten. Dit betekent dat een

		afweging moet gebeuren, waarbij de overheid in alle redelijkheid moet optreden. Bepaalde criteria van afweging kunnen hierbij zijn: de inhoud en aard van de muziekactiviteit, de geluidsterkte, tijdstip, frequentie, afgeleide hinder, Het college kan echter geen toelating geven zonder voorafgaandelijk (gunstig) advies van de adviesinstantie vermeld in artikel 14 §3 van het decreet van 16.04.1996. Het college zal in het haar collegebesluit rekening houden met het advies van Ruimtelijke Ordening Oost-Vlaanderen. - De evenementen in het ICC en Kuipke geven/gaven inderdaad geluidsklachten (toch begin deze eeuw). Er is een saneringsplan opgemaakt en de stad en de uitbater zouden hier stappen ondernemen. - Er gaan ook openluchtconcerten door in de Kiosk in het Citadelpark. In de klachtendatabank van de Dienst Mileutoezicht worden hierover geen klachten teruggevonden.
	KT Citadelpark: minder auto's in het park	Groendienst: De Groendienst was steeds vragende partij voor het weren van auto's uit het park. Destijds is een palenplan opgemaakt dat de twee belangrijkste autostromen zou moeten doorbreken. Dit palenplan impliceerde o.a de vervanging van verwijderbare palen door vaste palen. De vele evenementen in het park, die een specifiek verkeer of gebruik met zich meebrachten, lieten echter niet toe dat er vaste palen werden geplaatst. Nadien is niet meer naar een oplossing gezocht. VTA: In het verleden werden reeds maatregelen getroffen door de politie om het gemotoriseerd verkeer in het Citadelpark zo veel als mogelijk te beperken. Op de onderscheiden toegangswegen werd meer bepaald een inrijverbod of -beperking ingesteld. In feit kan het Citadelpark enkel rechtsgeldig ingereden worden via Paul

		Bergmansdreef (teneinde gebruik van de Azaleaparking) en via Ambroise Verschaffeltdreef (teneinde het diernasiel te bereiken).
	2. Communicatie	
	MDR Beter communiceren rond wegenwerken en eventueel uitstel ervan (bv Baliestraat)	VTa: In geval er wegenwerken van start zullen gaan in een straat, worden tal van belanghebbende diensten hiervan vooraf ingelicht (lokale en federale politie, brandweer, ambulancediensten, Ivago, enz.). Daarnaast worden ook de bewoners ingelicht via een zgn. bewonersbrief en wordt een persbericht opgemaakt. Dit alles gebeurt volgens een bepaald/vastgelegd communicatieplan/strategie.
	DT Vaker info over de wijk (bv vaker nieuwsbrief)	Sinds okt 2005 werden verschillende brochures verspreid met informatie over de wijk: - 'Samen werken aan de Stationsbuurt Noord / Zuid' (okt 2005, <i>externe startnota</i>) - wijkprogramma (dec 2006) - 'Samen werken aan uw wijk' (nieuwsbrief 2008) Binnenkort zullen de wijksites worden herbekeken, waardoor ze dynamischer zullen worden.
	3. Contact burelen	
34	TB; MDC; DT aandacht voor sociale weefsel in de wijk. Dit is minimaal.	De Stad biedt 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. Daarnaast kan een straat ook aanvragen om tijdens de zomer- of paasvakantie 'speelstraat' te zijn. Gedurende één of twee weken of tijdens de weekends kan men die straten

		van 14u tot 19u laten afsluiten voor het autoverkeer. Ook dit bevordert het sociale contact in de wijk. Verder leveren ook de Dekenijen (die door de Stad worden gesubsidieerd) een bijdrage aan het sociale leven in de buurt, bv door de organisatie van dekenijfeesten en andere activiteiten.	
	TB;MDC; DT	Het is moeilijk burens te ontmoeten als nieuwe bewoner	Zie hierboven
	KT	Contactmogelijkheden in straten met veel verkeer en smalle trottoirs is moeilijk (bv Maaltebruggestraat). Kan plaatselijk het trottoir worden verbreed?	Zie hierboven
	LDC; DT	Meer contacten met andere buurten binnen de wijk (bv comités die buurtfeest organiseren)	GGW onderzoekt momenteel hoe informatie over activiteiten in de wijken best kan worden weergegeven op de wijkssites. Website Stad Gent: De Stad Gent participeert in het project CultuurDatabank van CultuurNet Vlaanderen. Elke organisator voert zelf zijn gegevens in op de Cultuurdatabank.
	DT	inventaris van organisaties en verenigingen in de buurt	Zie hierboven
	LDC	Ontbreken van een neutraal gemeenschapshuis in de buurt (bv cinema Rex?)	Buurtwerk: Op de vraag naar een gemeenschapsvoorziening vanuit de dienst Buurtwerk kunnen wij (jammer genoeg) niet ingaan. Het beleid heeft ervoor gekozen de werking vanuit een buurtcentrum te beperken tot de volkswijken rond de stadskern. Dit omdat buurtwerk zich in eerste instantie richt op bewoners die zonder ondersteuning moeilijk tot actieve participatie komen. Wel werkt het steunpunt bewonersinitiatieven (Sarah) voor alle bewoners van de stad Gent, dus ook voor de stationsbuurt.

		4. Cultuur	
	LDC	Er is geen cultuuraanbod (of het is er wel, maar niet gekend – hoe kan je dat aanbod leren kennen, bv vereniging rond mineralen in de Corbiestraat)	via de website van de Stad Bibliotheek: de Stedelijke Openbare Bibliotheek plant een nieuw bibliotheekfiliaal in de Gentse stationsbuurt, binnen de projectontwikkeling van het Sint-Denijsplein
	TB	kan een inventaris worden gemaakt van de beschikbare zalen in de wijk?	Buurtwerk: het is de bedoeling dat steunpunt bewonersinitiatieven (Sarah) op termijn (van zodra ontwikkeld of aangeleverd) een overzicht van alle zalen in de buurten kan geven.
		5. Gentse Feesten	
	LDC, DT	Is het Maria Hendrikaplein nog bruikbaar voor de rommelmarkt en verlichte feestmarkt op woensdag en donderdag van de Gentse Feesten?	Infopunt: ja, in principe wel
		6. Groen en spelen	
	TB	Te weinig groen in de buurt (Stationsbuurt Noord, Oost): er is onvoldoende publieke ruimte, en de straten zijn te smal voor straatgeveltuintjes. Suggesties: (i) meer struiken op de talud van de spoorwegberm; (ii) verticale tuinen op blinde muren of de talud van de spoorweg; (iii) opentrekken van percelen	Groendienst: De Stad plant in de eerste plaats 'gebruiksgroen': kleine en grote parken. Daarnaast is er een bomenbeheersplan dat er naar streeft ons straatbomenpatrimonium verder uit te bouwen op een kwaliteitsvolle manier. Bij het verlenen van een vergunning voor private ontwikkelingen wordt ook aandacht geschonken aan het behoud van privégroen en kleine landschapselementen (KLE's). Die proberen we maximaal te behouden. Daarbij moeten we wel rekening houden met de planologische context van woongebied in stadsomgeving, waarin er gestreefd wordt naar een minimale woondichtheid. Verder is het de bedoeling om een 'groenstructuur' op te

			maken. Daarbij wordt bekeken of er structurele groentekorten zijn, rekening houdend met de groennorm, en wordt naar een oplossing daarvoor gezocht. Het beheer van het talud van de spoorweg is in handen van de NMBS.
	CP, TB, MDC, RC	Te weinig groen in de buurt (Stationsbuurt Noord, Oost): er is onvoldoende publieke ruimte, en de straten zijn te smal voor straatgeveltuintjes. Suggestie: een beter sportaanbod en park aan het zwembad Strop (suggestie: ligweide en zitbanken)	De ruimte om groen en speelplek in te brengen in de omgeving van het Strop is beperkt. Er zullen op de Zwijnaardsesteenweg plantenbakken worden geplaatst. de Stad bestudeert momenteel of het mogelijk is sport- en speelruimte in te richten op het terrein aan het zwembad Strop. Het is de bedoeling dat het speelterrein toegankelijk zou zijn voor kinderen uit de buurt, dit tijdens de openingsuren van het zwembad. Indien blijkt dat er een sport- en speelruimte kan ingericht worden, zullen wij contact opnemen met bewoners om hun wensen en opmerkingen te kennen. Ook Flamingostraat en Duifhuisstraat en brug over Schelde, Stropkaai De Groendienst is momenteel bezig met het opsmukken van het groen in de Duifhuisstraat: Alle minigolf-elementen en verharding zijn uitgebroken en aangevuld met grond. Waar nodig is de beplanting weggehaald en zijn delen van de omheining weggenomen. Het hoge gras is gemaaid. De grootste putten aangevuld en in de rand zijn er delen met bijenmengsel ingezaaid. Ook de twee stroken aan de parking zijn ingezaaid met bijenmengsel. Als het weer het toelaat zouden de werken tegen half april moeten afgewerkt zijn. Dit is wel een voorlopige aanleg in afwachting van een definitieve oplossing.
	KT	Ontwikkeling Stropkaai: meer valoriseren van de Schelde (recreatief) (bv zoals bij Portus Ganda)	Zie hierboven
SN1 3	CP, TB, MDC	1. Meer bomen en groen aan parking van Strop zwembad // 2. Speeltuintje en picknick banken (waar nu bewoon gras is) – gezellige ontmoetingsplaats	De Stad bestudeert momenteel of het mogelijk is sport- en speelruimte in te richten op het terrein aan het zwembad Strop. Die speelruimte zal wel enkel kunnen gebruikt

			worden als het zwembad geopend is. Het terrein ligt 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 Indien blijkt dat er een speeltuintje kan ingericht worden, zullen wij contact opnemen met bewoners om hun wensen en opmerkingen te kennen.
16	MDC & TB & CP	Omgeving Strop is niet echt een buurt voor jonge gezinnen. Oa veel studenten. Zijn er mogelijkheden om het voor die doelgroep aangenamer te maken? Speeltuin Strop, meer groen,...	De Stad bestudeert momenteel of het mogelijk is sport- en speelruimte in te richten op het terrein aan het zwembad Strop. Die speelruimte zal wel enkel kunnen gebruikt worden als het zwembad geopend is. Het terrein ligt 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 Indien blijkt dat er een speeltuintje kan ingericht worden, zullen wij contact opnemen met bewoners om hun wensen en opmerkingen te kennen.

		Buiten het terrein aan het Strop, is de ruimte om groen en speelplek in te brengen in de omgeving van het Strop is zeer beperkt. Daarom organiseerde de Stad in 2007 samen met de basisschool Sint-Paulus een actie om bewoners te stimuleren de straten groener te maken door straatgeveltuintjes en bloembakken. De meeste stoepen in de wijk zijn echter te smal om straatgeveltuintjes te installeren. Bij de heraanleg van de Lentestraat werden ook twee bomen voorzien. Aan de Schelde-oever tegenover de Stropkaai, ligt een nieuw speelterrein, dat nog zal worden uitgebreid ikv de ontwikkeling van de Site D'Hooge. Dat terrein ligt vlakbij de buurt langs de Stropkaai, maar is momenteel moeilijk bereikbaar voor die bewoners. De Stad Gent onderhandelt met de Vlaamse overheid, Water en Zeewezen (W&Z), over de aanleg van een fiets- en voetgangersbrug over de Schelde, tussen de Stropkaai en dat speelterrein. Voor deze uitvoering moet W&Z middelen voorzien en de nodige aanvragen doen en keuzes maken tussen de vele aanvragen voor fietsbruggen binnen Vlaanderen. W&Z zou akkoord gaan met de aanleg van die fietsbrug, maar dit is nog niet voor de nabije toekomst...
	TB (meer) groene ruimte; (i) straatgroen, bv in de Leeuwerikstraat; (ii) niet alle open plekken volbouwen (bv Maaltebruggestraat)	Groendienst: In de buurt is het natuurpark Overmeersens gepland. Daarnaast zal het parkje aan de Duifhuisstraat verdubbelen in oppervlakte. De Stad plant in de eerste plaats 'gebruiksgroen': kleine en grote parken. Daarnaast is er een bomenbeheersplan dat er naar streeft ons straatbomenpatrimonium verder uit te

			bouwen op een kwaliteitsvolle manier. Bij het verlenen van een vergunning voor private ontwikkelingen wordt ook aandacht geschonken aan het behoud van privégroen en kleine landschapselementen (KLE's). Die proberen we maximaal te behouden. Daarbij moeten we wel rekening houden met de planologische context van woongebied in stadsomgeving, waarin er gestreefd wordt naar een minimale woondichtheid.
	TB	Creëren van ontmoetingsplekken. Suggesties: (i) Vernieuwen van pleintje aan kruispunt Elfjulistraat-Zwijnaardsesteenweg: struiken vervangen door gras zodat studenten er buiten kunnen zitten bij mooi weer (en om zwerfvuil tegen te gaan); (ii) Braakliggend perceel aan kruispunt Kortrijksesteenweg – Sint-Denijslaan ('Uilekot'); (iii) In de bocht van de Sint-Denijslaan	- Groendienst: Enkele bewoners vroegen om de struiken op het pleintje op het kruispunt van de Elfjulistraat en de Zwijnaardsesteenweg te vervangen door gras. De heraanleg zou in het najaar van 2009 kunnen gebeuren. Hierbij zal rekening worden gehouden met de vraag om er meer gras aan te leggen. Dat zal worden bekeken in samenspraak met de bewoners van de straat. - Perceel aan Kortrijksesteenweg – Sint-Denijslaan: geen eigendom van de Stad - Op termijn komt er op het terrein in de bocht van de Sint-Denijslaan (waar nu containers staan) een project van het SOB (hoogstwaarschijnlijk woningen). Het SOB staat open voor de vraag om, van het ogenblik de containers weg zijn, daar een tijdelijk speelterrein te laten inrichten door Stad Gent. Het is voor hen duidelijk dat de eerste jaren hun project daar niet zal starten, wat aan de buurt wel even tijd geeft om van dit terrein te kunnen genieten. SOB is bereid om de vraag naar speelruimte mee te nemen bij de concretisering van hun later project.
	MDC, TB	Speelplein Flamingostraat: speeltuigen onaangepast (te hoog voor doelgroep)	Volgens de Groendienst is de infrastructuur op het speelterrein Flamingostraat wel ietwat verouderd, maar toch nog veilig.
SZ6	MDC, TB	speeltuin in de buurt van de Elfjulistraat/ Opvoedingsstraat Naar	Het grasveldje aan het kruispunt St-Pietersaalststraat –

		analogie met de samenwerking tussen de stad en het UZ ivm het kinderdagverblijf van het UZ, zouden beide partijen de krachten kunnen bundelen en op één van de grasvlakten van het UZ een speeltuin inrichten. Andere mogelijke locatie: grasveldje aan de tramhalte kruispunt ST. Pieters Aalststraat/ Elfjulistraat.	Elfjulistraat is te gevaarlijk om er een speelterrein te voorzien: langs de ene zijde passeert de tram, en langs de andere zijde ligt de Krijgslaan. Op dergelijke plekken richt de Stad geen speelterreinen in. Het terrein aan het UZ (kant De Pintelaan) heeft inderdaad potentie als speelterrein. Het is weliswaar van het UZ; momenteel is nog niet duidelijk of het haalbaar is om daar speelterrein in te richten. Dit wordt verder onderzocht.
SZ11	TB, MDC	op Sint-Denijslaan (waar nu werfketen staan) na de werken aanplanten van fruitbomen en bankjes plaatsen; op het einde van de Roosakker: speeltuintje & rond punt om te draaien of fietsstalling voor buurtbewoners	Het terrein is eigendom van het SOB. Momenteel staan er containers van NMBS. Op termijn komt er op die plek een project van het SOB (hoogstwaarschijnlijk woningen). Het SOB staat open voor de vraag om, van het ogenblik de containers weg zijn, daar een tijdelijk speelterrein te laten inrichten door Stad Gent. Het is voor hen duidelijk dat de eerste jaren hun project daar niet zal starten, wat aan de buurt wel even tijd geeft om van dit terrein te kunnen genieten. SOB is bereid om de vraag naar speelruimte mee te nemen bij de concretisering van hun later project.
	TB	Automatisch afmaaien van brandnetels waar zij de doorgang hinderen (bv op het trottoir tussen de Gordunakaai en de Eedverbondkaai)	Eigenlijk is Ivago bevoegd voor het onderhouden van het voetpad langs de berm van de Eedverbondkaai. Om organisatorische redenen slaagden zij er de laatste 2 jaar niet in om het voetpad tijdig te maaien en te vegen. De Groendienst heeft daarom al twee zomers het werk overgenomen. Deze zomer wil de Groendienst klachten voorkomen en daarom de brandnetels tijdig kortwieken en meerdere keren maaien.
SZ6	TB, RC	geïntegreerd in de werking van de reeds bestaande organisaties: oprichting van een kleinschalige kinderboerderij in Nieuw Gent of op de terreinen van het stedelijk internaat	Samen met onze partners in Nieuw Gent willen we onderzoeken of het mogelijk is om daar volkstuintjes in te richten, eventueel met wat kippen. Van andere diensten hoorde ik dat het Storyplein al druk bezet is, en dat daar geen nieuwe initiatieven meer kunnen worden opgezet.
	MDC, TB	Aanbod voor speelruimte voor kinderen van alle leeftijden is te beperkt (speelterrein Flamingostraat te beperkt). Is er een	Jeugddienst: vlak aan de Congreslaan ligt een groot park dat op zich wel beschermd is (wat betekent dat daar niet veel

	mogelijkheid om een deel van het wegdek van de Congreslaan om te vormen tot een groene speelruimte	speelinfrastructuur kan komen) maar daarom niet onbespeelbaar is. Kinderen zijn zelf ook creatief om op beschikbare ruimte spelletjes te spelen, zonder dat daarom steeds expliciet speelaanleidingen moeten zijn. Aan de kant van de St Denijslaan is de Stad ook op zoek naar extra speelgelegenheid.
	Zie signaal Jean De Wilde, vorig wijkdebat. Vraag voetpaduitstulpingen met boom op volgende hoeken: Uilkensstraat-Kievitlaan, Kievitlaan-Parelhoenstraat, Kievitlaan-Parelhoenstraat, Kievitlaan-Kolibrieweg, tweede hoek Kievitlaan-Parelhoenstraat, Kievitlaan-De Pintelaan, Parelhoenstraat-Kolibrieweg. Redenen: meer groen en veiligheid. Veiligheid: er komen altijd auto's bij (nu ook appartementen bij zonder garages). Wagens worden in de bocht geparkeerd: er zijn problemen om in en uit de straat te rijden.	Deze vraag werd als volgt besproken tijdens het vorige wijkdebat voor de stationsbuurten (28 april 2006): Suggestie van bewoners: □ Het creëren van nieuwe kleine groene plekken, bijvoorbeeld op voetpaduitstulpingen (zoals in de Kievitlaan, Ottergemse Steenweg). Antwoord van schepen LDC: Mensen vragen vaak meer groen in de buurt. Het is echter moeilijk om groen aan te brengen op voetpaduitstulpingen. Om bomen in straten te planten moet aan een aantal voorwaarden voldaan worden: - er moet een minimale afstand van 3 m tussen de boom en de gevel van de huizen zijn, - de bomen mogen geen obstakel vormen, bvb op een aanloop naar zebrapaden (waar vaak voetpaduitstulpingen worden aangebracht). De Groendienst staat open voor suggesties. Dergelijke ingrepen moeten wel in samenspraak met andere diensten gebeuren (vb de Wegendienst). In de Kievitlaan is wel wat groen aanwezig, elders in de Stad is het gebrek aan groen veel sterker. Het blijft telkens een zoektocht om plekken te zoeken die in aanmerking komen om meer groen in buurten te brengen. Alle concrete suggesties worden daarbij onderzocht. Nu bestaat nog geen concreet antwoord op de vraag in de Kievitlaan. Commentaar uit de zaal: - Een voorstel (ondertekend door 18 bewoners) om bomen

		aan te brengen op voetpaduitstulpingen in de Kolibrieweg, de Kievitlaan, de Parelhoenstraat en de Uilkensstraat werd niet weerhouden. Dit zou nochtans een oplossing bieden aan de hinder die er door geparkeerde wagens veroorzaakt wordt. - In de Uilkensstraat mag je aan weerszijden parkeren, en is er éénrichtingsverkeer. Daar zou in het laatste stuk, tussen de A. Musschestraat en de Kievitlaan, opnieuw tweerichting moeten ingevoerd worden. Mensen parkeren zich echter tot op de hoeken, daar zijn dus voetpaduitstulpingen nodig om dit te verhinderen. Kan op deze uitstulpingen een boom geplant worden? Antwoord van schepen LDC: Het voorstel van de Kolibrieweg is in behandeling bij de Dienst Mobiliteit. Om bomen te plaatsen zijn de middelen voorhanden. Er moeten echter eerst voetpaduitstulpingen worden aangebracht. Hiervoor moet men eerst de nodige middelen mobiliseren. Antwoord van schepen KT: Naar aanleiding van de petitie werd in samenspraak met de politie al beslist om in het laatste stuk van de Uilkensstraat opnieuw eenzijdig parkeren met tweerichtingsverkeer in te voeren. IVAGO kon immers niet goed draaien in dit stuk van de straat. De Stad zal verder bekijken of het mogelijk is om hier een boom te planten. antwoord Groendienst, 2009: Als de Mobiliteitsdienst en de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen voetpaduitstulpingen aanleggen dan is de Groendienst bereid bomen aan te planten.

		7. Heraanleg Kortrijksesteenweg	
4	KT, MDR & MDC	Heraanleg Kortrijksesteenweg: wat met de bereikbaarheid van de handelszaken en parkeergelegenheid tijdens de werken?	VTA: Bij de heraanleg van de straat zal maximaal (èn in de mate van het mogelijke) gestreefd worden naar een goede bereikbaarheid van de plaatselijke instellingen en handelszaken (ondermeer plaatsing van borden "handelszaken bereikbaar"). Eens de straat is opgebroken (wat allicht in meerdere fasen zal gebeuren), zal er de facto niet meer kunnen geparkeerd worden in dit straatsegment. Dit tijdelijk verlies aan parkeerplaatsen kan niet gecompenseerd worden, een direct alternatief is immers niet voorhanden. De parkeerdruk ligt in deze buurt al zeer hoog. Dienst Economie: Dienst Economie dringt aan op maximaal mogelijke bereikbaarheid en toegang tot parkeerplaatsen tijdens de werken, Hiervoor worden best ook de nodige afspraken met de aannemer gemaakt ifv signalisatie, fasering, communicatie, ...)
4	KT	Heraanleg Kortrijksesteenweg: Wat met de parkeergelegenheid tijdens de werken? Wat met de parkeergelegenheid na de werken?	Zie hierboven
SN8	TB	Tijdens de werken : Kortrijksesteenweg vlottere doorstroming (buiten Veldstraat, Kortrijksepoortstraat, en wielerwedstrijden!) van tram 1 dienen 24/24 u de stadsdiensten voor geluidsmetingen en trillingsmetingen paraat. Graag hun gegevens a.u.b.	Juridische dienst: Wat geluids- en trillingsmetingen van verkeer betreft: het klopt dat er geen afdwingbare normen zijn, zodat meetresultaten niet aan harde normen kunnen getoetst worden. Anderzijds mag er gewezen worden op het bestaan van milieukwaliteitsnormen in Vlarem II inzake geluid, en de in Vlarem II opgenomen beleidstaken. Deze normen en beleidstaken situeren zich op het niveau van het Vlaamse Gewest. Zo is het Vlaamse Gewest bezig met het opstellen van geluidsbelastingskaarten. Inzake trillingen zijn er geen milieukwaliteitsnormen of beleidstaken opgenomen in Vlarem. Wat trillingen betreft, raden wij momenteel af dat de Stad

Gent met provinciale meetapparatuur preventief of op eigen initiatief trillingsmetingen zou uitvoeren. Op dit moment zien wij enkel het nut van trillingsmetingen in de zeldzame gevallen dat bewoners een schadeclaim indienen wegens schade door trillingen en waarbij die schadelijders door een expertise proberen aan te tonen dat de schade te wijten is aan trillingen afkomstig van verkeer op gemeentewegen.

In antwoord op uw vraag kan ik u melden dat de Stad geen trillingsmetingen kan doen, omdat zij niet over de benodigde apparatuur beschikt. U kunt hiervoor wel terecht bij het Provinciaal Centrum voor Milieuonderzoek, Godshuizenlaan 95, 9000 Gent. Op hun website (http://www.oost-vlaanderen.be/gov/wonen_milieu/milieu/klachten/index.cfm) vond ik als contactgegevens: Claude Bataillie-claud.bataillie@oost-vlaanderen.be, tel.09 267 89 03 of Leen Meheus- leen.meheus@oost-vlaanderen.be, tel.09 267 89 16. Klachten ivm geluidshinder kunt u doorgeven aan de Dienst Milieutoezicht van de Stad Gent. U kunt een klacht indienen via verschillende kanalen, waaronder telefonisch op de klachtenlijn 09/268 23 26 (tijdens de kantooruren), of per e-mail op het adres milieutoezicht@gent.be. Op <http://www.gent.be/eCache/THE/1/340.cmVjPTE0NzYzMg.html> vindt u hierover meer informatie.

Milieudienst:

Zowel voor verkeersgeluid als voor verkeerstrillingen bestaat er geen wettelijk kader in Vlaanderen. Metingen hebben dan ook weinig waarde.

- PCM voert enkel metingen uit in opdracht van gemeenten. Peter Hobin van de Juridische Dienst is momenteel bezig met een gelijkaardige vraag. Het lijkt me aangewezen om hem het antwoord te laten formuleren (om gelijkaardige

			problemen als bij E17 viaduct te vermijden).
		8. Hinder wegenwerken	
	TB	Vermijden van hinder (geluid, trillingen) bij grote wegenwerken	Milieudienst: Ik vermoed dat in de MER van Gent-Sint-Pieters wel een aantal maatregelen zijn opgenomen. Het lijkt me aangewezen dat deze vraag wordt beantwoord door het Project Gent-Sint-Pieters.
		9. Inspraak	
7	DT	Wij laten de mensen ne keer hun gedacht zeggen, daarna doen wij toch ons goeste. Uitspraak van een schepen na een vergadering, in beperkte kring. Ik was erbij.	
	DT	Opmerkingen van onze vereniging op het bestuursakkoord bleven onbeantwoord	
		10. Netheid	
	TB DT	(synthese) Hondenpoep in: - A. Musschestraat - Vlierstraat - Maaltebruggestraat - Sint-Coletastraat - Bommelstraat - Herfstraat - Station - Boomspiegels Patiëntjestraat Suggesties: - De straf op hondenpoep zou lager moeten zijn. Bedragen als	Sinds oktober 2008 zijn er 150 hondentoiletten in gebruik op het Gentse grondgebied. Wijkcommissariaat NG: Er zijn door de politie diverse acties gevoerd in burger. Er werden acht GAS opgesteld 1. Overlast voor hondenpoep kan gemeld worden aan de Stadswacht (tel 09/268 21 00) of stadswacht@gent.be 2. Stadswacht zorgt voor een inspectie ter plaatse en voert een sensibiliseringscampagne uit (onder de vorm van flyers of een folder). In 2008 werden op die manier 55 sensibiliseringsacties uitgevoerd, dat is meer dan één per week.

