



**gent:**

**mijn stad  
mijn wijk**

## **Stationsbuurten Noord en Zuid**

**Verslag  
thema-avond  
03.03.2011**

**Gebiedsgerichte werking**



# Verslag

## THEMA-AVOND 'MOBILITEIT EN OPENBAAR VERVOER' STATIONSBUURTEN NOORD EN ZUID 3 MAART 2011

### HOGESCHOOL GENT CAMPUS SCHOONMEERSEN

#### Inhoudstafel

- Inleiding
- 1. Zwijnaardsesteenweg en omgeving
- 2. Tuinwijklaan en omgeving
- 3. Doorstroming
- 4. Sint-Denijslaan (tussen Voskenslaan en Snepkaai)
- 5. Busroutes
- 6. Bus- en tramhaltes
- 7. Werfverkeer
- 8. De Sterre
- 9. Parkeren
- 10. Diverse openbaar vervoer
- 11. Diverse andere

#### Moderator

Greet Riebbels

#### Aanwezig voor Stad Gent

- 1. Martine De Regge, schepen van Openbare Werken en Mobiliteit
- 2. Dirk De Baets, directeur Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen
- 3. Peter Vansevenant, directeur Dienst Mobiliteit
- 4. Jan Gheldof, Parkeerbedrijf

#### Aanwezig voor De Lijn

- 1. Dirk Busschaert, directeur De Lijn Oost-Vlaanderen
- 2. Mark Feys, afdelingshoofd Exploitatie De Lijn Oost-Vlaanderen
- 3. Ine Pieters, externe communicatie De Lijn Oost-Vlaanderen
- 4. Jan Van Ostaeyen, afdelingshoofd Rollend Materieel en Vaste Installaties



# Verslag **thema-avond** 'Mobiliteit en openbaar vervoer'

## Verwelkoming en inleiding

De moderator verwelkomde de aanwezigen en stelde de panelleden voor. Op het wijkdebat voor de stationsbuurten van 31 januari 2011 waren zo veel vragen over mobiliteit en openbaar vervoer, dat de Stad en De Lijn afspraken om een thema-avond te organiseren, die alleen daarover zou gaan.

Tijdens dat wijkdebat werden meerdere vragen gesteld, die toen niet onmiddellijk konden worden beantwoord. Die vragen werden ondertussen onderzocht door de diensten van De Lijn en de Stad. Die vragen stelde de moderator eerst aan de panelleden, daarna konden de aanwezigen vragen stellen.

De moderator preciseerde dat de thema-avond 'Mobiliteit en openbaar vervoer' in de Stationsbuurten Noord en Zuid behandelt. De grens van deze wijken wordt gevormd door:

- \* in het noorden: de Leie en de kleine ring
- \* in het oosten: de Schelde
- \* in het zuidoosten: de De Pintelaan
- \* in het zuidwesten: de Ringvaart en de Leie

De spoorweg vormt de grens tussen de Stationsbuurten Noord en Zuid.

Aanwezigen konden ook schriftelijke vragen doorgeven. Ook deze vragen zullen worden beantwoord. Het overzicht van alle vragen en antwoorden wordt samen met het verslag doorgestuurd.

Schepen De Regge heette op haar beurt iedereen hartelijk welkom. Zij benadrukte dat zij vooral wilde luisteren naar de vragen van de aanwezigen, en dat de aanwezige stadsdiensten en de mensen van De Lijn hun best zouden doen om op alle vragen te antwoorden.

Verder meldde de schepen dat de burgemeester verontschuldigd is, en dat hij op de hoogte zou gebracht worden van wat op de thema-avond werd gezegd.



- Vraag** De ouderraad van de basisschool De Spiegel (in de Zwijnaardsesteenweg) vroeg om de verkeersveiligheid in de schoolomgeving te verhogen. Door de Zwijnaardsesteenweg passeert veel verkeer en de vele fietsers die daar voorbij rijden zorgen vaak voor gevaarlijke situaties. Kan hier iets aan worden gedaan?
- Antwoord** **Schepen De Regge:** Dit is een complexe vraag, die uit verschillende onderdelen bestaat en waarop het antwoord niet eenvoudig is. De Stad heeft een aantal suggesties onderzocht. Zo is de verkeerstechnische afdeling van de politie (VTA) bereid om vrijwilligers op te leiden om op te treden als gemachtigd opzichter. Die zouden kunnen helpen om de kinderen binnen en buiten gaan in goede banen te leiden. Ook het wijkcommissariaat nam contact op met de directie.
- Antwoord** **Commissaris Tallieu:** Het wijkcommissariaat zal een actieplan opmaken met die school. Er liggen 42 scholen in het werkgebied van het commissariaat, dat met die scholen en hun oudercomités samenwerkt, zowel preventief als repressief. Verder houden fietsers zich inderdaad niet altijd aan de regels, en op de as Zwijnaardsesteenweg – UZ is het vaak erg gesteld. Het wijkcommissariaat zal daar repressief tegen optreden.
- Antwoord** **Peter Vansevenant:** Het oudercomité van De Spiegel vroeg ook of eenrichtingsverkeer kon worden ingevoerd in de Ottergemsesteenweg en de Zwijnaardsesteenweg (beiden in lus). Deze vraag wordt ons vaak gesteld, maar dat is jammer genoeg niet mogelijk omwille van verschillende redenen:
- de Zwijnaardsesteenweg en de Ottergemsesteenweg zijn beide invalswegen naar Gent;
  - eenrichtingsverkeer werkt snelheidsverhogend;
  - op de Zwijnaardsesteenweg rijden bussen, en het is beter om de routes van die bussen te behouden;
  - de Zwijnaardsesteenweg is een belangrijke handelsas, waarvan de handelaars eenrichtingsverkeer niet zouden appreciëren;
  - ook bewoners zouden moeten omrijden en langs de kleine straatjes rijden, waardoor die meer verkeer zouden krijgen.



## 2

## Tuinwijklaan en omgeving

|          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vraag    | Bewoners van de Tuinwijklaan, de Leeuwerikstraat en de Maaltebruggestraat klagen dat er te veel verkeer door hun straat rijdt, en dat die wagens te snel rijden. Tijdens het wijkdebat van 31 januari meldde schepen De Regge dat Dienst Mobiliteit opnieuw tellingen zou doen in de straten tussen Kortrijksesteenweg en Voskenslaan. Daarbij was het de bedoeling om te tellen hoeveel verkeer er passeert, en wat het aandeel doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer is. De Stad zou ook kijken of de bebording kon worden aangepast.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Antwoord | <b>Schepen De Regge:</b> Er zijn effectief tellingen gebeurd. We willen er immers voor zorgen dat de bewoners ook nog toegang hebben tot hun straat. Het onderzoek door Dienst Mobiliteit toonde oa aan dat een groot deel van het verkeer dat door de Tuinwijklaan passeert bestemmingsverkeer is, en niet direct sluipverkeer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Antwoord | <b>Peter Vansevenant:</b> De achteringang van het station blijft steeds open tijdens de werken (op 2 weekends half maart na omwille van de bouw van een voetgangersdoorgang). Om tegemoet te komen aan de vraag naar afzetplaatsen vlak bij de achteringang van het station, werden in de Sint-Denijslaan (kant R4), net voorbij de nieuwe tramtunnel, recent aan beide zijden van de weg enkele plaatsen ingericht als Kiss & Ride. Ook aan de kant van de Kortrijksesteenweg worden vaak mensen afgezet.<br>Het verkeer door de buurt tussen Voskenslaan en Kortrijksesteenweg wordt dan ook voor een deel veroorzaakt door de versperring van de Sint-Denijslaan tussen de achteringang van het station en de Voskenslaan. Hierdoor moeten de chauffeurs die iemand komen afzetten aan het station (de 'kiss&riders') door de Ganzendries, de Tuinwijklaan, de Reigerstraat of de Maaltebruggestraat verder rijden.<br><br>Voor Tuinwijklaan, Zieklin en Leeuwerikstraat heeft de Stad tellingen uitgevoerd. Daar reden ongeveer 250 auto's in de ochtendspits, wat ongeveer de limiet is die de Stad hanteert voor een woonstraat (een straat die normaal gezien enkel wordt aangedaan door lokaal verkeer, dus een straat met de laagste hiërarchie).<br>Die tellingen toonden dus aan dat er een behoorlijke hoeveelheid verkeer door de Ganzendries/Tuinwijklaan en Zieklin passeert. Door de Leeuwerikstraat passeerde niet zoveel verkeer.<br>Er is allicht meer verkeer dan vroeger, maar die toename wordt voor een deel veroorzaakt door de omleidingssituatie. Het meeste verkeer bleek immers vanuit de Sint-Denijslaan – Ganzendries te komen, met andere woorden, chauffeurs die iemand afgezet hebben aan de achterzijde van het station.<br>Deze achteringang van het station is een lokale bestemming. Verkeer met een lokale bestemming kan niet uitgesloten worden. Bijgevolg kunnen deze chauffeurs ook niet worden weggehouden uit deze straten.<br><br>In normale omstandigheden, zonder omleiding, zou de Stad onderzoeken wat kan worden gedaan om dat verkeer te verminderen. Dit zou betekenen dat een verkeerscirculatie zou worden gezocht die het moeilijk maakt om door de buurt te rijden. Dat heeft echter enkele nadelen, want bewoners moeten dan ook rondrijden. De Stad heeft ervaring in de Stationsbuurt Noord, waar bewoners rond de Meersstraat ook klachten hadden ivm sluipverkeer. De Stad heeft daar een as onderbroken door middel van paaltjes, maar daar kreeg en krijgt de Stad nog steeds veel klachten over.<br>Bovendien is knippen hier niet makkelijk, als je de structuur van de buurt bekijkt. En tot slot moeten de tellingen in hun context worden bekeken. Het is immers niet aangewezen om verkeerscirculatiemaatregelen in te voeren bij een omleiding. |



Momenteel staat er een snelheidsindicatiebord (SIB) in de Tuinwijklaan. Een dergelijk toestel meet niet alleen, maar registreert ook. Van de SIB hebben we nog geen gegevens. Als er veel overtreeders zijn, kan de politie optreden, maar die kan daar uiteraard niet elke dag staan.