	100 euro worden toch niet betaald. Een klein bedrag daarentegen (vb 10 euro) zal wel betaald worden en dus meer effect hebben. - Ook preventie (controle op meedragen van hondenpoepzakjes) kan helpen. - hondentoilet bouwen; - controle en sensibilisatie tegen hondenpoep	3. Indien blijkt dat deze preventieve actie te weinig uithaalt, dan wordt het plaatselijk commissariaat verwittigd zodat men dit als aandachtspunt opneemt in wijkpatrouilles(via melding aan Stadswacht). 4. 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). De A.Musschestraat is een zeer lange straat, bestaande uit 3 delen. Langs overzijde van de huizen bevindt zich de spoorwegtalud waarlangs bomen zijn aangeplant. Tussen deze bomen is er telkens een kleine graszone die echter te smal is voor aanleg van een conform hondentoilet(3mx3m). In de nabije buurt zijn er hondentoiletten aangelegd in de Ruststraat en Onafhankelijkheidslaan. Op 20/03 heeft een controleur de Vlierstraat afgewandeld en nergens hondenpoep waargenomen. Bovendien is er in deze straat en dichte omgeving nergens een geschikte groenzone die in aanmerking komt voor aanleg van een hondentoilet. Wijkcommissariaat: Het wijkzorgteam en de buurtinspecteur zullen extra toezicht houden in deze straat. De vervuiler moet zeker iemand zijn uit de omgeving. Onderhoud mbt hondenpoep boomspiegels wordt intern afgestemd tussen Groendienst en Ivago. De veegploegen van IVAGO ruimen de hondenpoep op het voetpad op tijdens hun veeggrondes De GAS (Gemeentelijke Administratieve Sanctie)-boete is minder dan 100€ en bedraagt op dit moment minimum 60€ (en kan oplopen naarmate men recidiveert...)
--	---	---

		Wijkcommissariaat: mogelijks kunnen wij een sensibiliseringsactie voeren dmv een brief aan de inwoners van deze straten
	TB DT (synthese) Zwerfvuil een sluikstort in/aan: - Yzerlaan, - parking hotel aan Tennisbaanstraat, Handbalstraat, - pleintje Baliestraat - thv werken op de Sint-Denijslaan; - thv huizen voor asielzoekers van OCMW (van andere gemeente) in de Elfjulistraat; - De Smet De Naeyerpark (vooral in lente en zomer, door studenten) - Citadelpark - Zwembad Strop Suggesties: - buurt even goed onderhouden als centrum; - IVAGO vragen de grijze huisvuilzakken langer mee te nemen; - sensibiliseren voor niet te vroeg buiten zetten van vuilniszakken - meer vuilbakjes plaatsen (bv aan Strop en Citadelpark) of vuilbakken meer ledigen (Citadelpark)	Stadswacht: De Gemeenschapswacht heeft van 01/01/2009 tot 20/03/2009: In wijk 21 Stationsbuurt-Zuid en wijk 22 Stationsbuurt-Noord: 63 patrouilles gelopen, in totaal 204,45 uren In wijk 21 hebben wij een actie hondenpoep (regio Tuinwijklaan) gedaan. in wijk 22 hebben wij een actie hondenpoep (regio Koningin Astridlaan) gedaan Totaal aantal meldingen Ivago wijk 21: 123 waarvan: sluikstorten: 11 - verkeerd aangeboden afval: 46 - te vroeg of te laat buiten zetten van huisvuil: 66 Totaal aantal meldingen Ivago wijk 22: 210 waarvan: sluikstorten: 39 - verkeerd aangeboden afval: 117 - te vroeg of te laat buiten zetten van huisvuil: 54 Wijkcommissariaat: De stationsbuurt is een zeer druk bezochte buurt met veel voetgangers en schoolgaande jeugd, verkeer en nu bovendien veel werken. Niet iedereen neemt het spijtig genoeg zo nauw met zwerfafval. Ivago en de bewoners zelf trachten zo goed als mogelijk dit dagelijks terugkerend probleem binnen de perken te houden en wij mogen toch zeggen dat zij daar tamelijk goed in slagen. Men heeft toch niet de indruk dat de stationsbuurt een "verloederde" buurt is.

		Antwoord IVAGO: aan de ingang van het zwembad Strop staat reeds een afvalkorf en werd recent ook een peukenpaal geplaatst op proef. Volgens de netheidsmetingen blijkt dit voldoende. Indien er verdere opmerkingen of vragen zijn mag u ons altijd contacteren In oktober 2008 nam Ivago het onderhoud van de afvalkorven in de groenzones over van de Groendienst. Sindsdien ledigt ze de afvalkorven en houdt ze een zone van 5 meter rond de korven proper. Extra vuilnisbakken kunnen bijgeplaatst worden in overleg met IVAGO. Momenteel wordt nog gewerkt aan een duidelijke lijst met criteria, die we naar derden kunnen communiceren, voor het doordacht bijplaatsen van afvalkorven op vraag van Gentenaars. De korven in het Citadelpark komen op een lijst binnen IVAGO om met een hogere frequentie geledigd te worden tussen 1 april en 15 oktober.
TB DT	(synthese) Niet onderhouden trottoir (onkruid, schoonmaken), in het bijzonder door studenten Suggestie: controle door stadswacht	Het Gentse politiereglement voorziet inderdaad dat bewoners zelf hun trottoir en de greppel ervoor netjes moeten houden. De Stad Gent bestrijkt een ruim gebied en de Stadswacht doet zijn uiterste best. Het is voor de Stadswacht jammer genoeg onbegonnen werk om iedere bewoner van een pand (of eigenaar van een stuk grond) aan te manen het onkruid voor zijn woonst of perceel te verwijderen. Indien u echter voor een bepaalde woning ernstige problemen vaststelt op het trottoir, kunt u steeds de Stadswacht hiervan op de hoogte brengen (op 09 268 21 00). Milieutoezicht: Vanaf juni krijgen de GW en enkele andere toezichtsambtenaren de bevoegdheid om vaststellingen te doen in het kader van GAS, dit betekent dat dan administratieve boetes kunnen gegeven worden in geval van

		ernstige overtredingen op dit artikel (art 3 politie verordening) VTa: 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. Wijkcommissariaat: De stationsbuurt is een zeer druk bezochte buurt met veel voetgangers en schoolgaande jeugd, verkeer en nu bovendien veel werken. Niet iedereen neemt het spijtig genoeg zo nauw met zwerfafval. Ivago en de bewoners zelf trachten zo goed als mogelijk dit dagelijks terugkerend probleem binnen de perken te houden en wij mogen toch zeggen dat zij daar tamelijk goed in slagen. Men heeft toch niet de indruk dat de stationsbuurt een "verloederde" buurt is.
25	TB, MDR	Onder de Stropbrug kant Stropkaai ging men iets ondernemen tegen de duiven populatie??? Tot heden hebben we daar weinig van gemerkt. Je wandelt er op een tapijt van duivenpoep maar kijk niet naar boven onder de brug, de openbare verlichting is gekleurd. Ik denk dat men dit op een eenvoudige manier zou kunnen oplossen door een fijn nylon net (die men gebruikt in de fruitteelt) te spannen onder de brug. Dit is geen dure oplossing maar zou het duivenaantal sterk verminderen: minder overlast voor wandelaars en bus gebruikers. IVAGO beloofde mij dat ze de stoep zeer binnenkort zouden opruimen. Ik hoop dat dit ondertussen is gebeurd. Volgens de bevoegde stadsdienst (Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen) is het zeer moeilijk om een net te spannen onder de brug: (i) je zou dan krammen moeten aanbrengen in gewapend beton, wat zeer moeilijk is, (ii) de brug is vrij breed, en een dergelijke breedte overspannen is niet evident, (iii) de brug is vrij hoog, waardoor beroep zou moeten gedaan worden op hoogtewerkers, (iv) het net zou allicht scheuren door de wrijving over de scherpe randen van het beton. Hetzelfde probleem stelt zich ook onder andere bruggen en onderdoorgangen in Gent. Beperken van de duivenpopulatie is de enige structurele oplossing ... De Stad werkt hier aan, maar dat is niet zo makkelijk. Zo vangt de

			Groendienst verwilderde stadsduiven op het openbaar domein wanneer er te veel zijn of als ze duidelijk overlast veroorzaken. Dit gebeurt in de winterperiode, van begin november tot half maart. U kunt overlast melden op groendienst@gent.be of via 09 225 68 59 en 09 225 95 94. Ook het voeren van stadsduiven op het openbaar domein is niet toegestaan.
8	TB, MDR	Spoorwegviaduct Kortrijksesteenweg. Wie het als fietser of voetganger waagt doorheen deze viaduct te geraken, ontvangt steevast roestwater of vogeldrek op zijn kop, terwijl hij de plassen probeert te ontwijken. Vraag: hoelang nog vooraleer men ingrijpt?	Infrabel Momenteel loopt een voorstudie ivm de vernieuwing van de brug onder de spoorweg op de Kortrijksesteenweg. Rond het bouwverlof zou deze voorstudie afgerond moeten zijn. In de voorstudie wordt tevens gezocht naar oplossingen voor afwaterings- en lekkageproblemen en duivenhinder. Het is de bedoeling de werken zelf tijdens de eerstkomende jaren uit te voeren (de timing is afhankelijk van de resultaten van de studie en van de onderhandelingen met betrokken overheidsinstanties).
14	MDR (TMVW), TB en KT?	De riool kan bijna nooit gekuist worden, noch de greppel, aangezien er hier altijd auto's geparkeerd staan. NB Het heeft geen nut dat er hier plakaten staan, aangezien dat ze toch alle 2 uur hun kaart verzetten. Dank u.	
	TB	Kan vervuiling van gracht tussen spoorweg en huizen Sint-Denijslaan nrs 4 tot 100 een definitieve oplossing krijgen?	Milieudienst: Vermoedelijk gaat dit over waterloop 7.06 a (evenwijdig met de Wiemersdreef). Dit is een onbevaarbare waterloop categorie 3 (eigendom Stad Gent, beheer TMVW). Met betrekking tot het lozen van ongezuiverd afvalwater, kan er opgemerkt worden dat er riolering voorzien is en dat de woningen hierop conform artikel Artikel 6.2.2.1.2. §1 van Vlarem II dienen aan te sluiten. Het afvalwater mag dus niet meer in de gracht geloosd worden. Uitzondering hierop is cluster 020-178 (een cluster van een 19 tal woningen) die in afwachting van de komst van de riolering via een septische put mogen lozen in de gracht of ander oppervlaktewater. De Dienst Wegen, Bruggen en

			Waterlopen kan meer uitsluitsel geven over de timing van de aanleg van deze riolering. Bij de Dienst Milieutoezicht is op 17/3 een klacht binnengekomen dat er sprake is van een verontreiniging door mogelijks lozing van huishoudelijk afvalwater in de gracht aan de Sint-Denijslaan. De werken aan Gent Sint-Pieters werden door de bewoners als de schuldige aangeduid, maar het geloosde bemalingswater door hen voldeed aan de voorschriften. Vandaar dat de klacht aan Milieutoezicht werd overgemaakt. Milieutoezicht heeft toen (17/3) onmiddellijk TMVW en de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen gemaild met de vraag om op te zoeken wie er daar allemaal loost op de gracht of op de riolering en of iedereen wel degelijk aangesloten kan zijn op de riolering. We kregen hierop nog geen reactie.
3	TB	Waarom moet de huisvuilophaling op maandagmorgen 8u in de straten Boudewijnstraat, Aigemstraat en Patijntjestraat plaatsvinden, net op het moment van de spits. Het stilstaand verkeer genereert aardig wat uitlaatgassen en stress bij de verkeersgebruikers, evenals de voetgangers. Het is op dat moment véél te druk.	Tussen 7 en 9 mag IVAGO geen ophaling doen in straten die behoren tot de P-route. Dit betekent dat zij dus de eerder kleinere straten bedienen tussen 7 en 9 en daarna tussen 9 en 11 de grotere invalswegen (zoals Albertlaan, Kortrijksesteenweg, Clementinalaan...) Het is dus voor IVAGO onmogelijk om alle straten in te zamelen na 9u.
	TB	kattendrollen op daken (stank)	Misschien kan de dakbedekking aangepast worden (die bestaat vermoedelijk uit keien). Mogelijkheid tot beplanting die katten afschrikt (Kattenkruid?). Katten zijn dieren die nu éénmaal een territorium hebben en die dus ook tuinoverschrijdend aanwezig zijn. In geval van erge overlast kan u daar een net of een draad spannen (eventueel onder laagstroom). Meer diervriendelijk is gebruikt koffiegruis op het dak strooien of tussen beplanting. Tot slot kan u ook planten zetten die citroengeur verspreiden (katten houden daar niet van) zoals : ooievaarsbek, vuurwerkplant of citroenverbena.

SN2	MDR	Ik woon in de Verpleegstersstraat 102 en zoals u weet zijn ze daar reeds lang aan het werken en zal het nog niet voor morgen zijn wanneer het zal gedaan zijn. Ook hebben ze lang wegenwerken uitgevoerd in de Duifhuisstraat die nu toch van voor de zomer ongeveer beëindigt zijn. De aannemer van deze werken had de parking van de vroegere minigolf, u wel bekend, ingepalmd voor zijn materiaal te plaatsen. Gans deze periode heeft iedereen problemen gekend voor zijn auto te kunnen parkeren in de omgeving en aanpalende straten, en er woont veel volk in die omgeving.....Voor kort te zijn, de parking van de minigolf ligt er, na deze werken, miserabel bij !! hij is verlaten door de aannemer zonder op te kuisen of afval op te ruimen. Het is gevaarlijk om deze parking op te rijden, het risico voor in afval te rijden is niet denkbeeldig, laat staan er in te lopen. Het Stadsbestuur heb ik reeds eenmaal de hoogte gebracht, echter zonder resultaat,.....mijn vraag is dan natuurlijk, of jullie daar iets kunnen aan doen ??? de bewoners van de omgeving zouden het zeker op prijs stellen. Trouwens, wat zal er gebeuren met het terrein van de minigolf ?? Graag een stadsparkje !!!	De aannemer ruimde het grootste deel van zijn materiaal dat op de parking werd gestockeerd op. Het is inderdaad zo dat daar nog wat materiaal achterblijft. De betrokken stadsdiensten (Groendienst en Dienst Wegen, bruggen en waterlopen) zullen ervoor zorgen dat de parking verder wordt opgeruimd. Momenteel onderzoekt de Stad hoe haar doelstellingen voor het terrein van de minigolf best kunnen gerealiseerd worden. De bedoeling is nl. om er kinderopvang te voorzien, met maximaal behoud van groen voor de buurt. Het is daarbij de bedoeling om dat groen beter toegankelijk en bruikbaar te maken voor de buurt. Dit onderzoek is echter pas opgestart, en het zal nog enige tijd duren vooraleer er concrete zaken op het terrein kunnen gebeuren.
	TB	Zwerfvuil thv werken op de Sint-Denijslaan; thv huizen voor asielzoekers van OCMW (van andere gemeente) in de Elfjulistraat; in De Smet De Naeyerpark (vooral in lente en zomer, door studenten)	Het is een gekend gegeven dat werken zwerfvuil en sluikestort aantrekken. Vermoedelijk is dit probleem dus tijdelijk toegenomen.
2	DT	Stadswachten zijn soms zelf niet genoeg op de hoogte: bewoners werden aangesproken op groot huisvuil dat op straat stond, terwijl het ophaaldag was voor IVAGO	De Stadswacht heeft veel taken in de stad en dit op een erg uitgestrekt openbaar domein in heel verschillende wijken. Het is dus niet ondenkbaar dat er in een zeldzaam geval eens verkeerde informatie wordt doorgegeven. Uiteraard is dit te vermijden, maar wij zijn er van overtuigd dat dit eerder de uitzondering dan de regel is.
		11. Openbaar vervoer	
38	KT	Aan Sint-Pietersstation: waarom rijden alle trams direct weg, maar tram 4 blijft minutenlang staan?	(Dienst Mobiliteit) Lijn 4 heeft daar zijn terminus (terminustijd), andere trams hebben daar hun eindpunt niet

82	KT	Waarom kost het met de tram tussen Voskenslaan en Veldstraat evenveel als van Expo naar Evergem? Korting voor Gentenaars?	Vraag gesteld aan De Lijn
	KT	Openbaar vervoer verbeteren: (i) Toegankelijkheid van openbaar vervoer voor ouderen is vaak problematisch (voorstel: alternatieven zoeken, bv taxi-overeenkomst) ; (ii) goedkoper openbaar vervoer voor Gentenaars	Vraag gesteld aan De Lijn
		12. Overlast	
55	TB	Waarom weigert IVAGO, waarin Stad Gent een meerderheidsparticipatie heeft, om de vrijdagophaling in de studentenbuurt Zwijnaardse- en Ottergemsesteenweg te verplaatsen naar een andere ophaaldag (vb op maandag)?	De problematiek is gekend en zeer complex. Een verschuiving naar een andere ophaaldag is zeer ingrijpend voor de werking van IVAGO en daarenboven nog steeds geen garantie voor een gunstig resultaat. IVAGO ziet volgende nadelen bij het wijzigen van de ophaaldag: - men vreest dat studenten sowieso op vrijdag nog afval gaan buitenzetten voordat ze huiswaarts keren > wat dan heel het weekend en tot het de week nadien wordt opgehaald, foutief blijft buitenstaan - de problematiek betreft heel de site rondom de Overpoortbuurt, en meer specifiek de 'loopwegen', zowel richting centrum als richting Sint-Pietersstation. Deze straten vallen in verschillende ophaalzones. Dus een wijziging doorvoeren heeft invloed op meer dan 1 zone. Wijzigen kan men bovendien slechts door volledige zones te switchen met andere ophaalzones. Sowieso dus organisatorisch een hele opdracht. Hierbij vreest men dat dit een lange en intensieve communicatie zal vergen om de gewoontes te veranderen in die wijken waar door deze switch de ophaaldag zal wijzigen. Na een overleg tussen verschillende diensten en IVAGO zal bij wijze van proef in deze omgeving het afval opgehaald

		worden op donderdagavond. Het is de bedoeling om tegen de start van het volgende academiejaar met een andere doordachte aanpak te starten. Resultaten van de evaluatie in april (vergadering op 21/4): Op donderdag 2 april (lentenacht) heeft IVAGO een extra ophaalronde ingelast. Er werd 6 ton afval opgehaald, waarvan 2 ton restafval. (Op vrijdag 3 april (de normale ophaaldag) werd restafval, papier, glas en GFT opgehaald.) Op basis van die resultaten zal volgende piste worden onderzocht: - 10 à 15 keer per jaar zal een bijkomende ophaalronde op donderdagavond worden gepland (op de drukste momenten) - de ophaalronde op vrijdagmorgen zal iets later worden georganiseerd dan nu het geval is (9u – 9u30) - de politie zal extra aandacht besteden aan te vroeg buiten geplaatst afval (op donderdagavond), en dat beboeten als sluikstort. In het kader van de problematiek rond het openschoppen van zakken vnl. in de Overpoortstraat en Sint-Pietersnieuwstraat, zal de studentenambtenaar via een enquête de studenten bevragen ivm afvalophaling/aanbieden huisvuil.
KT, RC, DT	te veel studentenkoten: Het ombouwen van gezinswoningen tot studentenkoten weegt te veel op de leefbaarheid van de buurt. Er wordt voorgesteld om jaarlijks een gedragscode te verspreiden bij de studenten. Ook via de kot-eigenaars zou informatie moeten verspreid worden	de Stad maakte recent een inventarisatie van alle bestaande sensibilisatiemateriaal. Hieruit bleek dat er al heel wat bestaat voor studenten. De studentenambtenaar en LPV stelden voor dit academiejaar een huishoudelijk reglement op dat vrijblijvend door koteigenaars kan toegevoegd worden aan het huurcontract. Dit reglement is te downloaden via de websites kot@gent en er wordt eveneens naar verwezen in de brochure voor koteigenaars 'een goed kot verhuur je vlot

(waarin koteigenaars geïnformeerd worden over veiligheidsvereisten, vergunningen, de aanpak van de studentenoverlast en de rol van de koteigenaar, etc). Info werd ook verstrekt op de 2 info-avonden voor koteigenaars die in juni 2008 georganiseerd werden door Dienst Huisvesting.

Een verkorte versie van dit huishoudelijk reglement werd in de vorm van '10 geboden' onder de slogan 'Gent ziet u graag' verdeeld in affichevorm, van kotdeur-tot-kotdeur, door de stadswacht. Zodoende worden studenten aangemoedigd om het op en rond hun kot wat rustig aan te doen en zo min mogelijk burens- of buurthinder te veroorzaken. Er wordt aandacht gevraagd voor afvalaanbieding, stallen van fietsen, kot op slot, geluidsoverlast, wildplassen en diverse vormen van vandalisme.

Ook in de brochure 'studenten en preventie' worden de studenten uitgebreid gewezen op te respecteren regels. Deze brochure is terug te vinden op www.studentingent.be en wordt op een 3.000-tal gedrukte exemplaren verdeeld via de sociale voorzieningen van de hogescholen en de univ. Doorheen het academiejaar voeren studentenambtenaar en LPV diverse acties om te sensibiliseren rond diverse thema's en wordt de studentingent-website bekend gemaakt.

Tevens werd dit academiejaar gestart met een draaiboek "aanpak studentenoverlast verbonden aan studentenwoningen":

In samenwerking met de Dienst Lokale Preventie en Veiligheid (LPV), de studentenambtenaar en de Stadswacht pakt de politie deze studentenoverlast vanaf 1 september 2008 geïntegreerd en integraal aan. Dit wil zeggen dat er verschillende maatregelen voorzien worden die zowel een preventieve, proactieve, repressieve als curatieve werking

			hebben. In eerste instantie wordt de overlast aangepakt die duidelijk gelinkt is aan een studentenwoning (lawaaioverlast, afval op straat en hinderlijk gestalde fietsen). De studentenpreventiecoach (LPV) zorgt ervoor dat bij een eerste overlastmelding de overlastveroorzaker door de DT en schepen van onderwijs en opvoeding per brief zal worden aangeschreven over het vastgestelde gedrag. Bij een tweede (nieuwe) overlastmelding wordt terug een aangepaste brief gestuurd naar de veroorzaker, maar ook naar de eigenaar van de woning. De studentenpreventiecoach (LPV) bezorgt deze brief voert een bemiddelend gesprek met de veroorzaker(s). Bij een derde melding wordt het dossier voor gevolg overgemaakt aan de politie.
56	DT	Toenemend vandalisme/ criminaliteit rond Sint-Pietersstation	De Stad is zich bewust van de problematiek van daklozen en druggebruikers in de buurt van het station Gent-Sint-Pieters. De politie treedt enkel op indien zij overlast veroorzaken. Repressie door de politie kan deze mensen immers niet helpen, en zal het probleem eerder naar een andere plek verplaatsen. Daarom werken er sinds 2000 straathoekwerkers in deze zone. Zij zoeken contact met de daklozen en druggebruikers, gaan op zoek naar alternatieven voor hun situatie, een woning, en wanneer de mensen het onderwerp zouden zijn van overlast wordt dat besproken met hen.
SN2 5	DT	Meer politie: voor drugsrokende jongeren (al veel gezien), junkies en vééle clochards, dank zij de crisis beter opvangen, begeleiden, ouders verwittigen!	De Stad is zich bewust van de problematiek van daklozen en druggebruikers in de buurt van het station Gent-Sint-Pieters. De politie treedt enkel op indien zij overlast veroorzaken. Repressie door de politie kan deze mensen immers niet helpen, en zal het probleem eerder naar een andere plek verplaatsen. Daarom werken er sinds 2000 straathoekwerkers in deze zone. Zij zoeken contact met de daklozen en druggebruikers, gaan op zoek naar alternatieven

			voor hun situatie, een woning, en wanneer de mensen het onderwerp zouden zijn van overlast wordt dat besproken met hen.
	TB, MDC	Op de CH. De Kerckhovelaan horeca proberen te beperken wegens geur- en lawaaihinder	Milieudienst: Vanuit de milieuregelgeving is het niet mogelijk om horeca te verbieden op bepaalde plaatsen, dit kan enkel vanuit stedenbouwkundige regelgeving. Via het advies die de Milieudienst opmaakt in het kader van het afleveren van de bouwvergunning worden een aantal voorwaarden opgenomen om de geur- en geluidshinder afkomstig van horeca te beperken: <u>Geur</u> Omdat wij steeds vaker klachten krijgen als gevolg van lawaai- en geurhinder afkomstig van afzuiginstallaties, moeten deze zo geplaatst worden dat deze boven de dakgoot uitmonden, als het kan in een (bestaande) schouw (conform artikel 8 van het stedelijk bouwreglement). <u>Geluid</u> Er moeten voldoende akoestische isolatiemaatregelen genomen worden om bij de uitbating geluidshinder bij de burens te voorkomen. De normen van het KB van 24 februari 1977 houdende vaststelling van geluidsnormen voor muziek in openbare en private instellingen zijn van toepassing. Airconditioningstoestellen/koelinstallaties moeten aan de Vlaamse geluidsnormen/richtwaarden voldoen. De Dienst Milieutoezicht krijgt hierover regelmatig klachten (geur- en geluidshinder afkomstig van (meestal) afzuigingen van horecazaken). Dienst Milieutoezicht kan hiervoor niet optreden, daar afzuigingen niet onder de milieuwetgeving vallen.
45	DT, RC	Wat meent u te doen tegen overlast scholieren op de Voskenslaan & vuil aan bushalte	
59	KT; TB; RC	Stad Gent wordt onleefbaar door toename studenten in de wijk rond Sint-Pieterstation en andere plaatsen. En vuiligheid die ze overal	

		nalaten. Stop studenteninvasie in Gent	
		13. Parkeren	
	KT	hoge parkeerdruk. concreet werden volgende punten genoemd: (i) toenemende parkeerdruk in woonstraten (bv Rijsenbergbuurt rond Patijntjestraat, Handbalstraat, ...) door werken aan station Gent-Sint-Pieters, activiteiten in hotel aan de Tennisbaanstraat(iii) Minder parkeerplaatsen in de Kortrijksesteenweg na de heraanleg (waar zullen die wagens parkeren?); (iii) Vraag naar bewonersparkeerplaatsen (waar geen handelaars zijn), vb in de Koning Leopold II laan, de Patijntjestraat / Handbalstraat, ... (iv) Worden parkeerplaatsen voorzien voor dokterskabinetten? (v) Meer controle op foutparkeerders (bv in de Handbalstraat – door bewoners) (vi) Parkeerwachters beboeten bedrijfswagens van agentschap Rosseel niet	Parkeerbedrijf: Op vragen van hoge parkeerdruk, een parkeeronderzoek kan gedaan worden door de dienst Mobiliteit. Hierin wordt niet alleen de bezetting, maar ook de parkeerduur en parkeerrotatie gemeten. Op basis hiervan kan blijken of voorbehouden bewonersplaatsen een meerwaarde bieden. Ook kan het zijn dat het aantal bewoners in een straat dermate hoog is dat het parkeeraanbod onvoldoende is voor de bewoners met bewonerskaart. Wanneer de parkeerdruk door de bewoners zelf veroorzaakt wordt, kan het zijn dat een parkeerregime minder of geen resultaat geeft. Dan zijn er infrastructurele oplossingen nodig. Voor het inleggen van voorbehouden bewonersplaatsen houdt het Parkeerbedrijf 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. - bestaande plaatsen: onder meer in Knokkestraat, Parkplein, Prinses Clementinalaan, Smidsestraat, Aaigemstraat, Distelstraat, Prosper Claeysstraat, Tenderstraat, Sint-Denijslaan - Bijkomend een 40-tal parkeerplaatsen gepland in: Baliestraat, Raketstraat, P. Fredericqstraat, Meersstraat

		In de <u>K.Leopold II-laan</u> en omgeving weet het Parkeerbedrijf dat het aantal bewoners met wagen hoger is dan het aantal parkeerplaatsen. Wanneer de ruime parking (die doorgaans leeg staat en waar de bewoners ook mogen parkeren met hun bewonerskaart) in het Citadelpark erbij geteld wordt, is het parkeeraanbod echter ruim voldoende. Wat betreft de vraag over het verdwijnen van parkeerplaatsen door werken, na heraanleg,... is het zo dat het Parkeerbedrijf enkel d.m.v. algemene maatregelen zoals het invoeren van betalend parkeren of blauwe zone, de parkeerdruk kan trachten te reguleren en de parkeerrotatie op straat te verhogen. Voor langdurige werken, zoals aan het Sint-Pietersstation worden in buurten waar tijdelijk parkeerplaatsen verdwijnen, worden voorbehouden bewonersplaatsen ingericht ter compensatie. In sommige gevallen en specifiek wanneer het parkeeraandeel van de bewoners - die met hun bewonerskaart 24/24u mogen parkeren - zeer hoog wordt, zal zelfs dit parkeerregime weinig effect hebben. Waar mogelijk wordt dan gezocht naar meer infrastructurele maatregelen, zoals het aanleggen van buurtparkings, parkeergebouwen, P+R,... waar het Parkeerbedrijf ook actief mee bezig is. Dit is echter niets steeds in alle probleembuurten mogelijk, omdat hiervoor niet steeds de ruimte is. Specifiek voor de stationsbuurt zal de ruime parking van de NMBS er toch voor zorgen dat de parkeerdruk door o.a. pendelaars aanzienlijk zal verminderen op straat. Dit komt zeker ten goede van de bewoners.
	KT / AWV Kunnen in elke straat enkele parkeerplaatsen voorbehouden worden voor bewoners (vb Elfjulistraat, Leeuwerikstraat)?	Voor het inleggen van voorbehouden bewonersplaatsen houdt het Parkeerbedrijf 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.
30	DT	Steeds meer wordt er ook geparkeerd aan de kant van de oneven huisnummers in de Maaltebruggestraat tussen de Flamingostraat en de Leeuwerikstraat. Nochtans is parkeren daar verboden.	VTA: In Maaltebruggestraat, deel Flamingostraat - Leeuwerikstraat, geldt parkeerverbod aan de kant van de onpare huisnummers ingevolge borden E 1. Tegen foutparkeren moeten politiecontroles worden ingesteld, zeker in de stationsbuurten, die zonder onderscheid gekenmerkt worden door een grote parkeerdruk. Desnoods moet verbaliserend worden opgetreden. VTA vroeg op 14/4 aan wegendienst om volgende verkeersmaatregelen te treffen: • Verwijdering van de gemarkeerde parkeerhaak op de rijbaan ter hoogte van nummer 169. • Verwijdering van de gele streep op de boordsteen van het trottoir ter hoogte van nummer 169. • Vastzetten van het bord E 1 met onderbord Xa (opgaande pijl) rechtover Flamingostraat (op muurbeugel). • Plaatsen van een bijkomend bord E 1 met onderbord Xd (dubbele pijl) ter hoogte van nummer 129/131.
93		Kan er meer aandacht besteed worden aan bewonersparkeerplaatsen? Voorstel: Lostraat: enkel bewoners	Parkeerbedrijf: Voor het inleggen van voorbehouden bewonersplaatsen houdt het Parkeerbedrijf 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.