Naast politieacties vormen ook snelheidsremmende maatregelen een mogelijke oplossing. De best werkende zijn rijbaankussens of prefab drempels. Die hebben een hoog snelheidsremmend effect, maar geven geregeld aanleiding tot klachten over trillingen en geluid. De Stad onderzoekt momenteel het effect van andere snelheidsremmende maatregelen, en zal bv op 3 plaatsen experimenteren met prefab asverschuivingen. Als die tests positief zijn, kunnen die op andere plekken worden geplaatst.

Deze zijn echter wat minder doeltreffend dan drempels. De asverschuiving moet immers voldoende ruimte laten om ook vrachtwagens (bv IVAGO, brandweer ....) te laten passeren. Iemand die zogezegd 'sportief' rijdt, kan er dus nog redelijk snel doorrijden. Bovendien verdwijnen ter hoogte van dergelijke asverschuivingen ook een aantal parkeerplaatsen.

**Vraag**                      **Hoe lang zal de Sint-Denijslaan onderbroken blijven?**

**Antwoord**                **Griet Van Cutsem** (minder hinder / Eurostation): Die as is onderbroken omdat fietsers en voetgangers door moeten kunnen zonder werfwagens te kruisen. De werken aan het station zijn gefaseerd gepland omdat er maar twee sporen tegelijkertijd buiten dienst kunnen gaan. De eerste fase zal duren tot 2015.

**Vraag**                      **Een groot stuk van het verkeer dat door de buurt rond de Tuinwijklaan rijdt, wordt veroorzaakt door:**

- het afsluiten van de Voskenslaan van de Albertlaan
- het feit dat de nieuwe parking niet bereikbaar is van de noordkant
- het afsluiten van Sint-Denijslaan aan de achterzijde van het station.

Die 250 auto's rijden daar niet enkel tijdens het spitsuur, maar gedurende de hele dag. Bovendien vormt de snelheidsoverschrijding een groot bijkomend probleem. We vragen dringende maatregelen om verkeer te beperken.

**Antwoord**                **Peter Vansevenant:** Het knippen van de Voskenslaantunnel was nodig voor de werken. Ter hoogte van de Timichegtunnel was het mogelijk om een korte doorsteek naar de Fabiolalaan te maken. De Stad vreesde echter dat er te veel sluipverkeer door de Rijsenbergbuurt zou rijden wanneer deze doorsteek van de Timichegtunnel naar de Fabiolalaan zou worden opengesteld en besloot die doorsteek voorlopig niet toe te laten. De afspraak is dat daar een lokale weg, de Boentweg, zou worden aangelegd die verder op de Fabiolalaan zal aantakken. De Boentweg zal er zijn in 2015, dan komt er een nieuwe lokale verbinding tussen noordelijke en zuidelijke stationsbuurt.

## 3 Doorstroming

**Vraag** Het is moeilijk om van Flamingostraat naar de Bollekensschool (heen en terug) te gaan: de omweg is veel te lang.

**Antwoord** **Peter Vansevenant:** Toen de beslissing over de Timichegtunnel moest worden genomen, moesten voor- en nadelen tegen elkaar worden afgewogen. Dat was één van de nadelen. Er zijn mensen die zo snel mogelijk van de ene kant naar de andere willen gaan, anderen willen absoluut geen sluipverkeer...

**Antwoord** **Schepen De Regge:** Als je even van de ene kant naar de andere kant van het station moet, kan dat vrij vlot met de fiets of voet. Met de wagen moet je via Kortrijksesteenweg of Snepkaai.  
Het is een bewuste keuze om het station uit te bouwen als een knooppunt van openbaar vervoer, fiets- en voetgangersroutes. Dat vraagt inderdaad 'even wennen'. Die beslissing kunnen we niet meer terugdraaien.

**Vraag** Deze ochtend werden tractoren door de straat geleid onder begeleiding van de politie. Kunnen we de tunnel niet gebruiken, die komt bijna uit aan de K. Albertlaan? Ook GPS-systemen sturen auto's door de straten.

**Antwoord** **Schepen De Regge:** Wat die tractoren betreft, dat waren boeren die actie wilden voeren in de Ganzendries.  
Verder wordt wie van de Kortrijksesteenweg komt en in de Sint-Denijslaan moet zijn, verondersteld langs de Sterre en de Voskenslaan te rijden.

- Vraag** De op- en afrit van de Sint-Denijslaan naar de R4 zal worden afgesloten. Kan men hiermee wachten tot Boentweg er is?
- Antwoord** **Peter Vansevenant:** Die beslissing wordt genomen door Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Zij willen dit relatief snel doen, maar wij zullen nog eens met hen praten. Als die op- en afrit wordt afgesloten, zal allicht een deel van het verkeer langs de Sint-Denijslaan passeren, een deel zal elders gaan rijden. We zullen dit opvolgen.
- Antwoord** **Schepen De Regge:** AWV wil die op- en afrit afsluiten in maart 2011 omdat die onveilig zou zijn. De Stad zal vragen om die toch langer open te laten.
- Vraag** Bewoners vragen ook om de veiligheid van fietsers te verbeteren op de Sint-Denijslaan tussen de Voskenslaan en de Snepkaai, en het voetpad achter de bomen (langs de sporen) te herstellen.
- Antwoord** **Dirk De Baets:** Dat is een bestaand voetpad dat volledig kapot is door de werken. Het voetpad tussen de Voskenslaan en de Timichegtunnel vlak achter de sporen, zal door het stadspersoneel worden hersteld. Daar liggen nu nog buizen van nutsleidingen, die misschien in de grond moeten worden gebracht. De Stad zal dit nagaan. Dit voorjaar zullen we starten met de aanleg van dat voetpad.  
Die werken in het voorjaar zullen stoppen aan de Timichegtunnel, in afwachting van een studie over de volledige Sint-Denijslaan.  
De Stad wil namelijk het middenstuk, waar nu fiets- en voetpaden op verschillend niveau liggen, aanpakken en trottoir en fietspad op gelijk niveau aanleggen. We bestuderen momenteel hoe dit best kan worden uitgevoerd. In die studie wordt ook bekeken of het mogelijk is om fietspaden aan te leggen op het stuk achter de spoorweg, tussen de Timichegtunnel en de bocht. Voor deze werken bestaat momenteel nog geen timing, die kunnen dus pas op iets langere termijn, na die stedenbouwkundige studie, worden verwacht.  
Als fietspad en trottoir niet op hetzelfde niveau kunnen op de huidige plaats, is een volledige heraanleg nodig, en daar zijn momenteel geen middelen voor.
- Vraag** Als men over de verkeersdrempels op de Sint-Denijslaan rijdt, voelt men een schok. Kunnen de drempels worden verwijderd of vervangen? Hoe kan men vermijden dat er meer verkeer door Wiemersdreef en de Stormvogelstraat passeert als er inderdaad meer verkeer langs de Sint-Denijslaan komt?
- Antwoord** **Peter Vansevenant:** Die drempels worden in elk geval aangepast, die dateren nog uit de periode dat die niet gereguleerd waren. Op die as moeten het zachte types worden, want langs daar passeert een bus.  
De Stad kreeg al een klacht over sluipverkeer door die buurt, en we gingen tellen. Er was nauwelijks verkeer. Als op- en afrit worden afgesloten, zal de Stad dit opvolgen en kijken wat eventueel kan worden gedaan. Nadeel is wel steeds dat ook bewoners moeten omrijden als circulatiemaatregelen worden ingevoerd.  
  
Hierbij moet wel worden gemeld dat de Wiemersdreef een private weg is, waar de Stad geen ingrepen aan kan uitvoeren.
- Vraag** De twee fietspaden langs weerszijden van de Sint-Denijslaan zijn in slechte staat en worden door niemand gebruikt. Dat is zeer gevaarlijk want de fietsers rijden op de rijweg.

## Verslag **thema-avond** 'Mobiliteit en openbaar vervoer'

**Antwoord** **Peter Vansevenant:** De fietspaden zijn inderdaad in slechte staat. Hierdoor mogen fietsers er op de rijbaan rijden. Als die fietspaden beter zouden zijn, zouden fietsers wel erover rijden.

**Vraag** In 2000 werden de eerste plannen voor de heraanleg van de Sterre voorgesteld en meldde men dat de Sint-Denijslaan zou heraangelegd worden. In 2001 verzekerde men dat de verbindingsweg er zeker niet zou komen. Dat is allemaal niet waar geweest. Waarom kan een kleine ingreep als Sint-Denijslaan niet eerder worden uitgevoerd?

**Antwoord** **Schepen De Regge:** We kunnen niet alle werken tegelijk uitvoeren. Momenteel doen we grote inspanningen om het station Gent-Sint-Pieters te transformeren tot een performant openbaarvervoersysteem.  
Er is een plan om de fietspaden in de Sint-Denijslaan aan te pakken, samen met de trottoirs. Als dat kan zonder de straat open te breken, willen we dat doen. Dat kan echter niet op korte termijn.  
We moeten ervoor zorgen dat onze stad bereikbaar en uitrijdbaar blijft, en kunnen niet alle werken tegelijk uitvoeren.

**Vraag** De verkeerslichten aan de Timichegtunnel zijn slecht geregeld. Als er druk verkeer is in en uit de parking, mag de Vaerwyckweg langer groen krijgen. Overdag krijgt de Sint-Denijslaan beter langer groen.