SN1 1	DT, KT	Ik ben 75 jaar en mijn burens (zelfde gebouw) zijn 80 jaar. Wij vinden geen plaats om onze wagen te parkeren (hebben geen garage). Is het niet mogelijk enkele plaatsen voor bewoners te voorzien?	Het parkeerbedrijf onderzocht uw vraag naar voorbehouden parkeerplaatsen voor bewoners in de Koning Leopold II laan. Zij stelden in uw omgeving geen uitzonderlijk hoge parkeerdruk vast. Het is belangrijk dat u weet dat de Stad voor het inrichten van voorbehouden bewonersplaatsen steeds rekening houdt met de parkeersituatie in de <i>ruimere zone</i> . Dit betekent enerzijds dat de voorbehouden bewonersplaatsen in een bepaalde straat niet enkel voor bewoners uit die straat bedoeld zijn, maar dat alle bewoners uit een bepaalde zone (op wandelafstand) die parkeerplaatsen kunnen gebruiken. Anderzijds kunt u met uw bewonerskaart ook in andere straten parkeren van ‘uw’ zone. Zo ligt op wandelafstand (ongeveer 450 m) van uw woning een ruime parking in het Citadelpark, waar u ook kunt parkeren met uw bewonerskaart. Indien u nog geen bewonerskaart heeft, kunt u die bekomen bij het Parkeerbedrijf. Daarvoor moet u met uw identiteitskaart bewijzen dat u gedomicilieerd bent op een adres in een straat waar betalend parkeren of blauwe zone geldt. Er kunnen twee bewonerskaarten uitgereikt worden per wooneenheid, de eerste kaart is gratis. U kunt meer informatie krijgen bij het Parkeerbedrijf, Sint-Michielsplein 9, 9000 Gent. Telefonisch kunt u hen bereiken op 09 266 28 00; via fax op 09 266 28 99; of via e-mail op parkeerbedrijf@gent.be . Het Parkeerbedrijf is opening van maandag tot vrijdag van 08.00 u. tot 13.00 u, en op woensdag van 14.00 u. tot 18.00 u.
78	KT	Mijn vraag is om toch aub parkeermeters te plaatsen op de Sint-Denijslaan (kant huizen); dit tussen de Voskenslaan en de Roosakker, en mogelijks verder ook. Verder zijn alle projecten prachtig. Proficiat.	Parkeerbedrijf: Op vragen van hoge parkeerdruk, een parkeeronderzoek kan gedaan worden door de dienst Mobiliteit. Hierin wordt niet alleen de bezetting, maar ook de parkeerduur en parkeerrotatie gemeten. Op basis hiervan kan blijken of voorbehouden bewonersplaatsen een meerwaarde bieden.

			Ook kan het zijn dat het aantal bewoners in een straat dermate hoog is dat het parkeeraanbod onvoldoende is voor de bewoners met bewonerskaart. Wanneer de parkeerdruk door de bewoners zelf veroorzaakt wordt, kan het zijn dat een parkeerregime minder of geen resultaat geeft. Dan zijn er infrastructurele oplossingen nodig.
14	MDR (TMVW), TB en KT?	De riool kan bijna nooit gekuist worden, noch de greppel , aangezien er hier altijd auto's geparkeerd staan. NB Het heeft geen nut dat er hier plakaten staan, aangezien dat ze toch alle 2 uur hun kaart verzetten. Dank u.	
92	KT	Voorstel: parkeerplaatsen (auto's, fietsen) aanduiden met kleuren en in het Gentse dialect gekozen typische woorden, vb 'sjakoesje', zoals in de ondergrondse parking in Sint-Niklaas-Markt.	
41	KT & RC	Wat gaan ze eens doen aan de parkeerplaatsen voor de bewoners. Het staat hier altijd vol auto's van studenten en leerkrachten van het schooltje in de Bommelstraat. De bewoners met een kaart kunnen hier nooit staan. Waarom hebben wij dan een bewonerskaart?	Parkeerbedrijf: Op vragen van hoge parkeerdruk, een parkeeronderzoek kan gedaan worden door de dienst Mobiliteit. Hierin wordt niet alleen de bezetting, maar ook de parkeerduur en parkeerrotatie gemeten. Op basis hiervan kan blijken of voorbehouden bewonersplaatsen een meerwaarde bieden. Ook kan het zijn dat het aantal bewoners in een straat dermate hoog is dat het parkeeraanbod onvoldoende is voor de bewoners met bewonerskaart. Wanneer de parkeerdruk door de bewoners zelf veroorzaakt wordt, kan het zijn dat een parkeerregime minder of geen resultaat geeft. Dan zijn er infrastructurele oplossingen nodig.
SN1	KT	In de Stropstraat hadden wij graag witte strepen gezien de de parkeerplaatsen afbakenen om zo optimaal gebruik te maken van de aanwezige plaats	het parkeerbedrijf laat weten dat belijning niet helpt om meer parkeerplaatsen te bekomen, maar er eerder voor zorgt dat er minder plaatsen beschikbaar zijn. Een parkeervak wordt belijnd met lengte 6 meter. Op een strook van bv. 60 meter tekent men dus 10 parkeerplaatsen in. Doorgaans is een wagen 4 tot 4,5m lang en kunnen er op een parkeerstrook van 60 m 11 tot 12 wagens parkeren.

			VTA: Het markeren van parkeervakken zorgt inderdaad voor een georganiseerd(er) en geordend(er) verloop van het parkeren, maar komt de parkeercapaciteit meestal niet ten goede. Daarbij dient opgemerkt dat de parkeerdruk in de Stropstraat vrij hoog ligt.
SN5	KT	Links en rechts van iedere garage of inrit, een gele boord verven zodat de auto zonder problemen kan buiten rijden en zo de andere te dicht geparkeerde auto's niet hindert en zo de ruzies vermijden	In verband met uw vraag kan ik u melden dat in- en uitrijproblemen aan garagepoorten, indien nodig, met weerszijdse parkeerhaken op 1.50 meter afstand worden opgelost. Het zal u niet verwonderen dat het niet mogelijk is om over het hele grondgebied van de stad parkeerhaken te schilderen aan elke in- of uitrit. Het schilderen van parkeerhaken aan inritten van garages gebeurt daarom steeds op aanvraag. Elk geval wordt daarbij individueel bestudeerd, en telkens gaat de Stad na of het schilderen van parkeerhaken inderdaad aangewezen is. Om uw vraag beter te kunnen inschatten had ik dan ook graag meer informatie gehad (eventueel ondersteund door foto's): - Voor de inrit van welk huisnummer vindt u parkeerhaken noodzakelijk?- Waaruit bestaat het probleem precies? VTA: U kan steeds een aanvraag indienen bij VTA, de opportuniteit tot het aanbrengen van parkeerverbod en/of parkeerhaken aan betreffende garage(s)/oprit(ten) zal geval per geval worden onderzocht.
SN2 2	KT	Voorstel: als bewoner kunnen wij moeilijk parkeren, moeilijk overdag, maar vooral 's avonds na 19u. Misschien kan het helpen met meer controleren? Of witte lijnen? (Prosper Claeyssstraat 8)	In antwoord op uw vraag wil ik u melden dat uw vraag naar belijning van de parkeerplaatsen werd doorgegeven aan het parkeerbedrijf. Ik zal u op de hoogte brengen van hun antwoord. Wat betreft controle van het straatparkeren, kan ik u alvast melden dat alle straatparkeerplaatsen die voorzien zijn van een bepaald parkeerregime (betalend straatparkeren, blauwe zone, avondparkeren, voorbehouden bewonersplaatsen) op regelmatige basis worden gecontroleerd. Dit parkeertoezicht gebeurt door een team van parkeerwachters van een extern ingehuurd private

		bewakingsonderneming. Dankzij de depenalisering van bepaalde parkeermateries moet de controle op de gedepenaliseerde parkeerinbreuken niet langer gebeuren door hulpagenten, maar kan het stadsbestuur hiervoor burgerpersoneel inzetten, dat door de gemeenteraad beëdigd werd. De parkeerwachters werken echter nauw samen met de hulpagenten van het Gentse politiekorps en signaleren steeds strafbare andere parkeerovertredingen (zoals foutparkeren), zodat hier tegelijkertijd met de controle op de naleving van het geldend parkeeregime tegen opgetreden wordt. De parkeerwachters controleren de parkeerbewegingen binnen de ingestelde parkeerregimes (betalend straatparkeren, blauwe zone, avondparkeren, voorbehouden bewonersplaatsen). Bij niet-naleving van het parkeerregime laat de parkeerwachter een retributief formulier onder de ruitenwisher van het voertuig achter. In een straat waar betalend parkeren of blauwe zone geldt, mag je met een uitgeschreven retributief formulier gedurende maximum vijf opeenvolgende uren parkeren. Dit kost 25 euro. Op een voorbehouden bewonersplaats mag je met het retributief formulier maximum drie opeenvolgende uren parkeren. Dit kost 50 euro.
KT, DT	De parkeerplaatsen op de Albertlaan zijn te smal	Dienst Mobiliteit: Men moet zeer correct parkeren, het klopt dat de plaatsen op zijn smalst zijn. VTA: De parkeerplaatsen op Koning Albertlaan zijn minstens 1,65 m breed (exclusief de vlakke straatgreppel, die 0,3 m breed is en gelegen tussen parkeerberm en rijbaan), wat in principe volstaat voor het parkeren van een personenauto. Indien de gelijkgrondse berm niet breed genoeg is, dan mag/moet er gedeeltelijk op de rijbaan worden geparkeerd overeenkomstig artikel 23.1.2° van de wegcode (K.B. 1/12/1975). Voorwaarde is wel dat er minstens 3 m vrije rijbaanbreedte resteert. Voor de meeste

		personenauto's stellen zich derhalve geen problemen, noch zijn er maatregelen vereist op dat vlak.
	KT Er is een quasi ongebruikte parkeerplaats voor gehandicapten in de Leeuwerikstraat	VTA: Ter hoogte van nummer 30 ligt er inderdaad een parkeerplaats voor gehandicapten. Indien deze parkeerplaats effectief niet meer wordt gebruikt, dan kan zij worden afgeschaft. Dit zal worden onderzocht door VTA.
	KT Aandacht voor parkeerproblematiek tijdens grote wegenwerken	Wat betreft de vraag over het verdwijnen van parkeerplaatsen door werken, na heraanleg,... is het zo dat het Parkeerbedrijf enkel d.m.v. algemene maatregelen zoals het invoeren van betalend parkeren of blauwe zone, de parkeerdruk kan trachten te reguleren en de parkeerrotatie op straat te verhogen. Voor langdurige werken, zoals aan het Sint-Pietersstation worden in buurten waar tijdelijk parkeerplaatsen verdwijnen, worden voorbehouden bewonersplaatsen ingericht ter compensatie. In sommige gevallen en specifiek wanneer het parkeeraandeel van de bewoners - die met hun bewonerskaart 24/24u mogen parkeren - zeer hoog wordt, zal zelfs dit parkeerregime weinig effect hebben. Waar mogelijk wordt dan gezocht naar meer infrastructurele maatregelen, zoals het aanleggen van buurtparkings, parkeergebouwen, P+R,... waar het Parkeerbedrijf ook actief mee bezig is. Dit is echter niets steeds in alle probleembuurten mogelijk, omdat hiervoor niet steeds de ruimte is. Specifiek voor de stationsbuurt zal de ruime parking van de NMBS er toch voor zorgen dat de parkeerdruk door o.a. pendelaars aanzienlijk zal verminderen op straat. Dit komt zeker ten goede van de bewoners.
	DT langparkeren van vrachtwagens (Pacifatielaan)	VTA: Aangezien Pacifatielaan binnen de bebouwde kom valt, is het parkeren van slepen, vrachtwagens en aanhangwagens van meer dan 7,5 ton er verboden gedurende meer dan acht uur na elkaar (artikel 27.5.2 van de wegcode). De politie kan en moet hiertegen optreden.

	DT	fout parkeren in Maaltebruggestraat (ts Leeuwerikstraat en Flamingostraat – o.m. door foute markering), Ganzendries	VTA: De markeringen en parkeerverbodssignalisatie in Maaltebruggestraat werden nagezien door VTA op vlak van juistheid en wettelijke overeenstemming. De nodige (kleine) aanpassingen zullen gebeuren. Voor het overige verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 30.
	DT	Meer controle op foutparkeerders	Wijkcommissariaat: Inzake foutparkeerders zijn door de politie Gent in de omgeving van het station in 2008 niet minder dan 537 proces-verbaal opgesteld (van de 1201 aantal pv inzake verkeer in de stationswijken) Er dient opgemerkt dat het betalend parkeren en de Blauwe zone niet meer tot de bevoegdheid van de politie behoren daar deze overtredingen gedepenaliseerd zijn en uitsluitend door het parkeerbedrijf worden nagezien. De politie treedt dagelijks op tegen foutparkeerders, doch het is dweilen met de kraan open. De gevaarlijke en hinderlijk foutparkeerders worden steeds beboet en waar nodig worden de voertuigen getakeld.
1	DT, KT	Zie signaal Jean De Wilde, vorig wijkdebat. Vraag voetpaduitstulpingen met boom op volgende hoeken: Uilkensstraat-Kievitlaan, Kievitlaan-Parelhoenstraat, Kievitlaan-Parelhoenstraat,Kievitlaan-Kolibrieweg, tweede hoek Kievitlaan-Parelhoenstraat, Kievitlaan-De Pintelaan, Parelhoenstraat-Kolibrieweg. Redenen: meer groen en veiligheid. Veiligheid: er komen altijd auto's bij (nu ook appartementen bij zonder garages). Wagens worden in de bocht geparkeerd: er zijn problemen om in en uit de straat te rijden.	Deze vraag werd als volgt besproken tijdens het vorige wijkdebat voor de stationsbuurten (28 april 2006): Suggestie van bewoners: Ø Het creëren van nieuwe kleine groene plekken, bijvoorbeeld op voetpaduitstulpingen (zoals in de Kievitlaan, Ottergemse Steenweg). Antwoord van schepen LDC: Mensen vragen vaak meer groen in de buurt. Het is echter moeilijk om groen aan te brengen op voetpaduitstulpingen. Om bomen in straten te planten moet aan een aantal voorwaarden voldaan worden: - er moet een minimale afstand van 3 m tussen de boom en de gevel van de huizen zijn, - de bomen mogen geen obstakel vormen, bvb op een aanloop naar zebrapaden (waar vaak voetpaduitstulpingen

worden aangebracht).

De Groendienst staat open voor suggesties. Dergelijke ingrepen moeten wel in samenspraak met andere diensten gebeuren (vb de Wegendienst).

In de Kievitlaan is wel wat groen aanwezig, elders in de Stad is het gebrek aan groen veel sterker. Het blijft telkens een zoektocht om plekken te zoeken die in aanmerking komen om meer groen in buurten te brengen. Alle concrete suggesties worden daarbij onderzocht. Nu bestaat nog geen concreet antwoord op de vraag in de Kievitlaan.

Commentaar uit de zaal:

- Een voorstel (ondertekend door 18 bewoners) om bomen aan te brengen op voetpaduitstulpingen in de Kolibrieweg, de Kievitlaan, de Parelhoenstraat en de Uilkensstraat werd niet weerhouden. Dit zou nochtans een oplossing bieden aan de hinder die er door geparkeerde wagens veroorzaakt wordt.

- In de Uilkensstraat mag je aan weerszijden parkeren, en is er éénrichtingsverkeer. Daar zou in het laatste stuk, tussen de A. Musschestraat en de Kievitlaan, opnieuw tweerichting moeten ingevoerd worden. Mensen parkeren zich echter tot op de hoeken, daar zijn dus voetpaduitstulpingen nodig om dit te verhinderen.

Kan op deze uitstulpingen een boom geplant worden?

Antwoord van schepen LDC:

Het voorstel van de Kolibrieweg is in behandeling bij de Dienst Mobiliteit. Om bomen te plaatsen zijn de middelen voorhanden.

Er moeten echter eerst voetpaduitstulpingen worden aangebracht. Hiervoor moet men eerst de nodige middelen mobiliseren.

Antwoord van schepen KT:

Naar aanleiding van de petitie werd in samenspraak met de

			politie al beslist om in het laatste stuk van de Uilkensstraat opnieuw eenzijdig parkeren met tweerichtingsverkeer in te voeren. IVAGO kon immers niet goed draaien in dit stuk van de straat. De Stad zal verder bekijken of het mogelijk is om hier een boom te planten.
		14. Parkeren fietsen	
94	KT	Te weinig fietstallingen in de wijk (Sportstraat)	Antwoord Infopunt 17-11-08: De dienst Mobiliteit is van uw vraag op de hoogte gebracht en zal onderzoeken wat nu al mogelijk is. Wellicht zal daarover rechtsreeks met u contact worden opgenomen.
SN4	KT	Ik werk en woon al enkele maanden in de buurt van de Ledeganckstraat en merk dat er in die straat onvoldoende fietstenstallingen staan. Er komen daar heel veel studenten per fiets, en wanneer de voorziene fietsenstallingen vol staan, dan worden de fietsen op autoparkeerplaatsen achtergelaten. En daar vallen ze vaak als dominostenen om, wat een triestige aanblik geeft voor de bewoners en voorbijgangers, om nog maar te zwijgen voor de studenten die uit de hoop fietsen hun exemplaar moeten zien op te rakelen. Mijn vraag is dan ook dat er veel meer fietsenstallingen in de Ledeganckstraat zouden kunnen worden voorzien. Ik vind dat er gerust autostaanplaatsen voor mogen worden opgeofferd.	De Stad is zich bewust van de problemen met 'wild geparkeerde' fietsen in de Karel Lodewijk Ledeganckstraat. Het beleid van de Stad voorziet dat structuren die veel fietsverkeer genereren (scholen en universiteiten bv) zo veel mogelijk moeten instaan voor de fietsstallingen van 'hun' fietsers op hun eigen terrein. Het is immers voor de Stad niet mogelijk om hier voldoende plaats voor te vinden op het openbare domein. Bovendien is de parkeerdruk in de buurt van de Zwijnaardsesteenweg al zeer hoog. De Stad wil daarom zo veel mogelijk vermijden om in die buurt parkeerplaatsen in te nemen voor fietsstallingen. Daarom werkte de Stad Gent in de K.L.Ledeganckstraat samen met de Universiteit en de Hogeschool Gent aan een oplossing. Zo richtte de universiteit een fietsenstalling in aan de nieuwe ingang langs de Kraaistraat. De bedoeling is dat fietsers daar hun fiets stallen en langs daar het complex aan de Ledeganckstraat binnen gaan. VTA: De niet bereden fiets wordt niet als voertuig beschouwd overeenkomstig artikel 2.15.1 van de wegcode en mag in principe niet geplaatst/achtergelaten worden op

			rijbaan of parkeerbermen (artikel 7.3 van de wegcode). Dit uiteraard met uitzondering van de voorziene fietsenstallingen op de openbare weg. De gestalde fietsen in Karel Lodewijk Ledeganckstraat zijn hoofdzakelijk, zo niet uitsluitend afkomstig van studenten. Het is de taak/plicht van de universiteit om op eigen terrein (dus buiten de openbare weg) voldoende fietsenstallingen te voorzien. Daarbij dient opgemerkt dat de parkeerdruk in deze straat bijzonder hoog ligt. Het afschaffen van autoparkeerplaatsen ligt dus niet voor de hand.
SN6	KT	een fietsrek plaatsen aan bepaalde bushaltes m.a.d het voorkomen van fietsen vastgemaakt aan brugleuning, palen allerhande	Fietsstallingen kunnen op bewonersvraag en na onderzoek door de Mobiliteitsdienst geplaatst worden. U kunt hiervoor het bijgesloten document invullen en sturen naar Tine Vanderheyden (Academiestraat 6, 9000 Gent, tel.: 09 225 50 05
2	KT	4) te veel slordig geparkeerde fietsen aan het Sint-Pietersstation. Soms komen de fietsen tot midden op het voetgangerspad. Dat zou vaker gecontroleerd moeten worden.	(Dienst Mobiliteit) Wordt veel gecontroleerd en fietsen worden weggenomen, wat dan weer tot klachten leidt van fietsers....
19	KT	Als gehandicapte met skootmobiel vraag ik verbetering en aanpassing van de voetpaden. Obstakels zijn fietsen! Maaltebruggestraat naar de Voskenslaan en Maaltebruggestraat naar Kortrijksesteenweg.	Tijdens het vorige wijkdebat (april 2006) werd over versperring van trottoirs in het algemeen het volgende gezegd ---up te daten & aan concrete vraag aan te passen: Antwoord van de DT: Er staat inderdaad te veel op de stoepen. Nochtans bestaat een politiereglement dat voorziet dat op trottoirs steeds 1,2 m vrij moet gelaten worden bij inname van trottoirs door particulieren. Voor elke inname van een trottoir moet een vergunning worden gevraagd (ook bvb voor de aanleg van een geveltuintje). Ook fietsen nemen vaak het trottoir in. De Stad probeert ervoor te zorgen dat trottoirs zo veel mogelijk vrij blijven van fietsen. Dit gebeurt door bij de aanvraag van een bouwvergunning voor een studentenpand in pandige fietsenstalling te eisen. Er worden ook fietsenrekken geplaatst op straat indien nodig.

			Ook de overheid kan nog meer inspanningen doen, bvb door het aantal verkeersborden te verminderen. Verkeersborden verhinderen immers vaak een gemakkelijke doorgang voor 'minder behendige mensen' (mensen met buggy's, in rolstoel, met boodschappentassen, ...). Verder vraagt het vrijhouden van trottoirs ook burgerzin aan bewoners
		15. Politie	
	DT	Politie: (i) kent iemand de wijkinspecteur? (ii)- Meer controle door & aanwezigheid van politie (stationsbuurt zuid)	Wijkcommissariaat: Wij doen extra inspanningen om de buurtinspecteur beter te doen kennen, iedere nieuwe bewoner maakt persoonlijk kennis met de buurtinspecteur bij de inschrijving en woonstvaststelling. Tevens is de bi zoveel mogelijk aanwezig in het straatbeeld, hij of zij neemt deel aan de buurtgebonden evenementen. Alle bewoners zijn in 2008 bezocht geweest en de wijkkaart werd afgegeven of gebust.
		16. Postkantoor	
64	DT?	Komt er een nieuw postkantoor in de echte stationswijk? Nu is de afstand te groot voor bejaarden. (reactie Prosper Claeystraat)	De plaatsing van postkantoren wordt beslist door De Post, niet door de Stad
		17. Project Gent Sint-Pieters	
	KT	Ontbreken van een neutraal gemeenschapshuis in de buurt (bv cinema Rex?)	kan bekeken worden ikv programmabepaling voor projectontwikkeling Project Gent Sint-Pieters
40	KT	Buslijn 76-77-78 met halte Kortrijksesteenweg - Pacificatielaan terug in voege brengen, nu de openbare werken gedaan zijn	De reden waarom de bussen niet meer via de Kortrijksesteenweg rijden is in kader van het project GSP. Door onder andere het inkorten van de busperrons aan het MHP heeft De Lijn de busperrons moeten spreiden. Een gevolg was dus dat De Lijn het busstation aan de Sint-

			Denijslaan heeft moeten in dienst nemen. Het 'nadeel' van dit busstation is en was dat dit busstation enkel via de Voskenslaan kan bediend worden en niet vanaf de Sint-Denijslaan (L76/77/78). Tot de ingebruikname van het nieuw busstation zal deze situatie zo blijven... met alle nadelen vandien.
60	KT	Wanneer eindelijk openbaar vervoer voor het einde van de Fabiolalaan. 2020? Bvb via Gordunakaai naar Sint-Pieters. Meer dan 100 gezinnen zullen u dankbaar zijn.	Infopunt: Na de voltooiing van de werken op en rond het station Gent Sint-Pieters zal de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn opnieuw een bus langsheen de vroegere route (Koningin Fabiolalaan - Sportstraat) sturen. Een buslijn naar het achterste deel van de Fabiolalaan kan in overweging worden genomen. Aangezien in de huidige stand van zaken nog niet helemaal duidelijk is hoe de projectontwikkeling op het achterste deel eruit zal zien, kan hier voorlopig geen uitspraak worden over gedaan.
88	KT	Is het mogelijk de bus 76 en 77 terug langs de Kortrijksesteenweg tussen Sterre en St Pietersstation laten doorgaan ipv Voskenslaan (er zijn hier veel bejaarde bewoners)?	De reden waarom de bussen niet meer via de Kortrijksesteenweg rijden is in kader van het project GSP. Door onder andere het inkorten van de busperrons aan het MHP heeft De Lijn de busperrons moeten spreiden. Een gevolg was dus dat De Lijn het busstation aan de Sint-Denijslaan heeft moeten in dienst nemen. Het 'nadeel' van dit busstation is en was dat dit busstation enkel via de Voskenslaan kan bediend worden en niet vanaf de Sint-Denijslaan (L76/77/78). Tot de ingebruikname van het nieuw busstation zal deze situatie zo blijven... met alle nadelen vandien.
SZ1	KT	Nu de tram 2 langs de Elizabethlaan rijdt, kan er dan aub niet één van de vele bussen die door de Voskenslaan naar het station rijden, aub zoals vroeger van het station naar de Sterre rijden langs de Kortrijksesteenweg, zodat de bewoners (oa van Home Avondsterre) hun vroegere bus en bushalte terughebben.	De reden waarom de bussen niet meer via de Kortrijksesteenweg rijden is in kader van het project GSP. Door onder andere het inkorten van de busperrons aan het MHP heeft De Lijn de busperrons moeten spreiden. Een gevolg was dus dat De Lijn het busstation aan de Sint-Denijslaan heeft moeten in dienst nemen. Het 'nadeel' van dit busstation is en was dat dit busstation enkel via de Voskenslaan kan bediend worden en niet vanaf de Sint-