**Antwoord** **Peter Vansevenant:** Een rotonde bleek daar geen goede keuze te zijn. Die neemt immers meer plaats in en laat niet toe om voorrang te regelen. We zullen die suggestie doorgeven aan AWW.

**Antwoord** **Griet Van Cutsem (minder hinder / Eurostation):** Eind volgende week wordt de topklaag aangebracht. Dan kunnen lussen worden ingefreesd, waardoor de lichten beter zullen kunnen worden geregeld.

**Vraag** Tijdens het voorbije wijkdebat werd gevraagd of het busverkeer van de lijn 70 opnieuw langs de Kortrijksesteenweg kan rijden. Daar wonen immers veel senioren, er is het agentschap voor personen met een handicap, home Avondster bevindt zich daar, de federale politie...

We hebben er alle begrip voor dat bussen moeten worden omgeleid voor werken, bv de heraanleg van de Clementinalaan. We vragen echter om die bussen nu opnieuw langs de Kortrijksesteenweg te leiden, desnoods slechts één enkele buslijn.

In 1998 hebben we al eens een petitie georganiseerd met 1500 handtekeningen om die bus te behouden.

De Stad deed al eens een rondvraag op welke afstand een bushalte zou moeten liggen. We moeten nu met bus 76 te veel stappen: 500m tot de halte, en dan nog eens 300m naar de kliniek.

**Antwoord** **Marc Feys:** De situatie van 1998 is niet meer te vergelijken met de huidige situatie. Vanaf de Sterre zijn er maar 2 mogelijkheden om naar het station Gent-Sint-Pieters te geraken: langs de Voskenslaan en langs de Sint-Denijslaan. Dat betekent dat wanneer iets gebeurt op de ene route, de bus langs de andere route moet rijden. Hierdoor werden momenteel al wijzigingen doorgevoerd. Ook in de toekomst zullen nog wijzigingen gebeuren. Vroeger reden vooral 'gewone' bussen, nu meestal gelede bussen. Wanneer bussen langs de Voskenslaan rijden, hebben ze langs het grootste deel een eigen tram- en busbedding tot aan het station en verder langs de Clementinalaan.

Wanneer een bus dus komt van Sint-Denijs-Westrem en de Sterre, heeft die vanaf de Maaltebruggestraat een eigen bedding.

Een route langs de Kortrijksesteenweg zou veel nadelen hebben:

- de bus moet de Krijgslaan dwarsen. Een gelede bus is 18m lang, zodat die daar dus altijd moet stoppen;
- aan de halte Pacificatielaan zou de bus tramlijn 2 moeten dwarsen. Tram 2 heeft echter een veel hogere frequentie en voorrang waardoor de bus weer moet wachten;
- de trambedding in de Kortrijksesteenweg is te smal om er bussen op te laten rijden, waardoor de bus op de rijweg moet rijden. Op de Kortrijksesteenweg is er echter vaak fileverkeer (oa door het sluiten van de Voskenstunnel). De bus zou dus ook in de file staan;
- de halte aan de spoorwegtunnel is geschikt voor één enkele hermelijntram. Van zodra er een bus zou moeten halteren, zou die al het verkeer blokkeren;
- de lichtenregeling van het kruispunt van de Kortrijksesteenweg met de Clementinalaan zou moeten worden aangepast. Een bus komende uit de Clementinalaan die naar de Kortrijksesteenweg rijdt, zou ook fietsverkeer kruisen;
- bewoners van de Clementinalaan zouden dan ook last hebben van een dubbele beweging (heengaande en terugkerende bussen). Op de Clementinalaan passeren nu al meer dan 1000 voertuigen per dag;
- de reisweg wordt langer, en dus minder betrouwbaar.

Zo lang tram 21-22 via de Clementinalaan de Kortrijksesteenweg inrijdt, kunnen we de bus niet langs de Kortrijksesteenweg laten rijden. Dit kan pas wanneer het busstation volledig af is (2018). Wanneer dit verandert, kunnen we alles opnieuw bekijken.

# Verslag **thema-avond** 'Mobiliteit en openbaar vervoer'

**Vraag** Op het internet staan de zaken anders aangegeven.

**Antwoord** **Dirk Busschaert:** Op mijn beurt wil ik de aanwezigen welkom heten. De Lijn is verheugd dat aan hen de kans werd gegeven om uitleg te geven en te zien dat zo veel bewoners aanwezig zijn, die over 'mobiliteit en openbaar vervoer' van gedachten willen wisselen.

De Lijn probeert het beste te doen in de huidige omstandigheden. Fouten op de website moeten we inderdaad zo snel mogelijk aanpassen.

**Vraag** Gelede bussen kunnen moeilijk over de Sterre in de Kortrijksesteenweg? Hoe komt het dan dat bussen daar overdag rust komen nemen op die vroegere haltes? De 'constipatie' in de Voskenslaan is soms zeer erg; ik telde 4 bussen en 3 trams achtereen. Dat is even erg als de Clementinalaan.