			Denijslaan (L76/77/78). Tot de ingebruikname van het nieuw busstation zal deze situatie zo blijven... met alle nadelen vandien.
SZ2	KT	Wegens werken Gent St-Pieters buslijn 76-77-78 omgeleid. Halte Pacificatielaan sedert 16 okt 2006 (reeds 2 jaar) tijdelijk afgeschaft. Loopafstanden veel te groot nu (mijn leeftijd). Kliniek Maria Middelaars niet meer te bereiken. Vraag: het oorspronkelijke traject (halte Pacificatielaan) dringend terug. Bewoners-bezoekers Rusthuis Avondsterre hebben identieke problemen stadinwaarts. De Lijn heeft steeds een excuus: werken, werken en nog eens werken! Tot wanneer; 2016?	De reden waarom de bussen niet meer via de Kortrijksesteenweg rijden is in kader van het project GSP. Door onder andere het inkorten van de busperrons aan het MHP heeft De Lijn de busperrons moeten spreiden. Een gevolg was dus dat De Lijn het busstation aan de Sint-Denijslaan heeft moeten in dienst nemen. Het 'nadeel' van dit busstation is en was dat dit busstation enkel via de Voskenslaan kan bediend worden en niet vanaf de Sint-Denijslaan (L76/77/78). Tot de ingebruikname van het nieuw busstation zal deze situatie zo blijven... met alle nadelen vandien.
26	DT	Hoewel ik dacht dat (grote) vrachtwagens uit de buurt geweerd werden, passeren hier iedere dag heel wat kolossen. Wie controleert of het verbod wordt nageleefd?	antwoord Infopunt Gent Sint-Pieters: Op regelmatige basis voert de politie Nieuw Gent controles uit in de stationsbuurt. Het Infopunt Project Gent Sint-Pieters dringt er meermaals op het wekelijks Minder-Hinder overleg bij de politie op aan om, wanneer buurtbewoners overtredingen vaststellen, penaliserend op te treden. VTA: Het is inderdaad commissariaat Nieuw Gent, dat controles moet verrichten op de naleving van de tonnenmaatbeperking (wat niet wegneemt dat ook andere politiepersoneelsleden hierop kunnen toezien en verbaliseren). Voor de werfwagens bestaat een uitgestippelde/voorgeschreven aan- en afrijroute.
24	DT	Graag de Bewoners Rust en Nachtrust tenvolle garanderen in de k Fabiolalaan: willen jullie véél meer grondige én degelijke controle uitoefenen in de buurt van de werf opdat de rust en nachtrust van de bewoners gegarandeerd wordt én blijft?	Vooreerst willen wij u danken voor uw melding met betrekking tot het nachtlawaai ten gevolge van de werken in de bouwput aan de Koningin Fabiolalaan. Het infopunt Project Gent Sint-Pieters heeft ondertussen hard gewerkt achter de schermen om een duurzame oplossing te genereren. We kunnen u medelen dat de DT persoonlijk is tussenbeide gekomen om het probleem van het nachtlawaai

			op te lossen. De politie heeft vaststellingen gedaan en de aannemer heeft, onder dreiging van inbeslagname van materiaal en stillegging der werken akkoord verklaard zich te houden aan de uren waarop er gewerkt mag worden.
26	DT	Momenteel wordt het verkeer omgeleid via de -veel te smalle- Aaigemstraat. Daarbij ontstaat een bijzonder gevaarlijk kruispunt op de kruising Aaigem/Boudewijn. Zo vlak bij twee grote scholen. Wanneer wordt daar een oplossing voor uitgewerkt?	antwoord Infopunt Gent Sint-Pieters: Wat het verkeer betreft dat via het deel Aaigemstraat richting Albertlaan wil gaan kunnen we stellen dat er een verbod geldt voor voertuigen breder dan twee meter. Dit verbod werd ingevoerd na herhaaldelijke klachten van buurtbewoners over te veel werfverkeer dat via de Aaigemstraat de Koning Albertlaan op draaide. Na de sluiting van de Voskenslaantunnel (einde 2010) zal er, naar we vermoeden, minder verkeer in de aaigemstraat te zien zijn. De omleidingsroute die nu werd uitgestippeld door experts, bleek de meest veilige. VTA: De Aaigemstraat is om diverse redenen inderdaad niet ideaal als omleidingsweg voor Koningin Fabiolaan, doch andere straten zijn dat evenmin. Een goed alternatief binnen redelijke afstand is niet voorhanden. Deze straat was dan ook een bewuste en weloverwogen keuze. De straat maakt deel uit van een zone 30.
SN10	DT	Beperking van het vervoer: bv max 3,5 ton; herinrichting van de straat met bloemperken of bomen (Distelstraat)	Nu zouden er minder vrachtwagens door de straat rijden; bewoners zijn bang dat de buizen zullen springen door het daveren op de kasseien; zullen Infopunt contacteren indien vrachtwagens van SPS; Distelstraat wordt niet binnenkort heraangelegd (op basis van WIS) VTA: De woonstraten in het binnengebied zijn in principe afgeschermd door een tonnenmaatbeperking, zodat er geen doorgaand zwaar vervoer mag rijden in Distelstraat (zie supra). Herinrichting van de straat is een bevoegdheid van DWBW en een aantal andere stadsdiensten.
44	DT	Sommige vrachtwagens rijden nog altijd veel te vlug, op Fabiolalaan	VTA: In principe geldt in dit deel van Koningin Fabiolalaan

		tussen nr 55 en nr 1 (zeer smalle strook). Geen enkele officiële instantie slaagt erin de beperking (30km/u) te laten respecteren. Dit verkeersvoorschrift is nog altijd niet volledig afdwingbaar!	een snelheidsbeperking van 30 km/u, zij het dat er enkel werfverkeer is toegestaan, evenals verkeer van aangelanden. Die snelheidsbeperking is echter moeilijk controleerbaar vanwege geen opstel mogelijkheden. De snelheidservaring is anderzijds zeer subjectief, omdat het open gebleven straatdeel zeer smal is. Infopunt (3/4/09): Het project Gent Sint-Pieters heeft op zeer korte tijd twee snelheidsmetingen laten uitvoeren voor het werfverkeer. Wijkcommissariaat: Het betreft hier vooral een subjectief aanvoelen. Metingen door de dienst mobiliteit hebben aangetoond dat de overgrote meerderheid van de vrachtwagens niet te vlug rijdt en zelfs duidelijk onder de maximum snelheid ligt. Voor geladen vrachtwagens is het technisch zelf niet mogelijk om op de korte afstanden die de meeste straten toch zijn een hoge snelheid te halen.
84	KT	Voorstellen voor de TOEKOMST: (i) een signalisatiebord STATION aan de Europabrug, via een route Neermeerskaai, Albertlaan, voor het verkeer komende van de Watersportbaan; (ii) Een signalisatiebord STATION aan het kruispunt Snepkaai/Fabiolalaan, voor het verkeer komende van de Beukenlaan (randgemeenten)	Infopunt: Deze signalisatie werd ondertussen aangebracht (einde maart 09) Dienst Mobiliteit: Signalisatie moet worden bekeken in de BOF VTA: De definitieve bewegwijzering zal in ieder geval worden herbekeken, zowel richting Sint-Pietersstation als in haar totaliteit, eens het project ten einde loopt. Een belangrijke beperking aan bewegwijzering is dat de meeste bestuurders met bestemming Sint-Pietersstation hun weg heel goed kennen!
84	KT	Omleggingsroute voor de PENDELPARKING rond de Rijsenbergwijk : een pendelparkingbord - al of niet tijdelijk - aan de Europabrug, waardoor een P-route wordt gerealiseerd, niet door, maar rond de Rijsenbergwijk, via Europabrug -> Gordunakaai -> Fabiolalaan -> pendelparking	Infopunt: Deze signalisatie werd ondertussen aangebracht (einde maart 09) Antwoord dienst mob: Te bekijken binnen BOF

22	DT	Waarom de wijk Gent-Sint-Pieters nog jaren ongenietbaar maken? En dat onnodig hoog kostenkaartje? De promotors hun zakken vullen?? Dat geld mocht ook dienen voor minder begoeden en daklozen!!! Iedereen telt mee!	
23	DT	Bij alle informatie rond de spectaculaire vernieuwing van het St.Pieterstation heb ik nergens de naam van de architect gevonden, die verantwoordelijk is voor deze 'upgrade', of ik moet er over gekeken hebben? Misschien vernemen we die op het wijkdebat van 23 april.	Jacques Voncke
26	DT	Wat is de architecturale meerwaarde van het project Gent-Sint-Pieters? Wordt er hierbij voldoende nagedacht over uitstraling en prestige? Ik denk hierbij expliciet aan de prachtige voorbeelden van Luik en binnenkort misschien ook Bergen? Waar blijft Gent?	antwoord Infopunt Gent Sint-Pieters: Het Project Gent Sint-Pieters werkt met architect Jacques Voncke, ontwerper van het nieuwe concept van het station Antwerpen Centraal. Dat station werd onlangs nog verkozen als één van de vier mooiste ter wereld. Gent Sint-Pieters zal na voltooiing zeker een architecturale meerwaarde hebben. Langs de achterzijde van het station komt een volwaardige tweede toegang, door kenners gedefinieerd als "gedurfd concept." Ook de overkapping van de perrons in glas zal het station aanzien en uitstraling bezorgen. Bovenal moet het station Gent Sint-Pieters een duidelijke mix worden van een leesbaar station, functioneel optimaal en esthetisch verantwoord.
SN9	DT	Enkele maanden reeds wordt de stationsingang "aangekleed" met een nieuwe luifel ... Dit verschrikkelijke buizenstelsel, die meer weg heeft van een rollercoaster dan van een luifel, is nooit in de pers verschenen, en nooit voorgesteld in het kader van het project. Als dit het soort "vernieuwing" is die we mogen verwachten van de rest van het nieuwe project, dan houden wij ons hart vast. Wanneer gaat men er zich van bewust worden dat arch. Ingenieurs GEEN vormgevers zijn! Neem een voorbeeld aan Luik, waar men wel de moed heeft gehad om verder te kijken dan eigen stal. Zelfs een leek kan zien dat de inox buizenstructuur veel te zwaar is voor de relatief lichte glazen bedekking. Men kan het blijkbaar nog steeds niet bij ons... De enige die daarmee erg gelukking moet zijn geweest, (naast de ontwerper) is de leverancier van de inoxstructuur.	Het ontwerpen en plaatsen van de luifel voor het station valt volledig buiten het project Gent Sint-Pieters. Dit was een initiatief van de NMBS-Holding. Indien dit een geruststelling voor u is kan ik u meedelen dat de ontwerper van de nieuwe stationsinfrastructuur niet bij het ontwerp van de luifel betrokken was. Bovendien maakt het ontwerp van de nieuwe projectzone onderdeel uit van de opdrachten van de Kwaliteitskamer onder toezicht van de Vlaamse Bouwmeester.

43	KT	Wanneer gaan nu eindelijk die fietsen tussen Oostendestraat en Blankenbergestraat weg? Het belemmert veel van het verkeer.	Deze fietsstallingen zullen worden verwijderd als de nieuwe stallingen gebouwd zijn onder het station. De timing hiervoor is mei 2011. VTA: Het betreft hier een tijdelijke oplossing/noodoplossing om het nijpend fietsprobleem in de stationsbuurt aan te pakken met een zo gering mogelijke verstoring van het verkeersbeeld. Probleem is het actueel plaatsgebrek in deze buurt. Dit zal opgelost geraken (= verdwijnen) met de fietsenstallingen in de nieuwe ondergrondse (fiets)parking.
28	KT	Een tijd geleden werden er fietsenrekken geplaatst tussen als je van de Kortrijksesteenweg komt richting station... ik bedoel die fietsrekken die eigenlijk op straat staan waardoor je steeds de hele toer moet doen in het begin van de Astridlaan te geraken (ik woon daar). Het gaat hier mss over een 60 tal fietsen die daar kunnen staan. Is het niet mogelijk om deze weg te halen op termijn? Het probleem zit hem zo dat het enorm vervelend is om steeds om te rijden tot aan het station terwijl ik vooraan de koningin Astridlaan woon... en ik niet alleen. In het midden van de Koningin Astridlaan staat 3 rijen met fietsen en nooit volzet. Achteraan het station staan hopen fietsen overdek of niet en daar staat heel wat fietsen. Waarom moeten hier dan deze 3 nog blijven staan terwijl dit heel hinderlijk is. Met dank mocht je deze kunnen laten verwijderen want ze zijn echt overbodig. De Astridlaan lijkt wel een fietsstalplaats. Aan onderstaande komt er geen opbouwend gevolg op korte termijn van schepen KT en dit terwijl het om maar 3 fietsenrekken gaat	Antwoord Schepen KT: Deze fietsstallingen zullen worden verwijderd als de nieuwe stallingen gebouwd zijn onder het station. De timing hiervoor is mei 2011. antwoord Infopunt Zoals u reeds gemerkt heeft, zijn er tengevolge van de ingrijpende verbouwingswerken op en rond het station Gent Sint-Pieters heel wat fietsenrekken en fietsenstallingen verdwenen (ondermeer aan de Sint-Denijslaan, in de nis van de Clementinalaan en ter hoogte van het voormalige postgebouw. Bovendien was het hier voor de werken eveneens vaak een ratatouille van fietsen die overal gestald stonden. Het is geen sinecure om telkens opnieuw nieuwe, veilige en gemakkelijk toegankelijke fietsenrekken te plaatsen zonder de buurt verder te belasten. Om dit probleem in de toekomst te vermijden werd het Project Gent Sint-Pieters in het leven geroepen. We willen immers 10.000 fietsenstallingen creëren onder de sporen van het station (volgens de huidige planning rond 2011). Zowel links (met een fietsverbindingstraat tussen Sint-Denijslaan en Prinses Clementinalaan) als rechts van het station zullen er fietsstallingen gemaakt worden. Zo zullen de straten en de pleinen op en rond het station gevrijwaard worden van slecht gestalde en hinderlijke fietsen. De situatie die u schetst begrijp ik zeer goed, vanuit ons kantoor heb ik

			zicht op alle fietsenstallingen in de Koningin Astridlaan. Maar zoals reeds eerder gesteld kan ik geen nieuwe elementen aan dit dossier toevoegen. Voorlopig zijn er geen plannen om de door u aangehaalde fietsenstallingen te verplaatsen. Pas wanneer de nieuwe ondergrondse stallingen afgewerkt zijn, kan hiervoor een oplossing gezocht en gevonden worden.
26	DT	In de Aaigemstraat ligt de ingang van de hangar die ook voor de werken aan het Sint-Pietersstation gebruikt wordt. Waarom gebruikt men niet de uitgang aan de kant van de werken? Nu rijden de clarks af en aan in deze -ooit rustige- straat met de nodige verkeers- en vooral lawaaihinder tot gevolg.	antwoord Infopunt Gent Sint-Pieters: De Lumatgarage (hangar toegankelijk via Aaigemstraat en Fabiolalaan) bestaat uit twee delen. Eenerzijds een ruimte die gebruikt wordt tger stockage van "begeerlijke goederen" met een ingang in de Aaigemstgraat, anderzijds als een garage voor personeelsleden van de B-Holding met uitgang op de Fabiolalaan. Deze garage werkt met een beveiligde toegang, een systeem van badges en slagbomen. Dit om vooral de treinbegeleiders s'avonds en s'ochtends vroeg een degelijke en veilige parkeerplaats aan te bieden. VTa: De invoering van eenrichtingsverkeer in Aaigemstraat valt onder de bevoegdheid van Dienst Mobiliteit. In de huidige, gegeven omstandigheden is deze maatregel zeker niet opportuun, aangezien deze straat fungeert als omleidingsweg. Ik verwijs tevens naar de vorige vraag inzake Aaigemstraat. Zie tevens mijn antwoord op vraag 26.
SN1 8	DT	Geen wonder dat alle politieke 'zwaargewichten' tijdig de buurt hebben verlaten (cfr Vanden Bossche – Moerman – Beke) wegens PGSP onleefbaar geworden	Infopunt: Het infopunt Project Gent Sint-Pieters heeft geen kennis omtrent de verhuisredenen van de betrokkenen.
	DT	Zullen alle bewoners kunnen verzekerd zijn van een vlotte zorg en dienstverlening (doorgang hulpdiensten) tijdens de werken	VTa: Hulpdiensten worden systematisch in kennis gesteld van ieder wegeniswerk, zodat zij hun aan- en afrijroutes hierop kunnen afstemmen en de dienstverlening niet in het gedrang komt. Infopunt: Ongeacht de grootte en omvang van de werken, is

		er steeds prioriteit voor voertuigen van dienstverlenende instanties (ziekenwagen, politie). De verschillende aannemers betrokken bij het project Gent Sint-Pieters zijn geacht op de hoogte te zijn van deze voorschriften.
	DT	Welke zal het aanspreekpunt zijn bij acute problemen van laden en lossen van horeca en buurtbewoners? (door de werken?)
	KT	Zullen de gevolgen op de verkeers(over)last (vb sluijverkeer) van het project Gent Sint-Pieters worden opgevolgd? (bv na omdraaien rijrichting Sint-Denijslaan, afsluiten Voskenslaantunnel). Suggestie: opvolgen verkeersstromen na afsluiten Voskenslaan.
		(Dienst Mobiliteit) Mogelijke gevolgen zullen steeds bekleken worden en geëvalueerd. Er moet wel er op gewezen worden dat werken altijd omleidingen tot gevolg hebben en dat verkeer dan soms door andere straten dan normaal moet; dit valt niet altijd te verlmijden, maar is natuurlijk een tijdelijke situatie Infopunt: Momenteel reeds probeert het infopunt (naar aanleiding van klachten en vragen van buurtbewoners) de situatie op verkeersgebied permanent op te volgen en verbeteringen ingang te laten vinden. Ook de mobiliteitsdienst van de Stad Gent heeft een verkeerscirculatieplan, bestaande uit drie fasen. Dit plan tgreedt in werking na monitoring en objectivering van de verkeersstromen in de buurt. Het verkeerscirculatieplanb kan geraadpleegd worden op de website van het Infopunt: www. projectgentsintpieters.be
46	DT & KT	Akkoord met stationsvernieuwing. Maar waarom zo hoge hoogbouw in de K. Fabiolalaan? + grotere verkeersdrukke in de Fabiolalaan
		Infopunt: Het Project Gent Sint-Pieters volgt, wat betreft de gebouwen en de inplanting ervan op de Koningin Fabiolalaan de richtlijnen vastgelegd in het Ruimtelijk Uitvoeringsplan van de Vlaamse Regering. Dit stelt dat: "behoudens de uitzonderingen hierna vernoemd, mogen de gebouwen in geen geval uitsteken, zelfs niet gedeeltelijk, boven een denkbeeldig vlak dat wordt aangezet op het

			maaiveld ter hoogte van de noordelijke grens van het plangebied, en dat onder 45° oploopt naar het plangebied. Enkel voor de hierna vernoemde torens en voor het hoekgebouw op de kop van het plangebied, de hoek Koningin Maria-Hendrikaplein – Koningin is een uitzondering op deze 45°-regel mogelijk." Deze uitzondering bestaat uit twee slanke torens bovenop de ondergrondse parkeergarage en twee slanke torens langs de kant snepkaai. Wat de verkeersdrukke in de Fabiolalaan betreft, kunnen wij meedelen dat die via het verkeerscirculatieplan van de Stad Gent aangepakt zal worden. Dit plan kan geraadpleegd worden op de website van het Infopunt: www. projectgentsintpieters.be.
52	KT	Wordt licht en zonintensiteit 45° gewaarborgd bij het bouwen van appartementsblokken tegenover bestaande woningen? (gebouwen ter hoogte pensioendienst)	Infopunt: Het Project Gent Sint-Pieters volgt, wat betreft de gebouwen en de inplanting ervan op de Koningin Fabiolalaan de richtlijnen vastgelegd in het Ruimtelijk Uitvoeringsplan van de Vlaamse Regering. Dit stelt dat: "behoudens de uitzonderingen hierna vernoemd, mogen de gebouwen in geen geval uitsteken, zelfs niet gedeeltelijk, boven een denkbeeldig vlak dat wordt aangezet op het maaiveld ter hoogte van de noordelijke grens van het plangebied, en dat onder 45° oploopt naar het plangebied. Enkel voor de hierna vernoemde torens en voor het hoekgebouw op de kop van het plangebied, de hoek Koningin Maria-Hendrikaplein – Koningin is een uitzondering op deze 45°-regel mogelijk." Deze uitzondering bestaat uit twee slanke torens bovenop de ondergrondse parkeergarage en twee slanke torens langs de kant snepkaai. Wat de verkeersdrukke in de Fabiolalaan betreft, kunnen wij meedelen dat die via het verkeerscirculatieplan van de Stad Gent aangepakt zal worden. Dit plan kan geraadpleegd worden op de website van het Infopunt: www. projectgentsintpieters.be.
94	KT	Angst voor leefbaarheid van hoogbouw	Antwoord Infopunt:

			- verwijzing naar kwaliteitskamer en zorg voor openbare ruimte en duurzaamheid - Het Project Gent Sint-Pieters volgt, wat betreft de gebouwen en de inplanting ervan op de Koningin Fabiolalaan de richtlijnen vastgelegd in het Ruimtelijk Uitvoeringsplan van de Vlaamse Regering. Dit stelt dat: "behoudens de uitzonderingen hierna vernoemd, mogen de gebouwen in geen geval uitsteken, zelfs niet gedeeltelijk, boven een denkbeeldig vlak dat wordt aangezet op het maaiveld ter hoogte van de noordelijke grens van het plangebied, en dat onder 45° oploopt naar het plangebied. Enkel voor de hierna vernoemde torens en voor het hoekgebouw op de kop van het plangebied, de hoek Koningin Maria-Hendrikaplein – Koningin is een uitzondering op deze 45°-regel mogelijk." Deze uitzondering bestaat uit twee slanke torens bovenop de ondergrondse parkeergarage en twee slanke torens langs de kant snepkaai. Wat de verkeersdrukte in de Fabiolalaan betreft, kunnen wij meedelen dat die via het verkeerscirculatieplan van de Stad Gent aangepakt zal worden. Dit plan kan geraadpleegd worden op de website van het Infopunt: www. projectgentsintpieters.be.
26	KT	We hebben momenteel nog één van de weinige leefbare, zelfs gezellige, stationsbuurten van België. Kunnen er dringend initiatieven worden genomen om dat zo te houden? Moeten die torens zo bedreigend hoog en zo dicht tegen de straat? Hoogbouw en criminaliteit gaan immers meestal hand in hand wijzen voorbeelden in binnen- en buitenland uit. Kan er niet voor een architecturaal interessanter en leefbaarder oplossing worden gezocht?	antwoord Infopunt Gent Sint-Pieters: - Met betrekking tot de hoogbouw en de invulling ervan verwijs ik u graag door naar de nieuwsbrief 7 van het Project Gent Sint-Pieters. Wij zullen proberen de complexiteit van het Ruimtelijk UitvoeringsPlan (RUP) uit te leggen. Ook kunnen wij u melden dat er een Kwaliteitskamer (BUUR) is aangesteld om de projectontwikkeling en het verband ervan met de Rijsenbergwijk nogmaals onder de loop te nemen. Eens hierover meer informatie bekend is, koppelen we deze graag terug naar de buurtbewoners. - Het Project Gent Sint-Pieters volgt, wat betreft de

			gebouwen en de inplanting ervan op de Koningin Fabiolalaan de richtlijnen vastgelegd in het Ruimtelijk Uitvoeringsplan van de Vlaamse Regering. Dit stelt dat: "behoudens de uitzonderingen hierna vernoemd, mogen de gebouwen in geen geval uitsteken, zelfs niet gedeeltelijk, boven een denkbeeldig vlak dat wordt aangezet op het maaiveld ter hoogte van de noordelijke grens van het plangebied, en dat onder 45° oploopt naar het plangebied. Enkel voor de hierna vernoemde torens en voor het hoekgebouw op de kop van het plangebied, de hoek Koningin Maria-Hendrikaplein – Koningin is een uitzondering op deze 45°-regel mogelijk." Deze uitzondering bestaat uit twee slanke torens bovenop de ondergrondse parkeergarage en twee slanke torens langs de kant snepkaai. Wat de verkeersdrukke in de Fabiolalaan betreft, kunnen wij meedelen dat die via het verkeerscirculatieplan van de Stad Gent aangepakt zal worden. Dit plan kan geraadpleegd worden op de website van het Infopunt: www. projectgentsintpieters.be.
57	DT	Waarom horen wij niets van klankbordgroep?	Infopunt: De agenda en verslagen van de klankbordgroep zijn te raadplegen op de website van het project Gent Sint-Pieters: www.projectgentsintpieters.be. De deelnemers aan de klankbordgroep hebben elk een eigen achterban, of vertegenwoordigen bepaalde voor het project in het algemeen relevante doelgroepen. Ook de Rijsenbergwijk en de bewoners van de omliggende straten zijn vertegenwoordigd.
57	DT	Waarom wordt niet meer rekening gehouden met Buitensporig-comité?	Infopunt: Het comité buitensporig maakt deel uit van de klankbordgroep van het Project Gent Sint-Pieters. Er wordt rekening gehouden met de opmerkingen van het actiecomité in de mate van het mogelijke en haalbare.
	DT	Gevoel dat er geen inspraak was in het project Gent Sint-Pieters	Infopunt werd opgericht met website voor project Gent Sint-Pieters, er is een klankbordgroep (verslagen op de website van Project Gent Sint-Pieters), er waren inspraakmomenten

			('praatplan natuurpark Overmeers', infomarkt verkeerscirculatie Rijsenbergbuurt, infomarkt heraanleg Kortrijksesteenweg), nabije toekomst komt inspraak ikv ruimtelijke studie door bureau BUUR; er komt info via nieuwsbrieven, bewonersbrieven, stadsmagazine ...
85	KT	Wanneer zijn de definitieve plannen klaar voor de aanleg van de achterkant van St Petersstation? (Mathildeplein)?	Infopunt: Deze plannen zijn reeds getekend. De simulatietekeningen kunnen geraadpleegd worden op de site www.projectgentsintpieters.be en op het infopunt Project Gent Sint-Pieters: Koningin Maria-Hendrikaplein 2, 9000 Gent. Telefoon: 09/241.24.11, e-mail: info@pgsp.be
68	DT; TB	Voorliggend project GSP is totale ramp voor mens en dier	
82	TB	Fijn stof door werken en komst ondergrondse parking: gevolgen voor ons?	Juridische dienst: In het kader van de gerechtelijke procedures tegen het station wordt door de stad Gent en haar openbaar vervoer-partners o.m. aangetoond dat de moderniseringswerken van het GSP in zijn totaliteit (dus met parking en verbindingsweg) een noodzakelijke stap zijn ten behoeve van de stijging van het aantal openbaar vervoer verplaatsingen, wat noodzakelijk is om het globale aantal autoverplaatsingen (o.m. op de E40 richting Brussel, de E17 naar Antwerpen enz) te reduceren, met uiteraard gunstige gevolgen op het vlak van het leefmilieu op een ruimere schaal dan enkel de straten rond het GSP. Een tweede essentieel punt is dat de aanwezigheid van 'fijn stof' in Vlaanderen voor een groot deel afkomstig is uit het buitenland, zodat lokale bronnen van fijn stof slechts een beperkte invloed hebben. Vandaar dat de vraag zelf al suggestief en foutief is gesteld: het gaat niet om "fijn stof door de werken en de parking", het gaat om een grensoverschrijdend fenomeen van fijn stof over heel Europa, waarbij de oorzaken van fijn stof grotendeels in het buitenland te situeren zijn, en de mogelijkheden om op Vlaams niveau de fijn stof aanwezigheid in de lucht te reduceren, zeer beperkt zijn.

86	KT, TB	Welke maatregelen worden genomen om de hinder van de nieuwe weg thv de Sint-Denijslaan te beperken?	Milieudienst: Ik vermoed dat in de MER van Gent-Sint-Pieters wel een aantal maatregelen zijn opgenomen. Het lijkt me aangewezen dat deze vraag wordt beantwoord door het Project Gent-Sint-Pieters. Infopunt: Ter hoogte van de Sint-Denijslaan komt er een kruispunt met verkeerslichten. Auto's zullen hier alle richtingen uit kunnen: vanaf de nieuwe weg rechtdoor de tunnel in, links- of rechtsaf de Sint-Denijslaan in. Auto's komende vanuit de tunnel zullen dezelfde bewegingen kunnen maken. De dienst mobiliteit van de stad Gent zal de situatie permanent opvolgen, meten en tellingen organiseren. Op basis van deze objectieve gegevens zal er ingegrepen worden.
SN2 1	KT	Voorstel: de ondergrondse parking M. Hendrikaplein niet bouwen. Autowerken niet verder toelaten dan Flanders Expo parking (tram 1) en ook niet verder dan UZ/IVAGO (tram 21 of 22). Resultaat: kostenbesparing; minder CO en CO ₂ inademen door de bewoners; minder lawaaihinder in de wijk	(Dienst Mobiliteit) Is in strijd met de algemene visie op GSP. Infopunt: Op dit moment is het niet bouwen van de parking niet meer aan de orde. Hetzelfde geldt voor het overige voorstel. Er werd wel geopteerd voor een parking, wel gekozen voor een nieuwe verbindingsweg in combinatie met een snelle tramverbinding komende van de expo, over het station naar het centrum.
91	KT	Heeft u bij het sluiten van op- en afrit R4 rekening gehouden dat een extra deel van het verkeer via Sint-Denijslaan, - Nieuwe Verbindingsweg de R4 oprijdt?	Dienst Mobiliteit: Dit zal slechts zeer gelimiteerd zijn; in principe zal verkeer dalen op St-Denijslaan tussen R4 en verbindingsweg, want afrit R4 gaat dicht. VTa: Het sluiten van de op- en afrit van de binnenring R4 ter hoogte van Maurice Dupuislaan/Sint-Denijslaan zal inderdaad een aantal consequenties hebben op vlak van verkeersafwikkeling. Tot deze maatregel zal beslist worden door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (AWV), zijnde de verantwoordelijke wegbeheerder. Dit zal gebeuren op een gepast moment na ruim overleg met de

			stedelijke overheid en diensten. Infopunt: Het feit dat de R4 afgekoppeld wordt kan al als gevolg hebben dat er minder mensen die St-Denijslaan gaan nemen. Vanuit de Rijsenbergwijk is uiteraard de verbinding via Fabiolalaan, Timichegtunnel de kortste verbinding naar de R4 en niet helemaal omrijden via de Snekkaai en Dupuislaan. Uit de modelsimulaties die we hebben uitgevoerd naar aanleiding van het stationsproject, blijkt niet dat de verkeersintensiteit op de St-Denijslaan gevoelig zou verhogen, integendeel zelfs. De conclusie uit de studie was o.a.: Het afsluiten van de Beukenlaan - Snekkaai van de R4 heeft vooral gevolgen voor verkeer op Beukenlaan dat voordien (scenario 4) naar de R4 reed. Dat kan nu niet meer, waardoor ook op het zuidelijke deel van de R4 west minder verkeer rijdt. Dit verkeer zoekt nu zijn weg meer oostelijk via de Oudenaardsesteenweg. Ook de Pégoudlaan krijgt meer verkeer te verwerken, dat vooral vanaf het zuiden naar de R4 toe wil. Vanuit het zuiden wordt daartoe de aansluiting van de Kortrijksesteenweg met de Pégoudlaan gebruikt. Staduitwaarts wordt de Snekkaai ook minder druk. Er wordt nu meer langs de Zwijnaardsesteenweg of de Watersportbaan gereden. Op termijn wordt de Zwijnaardsesteenweg ook afgesloten van de R4. Mogelijk zal een deel van dat verkeer de link R4 kiezen om naar het centrum van Gent te rijden.
76	KT	Waarom legt u een reuzenparking aan (station), terwijl de auto's net uit de stad moeten geweerd worden? En terwijl Gent één van de meest vervuilde steden van Europa is?	(Dienst Mobiliteit) Algemene doelstellingen GSP: meer treinreizigers, ook autoparkeerplaatsen zijn nodig, maar er komen bv. wel meer dan driemaal zoveel plaatsen voor fietsers en ook openbaarvervoergebruik moet en zal sterk stijgen.
26	DT	Bovendien is de Aaigemstraat te smal voor comfortabel	antwoord Infopunt Gent Sint-Pieters:Het éénrichting maken

		tweerichtingsverkeer. Ik zag al 2 keer een ziekenwagen op weg naar een dringende interventie zich klemrijden door het tegenverkeer dat net te breed was (resp. bus en bestelwagen), op die manier gaan kostbare minuten verloren... Is er geen mogelijkheid dat de Aaigemstraat minstens gedeeltelijk eenrichtingsverkeer wordt?	van de Aaigemstraat werd reeds eerder overwogen. Doch dit zou voor heel wat bewoners van de Rijsenbergwijk extra hinder meebrengen. We zijn er ons van bewust dat dde ideale situatie niet bestaat. Het Project Gent Sint-Pieters heeft proberen te zoeken naar het meest optimale evenwicht.
33	KT	Ik heb gemerkt dat tram 21 verplaatst is van de St-Denijslaan naar de Clementinalaan. Nu is mijn vraag: wat gaat er met de St-Denijslaan gebeuren (waar vroeger tramsporen waren)Zal deze straat terug 2 richtingen worden zodat het verkeer langs achter het station weg kan?	Na de voltooiing van de werken aan het station Gent Sint-Pieters, zal de tram opnieuw door de Sint-Denijslaan rijden. Met betrekking tot de rijrichting voor auto's kunnen wij u zeggen dat deze in vergelijking met vandaag, omgedraaid wordt. De rijrichting zal lopen van de Voskenslaan naar de Kortrijksesteenweg
86	KT	Wordt er een fietsbrug of tunnel voorzien om wachttijden voor het rode licht te vermijden?	(Dienst Mobiliteit) Neen (is niet duidelijk waarop de vraag slaat). Als het gaat om wachttijden kruispunt St-Denijslaan - nieuwe verbindingsweg R4 gaat: wachttijd zal niet enorm zijn: cyclustijd wellicht twee minuten, wat meteen de maximaal mogelijke wachttijd zal zijn.
86	KT	waarom is er voor een nieuwe invalsweg gekozen ipv een snelle tramverbinding naar Expo terreinen?	Antwoord dienst mob: Zie algemene doelstellingen GSP Infopunt: Er werd gekozen om beide te combineren. Voor een betere ontsluiting van het station, de ondergrondse parking en de Rijsenbergwijk werd geopteerd om de nieuwe Valentin Vaerwyckweg aan te leggen. Een snelle tramverbinding tussen Expo, het station en het centrum van Gent is er reeds.
91	MDR	Zit de heraanleg van de Sint-Denijslaan ook in de planning wanneer de R4 afgesloten wordt en de verbindingsweg af is? Vooral vanuit het belang van de verkeersveiligheid van de zachte weggebruiker, het niet respecteren van de snelheid, stijging fijn stof enz	Antwoord dienst mob: Is een zaak van AWW Infopunt: De heraanleg van de Sint-Denijslaan behoort niet tot het Project Gent Sint-Pieters.
20	KT	Wij verwachten lange files in onze straat door kruispunt R4/ Sint-Denijslaan. Is dat bestudeerd?	Antwoord dienst mob: Verkeersintensiteit zal dalen in de St-Denijslaan wegens sluiten afrit R4. Infopunt: De verkeerssituatie werd in het verleden reeds bestudeerd. Het nieuwe kruispunt (aan de hogeschool) ter

			vervanging van het oude kruispunt (op het einde van de Sint-Denijslaan, zal dezelfde verkeersstromen aantrekken. Vermoedelijk zal er extra verkeer bijkomen van de Snepkaai. De dienst Mobiliteit van de stad Gent zal de nieuwe verkeerssituatie permanent screenen door middel van tellingen en metingen. Eens deze objectivering doorgevoerd zal er - indien nodig - ingegrepen worden.
9	KT	Zullen de geplande ondergrondse parking en de geplande bovengrondse infrastructuur verkeer rond station niet nog moeilijker maken?	Antwoord dienst mob: Neen, parking krijgt een aparte toegangsweg Infopunt: Wij vermoeden dat het tegendeel zelfs waar kan zijn. Nu is er iedere veel parkeerzoekend verkeer in de straten van de Rijsenbergwijk en andere omliggende straten van het station. Eens pendelaars en occasionele bezoekers van het station en de projectontwikkeling de nieuwe situatie gewoon zijn, en weten waar ze met de wagen terecht kunnen, zal de situatie leesbaarder zijn en verwachten we minder doorgaand verkeer in de wijken rond het station.
84	KT	Doorgangsverkeer stationsomgeving: Voorstel voor de duur van de stationswerken een bord 'moeilijke doorgang station' aan de Sterre, aan kruispunt Einde Were/Overzet, aan kruispunt Martelaarslaan/Brittaniëlaan OF een omlegginstraject langs de grotere invalssassen, om het doorgaand verkeer uit de stationsomgeving en uit de woonwijken te houden	Infopunt: Een alternatief voor dit voorstel werd ondertussen gerealiseerd. Antwoord dienst mob: Te bekijken binnen BOF
86	KT, TB	Waarom dient zo een groot oppervlakte aan natuurgebied te verdwijnen? Waarom is er maar een beperkte natuurcompensatie?	Infopunt: De natuurcompensatie is volgens het Vlaamse natuurdecreet verlopen. Van de 2,3 hectare grond die de weg inneemt was 0,4 hectare ingekleurd als natuurgebied. Die 0,4 hectare moest worden omgezet naar bestemming 'openbare infrastructuur'. Concreet wordt er 12.500 m² nieuw bos aangeplant in het natuurpark Overmeers, en wordt de hele oppervlakte van de Overmeers – zowat 70.000 m² - onteigend en als een openbaar natuurpark opgewaardeerd, ingericht en toegankelijk gemaakt. Daarnaast wordt er ook via een zogenaamde

			bosbehoudsbijdrage van 30.000 €, financieel gecompenseerd Groendienst: Voor de inrichting van het gebied werd een bouwvergunning afgeleverd. Daarin werd de natuurcompensatie geregeld en aanvaard door het Agentschap voor Natuur en Bos van de Vlaamse gemeenschap. Er is hier geopteerd om als compensatie voor de verdwenen natuurwaarden een natuurpark van ongeveer 6 ha aan te leggen. Hoewel de groenoppervlakte kleiner wordt, zal de oppervlakte aan waardevolle natuur veel groter worden dan ze was.
20	TB	Hoe ziet waterafloopsysteem eruit rond verbindingsweg R4? Onze tuinen staan constant onder water. Heraanleg grachten voorzien?	Groendienst: De tuinen liggen in een natuurlijk meersengebied. Ze overstroomden dus van nature. Het natuurdecreet laat het verdrogen van meersen (en dus de tuinen) in natuurgebied niet toe. Bovendien zou het tegen de watertoets zijn om hier te streven naar een waterstandsverlaging. De meersen (en dus ook de tuinen) hebben een waterbergende functie. Het is wenselijk dat ze die behouden om elders overstromingen te voorkomen. Er zal inderdaad een heraanleg van grachten gebeuren. Het doel daarvan is om de natuurkwaliteit te verhogen. Hierdoor zal ook de waterberging iets toenemen, maar de tuinen zullen er niet droger van worden.
79	KT	Hoelang is de tijdelijke parkeertoren van de NMBS op de Fabiolalaan nog in gebruik? Kan men in het weekend daar gratis parkeren?	Infopunt: De pendelparking op de Koningin Fabiolalaan blijft in gebruik tot op het moment dat een deel van de ondergrondse parkeerplaats afgewerkt en aangekleed is (vermoedelijk einde 2010). Deze parking is niet gratis (noch tijdens de week, noch in het weekend).
57	KT	Waar parkeren tijdens werken op Fabiolalaan	VTA: Het tijdelijk verlies aan parkeerplaatsen ingevolge werken kan niet gecompenseerd worden, een direct alternatief is immers niet voorhanden behoudens de bestaande parkeerinfrastructuur (er zal dus in de buurt moeten geparkeerd worden à rata van de beschikbare

			parkeergelegenheid). De parkeerdruk ligt in deze buurt al zeer hoog. Infopunt: Momenteel voert het Infopunt onderhandelingen met de B-Holding om een deel van het spoorwegtalud te gebruiken als parkeerplaats voor de bewoners van het achterste deel van de Fabiolalaan en zijstraten.
94	KT	Maak aankoop van autostalplaatsen ondergronds in zone B voor buurtbewoners mogelijk	Antwoord Infopunt 17-11-08: Het autoparkeerverhaal lijkt niet zo makkelijk als het eruit ziet. Ik geef u inzage in de bedenkingen van de directeur mobiliteit: 'De vraag moet in een ruimer kader worden geplaatst. Probleempunt lijkt me steeds dat dergelijke parkeerplaatsen aan kostprijs moeten worden verkocht (we spreken dan van een plaats van 25.000 euro of een navenante huurprijs) en velen kiezen toch het gratis parkeren op straat. Wanneer de plaatsen er eenmaal zijn en ze kunnen niet worden verkocht of verhuurd aan bewoners, ontstaat al gauw de neiging om ze te verhuren aan bedrijven (die kapitaalkrachtiger zijn), waardoor je dus weer meer auto's aantrekt naar de stationssite en de aanames van je MOBER niet meer kloppen en je eigenlijk ook voorbijgaat aan de doelstellingen qua duurzame mobiliteit voor de site'
89	KT	Zijn er concrete plannen voor het verdichtingsgebied Tuinwijklaan - Leeuwerikstraat - Maaltebruggestraat - Zieklien?	Infopunt: Met de informatie waarover het infopunt momenteel beschikt kunnen we stellen dat er nog geen concrete plannen zijn voor het verdichtingsgebied waarvan sprake.
	KT	Hoe zullen de bij te bouwen blokken op de scholencampus (kant Sint-Denijslaan) er uit zien? Toegelaten hoogte / volume?	Infopunt: Op dit moment bestaat er reeds een masterplan, dat echter nog niet openbaar is. Over de vorm, hoogte en ontwerp van de gebouwen is dus nog niet echt veel informatie beschikbaar. Bovendien valt de uitbreiding van de campus buiten de bevoegdheid van het Project Gent Sint-Pieters. Verdere informatie kan wel opgevraagd worden bij de school zelf.
94	KT, LDC?,	Creëer een wijkcentrum of Jeugdhuis in zone B. Om zo de site voor	Antwoord Infopunt: verwijzing naar wijkdebat (!) en naar

	TB?, MDC?	iedereen meer leefbaar te maken.	AGSOB die behoeftenstudie maakt voor de wijk
		18. Sport	
	CP	klein sportaanbod	
		19. Staat wegenis (rijweg, fietspad, trottoir)	
62	KT & MDR	Goede fietspaden! : 1) op niveau auto's (niet vermengen met trottoir), 2) asfalt (geen steentjes die schots en scheef gaan liggen), 3) gemeentediensten geen signalisatie laten plaatsen voor werken	Bij de heraanleg van hoofdwegen wordt gestreefd naar de aanleg van goede (afgescheiden) fietspaden: dit was zo voor de Voskenslaan (al is er wat discussie over het concept), de as Groot-Britanniëlaan-Albertlaan en straks ook in de Kortrijksesteenweg en de Fabiolalaan. In sommige straten is het echter niet mogelijk fietspaden aan te leggen, omdat de ruimte ontbreekt, tenzij men alle parkeren zou verwijderen, wat evenmin wenselijk is; in dergelijke straten kiezen we dan voor zone-30 met indien mogelijk begeleidende maatregelen (plateau, asverschuivingen); zie bv. de Zwijnaardsesteenweg, waar nu ook fietssuggestiestroken zullen komen als begeleidende maatregel.
	MDR, KT	Staat van het fietspad: bv Sint-Denijslaan (westelijk deel), Krijgslaan	Dienst mob: Krijgslaan: AWV: Het is de bedoeling om de N60 vanaf de Sterre tot aan de spoorwegbrug beter oversteekbaar te maken. Tijdens het overleg (van 6/3 tussen dienst mob en AWV) hebben we afgesproken om het dossier uit te breiden tot aan het kruispunt met de Monterrey-sstraat. Wegendienst: fietspad Sint-Denijslaan: Een integraal heraanlegdossier is hier nog niet voor opgestart, voorlopig wordt enkel lokaal hersteld op de slechte delen. Vermoedelijk zal een integrale aanpak een herprofilering meebrengen (verlaten van het systeem met dubbele

			borduren, mogelijks nog ingrijpender). De mogelijkheden hiervan zijn nog niet besproken met de diverse diensten
17	MDR	Wij vragen reeds 5 jaar na elkaar wanneer de Leeuwerikstraat kan heraangelegd worden. Die is in super-slechte staat. Maar zonder resultaat op onze vraag!	(kabinet schepen De Regge) De WISquoting van de Leeuwerikstraat is 63% in totaal. Een groot deel van de straat is C3, wat wil zeggen dat dit inderdaad een niet zo goede algemene toestand is. De straat staat dan ook op de 57ste plaats van de 300 slechtste straten. In het verleden gebeurden reeds herstellingen, zoals het herstellen van verzakkingen van de riolering. Momenteel is een meerjarenplanning stratenheraanleg (2012-2014) in voorbereiding op dienstniveau.
	MDR	Alle straten tussen de Kortrijksesteenweg en Kon. Leopold II laan liggen verschrikkelijk slecht met kasseien, niet met een fiets te berijden. Suggestie: eerst deze straten aanpakken, dan pas Kortrijksesteenweg (zodat riolering van zijstraten aansluiten op Kortrijksesteenweg)	Wegendienst: De straatjes tussen K. Leopold II - laan en Kortrijksesteenweg staan op de meerjarenplanning, maar niet op korte termijn, heraanleg is momenteel niet voorzien.
27	MDR	Als bewoners van de Leeuwerikstraat, Gent wensen we de erbarmelijke staat van het wegdek aan te kaarten. Plant het stadsbestuur hieromtrent acties ?	(kabinet schepen De Regge) De WISquoting van de Leeuwerikstraat is 63% in totaal. Een groot deel van de straat is C3, wat wil zeggen dat dit inderdaad een niet zo goede algemene toestand is. De straat staat dan ook op de 57ste plaats van de 300 slechtste straten. In het verleden gebeurden reeds herstellingen, zoals het herstellen van verzakkingen van de riolering. Momenteel is een meerjarenplanning stratenheraanleg (2012-2014) in voorbereiding op dienstniveau.
34	MDR	wanneer kunnen de kasseien in Maaltebruggestraat vervangen worden? Als fietser is dit een ellendige weg met veel putten.	Momenteel geen plannen in opmaak om wegenwerken uit te voeren in de Maaltebruggestraat. Wegendienst: De Maaltebruggestraat staat niet op de meerjarenplanning, en is ook niet aangeduid als horende bij de slechtste straten op basis van WIS, ondanks het feit dat het zeker geen goede straat is (overwegend C2).
58	MDR	Een verfrissen van de sombere Maaltebruggestraat is wenselijk. Ook de voetpaden zijn daar in zeer slechte staat.	De Maaltebruggestraat staat niet op de meerjarenplanning, en is ook niet aangeduid als horende bij de slechtste straten

			op basis van WIS, ondanks het feit dat het zeker geen goede straat is (overwegend C2).
	MDR	staat van trottoirs en straten (Is ook onveilig voor fietsers). Concreet werden volgende opmerkingen gegeven: (i) het gaat vb om Leeuwerikstraat, Sint-Denijslaan, Maaltebruggestraat, Ganzendries, het trottoir achter de bomen (kant spoorweg) in de Sint-Denijslaan (ii) goede trottoirs zijn belangrijker dan brede trottoirs; (iii) fietsers fietsen op de trottoirs (-> trottoirs breder maken)	Sint-Denijslaan: <i>(het voorlopige verslag van de klankbordgroep van het project Gent Sint-Pieters van 12 maart 09 zegt hierover – schepen MDR aan het woord:)</i> schepen MDR heeft gevraagd om dit voetpad in de planning op te nemen. Aan dat voetpad zorgen de boomwortels voor problemen. Je kan die immers niet doorsnijden, dat is slecht voor de stabiliteit van de bomen (kunnen omvallen), die kunnen er ook van doodgaan. De eenvoudigste oplossing zou allicht zijn om de tegels te verwijderen en te vervangen door halfverharding? Wordt verder opgevolgd. Aanvulling dienst wegen: Heraanleg trottoir tussen de bomen en het spoor is nog met Stedenbouw en Groendienst te evalueren (kan eigenlijk pas goed als de bouwwerf weer volledig vrij is). Probleem stelt zich inderdaad van de boomwortels, en het feit dat het in zijn huidige toestand al te smal is om als volwaardig voetpad te functioneren. Voor deel ‘achter de bocht’: Een integraal heraanlegdossier is hier nog niet voor opgestart, voorlopig wordt enkel lokaal hersteld op de slechte delen. Vermoedelijk zal een integrale aanpak een herprofilering meebrengen (verlaten van het systeem met dubbele borduren, mogelijks nog ingrijpender). De mogelijkheden hiervan zijn nog niet besproken met de diverse diensten. Geen andere werken gepland.
61	MDR	Hoe zit het met de 4 straten tussen Koning Leopold-II-laan en Kortrijksesteenweg?	Wegendienst: De straatjes tussen K. Leopold II - laan en Kortrijksesteenweg staan op de meerjarenplanning, maar niet op korte termijn, heraanleg is momenteel niet voorzien.
SN1 7	MDR	Wanneer komt er eindelijk een nieuwe rijweg in de Brederodestraat, Nassaustraat en Egmontstraat ? Ongelijke kasseien, putten, oneffenheden zijn een schande voor deze verbindingen tussen Kon. LeopoldIIlaan en Kortrijksesteenweg. Bij	de Stad heeft een inventaris opgemaakt van alle straten in Gent, het Wegen Inventarisatie Systeem (WIS). In het WIS geeft een code aan in welke staat een straat zich bevindt. Het WIS brengt alle straten elektronisch in kaart met hun

		sneeuw en ijzel: hoogst gevaarlijk	bestemming, materiaalsoorten, kwaliteit en fotomateriaal. De verschillende gradaties van de staat waarin een straat verkeert, gaan van A (nieuwe aanleg) tot D (zeer slecht). Door het WIS-systeem is het mogelijk om de prioritaire werken op het gehele grondgebied in kaart te brengen. Hierdoor kan op een objectieve manier de volgorde van de aanpak van de straten worden bepaald. Uiteraard zijn nog tal van andere zaken van belang bij een heraanleg. De staat van de rioleringen, de verkeersintensiteiten en verkeersveiligheid, de noodzakelijke collectorwerken, werken aan tramspoorlijnen en de stedelijke projecten aan pleinen en parken noodzaken vaak tot een bijkomende heraanleg van het openbare domein. Zo werd onlangs de Duifhuisstraat heraangelegd en zullen de werken aan de Baliestraat binnenkort starten. Momenteel zijn er geen plannen om de straten tussen de Kortrijksesteenweg en het Citadelpark heraan te leggen. Volgens het WIS systeem zijn andere straten momenteel meer prioritair, en het beschikbare budget van de Stad laat niet toe om die gevraagde straten op korte termijn aan te pakken. Wegendienst: De straatjes tussen K. Leopold II - laan en Kortrijksesteenweg staan op de meerjarenplanning, maar niet op korte termijn, heraanleg is momenteel niet voorzien.
SN1 9	MDR	Wij wonen op de hoek van de K. Leopold III laan en de Van Egmontstraat, en zouden het fijn vinden indien er iets gedaan werd aan de archislechte toestand van de Van Egmontstraat . Voor oude mensen is het levensgevaarlijk!	de Stad heeft een inventaris opgemaakt van alle straten in Gent, het Wegen Inventarisatie Systeem (WIS). In het WIS geeft een code aan in welke staat een straat zich bevindt. Het WIS brengt alle straten elektronisch in kaart met hun bestemming, materiaalsoorten, kwaliteit en fotomateriaal. De verschillende gradaties van de staat waarin een straat verkeert, gaan van A (nieuwe aanleg) tot D (zeer slecht). Door het WIS-systeem is het mogelijk om de prioritaire werken op het gehele grondgebied in kaart te brengen. Hierdoor kan op een objectieve manier de volgorde van de

			aanpak van de straten worden bepaald. Uiteraard zijn nog tal van ander zaken van belang bij een heraanleg. De staat van de rioleringen, de verkeersintensiteiten en verkeersveiligheid, de noodzakelijke collectorwerken, werken aan tramspoorlijnen en de stedelijke projecten aan pleinen en parken noodzaken vaak tot een bijkomende heraanleg van het openbare domein. Zo werd onlangs de Duifhuisstraat heraangelegd en zullen de werken aan de Baliestraat binnenkort starten. Momenteel zijn er geen plannen om de straten tussen de Kortrijksesteenweg en het Citadelpark her aan te leggen. Volgens het WIS systeem zijn andere straten momenteel meer prioritair, en het beschikbare budget van de Stad laat niet toe om die gevraagde straten op korte termijn aan te pakken. Wegendienst: De straatjes tussen K. Leopold II - laan en Kortrijksesteenweg staan op de meerjarenplanning, maar niet op korte termijn, heraanleg is momenteel niet voorzien.
21	MDR	Wanneer komt er eindelijk een nieuw voetpad in onze straat? (Maaltebruggestraat)	Momenteel geen plannen in opmaak voor wegenwerken in de Maaltebruggestraat. Wegendienst: De Maaltebruggestraat staat niet op de meerjarenplanning, en is ook niet aangeduid als horende bij de slechtste straten op basis van WIS, ondanks het feit dat het zeker geen goede straat is (overwegend C2).
40	MDR	Kortrijksesteenweg (tussen Sint-Denijslaan en Sterre): de erbarmelijke voetpaden herleggen nu de openbare werken gedaan zijn	Momenteel niet voorzien
53	MDR	Op de Ottergemsesteenweg zijn de voetpaden in slechte staat. Veel mensen zijn hier al gevallen	Wegendienst: Het trottoir Ottergemsesteenweg is variërend van kwaliteit C1-C2, met overwegend C1. Dit zijn nog geen trottoirs waarin integrale heraanleg voorzien wordt, kans is vrij klein dat ze uit het trottoiractieplan geselecteerd geraken.
SN3	MDR	Ik woon ongeveer 20 jaar op de Ottergemsesteenweg. Deze voetpaden zijn nog steeds erbarmelijk. AMAI putten, hoog, laag ...	de Stad is volop bezig is met de opmaak van een voetpadenplan. Dit houdt in dat een inventaris wordt