**Antwoord** **Marc Feys:** Bussen in stationnement zijn voornamelijk streekbussen. Die bussen moeten wachten aan de kant van de Krijgslaan. Daar is soms onvoldoende plaats, waardoor bussen moeten uitwijken. Vroeger gingen bussen langs het station Gent-Sint-Pieters stationneren, maar dat kan nu niet meer.

Het is objectief gemeten, dat bussen die in eigen bedding rijden veel betrouwbaarder zijn. Daardoor zijn er meer klanten op lijn 1.

Er kan geen speciale bus worden ingelegd voor de Kortrijksesteenweg. Dat is niet mogelijk.

**Vraag** Wanneer kan tram 1 opnieuw via de Korenmarkt rijden?

**Antwoord** **Marc Feys:** Vanaf 11 april 2011.

**Vraag** Ook op de Koningin Fabiolalaan rijdt bus 9 niet meer door de werken aan het project Gent Sint-Pieters. Wanneer zal die bus opnieuw de oude route volgen?

**Antwoord** **Marc Feys:** Oorspronkelijk waren de plannen om buslijn 9 opnieuw in één richting te laten rijden over de Fabiolalaan, nl. komend van station Gent-Sint-Pieters.

Komend van het station Gent-Sint-Pieters kan de bus de Fabiolalaan echter niet inrijden, want hij moet te veel andere weggebruikers kruisen.

Door de keuze om de tramhalte toegankelijker te maken, hebben we de halte die was voorzien voor buslijn 9 nodig voor tramlijn 1. Dat is de belangrijkste buslijn en belangrijkste halte van Gent. Verder komen op die plaats pilaren voor de Link, waardoor daar geen bussen kunnen stoppen.

Dit betekent dat bussen niet voor 2018 door de Fabiolalaan zullen kunnen rijden.

## 6 Bus- en tramhaltes

- Vraag** Een aantal bus- en tramhaltes bevinden zich te ver van de treinen. Zal dat zo blijven?
- Antwoord** Dirk Busschaert: Momenteel zitten we in een zeer tijdelijke situatie die frequent verandert. In de uiteindelijke situatie zal bijna naadloos kunnen worden overgegaan van bus, naar trein, naar fiets. Eens dat het geval is, zal dit een voorbeeldstation zijn voor Europa.
- Antwoord** Griet Van Cutsem (minder hinder / Eurostation): Momenteel is 25 à 30% van het busstation gebouwd. Een tweede deel zal in gebruik zijn vanaf oktober 2012, waardoor het busstation al grotendeels zal aansluiten met het station. Eens het busstation en station volledig zijn afgewerkt, zullen bussen en trams en treinen naadloos op elkaar aansluiten.
- Antwoord** Marc Feys: De huidige tramsituatie zal behouden blijven tot het nieuwe station helemaal is afgewerkt. Waar nu de voorlopige tramtunnel is, zal een wand worden opengemaakt om een kortere verbinding te kunnen maken met het treinstation.
- Vraag** Aan de voorlopige bus- en tramhalte moet men langs de linkerkant uitstappen. Dat is gevaarlijk, want op een bepaald punt komen daar bussen langs geraasd.
- Antwoord** Marc Feys: Het uitstappen aan de linker kant is een gevolg van een compromis, want De Lijn moest daar op een beperkte plaats hun voertuigen kunnen laten halteren. Onze chauffeurs hebben de plicht en de opdracht om goed uit te kijken en met gepaste snelheid te rijden. Jammer genoeg rijden sommigen wat sneller. Chauffeurs krijgen daar een sanctie voor. Ook voetgangers hebben de plicht om de aangewezen voetpaden en zebrapaden te volgen zoals de regels voorschrijven.
- Vraag** Kunnen uitstappende reizigers worden gewaarschuwd voor die gevaarlijke situatie? Bovendien zijn er nog altijd enkele zebrapaden die niets verbinden, in het midden van het bus- en tramstation aan de voorzijde van het station. De verf van die zebrapaden verdwijnt ook snel.
- Antwoord** Dirk Van Dorpe (Infopunt project Gent Sint-Pieters): Een zebrapad kan niet doorlopen over een trambedding. We zullen de belijning bekijken. De zebrapaden zijn grotendeels geschilderd. Er zal nog bijkomende belijning geschilderd worden om de mensen te leiden naar het busstation.
- Vraag** Veel trams zijn niet aangepast, waardoor reizigers die moeilijk te been zijn er niet af kunnen op de linker halte. Kon dit niet anders worden aangelegd?
- Antwoord** Marc Feys: De Lijn beseft dat daar nu moeilijkheden zijn. De plannen liggen klaar om er ter hoogte van de tramhalte richting centrum, een rechtse halte te maken. Ook aan de andere zijde zal de halte worden aangepast, zodat de haltes perfect toegankelijk zullen zijn. Er is een nieuw bijkomend aangepast perron van De Lijn richting Flanders Expo in gebruik sinds 14 april 2011.
- Vraag** Felicitaties voor de uitstulping van de halte aan de Ledeganckstraat. Aan de halte Parkplein, waar 30 bussen per uur passeren, staan bussen soms naast elkaar om reizigers te laten op- en afstappen. Kan die halte veiliger worden uitgebouwd?
- Antwoord** Marc Feys: In de planning werden hiervoor al de nodige werken opgenomen: de halte 'stationsuitwaarts' zal worden aangepast, bus 7 zal in 't begin van de straat stoppen en de halte zal worden uitgestulpt.