		Misschien goed om ook eindelijk eens in orde te brengen?	gemaakt van alle trottoirs. De bedoeling is om de slechtste trottoirs prioritair aan te pakken. Het beschikbare budget van de Stad laat immers niet toe om alle trottoirs op korte termijn aan te pakken. Om te bepalen welke trottoirs moeten worden aangepakt, gaat de Stad wijk per wijk te werk. Daarbij kijken we naar de staat, maar ook naar de mate van gebruik van het trottoir. Hiervoor gaan we na of er scholen, buurtwinkels, sociale voorzieningen, publiekstoegankelijke gebouwen ... zijn. Dit moet resulteren in een extra inspanning voor het heraanleggen van trottoirs. Wegendienst: Het trottoir Ottergemsesteenweg is variërend van kwaliteit C1-C2, met overwegend C1. Dit zijn nog geen trottoirs waarin integrale heraanleg voorzien wordt, kans is vrij klein dat ze uit het trottoiractieplan geselecteerd geraken.
80	MDR	Maaltebruggestraat, vooral deel tussen Leeuwerikstraat en Kortrijksesteenweg: te veel afhellende voetpaden, losliggende stenen enz. Staat voetpaden: zeer slecht! En nu met zoveel werken: camions op voetpad enz! In voetpad verzakkingen!	Momenteel geen plannen in opmaak om wegenwerken uit te voeren in de Maaltebruggestraat. Wegendienst: De Maaltebruggestraat staat niet op de meerjarenplanning, en is ook niet aangeduid als horende bij de slechtste straten op basis van WIS, ondanks het feit dat het zeker geen goede straat is (overwegend C2).
SZ4	KT	Gent = fietsvriendelijk. // Spijtig dat de fietspaden er zo vuil bij liggen. Al eens gekeken in de buurt van het Patiëntje?	
32	MDR	op verzoek van vele bureaus worden volgende vragen gesteld : (i) is er in de nabije toekomst voorzien dat de voetpaden (beiden kanten) heraangelegd worden ? (Elfjulistraat)	Momenteel niet voorzien
42	MDR	Ik ben 87 maar desondanks nog actief. De voetpaden in mijn buurt (buurt rond Distelstraat) kan men beschouwen als paden voor berggeiten en gemzen, maar niet als voetpaden. Ik voel me gewoonweg veiliger op de rijweg dan op deze veel-hobbelige stoepen. Kan daar nu echt niets aan verricht worden?	Momenteel niet voorzien
13	MDR	Waarom ontbreekt een voetpad 1) op de Sint-Denijslaan tussen de	

		huizen nr 132 en 140; 2) op de Maurice Dupuislaan tussen de huizen nr 20 en 23?	
5	MDR	In 2008 werd het wegdek Bommelstraat vernieuwd - goed! Maar 't was niet nodig. De voetpaden waren in een veel slechtere toestand en nu nog altijd! Wanneer deze noodzakelijke herstelling?	Momenteel niet voorzien
	MDC	Te veel inname van openbaar domein door terrassen	VTA: Terrassen mogen niet meer innemen dan de vergunde ruimte. Bij de aflevering van de vergunning wordt er steeds voldoende resterende vrije trottoirbreedte voorzien ten behoeve van de voetgangers. ATD/IOW is bevoegd voor deze materie.
	KT	Trottoir met hindernissen: de neuzen van haaks geparkeerde auto's komen over het trottoir (Tuinwijklaan, aan de pare zijde)	Dienst mob: Is moeilijk te remediëren: stootblokken kunnen niet, want dan komen wagens met achterste deel in het rijgabarriet. Ofwel gewoon langsparkeren, maar dan gaat capaciteit sterk achteruit van parkeren.
	DT	Trottoir met hindernissen: (i) overgroeid door hagen (Tuinwijklaan, Goudenregenstraat, Ganzendries ????); (ii) geveltuintjes met doornige struiken (Sint-Denijslaan)	VTA: Het is verboden bomen en beplantingen te laten groeien over de openbare weg onder een bepaalde hoogte (artikel 15 van de politieverordening op de reinheid en de gezondheid in de gemeente), snoeien is hier dus de boodschap! Overtreders kunnen gesanctioneerd worden.
58	MDR	Reeds 30jaar vraag ik obstakelvrije voetpaden van min. 1.20m breed. Niemand had en heeft de moed om effectief, daadkrachtig en resultaatgericht op te treden.	Tijdens het vorige wijkdebat (april 2006) werd over versperring van trottoirs in het algemeen het volgende gezegd ---up te daten, aan te vullen & aan concrete vraag aan te passen: Antwoord van de DT: Er staat inderdaad te veel op de stoepen. Nochtans bestaat een politiereglement dat voorziet dat op trottoirs steeds 1,2 m vrij moet gelaten worden bij inname van trottoirs door particulieren. Voor elke inname van een trottoir moet een vergunning worden gevraagd (ook bvb voor de aanleg van een geveltuintje). Ook fietsen nemen vaak het trottoir in. De Stad probeert ervoor te zorgen dat trottoirs zo veel mogelijk vrij blijven van fietsen. Dit gebeurt door bij de aanvraag van een bouwvergunning voor een studentenpand in pandige fietsenstalling te eisen. Er worden ook fietsenrekken

			geplaatst op straat indien nodig. Ook de overheid kan nog meer inspanningen doen, bvb door het aantal verkeersborden te verminderen. Verkeersborden verhinderen immers vaak een gemakkelijke doorgang voor ‘minder behendige mensen’ (mensen met buggy’s, in rolstoel, met boodschappentassen, ...). Verder vraagt het vrijhouden van trottoirs ook burgerzin aan bewoners
SZ3	MDR	Het voetpad langs beide kanten van de spoorweg richting station Gent Sint-Pieters is momenteel veel te smal voor de voetgangers. Mijn idee: voetpad verbreden.	geen plannen momenteel, en eigenlijk weinig plaats langs de Musschestraat /
SN1 6	MDR	Het pand hoek Aaigem- Distelstraat ligt er slordig en verlaten bij. Trottoir Aaigemstraat naar Koning Albert II (rechter kant) is schuin, oneven en zeer gevaarlijk. Aub heraanleggen	de Stad is volop bezig met de opmaak van een voetpadenplan. Dit houdt in dat een inventaris wordt gemaakt van alle trottoirs. De bedoeling is om de slechtste trottoirs prioritair aan te pakken. Het beschikbare budget van de Stad laat immers niet toe om alle trottoirs op korte termijn aan te pakken. Om te bepalen welke trottoirs moeten worden aangepakt, gaat de Stad wijk per wijk te werk. Daarbij kijken we naar de staat, maar ook naar de mate van gebruik van het trottoir. Hiervoor gaan we na of er scholen, buurtwinkels, sociale voorzieningen, publiekstoegankelijke gebouwen ... zijn. Dit moet resulteren in een extra inspanning voor het heraanleggen van trottoirs.
SN2 7	MDR	Wat voor de bejaarden belangrijk is, dat de straat stenen goed begaanbaar zijn door kassei of weggenomen stenen onze knieën of heupen breken – maar spijtig daar trekt de overheid van de Stad Gent zich niets van aan – betalen we soms niet genoeg grondlasten? Per appartementsgebouw meer dan de huizen, toch rechtvaardig vindt u niet? In plaats van grote werken uit te voeren, zijn de kleine hindernissen niet even belangrijk? Hopelijk komt daar blijkbaar (..) verbetering in – bij voorbaat dank van een medeburger van de Stad Gent	de Stad IS volop bezig met de opmaak van een voetpadenplan. Dit houdt in dat een inventaris wordt gemaakt van alle trottoirs. De bedoeling is om de slechtste trottoirs prioritair aan te pakken. Het beschikbare budget van de Stad laat immers niet toe om alle trottoirs op korte termijn aan te pakken. Om te bepalen welke trottoirs moeten worden aangepakt, gaat de Stad wijk per wijk te werk. Daarbij kijken we naar de staat, maar ook naar de mate van gebruik van het trottoir. Hiervoor gaan we na of er scholen, buurtwinkels, sociale voorzieningen, publiekstoegankelijke gebouwen ... zijn. Dit moet resulteren in een extra

			inspanning voor het heraanleggen van trottoirs.
SZ10	MDR, TB	Dringend vernieuwen van de voetpaden en de fietspaden langs beide kanten van de De Pintelaan tussen de Ottergemsesteenweg en de Opvoedingstraat. Tientallen jaren werd hieraan niets gedaan.	Op de De Pintelaan leidt het fietspad erg onder de bomen die ernaast groeien. Op korte tot middellange termijn is voorzien om alle kerselaars te vervangen door een andere boomsoort. De bomen langs de Pintelaan groeien immers niet zo goed. Verschillende bomen zijn aangetast door zwammen of hebben de gomziekte. Zieke en dode bomen of bomen die het fietspad of trottoir fel omhoog duwen worden nu al verwijderd. Daarnaast voert de Dienst Wegen plaatselijke herstellingen van het fietspad uit. Meldingen van gevaarlijke situaties (vb door uitstekende stenen) kunnen gebeuren bij Gentinfo (09 210 10 10). antwoord Groendienst 2009: Herstellingen van trottoirs en fietspaden is bevoegdheid van de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen. Er bestaan plannen om op korte termijn de slechtste te herstellen. De herstellingswerken worden door de Groendienst aangegrepen om de kerselaars te vervangen door een meer aangepaste boomsoort.
30	MDR	Een aantal straten binnen die zone moeten dringend worden heraangelegd. Vele voetpaden liggen er erbarmelijk bij. Toch vindt iedereen dit een zeer aangename buurt om te wonen	
39	MDR	De Poelsnepstraat komt in slechte staat door de werken.	Momenteel niet gepland
73	MDR	Zorg ervoor dat de voetgangers niet op de rijweg moeten lopen (slechte voetpaden) en dat fietsers niet op de voetpaden moeten rijden (prioriteit).	
12	MDR	De voetpaden en de straten zijn in slechte staat. Ze zijn dringend aan herstel toe. Op 20 februari ben ik met mijn karretje gevallen bij oversteken van de straat. Ik had doktershulp nodig. (Omgeving Parelhoenstraat?)	
	KT	Kunnen wegen die worden heraangelegd beter worden aangelegd dan Voskenslaan (sommige verkeerslichten werden slecht geplaatst)	Dienst mob: Klopt, had beter kunnen worden bestudeerd (nvdr: De Lijn was hier trekker).
36	MDR	De Sint-Denijslaan die er smerig vuil bijligt + voet- en fietspaden erbarmelijk slecht. Wordt die later heraangelegd?	Wegendienst: Een integraal heraanlegdossier is hier nog niet voor opgestart, voorlopig wordt enkel lokaal hersteld op de

			slechte delen. Vermoedelijk zal een integrale aanpak een herprofilering meebrengen (verlaten van het systeem met dubbele borduren, mogelijks nog ingrijpender). De mogelijkheden hiervan zijn nog niet besproken met de diverse diensten
35	MDR (TMVW)	Maaltebruggestraat: Rioolroosters kant pare nummers verstopt = zwembad	
		20. Verkeer, drukke en gevaarlijke kruispunten	
50	KT	Waarom wordt het rondpunt 'De Sterre' niet onder handen genomen?	Dienst mob: De Sterre is effectief gevaarlijk. Het Vlaams Gewest, dat hier de wegbeheerder is, heeft evenwel beloofd De Sterre aan te pakken in het kader van de aanpak van de zwarte punten. Eerst moet echter de verbindingsweg met het station af zijn. Maar vanaf 2011 is voorzien dat De Sterre wordt heraangelegd. Het kruispunt zou licht verhoogd worden aangelegd in de vorm van een uitgerokken rotonde (ovonde), terwijl de fietspaden er onderdoor zouden gaan.
	KT	de Heuvelpoort: gevaarlijke en chaotische verkeerssituatie	Dienst mob: De Heuvelpoort is effectief gevaarlijk. Het Vlaams Gewest is hier de wegbeheerder. In het verleden is er voor de Heuvelpoort toch wat verbeterd door de aanleg van wat bredere fietspaden en opstelstroken. De Stad zelf heeft in de Normaalschoolstraat (richting Heuvelpoort) een fietspad aangelegd. Wat de Heuvelpoort betreft heeft het Gewest ook plannen, maar daar moeten we wachten op de aanleg van een tramlijn die via de Heuvelpoort zal lopen. Op dat moment wordt de configuratie van de Heuvelpoort herbekeken en kan de veiligheid van fiets en voetgangers verder worden verbeterd. Maar dan zijn we ten vroegste 2012. VTA: Het betreft hier een uitgestrekt, complex en uiterst druk kruispunt. Nochtans verloopt het verkeer er minder

		chaotisch dan men op het eerste gezicht zou denken, onder meer dank zij een ingenieuze, verfijnde verkeerslichtenregeling. Aangezien Charles de Kerchovelaan, Citadellaan en Hofbouwlaan gewestwegen zijn (R 40/N 60A), ressorteert dit kruispunt onder de bevoegdheid en het beheer van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (AWV). Eventuele veranderingen aan dit kruispunt moeten gebeuren door/op last van de wegbeheerder. De vraag moet aan deze worden gesteld.
45	KT & DT	Auto's en moto's verkeer in Schoonmeersstraat, dat hypergevaarlijk is op bepaalde uren Dienst mob: Op termijn wordt Schoonmeersstraat afgekoppeld van de Campus Hogeschool, dan nog enkel plaatselijk verkeer. Wijkcommissariaat: Betreft inderdaad druk verkeer op bepaalde momenten (einde en begin Hogeschool). Snelheidsremmers kunnen soelaas brengen. Wordt ook gebruikt als afrit van R4.
SZ8	KT, AWW	Ik woon in de Woeringenstraat (Miljoenenkwartier) en gebruik dagelijks, zowel met de wagen als met de fiets, het kruispunt aan het “blauw frietkot”, waar de kortrijksestnwg, st-pietersaalststraat, ganzendries, maaltebruggestraat en onafhankelijkheidslaan samenkomen Ik gebruik het kruispunt nu 2 jaar en nog steeds weet ik niet wie voorrang heeft of moet verlenen, of denk ik het wel te weten maar maken andere weggebruikers er een zootje van J Hoe dan ook, het is een levensgevaarlijk en chaotisch kruispunt, zeker voor fietsers, en ik hoop al een tijdje op een gewijzigde en duidelijkere verkeerssituatie. Vandaar mijn vraag: wordt dit kruispunt binnenkort onder handen genomen; zijn er dergelijke plannen voor de nabije toekomst? Er steken veel fietsers en voetgangers over aan dat kruispunt, vandaar mijn bezorgdheid...Misschien kunnen volgende aanpassingen al een beetje helpen? (i) de lichten van st-pietersaalststraat en onafhankelijkheidslaan niet tegelijkertijd op groen laten springen; (ii) en/of deze 2 lichten niet tegelijkertijd op groen laten springen Dit is inderdaad een vrij ingewikkeld kruispunt, maar het is in de huidige aanleg niet mogelijk om via enkele simpele ingrepen het kruispunt overzichtelijker te maken. Het Vlaamse Gewest is verantwoordelijk voor de Kortrijksesteenweg. Momenteel zijn ons geen plannen bekend voor de heraanleg van dat deel van de Kortrijksesteenweg. <i>Antwoord AWW:</i> Bedankt voor uw suggesties. Ik heb ze doorgegeven aan de bevoegde ingenieur en die zal nagaan voor elk van uw voorstellen nagaan of ze haalbaar zijn. Zowel verkeersveiligheid als vlotte doorstroming zijn daarbij van belang. VTa: Aangezien Kortrijksesteenweg een gewestweg is (N 414), ressorteert dit kruispunt onder de bevoegdheid en het beheer van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (AWV). Eventuele veranderingen aan dit kruispunt moeten gebeuren door/op last van de wegbeheerder. De vraag moet

		met de lichten van de maaltebruggestraat; (ook al zal dat langere wachttijden inhouden...) (iii) en/of wegmarkeringen (voorrangsdriehoeken) om aan te tonen indien st-pietersaalststraat voorrang heeft op de onafhankelijkheidslaan of vice versa; (iv) voorsorteerstroken op het kruispunt voor de baangebruikers die vanuit de onafhankelijkheidslaan komen en de kortrijksestnwg links inslaan richting sterre;(v) en/of voorsorteerstroken voor de baangebruikers die vanuit de maaltebruggestraat komen en de kortrijksestnwg links inslaan richting station; (vi) en/of eventueel duidelijkere wegmarkeringen op het kruispunt voor fietsers (is het bijvoorbeeld mogelijk om de gekende rode fietspaden dwars door het kruispunt te laten lopen?) Momenteel is de situatie wel veiliger dankzij de werken in de maaltebruggestraat	aan deze worden gesteld. Het verkeer in Onafhankelijkheidslaan moet voorrang verlenen aan het verkeer in Sint-Pietersaalststraat ingevolge een bord B 1 (omgekeerde driehoek). Dit is toch duidelijk?
77	KT	Herhaling van eerder voorstel: een rotonde aan het kruispunt Kortrijksesteenweg met: Leopold-II-laan, Astridlaan, Fortlaan	Op de debriefing van de Infomarkt over de heraanleg van de Kortrijksesteenweg werd dit voorstel besproken. Dit werd als prioritair beschouwd, men zou dit bestuderen. VTA: Aangezien Kortrijksesteenweg een gewestweg is (N 414), ressorteert dit kruispunt onder de bevoegdheid en het beheer van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (AWV). Een eventuele herinrichting van dit kruispunt moet gebeuren door/op last van de wegbeheerder. De vraag moet aan deze worden gesteld.
83	KT	Nieuw Rondpunt aan de kruising Kortrijksesteenweg, Musschestraat en Sint-Denijslaan (Halte lijn 2)	Antwoord dienst mob: Kan voorlopig niet VTA: Aangezien Kortrijksesteenweg een gewestweg is (N 414), ressorteert dit kruispunt onder de bevoegdheid en het beheer van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (AWV). Eventuele veranderingen aan dit kruispunt moeten gebeuren door/op last van de wegbeheerder. De vraag moet aan deze worden gesteld. Daarbij merk ik toch op dat het kruispunt recent werd heringericht en dat het rond punt daarbij werd afgeschaft!
	KT	Gevaarlijk kruispunt aan Galglaan – Zwijnaardsesteenweg – De	Antwoord dienst mob: Tram is in principe goed zichtbaar.

		Pintelaan: gevaarlijk voor alle weggebruikers, o.m. door de tram	Voorlopig geen aanpassingen gepland.
	KT	Gevaarlijk uitrijden uit pijpekop van de Kortrijksesteenweg (tussen Pacificatielaan en Sint-Pieters-Aalststraat): kan daar trottoiruitstulping?	Antwoord dienst mob: Momenteel niet voorzien
57	KT (AWV)	Verdwijnt op- en afrit aan M. Dupuislaan?	Het al of niet open houden van de op- en afrit naar de R4 aan de Snekkebrug wordt beslist door het Vlaamse Gewest. Het Vlaamse Gewest hanteert strikte normen in verband met de afstand tussen opeenvolgende op- en afritten van hoofdwegen. Volgens deze normen liggen de op- en afrit van de R4 aan de nieuwe brug aan de Pégoudlaan te dicht bij de op- en afrit aan de Sint-Denijslaan. Daarom besliste het Vlaamse Gewest de afrit Sint-Denijslaan af te sluiten. VTa: Ik verwijs tevens naar mijn antwoord op vorige vraag (nummer 91). Bij sluiting van de op- en afrit zal allicht een doorgangsmogelijkheid behouden blijven voor fietsen en bromfietsen.
81	KT	Kruispunt Boudewijnstraat- Aaigemstraat: zeer druk, onverantwoord (?) voor de voetgangers, stank, stof, vuil	Antwoord dienst mob: Heeft vooral te maken met werfsituatie en omleidingen.
		21. Verkeer, sluipverkeer	
93	KT	Er is iedere dag file en verkeersoverlast in de Lostraat: hoe verminderen?	Dienst mob: Het is nooit een eenvoudige zaak om iets te doen tegen dit sluipverkeer. De ene bewoner is immers de andere niet: de ene stelt een zeer kalme woonomgeving op prijs, de andere wil zo vlug mogelijk van en naar huis kunnen rijden. Wat bv. betreft het sluipverkeer omgeving Meersstraat-Lostraat is het zo dat er zeer lange debatten gevoerd zijn 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. Het is dus hoegenaamd niet gemakkelijk om maatregelen tegen sluipverkeer te nemen die de goedkeuring

van ‘de bewoners’ wegdraagt. Immers, maatregelen tegen sluipverkeer betekenen automatisch dat bewoners ook moeten omrijden.

Wat sluipverkeer in de stationsbuurt heeft de stad duidelijk het engagement gemaakt naar de Rijsenbergbuurt dat mogelijk sluipverkeer via de nieuwe link R4-station zal worden aangepakt.

Verder heeft de stad een nota waarin staat dat boven bepaalde volumes sluipverkeer kan worden aangepakt (meer dan 250 wagens in de spits) op voorwaarde dat dan dit verkeer niet naar andere woonstraten wordt gedraineerd. Toen nu toen menen we niet dat deze drempel is gehaald (men moet daarbij ook weten dat wie per auto de wijk inrijdt en bv. aan een school stopt, geen sluipverkeer is, want men heeft er een bestemming).

De stad is wel bereid onderbouwde en gedragen voorstellen van bewoners te onderzoeken, waarbij wel rekening wordt gehouden met de bovenvermelde nota.

VTA: Het wijzigen van de rijregeling in Lostraat en omliggende straten (of eventuele herziening van de volledige verkeerscirculatie in de stationsbuurt noord) is een aangelegenheid van de Dienst Mobiliteit. Ik verwijs naar het VLP voor dat gebied. De Lostraat kent inderdaad heel wat doorgaand verkeer (zeker tijdens de spitsuren) omdat zij onderdeel vormt van de enige verbindingroute van Koning Albertlaan naar Koningin Elisabethlaan/Kortrijksesteenweg doorheen deze wijk (Meersstraat -> Sint-Paulusstraat -> Smidsestraat -> Lostraat). In het verleden werd gepoogd om deze buurt zo verkeersluw mogelijk te maken en toch een zekere bereikbaarheid te behouden voor de bewoners, bezoekers en leveranciers. Dat bleek een bijzonder moeilijke evenwichtsoefening, vooral omdat de bewoners er

			tegengestelde standpunten op nahielden. De huidige verkeerscirculatie kwam tot stand na een hoorzitting, de plaatselijke bewoners werden dus geconsulteerd en hadden inspraak
SN2 8	KT	Allereerst wens ik Stad Gent te bedanken ons zo duidelijk en regelmatig op de hoogte te houden ivm de werken die in onze buurt gebeuren! Toch had ik graag de volgende opmerking medegedeeld, in de hoop dat er in de toekomst verandering mogelijk is. Nu al is onze straat (Lostraat) een trechter die bijna alle verkeer uit de omgeving opvangt: rond einde en begin van de schooltijd moeten wij onze deuren en ramen toe houden om zelf niet te 'stikken' in de uitlaatgassen.. Met de nieuwe werken die er zullen aankomen van station richting de Kortrijksesteenweg, hoop ik dat er aanpassingen komen om het verkeer iets meer te spreiden?	Idem hierboven Er worden nu geen circulatiemaatregelen gepland.
84	KT	Uit geen enkel officieel document of infobrief over het Project Gent St. Pieters, blijkt dat het college van DT en schepenen zich bewust is van de verkeersbewegingen van het doorgaand en het bestemmingsverkeer, ten noorden van het station Gent Sint-Pieters (scholenvervoer vanuit Watersportbaan, privé busvervoer door shuttles voor evenementen, pendelverkeer, taxiverkeer. Overweegt men om voor dit specifieke verkeer, dat niet van de R4-verbindingsweg zal komen, een 'circulatieplan' uit te werken? meer bepaald een traject langs hoofdstraten of interne ontsluitingswegen, eerder dan langs wijkverzamelwegen of woonstraten, zoals dit nu het geval is?	Dienst mob: er is afgesproken om zwaar verkeer uit de wijk te houden. Het andere verkeer kan nog steeds door de wijk.
SN7	KT	De stad Gent heeft veel verwezenlijkt ivm verkeer, maar niet alle maatregelen waren steeds gelukkig. Iets waar ik me steeds blijf aan ergeren zijn de verkeerspaaltjes die doorstroming van deel 1 van de Meerstraat naar deel 2 (en omgekeerd) onmogelijk maken. Dit verplicht ons telkens tot het maken van een omweg van minstens 0,8 km via P. Fredericqstraat, Eedverbondkaai, Yzerlaan of Baliestraat om de Kortrijksesteenweg te bereiken. Heeft men al eens berekend wat dit betekent in brandstofverbruik, files (aan de Yzerlaan),	Het doet ons plezier dat u de inspanningen die de Stad levert voor meer verkeersleefbaarheid waardeert. Het plaatsen van de verkeerspaaltjes in de Meersstraat is een maatregel die lang geleden genomen werd om het sluipverkeer tegen te gaan. De Stad gaat pas over tot deze maatregel indien het sluipverkeer voor belangrijke overlast zorgt (wat jammer genoeg het geval was in de Meersstraat) en indien geen enkele andere maatregel deze overlast voldoende kan

vervuiling en fijn stof? De Meersstraat is een zeer drukke straat, vooral deel 3, omdat er grote scholen en burelen gevestigd zijn, en dit brengt grote pieken van verkeer mee, met ontelbare nutteloos rondrijdende wagens. Er is voortreffelijk openbaar vervoer in de omgeving, maar niet alle bestemmingen zijn met openbaar vervoer te bereiken, en een auto is nog vaak noodzakelijk. Die paaltjes verhogen de verkeersveiligheid niet, want men kan gans de buurt zone 30 maken en desnoods verkeersdrempels bouwen.

beperken. De vermindering van het sluipverkeer door de paaltjes in de Meersstraat is significant. De Stad overweegt dan ook niet om de paaltjes weg te nemen. Verder kan ik nog melden dat de hele buurt rond de Meersstraat nu al zone 30 is.

Dienst mob: Het is nooit een eenvoudige zaak om iets te doen tegen dit sluipverkeer. De ene bewoner is immers de andere niet: de ene stelt een zeer kalme woonomgeving op prijs, de andere wil zo vlug mogelijk van en naar huis kunnen rijden.

Wat bv. betreft het sluipverkeer omgeving Meersstraat-Lostraat is het zo dat er zeer lange debatten gevoerd zijn 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. Het is dus hoegenaamd niet gemakkelijk om maatregelen tegen sluipverkeer te nemen die de goedkeuring van ‘de bewoners’ wegdraagt. Immers, maatregelen tegen sluipverkeer betekenen automatisch dat bewoners ook moeten omrijden.