## 7

## Werkverkeer

**Vraag** Enkele maanden geleden was er protest omdat voetgangers en fietsers niet op een veilige manier konden passeren. Denken jullie wel genoeg aan de fietsers en voetgangers? Er is te veel modder.

**Antwoord** **Schepen De Regge:** Een werfzone geeft altijd specifieke problemen, en vaak modder. Er komen specifieke inspanning om de straten regelmatig te kuisen. Het alternatief is dat de volledige werf wordt afgezet, en dat er geen verkeer/fietsers/voetgangers door kunnen. Er worden veel inspanningen gedaan om de veiligheid van fietsers en voetgangers te verhogen, en een aangewezen voetgangersweg en fietspad aan te duiden.

**Antwoord** **Griet Van Cutsem** (minder hinder / Eurostation): De modderpoel op hoek van de Fabiola-laan dateert van de winterperiode. Fietsers mochten daar toen niet passeren. De aannemer zal volgende week het fietspad in beton gieten van de Aaigemstraat tot de Tenderstraat. Fietsers zullen dan een dubbel fietspad kunnen gebruiken en de tramtunnel inrijden zonder werfverkeer of trams te moeten kruisen.

**Vraag** Er rijden zware tractoren met grote bakken over de Voskenslaan, met te grote snelheid. Waarom gebeurt het werkverkeer niet met vrachtwagens?

**Antwoord** **Griet Van Cutsem** (minder hinder / Eurostation): Ik zal navragen waarom tractoren worden gebruikt ipv vrachtwagens en in het verslag laten opnemen. Tractoren mogen in elk geval niet langs de Vaerwyckweg rijden.

*Aanvulling: De tractoren worden ingezet voor de afvoer van grond ten gevolge van de werken aan spoor 11 en 12. Door de geringe breedte van de werf (minder dan 15m) gebruikt men hiervoor tractoren in de plaats van vrachtwagens, omdat tractoren veel wendbaarder zijn.*

*De afvoer van de grond voor de werken aan spoor 11 en 12 zal in mei worden afgerond. De projectpartners manen de aannemer aan om de straten dagelijks te reinigen.*

**Antwoord** **Schepen De Regge:** Aannemers rijden meer en meer met tractoren. We weten niet waarom.

**Antwoord** **uit de zaal:** Tractoren zouden met goedkope brandstof rijden, en worden niet gecontroleerd op de rijtijd.

**Vraag** De werken hebben een grote impact op het openbaar vervoer. Die werken gebeuren immers tijdens de diensturen, waardoor grote hinder optreedt. Kan dat vermeden worden?

**Antwoord** **Schepen De Regge:** De aannemer moet werken tussen bepaalde uren. Er zijn ook bewoners die klagen over lawaai overdag. Werken tijdens de nacht zou grote hinder voor bewoners veroorzaken. Het is altijd moeilijk om werken uit te laten voeren, en het normale leven zo veel als mogelijk doorgang te laten vinden. Er is altijd hinder, en we proberen om alles zo goed als kan op elkaar af te stemmen en te coördineren, maar bij sommige zaken is hinder onvermijdelijk.

**Antwoord** **Dirk Busschaert:** In de stationsomgeving passeren momenteel dagelijks 1000 voertuigen (van De Lijn). Het is een hele uitdaging om dit in alle veiligheid te laten verlopen. Uiteraard verloopt alles niet perfect, in de huidige omstandigheden is het immers zeer moeilijk werken. We stonden er echter op om iedereen te blijven bedienen, niettegenstaande het feit dat dit ervoor zorgt dat de werken minder snel kunnen worden gerealiseerd.

## 8

## De Sterre

**Vraag** De Sterre is een zeer gevaarlijk kruispunt. Kan het beton er worden vervangen door gras?

**Antwoord** **Schepen:** AWV van het Vlaamse Gewest is verantwoordelijk voor de Sterre. Zij zijn van plan om daar een ovonde aan te leggen, met een ondertunneling voor de fietsers. Hierdoor zal het kruispunt veel overzichtelijker worden ingericht.  
Die werken kunnen echter niet op korte termijn worden uitgevoerd. Het plan is klaar, maar de werken moeten worden afgestemd op andere werken in het zuiden van Gent (zoals het doortrekken van de R4) om Gent bereikbaar te houden. We weten dus niet wanneer de werken zullen starten. We zullen vragen aan AWV om het beton te vervangen door gras en kunnen met de collega's van AWV suggesties bekijken, wondermiddelen zijn er echter niet...