VTA: Betreffende afsluitpaaltjes werden in het verleden geplaatst om het doorgaand verkeer (sluikverkeer) in Meersstraat (van Koning Albertlaan naar Kortrijksesteenweg) te weren en om deze buurt zo verkeersluw mogelijk te maken. Deze maatregel kwam tot stand na klachten van de bewoners. Eigenlijk was het de bedoeling om dit pleintje naderhand her aan te leggen, doch tot op heden kwam het er nog niet van. De huidige verkeerscirculatie in de buurt kwam trouwens tot stand na een hoorzitting, de plaatselijke bewoners werden dus geconsulteerd en hadden inspraak. Verkeersdrempels zijn

			wel effectief tegen snelheid, maar verhinderen het doorgaand verkeer niet.
34	KT	Maaltebruggestraat is deels ook een doorgangsweg voor wijkbewoners en sluikverkeer	Dienst mob: is een straat die effectief deel van de wijk ontsluit. Voorlopig zijn er geen plannen. Moet bekeken worden in ruimer kader.
84	KT	West-Oost sluipverkeer Meersstraat, St. Paulusstraat, Smidsestraat, Lostraat: in het verleden werd de as Albertlaan/Astridlaan doorgeknipt, met het gekende kwalijke gevolg: van west naar oost baant het verkeer zich al jaren een weg door de binnenstraten Meersstraat, St Paulusstraat, Smidsestraat, Lostraat. Vraag: binnenkort wijzigt de rijrichting in de St Denijslaan, wat een verbetering zou kunnen betekenen voor genoemde woonstraten. Hoe zal men de gewoontevorming keren of welke ondersteunende maatregelen zal men nemen om dit verkeer uit de Meersstraat, St. Paulusstraat, Smidsestraat en Lostraat te weren ?	Dienst mob: De stad heeft een nota opgemaakt waarin staat dat boven bepaalde volumes sluipverkeer kan worden aangepakt (meer dan 250 wagens in de spits) op voorwaarde dat dan dit verkeer niet naar andere woonstraten wordt gedraineerd. Toen nu toen menen we niet dat deze drempel is gehaald (men moet daarbij ook weten dat wie per auto de wijk inrijdt en bv. aan een school stopt, geen sluipverkeer is, want men heeft er een bestemming). De stad is wel bereid onderbouwde en gedragen voorstellen van bewoners te onderzoeken, waarbij wel rekening wordt gehouden met de bovenvermelde nota. Het is nooit een eenvoudige zaak om iets te doen tegen dit sluipverkeer. De ene bewoner is immers de andere niet: de ene stelt een zeer kalme woonomgeving op prijs, de andere wil zo vlug mogelijk van en naar huis kunnen rijden. Wat bv. betreft het sluipverkeer omgeving Meersstraat-Lostraat is het zo dat er zeer lange debatten gevoerd zijn 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. Het is dus hoegenaamd niet gemakkelijk om maatregelen tegen sluipverkeer te nemen die de goedkeuring van ‘de bewoners’ wegdraagt. Immers, maatregelen tegen sluipverkeer betekenen automatisch dat bewoners ook moeten omrijden.
	KT	sluipverkeer in woonstraten. Concreet werden volgende opmerkingen gegeven: (i) voorstellen: doorgang verhinderen,	Het is nooit een eenvoudige zaak om iets te doen tegen dit sluipverkeer. De ene bewoner is immers de andere niet: de

		eenrichtingsverkeer instellen, asverschuiving; (ii) het gaat om de route Reigerstraat, Tuinwijklaan, Leeuwerikstraat, Maaltebruggestraat	ene stelt een zeer kalme woonomgeving op prijs, de andere wil zo vlug mogelijk van en naar huis kunnen rijden. Wat bv. betreft het sluipverkeer omgeving Meersstraat-Lostraat is het zo dat er zeer lange debatten gevoerd zijn 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. Het is dus hoegenaamd niet gemakkelijk om maatregelen tegen sluipverkeer te nemen die de goedkeuring van ‘de bewoners’ wegdraagt. Immers, maatregelen tegen sluipverkeer betekenen automatisch dat bewoners ook moeten omrijden. Wat sluipverkeer in de stationsbuurt heeft de stad duidelijk het engagement gemaakt naar de Rijsenbergbuurt dat mogelijk sluipverkeer via de nieuwe link R4-station zal worden aangepakt. Verder heeft de stad een nota waarin staat dat boven bepaalde volumes sluipverkeer kan worden aangepakt (meer dan 250 wagens in de spits) op voorwaarde dat dan dit verkeer niet naar andere woonstraten wordt gedraineerd. Toen nu toen menen we niet dat deze drempel is gehaald (men moet daarbij ook weten dat wie per auto de wijk inrijdt en bv. aan een school stopt, geen sluipverkeer is, want men heeft er een bestemming). De stad is wel bereid onderbouwde en gedragen voorstellen van bewoners te onderzoeken, waarbij wel rekening wordt gehouden met de bovenvermelde nota.
27	KT	Als bewoners van de Leeuwerikstraat, Gent wensen we het huidige sluipverkeer in onze straat (sinds de heraanleg van de Voskenslaan) alsook het niet respecteren van de zone 30 aan te kaarten. Plant het stadsbestuur hieromtrent acties ?	Dienst mob: Het is nooit een eenvoudige zaak om iets te doen tegen dit sluipverkeer. De ene bewoner is immers de andere niet: de ene stelt een zeer kalme woonomgeving op prijs, de andere wil zo vlug mogelijk van en naar huis kunnen rijden. Het is dus hoegenaamd niet gemakkelijk om maatregelen

			tegen sluipverkeer te nemen die de goedkeuring van ‘<i>de bewoners</i>’ wegdraagt. Immers, maatregelen tegen sluipverkeer betekenen automatisch dat bewoners ook moeten omrijden. Verder heeft de stad een nota waarin staat dat boven bepaalde volumes sluipverkeer kan worden aangepakt (meer dan 250 wagens in de spits) op voorwaarde dat dan dit verkeer niet naar andere woonstraten wordt gedraineerd. Toen nu toen menen we niet dat deze drempel is gehaald (men moet daarbij ook weten dat wie per auto de wijk inrijdt en bv. aan een school stopt, geen sluipverkeer is, want men heeft er een bestemming). De stad is wel bereid onderbouwde en gedragen voorstellen van bewoners te onderzoeken, waarbij wel rekening wordt gehouden met de bovenvermelde nota.
SN2 4	KT	Baliestraat: voorstellen tot ontlasting van de huidige sluiproute met grote overlast: 1. wijziging van de inrijrichting (zoals reeds vroeger bestond in de jaren 80/90) // 2. nazien van de signalisatie van de ‘zone 30’ (slecht en onvoldoende) // 3. eventueel Beemdstraat enkele richting maken of afsluiten voor verkeer (voornaamste bron van de sluiproute)	Het afsluiten van een straat voor alle verkeer (zoals u voorstelt voor de Beemdstraat) is een ingrijpende maatregel, die door de Stad slechts als laatste redmiddel wordt gebruikt. Ook de hulpdiensten (brandweer, ambulance) zijn zeer terughoudend over het afsluiten van een straat, omdat dit de bereikbaarheid bij noodgevallen moeilijker maakt. Rond het jaareinde van 2009 wil de Stad, samen met De Lijn, het Vlaamse Gewest, EANDIS en TMVW de werken voor de heraanleg van de Kortrijksesteenweg (tussen het kruispunt met de R40 en de Koningin Elisabethlaan) aanvangen. Hierover organiseerde de Stad een infovergadering in november 2008. Als gevolg van deze werken zal de oversteekbaarheid van de Kortrijksesteenweg voor auto’s beperkt worden tot enkele plekken. We hopen dat hierdoor onder meer het sluipverkeer in de zijstraten van de Kortrijksesteenweg wordt beperkt. Mocht u merken dat het sluipverkeer niet afneemt na de werken aan de

			Kortrijksesteenweg, mag u ons steeds opnieuw contacteren. Verder kan ik u melden dat zone 30 wordt aangegeven aan de grenzen van een zone, waar de verkeerssnelheid wordt beperkt tot 30 km/uur. De snelheidsbeperking geldt in het hele gebied en wordt aangeduid bij het binnenrijden van het gebied, dus niet aan elke straat. De signalisatie in de zone waartoe de Baliestraat behoort, is wat dat betreft in orde.
	KT	Hoge verkeersdruk. Concreet werden volgende punten genoemd: (i) sluipverkeer in de Koning Leopold II laan (zal niet verbeteren na de werken en is in tegenspraak met masterplan Citadelpark); (ii) het verkeer wordt te veel op de binnenring geleid, waardoor bewoners van de R40 mee in de file moeten staan	Dienst mob: Er is geen Masterplan Citadelpark. Afwerking R4 zou er voor moeten zorgen dat er meer verkeer naar daar wordt verlegd.
SN6	KT, AWV	opnieuw een uitrit / afrit voorzien op de R4 onder Snekpebrug om de Gordunakaai – Patijntjestraat te ontlasten en filevorming te verminderen.	Het al of niet open houden van de op- en afrit naar de R4 aan de Snekpebrug wordt beslist door het Vlaamse Gewest. Het Vlaamse Gewest hanteert strikte normen in verband met de afstand tussen opeenvolgende op- en afritten van hoofdwegen. Volgens deze normen liggen de op- en afrit van de R4 aan de nieuwe brug aan de Pégoudlaan te dicht bij de op- en afrit aan de Sint-Denijslaan. Daarom besliste het Vlaamse Gewest de afrit Sint-Denijslaan af te sluiten
27	KT	Verder willen we duidelijkheid rond het mobiliteitsplan in de zone tussen de spoorlijn, de Kortrijksesteenweg en de Voskenslaan na het afsluiten van de tunnel in de Voskenslaan in het kader van het project Gent Sint-Pieters.	Dienst mob: Geen specifieke plannen, wel zullen zaken worden opgevolgd.
30	KT	Voor de driehoek tussen de spoorlijn, de Voskenslaan en de Kortrijkse steenweg stelt zich de vraag hoe de verkeersafwisseling zal gebeuren eens de werken aan het station zijn voltooid. Nu komt er weerom vrij veel sluipverkeer voor. Dat verkeer houdt geen rekening met de snelheidsbeperkingen.	Dienst mob: Geen specifieke plannen, wel zullen zaken worden opgevolgd.
		22. Verkeer, snelheid	
84	KT, DT	(Zone-30) Patijntjestraat (het gedeelte tussen Rijsenbergstraat en Hendrikaplein: Omwille van de gelijktijdige onderbreking van	Dienst mob: Voorlopig niets gepland. Trottoirverbredingen helpen bij oversteekbaarheid en kunnen bv. bij scholen als

		Albertlaan en Fabiolalaan, moet Patijntjestraat nu ook het doorgangsverkeer en het bestemmingsverkeer (station en scholen) opvangen. Ook het versmallen van de zone-50 as Brittanniëlaan / Albertlaan met bovendien twee zigzag-trottoirverbredingen, had tot gevolg dat het (vracht)verkeer zijn toevlucht zocht in oa de zone 30-parallelstraat Patijntjestraat (breder gabarit dan Albertlaan, en zonder snelheidsremmende obstakels). Voorstel: snelheidsremmende maatregelen in de Patijntjestraat (bv trottoirverbredingen)	daar vraag naar is. Wijkcommissariaat: Vrachtwagens die moeten leveren aan de werken van het Sint-Pietersstation hebben een opgelegde reisweg. Hier wordt dagelijks toezicht op gehouden. Er zijn ook nog vrachtwagens die niet rijden voor het stationsproject en moeten leveren in de omliggende straten.
32	KT, DT	(ii) snelheidsbeperking van 30 km heeft geen effect op rijgedrag - als men de Elfjulistraat inrijdt, komende van de Zwijnaardsesteenweg, en men ziet dat het verkeerslicht op groen staat is het een echte race om er toch maar niet te moeten stilstaan. Er bevinden zich toch tamelijk wat schoolgaande kinderen op dit kruispunt. Graag op één of andere manier bijkomende veiligheidsmaatregelen.	Dienst mob: Is moeilijk, eventueel SIB. VTA: Eventueel kunnen snelheidscontroles worden ingesteld in deze straat, die dan achteraf worden geëvalueerd (= objectivering van de klacht). Blijkt dat de klacht gegrond is, dan kunnen er snelheidsremmende inrichtingen worden voorzien. Dit behoort tot de bevoegdheid van de Dienst Mobiliteit. Wijkcommissariaat: Er zijn dagelijks snelheidscontroles over het ganse grondgebied, er zijn veel aanvragen. Er worden prioriteiten gelegd. Preventieve snelheidsborden worden ook geplaatst.
48	DT	Waarom worden geen controles georganiseerd op de zone-30? Geregeld flitsen lijkt me de enige mogelijkheid om zone-30 af te dwingen. Niet?	VTA: Er worden wel degelijk administratieve/statistische snelheidsmetingen en repressieve snelheidscontroles verricht in zones 30. De verkeerscoördinator van Politie Gent kan hierover meer uitleg verschaffen. Wijkcommissariaat: Er zijn dagelijks snelheidscontroles over het ganse grondgebied, er zijn veel aanvragen. Er worden prioriteiten gelegd. Preventieve snelheidsborden worden ook geplaatst.
SZ9	DT, KT	Als bewoner van de Voskenslaan wens ik u attent te maken op de vele schendingen van de snelheids beperkingen van 30 km/h in onze straat. Zowel overdag als 's avonds en 's nachts zijn de chauffeurs die zich aan de opgelegde snelheidslimiet houden een echte	Ik gaf uw opmerkingen ivm overdreven snelheid door aan het wijkcommissariaat in Nieuw Gent. Verder kan ik u ook melden dat bussen zich aan de snelheidsbeperkingen moeten houden. De Lijn beschouwt dit als een continu

uitzondering. En hoewel het openbaar vervoer een voorbeeldfunctie zou moeten vervullen, rijden buschauffeurs van De Lijn ook systematisch te snel. Het respecteren van de snelheidslimiet wordt dan ook niet (in elk geval niet merkbaar of weinig effectief) gecontroleerd. In een straat waar zeer veel zwakke weggebruikers circuleren is dit op z'n minst zorgwekkend. Daarnaast zorgt te snel verkeer ook voor extra geluidsoverlast; Dit alles brengt de leefbaarheid van onze buurt ernstig in het gedrang, zeker voor de jonge gezinnen die de Stad Gent hoopt te verwelkomen.

aandachtspunt. Klachten over bussen die te snel rijden worden door De Lijn heel ernstig opgevolgd en leiden soms tot extra rijlessen, ... voor de chauffeurs. U kunt klachten over bussen die te snel rijden doorgeven aan De Lijn (Danny Cobbaert, tel: 09 210 94 01; fax: 09 210 93 16, e-mail is danny.cobbaert@delijn.be), met vermelding van het lijnnummer, het uur en het nummer van de bus. Deze nummers staan achteraan op de bus - voor bussen van de Lijn vier nummer, voor uitbestede lijnen zes nummers. De tram wordt echter beschouwd als een spoorvoertuig, en is dus niet onderhevig aan snelheidsbeperkingen. Een spoorvoertuig moet wel 'rekening houden met de omgeving', en mag geen gevaar betekenen. De Lijn besteedt hier speciale aandacht aan bij de opleiding van haar trambestuurders.

Verkeerscoördinator: ik kan u alvast de resultaten brengen van de preventieve metingen op de Voskenslaan.

- periode : 09/03 - 20/03/09
- regime : 50 km/h
- 29.643 gecontroleerde voertuigen
- V85 : 39 km/h
- gemiddelde snelheid : 32 km/h
- overtredingsgraad : 0,86%

Gelet op deze cijfers kunnen we niet echt gewagen van een snelheidsproblematiek op de Voskenslaan.

VTa: Eventueel kunnen snelheidscontroles worden ingesteld in Voskenslaan (waarvan het grootste deel gelegen is in een zone 30). Dit valt onder de bevoegdheid van de verkeerscoördinator van Politie Gent, commissaris Van Den Eeckhaut Dominique. Te noteren valt dat de autobussen evenzeer gebonden zijn aan de vigerende snelheidsbeperkingen!

	DT, KT	Snelheidsbeperking op de Eedverbondkaai wordt niet nageleefd (voorstel: drempels)	Dienst mob: Zal worden bestudeerd.
	DT	Snel verkeer op Kortrijksesteenweg (vanuit richting Sterre), Elfjulistraat, Sint-Denijslaan	VTA: Desgevallend kunnen snelheidscontroles worden ingesteld in deze straten, die dan achteraf worden geëvalueerd (= objectivering van de klacht). Dit behoort tot de bevoegdheid van de verkeerscoördinator van Politie Gent.
68	KT & DT	Op 'snelweg' openbaar vervoer (Albertlaan, Clementinalaan) gelden géén verkeersregels of snelheidsbeperkingen	Bussen moeten zich aan de snelheidsbeperkingen houden. De Lijn beschouwt dit als een continu aandachtspunt. Klachten over bussen die te snel rijden worden door De Lijn heel ernstig opgevolgd en leiden soms tot extra rijlessen, ... voor de chauffeurs. Klachten over bussen die te snel rijden kan men doorgeven aan De Lijn (Danny Cobbaert, tel: 09 210 94 01; fax: 09 210 93 16, e-mail is danny.cobbaert@delijn.be), met vermelding van het lijnnummer, het uur en het nummer van de bus. Deze nummers staan achteraan op de bus - voor bussen van de Lijn vier nummer, voor uitbestede lijnen zes nummers. De tram wordt echter beschouwd als een spoorvoertuig, en is dus niet onderhevig aan snelheidsbeperkingen. Een spoorvoertuig moet wel 'rekening houden met de omgeving', en mag geen gevaar betekenen. De Lijn besteedt hier speciale aandacht aan bij de opleiding van haar trambestuurders VTA: Op Koning Albertlaan geldt een algemene snelheidsbeperking van 50 km/u (regime bebouwde kom), op (de pas heraangelegde) Prinses Clementinalaan 30 km/u (zone 30). Te noteren valt dat deze snelheidsbeperkingen ook van toepassing zijn op de autobussen van de Lijn (maar niet op de trams!). Desgevallend kunnen snelheidscontroles worden ingesteld in deze straten, die dan achteraf worden geëvalueerd (= objectivering van de klacht). Dit behoort tot de bevoegdheid van de verkeerscoördinator van Politie

			Gent.
56	DT	Taxi's: rijgedrag laat te wensen over (veel te vlug, lappen verkeersregels aan hun laars etc)	VTA: De verkeersregels zijn zonder onderscheid van toepassing op taxi's, dus ook de geldende snelheidsbeperkingen. De instelling van gerichte controles van taxivoertuigen behoort tot de bevoegdheid van de verkeerscoördinator van Politie Gent. Wijkcommissariaat: Een (groot) aantal van de taxibestuurders houden zich inderdaad niet aan de verkeersregels. Wij treden geregeld op tegen deze bestuurders. Er moet dringend een mentaliteitswijziging komen bij deze groep en een gestructureerde actie dringt zich op.
		23. Verkeer, zachte weggebruikers	
11	KT	Waarom geen éénrichtingsverkeer Zwijnaardsesteenweg & Ottergemsesteenweg?	Tijdens het vorige wijkdebat (april 2006) werd hierover het volgende gezegd: Commentaar uit de zaal: Het is jammer dat de kinderen van de Sint-Paulusschool aan de Ottergemsesteenweg niet met de fiets naar school kunnen komen. Kan men meer ruimte voor fietsers schapen door de verkeerssituatie in de buurt herdenken, met meer éénrichtingsverkeer en minder tweezijdig parkeren? Antwoord van schepen KT: Elke vervoersmodus heeft zijn plaats in de stad. Waar dit kan, krijgen voetgangers, fietsers en openbaar vervoer voorrang. Invoeren van eenrichtingsverkeer heeft weliswaar enkele voordelen (er is meer plaats, soms voldoende plaats voor fietspaden), maar ook enkele nadelen (buurtbewoners moeten vaak vrij ver rondrijden). Dit moet telkens goed bestudeerd worden en goed overlegd met de buurtbewoners. Voor de invoering van dergelijke maatregelen moet immers een voldoende groot draagvlak zijn.

		Per schooljaar worden 10 scholen opgenomen in de schoolbegeleiding. Volgend jaar wordt die school opgenomen in de schoolbegeleiding. Daarbij zal worden nagegaan hoe de kinderen naar school komen. Indien weinig leerlingen met de fiets of te voet komen, bekijkt men hoe dit komt en zoekt men hoe dit kan verbeteren. Dienst mob, 2009: Eenrichtingsverkeer is 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. In de Zwijnaardsesteenweg wordt in principe dit voorjaar wel nog fietssuggestiestroken aangebracht (nvdr: er bestaat een kleine kans dat men op moment debat er al mee bezig is). Deze stroken accentueren de plaats van de fietser en hebben een snelheidsverlagend effect. VTa: De gebeurlijke invoering van (beperkt) eenrichtingsverkeer in beide straten behoort tot de bevoegdheid van de Dienst Mobiliteit. Daarbij moet rekening worden gehouden met het feit dat Zwijnaardsesteenweg, deel Normaalschoolstraat - Burggravenlaan, een uitgesproken winkelstraat is. Tevens dient rekening te worden gehouden met het openbaar vervoer en met het verkeer van ziekenauto's van en naar het UZ. Beide straten lopen ook niet echt evenwijdig, invoering van eenrichtingsverkeer zal heel wat omrijden met zich meebrengen (ook voor de bewoners!).
	KT / AWW	Bevorderen van veiligheid voor fietsers. Concreet werden volgende opmerkingen gegeven: (i) Grote asfaltvlakte aan De Smet De Naeyerplein (zonder aanduiding -> onduidelijk); (ii) Gevaarlijk kruispunt aan Maaltebruggestraat – Ganzendries –

	Kortrijksesteenweg – Sint-Pietersaalststraat – Onafhankelijkheidslaan (iii) De Sterre is een gevaarlijk kruispunt. Wanneer wordt dit aangepakt? Kan daar een betere signalisatie? (iv) Vernieuwd kruispunt Dupuislaan – Snepkaai: vernieuwd, maar zeer gevaarlijk	as Groot-Britanniëlaan-Albertlaan en straks ook in de Kortrijksesteenweg en de Fabiolalaan. In sommige straten is het echter niet mogelijk fietspaden aan te leggen, omdat de ruimte ontbreekt, tenzij men alle parkeren zou verwijderen, wat evenmin wenselijk is; in dergelijke straten kiezen we dan voor zone-30 met indien mogelijk begeleidende maatregelen (plateau, asverschuivingen); zie bv. de Zwijnaardsesteenweg, waar nu ook fietssuggestiestroken zullen komen als begeleidende maatregel. - Het kruispunt Dupuislaan-Snepkaai is recent met de heraanleg verbeterd: er is nu een verkeersplateau en langs de Snepkaai zijn er volwaardige fietspaden. In het kader van het CIVITAS-project wordt de fietsbereikbaarheid van het station bekeken en de stad kan steeds kleine knelpunten wegwerken; een lijst van problemen zal worden opgemaakt en prioriteiten bepaald. - Het Vlaams Gewest, dat hier de wegbeheerder is, heeft evenwel beloofd De Sterre aan te pakken in het kader van de aanpak van de zwarte punten. Eerst moet echter de verbindingsweg met het station af zijn. Maar vanaf 2011 is voorzien dat De Sterre wordt heraangelegd. Het kruispunt zou licht verhoogd worden aangelegd in de vorm van een uitgerokken rotonde (ovonde), terwijl de fietspaden er onderdoor zouden gaan. - we hebben hier geen weet van problemen (aan De Smet De Naeyerplein), maar kan bekeken worden. VTa: Kruispunt Maurice Dupuislaan - Snepkaai: werd recent heringericht en voorzien van een verhoogde inrichting (= snelheidsremmer). Dit kruispunt is zeker niet gevaarlijker dan voorheen (de zichtbaarheid werd
--	--	---

		verbeterd), er is trouwens een duidelijke voorrangregeling. Op de as Beukenlaan - Snepkaai zijn er fietspaden (1 in elke rijrichting).
KT	Onveilige situatie voor fietsers. oncreet werden volgende punten genoemd: (i) Clementinalaan zonder fietspaden; (ii) Onveilige fietsas Heuvelpoort – UZ Gent; (iii) Ottergemsesteenweg is onveilig voor fietsers (voorstel: éénrichtingsverkeer invoeren en fietspad in beide richtingen); (iv) Verkeersveiligheid voor fietsers aan scholen (suggestie: Kiss & Ride)	Dienst mob: - Er is gekozen voor gemengd verkeer in de Clementinalaan, wegens lage intensiteiten. Bussen moeten op de trambaan (zelfs als is het nu nog anders). VTA: - Op Prinses Clementinalaan geldt een snelheidsbeperking van 30 km/u (zone 30), daarom werd geopteerd voor gemengd verkeer van auto's en fietsen. - Fietsverkeer Heuvelpoort - UZ: hiervoor werd de zgn. Campusroute (fietsroute) ontworpen (voor nadere info: Dienst Mobiliteit). - Ottergemsesteenweg: Deze straat ligt (grotendeels) in een zone 30, vandaar gemengd verkeer. Het gebruik van de auto voor woon-schoolverkeer moet niet aangemoedigd worden door kiss and ride-zones in te richten aan elke school. Deze zones hypothekeren trouwens de beschikbare parkeergelegenheid in ernstige mate.
DT	niet respecteren van verkeersreglement door fietsers. Het gaat om niet respecteren van eenrichtingsverkeer, rijden op de trottoirs; voorstel: verplichte les ipv straf	VTA: Dat de fietsers het verkeersreglement vaak aan hun laars lappen is een feit, maar hetzelfde kan ook gezegd worden van de automobilisten! Geregeld worden er fietscontroles (vb. op het gebruik van de lichten) ingesteld. Nadere info kan hieromtrent worden verstrekt door de verkeerscoördinator van Politie Gent. De bestraffing is bij wet geregeld (federale wetgeving). Wijkcommissariaat: De politie Gent past het principe toe van de

		verkeersklassen, bij jonge verkeersovertreders organiseert het Educatief Centrum – Directie Externe Relaties – Tweede Kansklassen. Dit project wil de minderjarige verkeersovertreders van 12 tot en met 15 jaar aan de hand van een sensibiliserende verkeersles aanzetten tot een veiliger en socialer verkeersgedrag. In de les wordt gebruik gemaakt van een verkeersquiz met verkeerssituaties uit Gent. De lessen worden gegeven door iemand van het Educatief Centrum en een politieman/-vrouw van een wijkcommissariaat. De lessen vinden plaats op woensdagnamiddag van 14u00 tot 16u00 in het commissariaat Gent-Centrum. In 2008 vonden er vier Tweede Kansklassen plaats, waarbij in totaal 57 jongeren werden uitgenodigd. Vanaf 16 tot 18 jaar moet een proces-verbaal worden opgesteld. Een onmiddellijke inning kan pas vanaf 18 jaar. Alternatieve straffen behoren uitsluitend tot de bevoegdheid van de rechtbanken. Voor fietsers werden sedert november 2008 tot en met maart 2009 in totaal 75 proces-verbaal opgesteld inzake technische eisen. Door de cel verkeersleefbaarheid werden enkel acties gedaan specifiek naar de plaats op de rijbaan van fietsers.
KT	Betere fietsvoorzieningen: (i) bewegwijzering van fietsroutes (bv alternatief voor Kortrijksepoortstraat langs Bijlokekaai is onvoldoende aangeduid); (ii) aanleg van wegen met betere fietspaden (niet zoals op de Clementinalaan) (bv Kortrijksesteenweg, Elisabethlaan, Astridlaan)	Dienst mob: Bewegwijzering fietsroutes: Wordt aan gewerkt. Bij de heraanleg van hoofdwegen wordt gestreefd naar de aanleg van goede (afgescheiden) fietspaden: dit was zo voor de Voskenslaan (al is er wat discussie over het concept), de

			as Groot-Britanniëlaan-Albertlaan en straks ook in de Kortrijksesteenweg en de Fabiolalaan. In sommige straten is het echter niet mogelijk fietspaden aan te leggen, omdat de ruimte ontbreekt, tenzij men alle parkeren zou verwijderen, wat evenmin wenselijk is; in dergelijke straten kiezen we dan voor zone-30 met indien mogelijk begeleidende maatregelen (plateau, asverschuivingen) Op Kortrijksesteenweg komen er volwaardige fietspaden. Elisabethlaan: gemengd verkeer VTA: De fietsroute van het stadscentrum naar De Blaarmeersen en het Sint-Pietersstation (en omgekeerd) is wel degelijk bewegwijzerd zoals het hoort.
	DT	Fietsers rijden ongelooflijk snel en meestal zonder licht (bv op de Ch. De Kerckhovelaan)	VTA: Tegen fietsers zonder licht moet repressief worden opgetreden door de politie, al was het maar omdat zij een gevaar vormen voor zichzelf en de andere verkeersdeelnemers! Ook fietsers zijn gebonden aan de geldende snelheidsbeperkingen.
34	KT	aandacht voor zwakke weggebruiker in stationsbuurt vb kruispunt Maaltebruggestr-Zieklien heel gevaarlijk voor fietsers uit Maaltebruggestr (ri Kortr Stw). De automobilisten kijken enkel naar rechts en nemen scherpe bocht. Oplossing: spiegel??	Dienst mob: Spiegels worden vaak ook genegeerd en bieden dan schijnveiligheid. Punt zelf kan wel eens bekeken worden. VTA: Het kruispunt Maaltebruggestraat - Zieklien is een normaal overzichtelijk T-kruispunt in een zone 30, waar de voorrang van rechts geldt. De plaatsing van een verkeersspiegel ressorteert onder de bevoegdheid van de Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen. Een aanvraag kan worden ingediend bij die dienst.
84	KT	Europabrug : onveilig fietspad: Voor de 'recreatieve fietser' werd aldaar een veilige onderdoorgang gerealiseerd. De 'fietsende pendelaar' daarentegen, die van zuid naar noord fietst, wordt op de brug zelf, geconfronteerd met een gevaarlijke situatie. Voorstel: een veiliger bovendoorgang of evenwaardige behandeling op de Europabrug, onder de vorm van een opgehoogd fietspad	Dienst mob: Pendelende fietser naar bv. Drongen maakt ook gebruik van deze onderdoorgang. Door de brugconstructie kan een opgehoogd fietspad op de brug helaas niet.

63	KT	Beke, van den Bossche, Moerman zijn weg! Met welk recht maakt de Stad de buurt onleefbaar en moordend voor de talrijke zwakke weggebruikers? Graag ervaringsdeskundigen van hier	Dienst mob: Lijkt sterk overtrokken Stationsbuurt blijft gegeerde buurt. Er worden meer en meer straten heringericht met fietsvoorzieningen en betere oversteekplaatsen (bv. Albertlaan-Groot-Britanniëlaan,)
87	KT	Voetgangers en fietsers zijn de meest kwetsbare weggebruikers. De vraag is hoe kan men deze groep in het verkeer de grootst mogelijke bescherming bieden? Zeker een debat waard	Dienst mob: Inderdaad!
SZ3	KT	Iets doen aan de dagelijkse problematiek aan het kruispunt thv UZ-ingang. Fietsers en auto's ondervinden dagelijks hinder aan elkaar. Een oplossing zoals een degelijk fietspad en een andere instelling van de lichten zou het leven van fietsers en automobilisten veel aangenamer kunnen maken	Masterplan UZ voorziet nieuwe ingang aan C. Heymanslaan VTA: Op het kruispunt Zwijnaardsesteenweg - De Pintelaan werden reeds tal van maatregelen getroffen om het verkeer er veiliger en geordender te laten verlopen, Probleem is en blijft dat fietsers van en naar het UZ (met in- en uitgang op de hoek van beide straten) de verkeersregels aan hun laars lappen (met de aangeklaagde toestanden tot gevolg). Het is in deze niet de verkeersinfrastructuur die te kort schiet, maar het gedrag van de fietsers.
25	KT	Voor enkele jaren vernamen we dat er een voetgangersbrug zou gebouwd worden tussen de Stropkaai en de wijk Belle Vue, hoe zit het met de planning??	De planning van de brug tussen de Stropkaai en de wijk Bellevue is momenteel nog onduidelijk. Een deel van Ledeberg is vervat in een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (voorheen BPA, Bijzonder Plan van Aanleg), namelijk RUP Bellevue. Dit gaat over het stuk langs de Schelde vanaf de gemeentegrens met Merelbeke, langs de Meierij, langs de Stropbrug, naar de Zuiderpoort, ook het E3-plein grenzend aan de fly-over, verder de Schelde volgen tot aan de Keizerpoort. Het RUP Bellevue voorziet in 4 fietsbruggen. De Stad Gent staat niet in voor de uitvoering gezien het een bevoegdheid is van de Vlaamse overheid, m.n. Water en Zeewezen (W&Z). Voor deze uitvoering moeten zij middelen voorzien en de nodige aanvragen doen én keuzes maken tussen de vele aanvragen voor fietsbruggen binnen Vlaanderen. W&Z zou akkoord gaan met 2 fietsbruggen, ik stel hier duidelijk "zou" akkoord gaan. Waardoor het ook al duidelijk is dat dit nog niet voor de nabije toekomst is... De

			locaties van de fietsbruggen zijn: één ter hoogte van de site Dhooghe (fabriekspand dat net is gesloopt aan de Gaston Crommenlaan en grenzend aan de Schelde) en één ter hoogte van de Meierij. De fietsbrug ter hoogte van de site Dhooge zou een verbinding maken tussen Bellevue (waar het speelpleintje gelegen is) en de Stropkaai.
SN2 3	KT	Over de Schelde : de realisatie van een voetgangers-fietsbrug tussen de Sint-Juliaanstraat en de Vuurkruisersstraat (bereikbaarheid speelplein en Ledeberg vanuit Strop)	Het RUP Bellevue voorziet in 4 fietsbruggen. De Stad Gent staat niet in voor de uitvoering gezien het een bevoegdheid is van de Vlaamse overheid, m.n. Water en Zeewezen (W&Z). Voor deze uitvoering moeten zij middelen voorzien en de nodige aanvragen doen én keuzes maken tussen de vele aanvragen voor fietsbruggen binnen Vlaanderen. W&Z zou akkoord gaan met 2 fietsbruggen, ik stel hier duidelijk "zou" akkoord gaan. Waardoor het ook al duidelijk is dat dit nog niet voor de nabije toekomst is... De locaties van de fietsbruggen zijn: één ter hoogte van de site Dhooghe (fabriekspand dat net is gesloopt aan de Gaston Crommenlaan en grenzend aan de Schelde) en één ter hoogte van de Meierij. De fietsbrug ter hoogte van de site Dhooge zou een verbinding maken tussen Bellevue (waar het speelpleintje gelegen is) en de Stropkaai. Verder bestudeert de Stad of het mogelijk is een speelpleintje in te richten op de terreinen van het zwembad Strop. Binnen enkele maanden zou hier meer duidelijkheid moeten over zijn.
	MDR	Brug over Leie naar Blaarmeersen voor fietsers en kinderwagens	Dienst mob: Is in aanbouw; komt er eind 2009
	KT	voetgangers- en fietsverbinding tussen Stropkaai en stadscentrum (suggestie: brug over Schelde tussen Stropkaai en Bellevue of Bourgondische wijk)	Het RUP Bellevue voorziet in 4 fietsbruggen. De Stad Gent staat niet in voor de uitvoering gezien het een bevoegdheid is van de Vlaamse overheid, m.n. Water en Zeewezen (W&Z). Voor deze uitvoering moeten zij middelen voorzien en de nodige aanvragen doen én keuzes maken tussen de vele aanvragen voor fietsbruggen binnen Vlaanderen. W&Z zou akkoord gaan met 2 fietsbruggen, ik stel hier duidelijk "zou" akkoord gaan. Waardoor het ook al duidelijk is dat dit

			nog niet voor de nabije toekomst is... De locaties van de fietsbruggen zijn: één ter hoogte van de site Dhooghe (fabriekspand dat net is gesloopt aan de Gaston Crommenlaan en grenzend aan de Schelde) en één ter hoogte van de Meierij. De fietsbrug ter hoogte van de site Dhooghe zou een verbinding maken tussen Bellevue (waar het speelpleintje gelegen is) en de Stropkaai. Verder bestudeert de Stad of het mogelijk is een speelpleintje in te richten op de terreinen van het zwembad Strop. Binnen enkele maanden zou hier meer duidelijkheid moeten over zijn.
6	KT	Oversteek tramhalte Maaltebrug zeer gevaarlijk (Kortrijksesteenweg). Stoplicht aangewezen (duwknop).	VTA: Dit zebrapad ligt binnen de bebouwde kom, de snelheid is op deze locatie derhalve beperkt tot 50 km/u. Deze voetgangersoversteek is duidelijk gesignaleerd en van op voldoende afstand waarneembaar (zodat men zijn rijgedrag tijdig kan aanpassen).
29	KT	Een ander probleempje is het zebrapad over de Kortrijkse steenweg aan de spoorwegbrug, aan de kant van het vroegere rond punt. Dat is namelijk maar een half pad. Op de andere helft van de straat liggen er tramrails, en OK, we weten dat trams altijd voorrang hebben, maar er mogen ook auto's rijden op dat stuk. Die niet hoeven te stoppen voor voetgangers want er is geen zebrapad. En beeld je in dat je komt van de kant waar wel een zebrapad is. Je steekt over tot waar het zebrapad eindigt, en daar moet je wachten want er komen auto's aan. Maar dan sta je wel op de tramrails. En als er dan een tram aankomt begint die loeihard te klingelen en zit er niets anders op dan terug te keren naar de stoep waar je vandaan kwam.	Wettelijk mag men geen zebrapad aanbrengen over tramrails. VTA: Aangezien Kortrijksesteenweg een gewestweg is (N 414), moet deze vraag gesteld worden aan de verantwoordelijke wegbeheerder (AWV). Het is een feit dat het zebrapad op Kortrijksesteenweg (ter hoogte van de spoorwegbrug) niet is doorgetrokken over de volledige rijbaan, maar slechts over een halve rijbaan (noot: op trambeddingen wordt er om voor de hand liggende redenen geen zebrapad getrokken).
29	KT; DT	Tot slot vraag ik me af of er niet beter kan toegezien worden op de aannemers die voetpaden en fietspaden zonder blikken of blozen barricaderen zonder voor een veilig alternatief te zorgen. Bij de werken aan het vroegere rond punt op de Kortrijksesteenweg was het vaak levensgevaarlijk om te proberen aan de overkant te geraken.	Dienst mob: is voor bouwheer (AWV of Dienst Wegen); politie VTA: Wanneer een trottoir en/of fietspad plaatselijk wordt afgesloten in functie van werken (en derhalve onbruikbaar

		En bij de bouwwerken op de hoek van de Krijgslaan en Musschestraat is zeer vaak het voetpad volledig weg, en soms ook nog het fietspad. Ik begrijp dat er moet kunnen gewerkt worden, maar op deze manier wordt er wel bijzonder weinig respect getoond voor de zwakke weggebruiker.	wordt), dan is het wettelijk verplicht om een doorgang af te bakenen op berm of rijbaan voor deze weggebruikers. Ofwel moet een omleidingsweg worden voorzien (bijvoorbeeld "voetgangers oversteken"). Deze verplichting wordt ook zo opgenomen in de vergunning, die door VTA wordt afgeleverd. De wijkpolitie moet erop toezien dat deze verplichting wordt nageleefd door de aannemer.
58	KT, DT	In de Hofmeierstraat, 18 woningen, verhuizen drie jonge gezinnen naar 'den buiten'. Zeven kinderen minder. Blijven: één kind en één baby. Wil men stadsvlucht afremmen dan lijkt het inrichten van een woonerf in de Goudenregenstraat - Hofmeierstraat een oplossing. Ook de Flamingostraat is geschikt als woonerf. In afwachting daarvan kan men er misschien voor zorgen dat de trottoirs op de volle breedte hindervrij zijn zodat buurtkinderen eens een blokje rond kunnen fietsen. Uitgegroeide hagen en haaks geparkeerde auto's (Tuinwijklaan pare nummers) beperken de doorgang soms tot minder dan 60 cm!	Dienst mob: Woonerf: kan pas bij een volledige herinrichting van de straat VTA: - Het (al dan niet) inrichten van sommige straten als woonerf valt te onderzoeken door de Dienst Mobiliteit, ik verwijs in dat verband naar het verkeersleefbaarheidsplan. Meestal vereist deze maatregel ook een volledige heraanleg/herinrichting van betreffende straat(en), het is dus niet alleen een kwestie van een paar verkeersbordjes zetten. - Wat de problematiek van de haaks geparkeerde auto's in Tuinwijklaan betreft, verwijs ik naar mijn antwoord op de vraag. - Het is anderzijds verboden bomen en beplantingen te laten groeien over de openbare weg onder een bepaalde hoogte (artikel 15 van de politieverordening op de reinheid en de gezondheid in de gemeente), snoeien is hier dus de boodschap! Overtreders kunnen gesanctioneerd worden.
18	KT	Wat gaat u op <u>korte</u> termijn doen om de voetgangers veiliger te laten M. Hendrikaplein oversteken naar Elisabethlaan?	Dienst mob: de blauwe stroken kunnen worden herschilderd
54	KT	Openbaar vervoer aan NMBS-gebouw: oversteekplaats naar het station aan de betaalautomaten deugt niet, is onveilig! Verandering, aub! Weinig plaats, gevaarlijk!	Dienst mob: BOF te bekijken
65	KT, DT	Het grootste gevaar voor voetgangers zijn de fietsers, niet de auto's. Sinds de heraanleg is de Voskenslaan op dat gebied echt uiterst	Bij de heraanleg van de Voskenslaan werd het fietspad inderdaad op gelijke hoogte aangelegd met het trottoir. Dit

		gevaarlijk geworden. Er is geen niet overrijdbare scheiding tussen voetpad en fietspad.	heeft als voordeel dat de beschikbare ruimte soepeler kan worden gebruikt, waardoor de uitwijkmogelijkheden voor fietsers en voetgangers worden uitgebreid in drukke periodes. Vroegere ervaringen hebben immers aangetoond dat in drukke periodes voetgangers immers ook op het fietspad lopen of fietsers op het trottoir fietsen, zelfs al bestaat er een drempel tussen fietspad en trottoir. Dan is een drempel geen goede optie wat betreft veiligheid voor fietsers en voetgangers, want zij zouden immers kunnen vallen door een drempel. Bij de heraanleg van dergelijke trottoirs en fietspaden op gelijke hoogte wordt wel een visuele scheiding ingebouwd tussen trottoir en fietspad. VTA: Fietspad en trottoir liggen naast elkaar op gelijke hoogte maar zijn wel visueel van elkaar gescheiden door metalen nagels, inox-paaltjes en anderskleurige betegeling (niet overal). Beide categorieën weggebruikers hebben dus een voorbehouden deel van de openbare weg. De rest is een kwestie van wederzijds respect en naleving.
SN1 5	KT, AWV	Graag zouden we een veilige(re) oversteekplaats hebben van de Monterreystraat richting Parklaan, waarbij de Krijgslaan moet worden overgestoken. Een verkeerslicht zou al helpen. Ik schreef twee keer naar het Vlaamse Gewest (AWV-Oostvlaanderen), maar ze zeggen dat ze niks kunnen doen (?). Het is nochtans een gewestweg.	Werd op overleg met AWV besproken op 6/3/09: (uittreksel uit verslag): Het Clubhuis Citadel ligt in Emiel Clauslaan 5. Vroeger lag er een zebrapad ter hoogte van de middenberm om naar het park te gaan. Er rijden verschillende bussen op dit traject. Omwille van zichtbaarheidsproblemen (150 meter) is deze weggehaald bij werken. Conclusie: AWV onderzoekt het voorstel om een verharding aan te brengen op de middenberm. Er wordt niet gekozen voor een zebrapad. Ze proberen dit samen mee te nemen in het dossier Krijgslaan in de PCV(<i>inhoud van 'dossier Krijgslaan': Het is de bedoeling om de N60 vanaf de Sterre tot aan de spoorwegbrug beter oversteekbaar te maken. Tijdens het overleg (van 6/3 tussen dienst mob en AWV) hebben we afgesproken om het dossier uit te breiden tot aan het kruispunt met de Monterrey-sstraat.</i>)

SZ6	KT	zebrapad aanbrengen op het einde van de Elfjulistraat (kant Zwijnaardsesteenweg)	besproken op mobcel 12/3/09 - VTA zal nakijken VTA: Deze oversteek zal er binnenkort komen.
SZ7	KT, AWW	Zijn opmerking is dat het zebrapad over de Kortrijksesteenweg, bij de Koersenstraat zeer gevaarlijk is. Het geeft een vals gevoel van veiligheid, want de auto's stoppen niet. Bovendien zijn de overstekende voetgangers slecht zichtbaar op de middenberm, door het verkeersbord dat er staat. Ouders zijn bezorgd voor hun kinderen, die er oversteken. //De enige echte oplossing zou zijn, aldus de bewoner, de Kortrijksesteenweg te versmallen, zoals vroeger is aangekondigd. Bewoner vraagt zich af waarom Kortrijksesteenweg nog steeds niet is aangelegd / wanneer dat zal gebeuren? In het bijzonder aan de Sterre is het heel gevaarlijk. Er gebeuren veel ongevallen (bewoner spreekt van 'dagelijks'), ook vaak met fietsers.	Het Vlaamse Gewest heeft de zebrapaden over de Kortrijksesteenweg, ter hoogte van de tramhalte, aangelegd op vraag van bewoners. De zebrapaden zijn heel duidelijk aangeduid als oversteekplaats voor voetgangers, met de nodige signalisatie en een middeneiland. Automobilisten worden verondersteld voorrang te geven aan voetgangers op zebrapaden. Ik begrijp dat het u bezorgd maakt als automobilisten zich niet aan de regels houden. De heraanleg van de Kortrijksesteenweg en van de Sterre zal door het Vlaamse Gewest gebeuren. De timing voor deze werken is nu nog niet duidelijk en moet afgestemd worden met de andere werken in de omgeving (heraanleg deel Kortrijksesteenweg tussen R40 en Koningin Elisabethlaan; wegenwerken ikv het project Gent Sint-Pieters). VTA: Dit zebrapad ligt binnen de bebouwde kom, de snelheid is op deze locatie derhalve beperkt tot 50 km/u. Deze voetgangersoversteek is duidelijk gesignaleerd en van op voldoende afstand waarneembaar (zodat men zijn rijgedrag tijdig kan aanpassen). Een niet vergund reclamebord op de middenberm werd verwijderd om het zicht te verbeteren.
		24. Verkeer, allerlei	
SN1 2	KT	Stropkaai (kant water): 1. smaller voetpad aanbrengen (wordt weinig gebruikt). 2. Breed fietspad aanbrengen 3. 1 strook voor parkeren 4. 1 rijstrook voor wagens – enkele richting 5. enkele richting wordt nu niet nageleefd door verscheidene	Dienst mob: Vergt grote herinrichting die nu niet is voorzien. Foute richting: politiecontrole.

		autobestuurders	
53	KT	Het centrum meer toegankelijk maken voor auto's	Dienst mob: ? Is écht niet de bedoeling.
	KT	lawaaioverlast (veel straten liggen dicht bij R4, bv zijstraten Sint-Denijslaan, hoek Dupuislaan): kan geluidsscherm?	Antwoord AWW van 13/6/07: Er komt een scherm langs de verbindingsweg tussen rijweg en fietspad. Doordat het scherm aldus dicht bij de weg staat (geluidsbron) zal het effect beter zijn. Dat is voorzien in het project zelf. Het concept is zo dat het scherm later kan doorgetrokken worden langs R4-binnenring. Dat is actueel nog niet voorzien. In ieder geval is een oplossing technisch pas zinvol na het definitief afsluiten van de in- en uitrit aan de Dupuislaan (niet voor fietsers uiteraard), voorzien na de ingebruikname van de nieuwe verbindingsweg. Een scherm plaatsen en een grote opening laten aan de Dupuislaan, waar de huizen het dichtst staan, is storender dan geen scherm. De geluidswering (scherm - grondwal of combinatie) langs R4 moet dan doorlopen van aan de verkeerswisselaar tot tegen de spoorbrug, met een 'geluidssas' voor de fietsdoorsteek R4-Dupuislaan. De realisatie hangt ook af van beschikbare budgetten en andere prioriteiten inzake geluidshinder langs autosnelwegen en gewestwegen in de provincie Oost-Vlaanderen. Zie ook de reactie van Rudi Neyrynck met verwijzing naar 'beleidsplan geluid' voor wat het grondgebied Gent betreft. Antwoord Rudi Neyrynck (nav vragen op infovergadering over natuurpark op 21/5/07): Bewoners zijn bezorgd over de geluidsoverlast, zowel in het natuurpark als in de woningen. De R4 en de verbinding zijn wegen die door het Vlaamse

			Gewest worden beheerd. De Stad zal de bezorgdheid van de buurtbewoners ivm geluidshinder overmaken aan het Vlaamse Gewest. Het Vlaamse Gewest investeert op basis van metingen in geluidswering: waar de overlast het grootst is wordt prioritair geïnvesteerd. Daarbij moet de Stad bijdragen. De hoogte van die bijdrage is ook functie van de geluidsoverlast. De Stad weet dat geluidsoverlast een probleem is in dit gebied en op verschillende andere plekken in Gent. Daarom wil de Stad een 'beleidsplan geluid' opmaken dat alle probleemzones bestrijkt. Elke plek vraagt echter geluidsschermen met specifieke technische eigenschappen. Het gaat daarbij vaak om complexe problemen die niet steeds makkelijk op te lossen zijn.
SN6	KT	De milieu en mensonvriendelijke verkeersdrempel verwijderen hoek Patijntjestraat / Gordunakaai / Marathonstraat.Reden: 1) de huizen daveren bij dag en nacht, vnl 203 & 201 Patijntjestraat als vracht- en andere auto's voor hun huis uit denderen (barst in zoldering woonkamer zichtbaar); 2) inzittenden van personenwagens krijgen zelfs bij stapvoets overrijden van de verkeersdrempel een schok in de rug (schokken sterk af te raden bij botontkalking)	Die verkeersdrempel ligt er al jaren, en tot nu toe ontving de Stad nog geen klachten van andere weggebruikers. Indien u er van overtuigd bent dat de barst in uw woonkamer veroorzaakt wordt door abnormale trillingen door de drempel, dan kunt u dit best laten vaststellen door specialisten ter zake.
84	KT, DT	VOORSTEL : een STOP-teken aan het kruispunt Duifhuisstraat/Sportstraat	VTA: Aangezien dit kruispunt gelegen is in een zone 30, wordt geopteerd voor behoud van de huidige voorrangsregeling, zijnde voorrang van rechts, omdat die snelheidsremmend werkt (zeker in Sportstraat!). De voorrangsregeling staat trouwens duidelijk gesignaleerd door een bord B 17 op elke arm. Op het kruispunt werden de voorbije jaren nog geen verkeersongevallen geregistreerd.
	KT	Betere aanduiding 'zone 30', bv in Leeuwerikstraat (voorstel: pictogram aanbengen)	Antwoord dienst mob: Wordt in principe enkel bij begin van een zone aangebracht. VTA: Leeuwerikstraat is integraal gelegen in een zone 30.

			Ter hoogte van Maaltebruggestraat staat er een verkeersbord "zone 30 herhaling". In Tuinwijklaan staat ter hoogte van Leeuwerikstraat eveneens een bord "zone 30 herhaling". Het plaatsen van bijkomende verkeerssignalisatie is derhalve onnodig. Gemarkeerde pictogrammen "30" (omcirkeld) op de rijbaan worden in principe alleen aangebracht aan elke toegang tot een zone 30. Voor het aanbrengen van deze markeringen bestaat er geen wettelijke verplichting.
	DT	Meer controle: op zone 30 (vb Tuinwijklaan) en op linksaf slaan van Tuinwijklaan naar Voskenslaan	Wijkcommissariaat: Er zijn dagelijks snelheidscontroles over het ganse grondgebied, er zijn veel aanvragen. Er worden prioriteiten gelegd. Preventieve snelheidsborden worden ook geplaatst.
		De technische dienst in de Maaltebruggestraat: zijn jullie het er mee eens dat deze niet thuishoort in een woonbuurt zoals de Maaltebruggestraat? En zijn er plannen om deze te verhuizen?	
		25. Verlichting	
35	MDR (Eandis)	Maaltebruggestraat: wanneer zal de openbare verlichting volledig werken?	Info uit wijkprogramma: Het beheer van de openbare verlichting gebeurt door Eandis. Zij staan ook in voor de vervanging van defecte straatlampen. Voor de melding van defecten kan iedere burger terecht op het nummer 0800 6 35 35. De openbare verlichting dient te voldoen aan een wettelijk bepaalde lichtsterkte. Bij een aanvraag tot meer verlichting wordt steeds onderzocht in hoeverre hier aan de bepalingen wordt voldaan. Indien nodig worden er sterkere lampen geplaatst.
67	MDR (Eandis)	Geruime tijd, nl twee jaar, vragen we om betere, dus meerdere lampen, verlichting in de Smidsestraat en dit vooral het deel vanaf de hoek Albertlaan en Lostraat. Het veiligheidsgevoel is zoek in onze straat. Ook op het Maria Hendrikaplein is de verlichting te schaars. Kan er tijdens deze grote werken een voorlopige	Info uit wijkprogramma: Het beheer van de openbare verlichting gebeurt door Eandis. Zij staan ook in voor de vervanging van defecte straatlampen. Voor de melding van defecten kan iedere burger terecht op het nummer 0800 6 35 35.

		noodverlichting geplaatst worden?	De openbare verlichting dient te voldoen aan een wettelijk bepaalde lichtsterkte. Bij een aanvraag tot meer verlichting wordt steeds onderzocht in hoeverre hier aan de bepalingen wordt voldaan. Indien nodig worden er sterkere lampen geplaatst.
		26. Winkelaanbod	
66	MDC	Waarom geen winkelcentrum onderaan building in de Poelsnepstraat? Alle winkels zijn hier weg in de wijk.	Dienst Economie: Is hier in de initiële projectplannen een winkelcentrum gepland? Enkele ruimere aandachtspunten: · In het project Sint-Pieters ter hoogte van Maria-hendrikaplein en Fabiolalaan is een ontwikkeling voorzien met 20 000 m² commercieel- recreatieve functies zoals wijkverzorgende winkels, recreatie- en sportfaciliteiten. · Er moeten voldoende succesfactoren aanwezig zijn voor creatie van een winkelcentrum: interesse retailers, voldoende bevolking, voldoende vwo, bereikbaarheid, voldoende passage, ... Vraag is of hier aan voldaan wordt. · Best detailhandel ifv winkelcentra inzetten op de grotere assen en in de wijken eerder verkiezen voor een goede spreiding van buurtverzorgende winkels In de onmiddellijke omgeving is er ruim groot- en kleinschalig aanbod aanwezig: de Voskenslaan, de K. Elisabethlaan , deel van de Kortrijksesteenweg hebben een divers aanbod ..
	MDC	Verloedering (= vuil, nieuwe winkels van lage kwaliteit, leegstand ...) van de winkelstraten (bv Zwijnaardse- en Ottergemsesteenweg)	Dienst Economie: Verder te onderzoeken en op te volgen. Sowieso zijn

		maatregelen zoals gevelrenovatie hier van toepassing. Voor overlastproblematiek (bvb. vuil) kan ook doorverwezen worden naar lokale veiligheid en preventie
	27. Wonen	
	KT Woningen zijn onbetaalbaar -> leegstand	Momenteel kan de Stad niet zelf de huur- en verkoopprijzen van de woningen bepalen. De Stad liet wel al een studie doen naar het opstellen van een huurrooster maar daarin kwam naar boven dat het vastleggen van de huurprijs gerelateerd aan verschillende kwaliteitsnormen en oppervlakte, héél moeilijk is. Ook in de opmaak van de lopende woonstudie wordt de (niet-)betaalbaarheid van de woningen mee opgenomen en worden er beleidsaanbevelingen geformuleerd. Ook de lopende stadsvernieuwingsprojecten hebben oog hiervoor en daarom zullen de nieuw aan te werven consultants bij de dienst Wonen voor het project Ledeberg Leeft het accent leggen op het verbeteren van de bestaande woningen én het verankeren van de huurprijs van een woning waar een premie wordt aan toegekend.
	KT Woningen zijn vaak in slechte staat ('studentenkrotten')	Door het heffen van een stedelijke leegstandsbelasting en één op ongeschikt- en onbewoonbare woningen wordt een beleid tegen de leegstand en verloedering gevoerd.
56	KT & MDR Hoge Immoprijzen : jonge gezinnen worden uit de stad gejaagd	Vorig wijkdebat (april 2006) werd verwezen naar de paritaire huurcommissie (die na 2 jaar zou worden geëvalueerd) en de mogelijkheid sociale koopwoningen aan te bieden langs de Fabiolalaan. Wat kan hier nu over gezegd? Stad heeft hiervoor via AG SOB de budgetkavels gecreëerd. Hierbij worden kwaliteitsarme panden aangekocht en gesloopt (door AG SOB) en dan tegen een gunstige prijs als bouwgrond aan jonge gezinnen verkocht (mits vereiste om

		met een architect uit de pool te bouwen). Ook de 20 % regel voor sociale woningen én de bijkomende maatregel om nog eens extra 20% percelen voor budgetkavels/woningen te voorzien zal er voor zorgen dat ook jonge gezinnen binnen de stad kunnen blijven wonen.
	28. Allerlei	
	DT	Aparte straatnaam voor de pijpekop van de Kortrijksesteenweg (tussen Pacificatielaan en Sint-Pieters-Aalststraat) omwille van veiligheid (hulpdiensten vinden de huizen vaak niet)
	DT	met GPS verdwaalde vrachtwagens op Ottergemsesteenweg zijn gevaarlijk (suggestie: naamsverandering van Ottergemsesteenweg)
		VTA: Ottergemsesteenweg en Ottergemsesteenweg-Zuid (= industriepark Gent Zuid I) zijn 2 duidelijk onderscheiden straten. Verwarrend is de doorlopende huisnummering. Tenzij de GPS-toestellen foutieve informatie geven, maar de stad kan hiervoor bezwaarlijk aansprakelijk worden gesteld.
37		Zakkenvullers
SN20		Ik vind het een grote schande, dat ik op 78 jaar, zondag en weekdag – storingen heb, zodat het onmogelijk is naar mijn radio te luisteren. Doe er wat aan!
		U vraagt om u te helpen omdat uw radio-ontvangst wordt gehinderd door storingen. De Stad kan u hier jammer genoeg niet bij helpen. Ik zocht het telefoonnummer van de VRT op voor u, zij kunnen u misschien van dienst zijn. U kunt de VRT bereiken op het nummer 02 741 31 11.
		Er wordt te veel geld besteed aan niet noodzakelijke dingen (bv veel te veel dure wegwijzers, jachthaven Portus Ganda aan de Van Eyck). Het is beter kleine projecten te bevoordelen.
	KT	opvolgen van geklasseerde beuken in Tuinwijklaan (privé terrein): gebouw ernaast in opbouw
72	DT	Met grote projecten scoren jullie hoog. Daarom laten jullie alles wat er reeds is verkommeren. Doe uw ogen open.
SN25	LDC	Fanfare bij stakingen (lange wachten) Kerstmarkt aan het station : meer sfeer, leuk: mensen genoeg die wachten!
		Ik gaf uw vraag voor een kerstmarkt aan het station door aan de dekenijen die actief zijn in de zone. U kunt hen altijd zelf contacteren om hun interesse te polsen: - Koninklijke Dekenij Sint-Pieters-Buiten, Polderdreef 121, 9840 De Pinte - Dekenij Sint-Pietersstation, Oostendestraat 91, 9000 Gent