## 9

## Parkeren

- Vraag** Auto's parkeren in Tuinwijklaan met hun 'neus' over het trottoir. Kan iets worden aangebracht zodat auto's niet meer over trottoir komen, en het straatbeeld versmalt?
- Antwoord** **Dirk De Baets:** Een tweede borduur, de zogenaamde varkensruggen, leveren elders problemen op.  
Veel chauffeurs struikelen daarover. Met een andere oplossing zouden we er wel kunnen voor zorgen dat auto's niet meer met hun neus over het trottoir staat, en chauffeurs er toch niet over vallen.  
Hierdoor zouden de parkeerplaatsen wel ingekort moeten worden. Als we van dwars- naar langsparkeren zouden gaan, zouden we veel minder parkeerplaatsen hebben. Dit is ook moeilijk te realiseren door de bomen.
- Antwoord** **Jan Gheldof:** Het zijn meestal bewoners die daar dwars parkeren. Die bewoners zouden iets verder van het trottoir kunnen parkeren.
- Vraag** Een abonnement voor de parking zou goedkoper zijn dan een abonnement voor het openbaar vervoer voor meest gebruikte periode (3 maand).
- Antwoord** **Jan Gheldof:** De kostprijs van een maandabonnement in de parking bedraagt anderhalf keer de prijs voor een Lijnabonnement.  
De Stad en NMBS-Holding (B-parking) hebben lang over die tarieven onderhandeld. Eigenlijk wil de Stad met die nieuwe tarieven pendelaars weghalen van de straat. Daarvoor kon het straatparkeren duur worden gemaakt, of het dagparkeren worden verboden. De Stad koos voor het laatste, en voerde dit in vanaf februari 2011.  
De prijs van de parking is waarschijnlijk niet zo belangrijk. Toen de studie werd uitgevoerd bij het begin van het project Gent Sint-Pieters bleek dat al 2000 auto's naar 't station pendelden. Dat lijkt veel, maar eigenlijk heeft het station Gent-Sint-Pieters momenteel al beste modal split (de procentuele verdeling van de (personen-) verplaatsingen over de vervoerwijzen) van alle Vlaamse stations.  
De projectpartners hebben de ambitie is om het aantal reizigers anderhalf keer te verhogen, maar de grootte van de parking is zo gekozen dat nieuwe pendelaars niet worden aangemoedigd om met de wagen te komen.
- Antwoord** **Schepen De Regge:** De NMBS streeft naar 60.000 opstappende reizigers, met een goede aansluiting op ander openbaar vervoer en fietsvoorzieningen (bv een fietsparking met 10.000 plaatsen). Vroeger kreeg de Stad heel veel klachten van bewoners omdat ze niet konden parkeren in hun straat omdat pendelaars daar hun auto parkeerden. Na het invoeren van een parkeerregime dat niet meer toelaat om een hele dag te parkeren, zullen de geparkeerde auto's allicht vooral auto's zijn van bewoners, hun bezoekers, klanten van handelaars...
- Vraag** In de Elfjulistraat ondervinden bewoners parkeerproblemen door een nieuwe vormingsinstelling (avondonderwijs). Kan de poort openstaan om leerlingen daar te laten parkeren?
- Antwoord** **Jan Gheldof:** Het Parkeerbedrijf zal nagaan of poort kan open gelaten worden.

**Vraag** Wanneer is de vertramming van lijn 7 gepland?

**Antwoord** **Dirk Busschaert:** De vertramming van lijn 7 was in het Pegasusplan één van de mogelijke toekomstplannen. In de nieuwe beheersovereenkomst die met de minister is afgesproken, is de studie van die vertramming als prioriteit opgenomen. Voor die studie wordt eerstdaags een definitieve planning vastgelegd en gecommuniceerd (rond medio april zal de planning duidelijk zijn). De Lijn overlegt hierrond met de Stad.

**Vraag** Op routes van het openbaar vervoer, zou geen zone 30 mogen zijn. Dan zouden de bussen een voldoende 'commerciële snelheid' kunnen hebben.

**Antwoord** **Schepen De Regge:** Zone 30 dient om de veiligheid van de zachte weggebruikers te verhogen. Statistieken wijzen uit dat de kans dat een aangereden voetganger zwaar gewond wordt door een accident veel groter is wanneer een auto aan 50 km/u rijdt dan wanneer die aan 30 km/u rijdt.

**Antwoord** **Peter Vansevenant:** Bij de invoering van zone 30, werden testen uitgevoerd met De Lijn. Daaruit bleek dat een snelheidsbeperking tot 30 km/u nauwelijks invloed had op de duur van de buslijnen. Die wordt immers vooral bepaald door stoppen en weer vertrekken aan de haltes.

**Vraag** De avonduurroosters voor bussen die het station verbinden met het centrum en 'de zuid' zouden vandaag worden toegelicht. Kan later openbaar vervoer?

**Antwoord** **Dirk Busschaert:** Vanaf 11 april zal de tram rijden tot rond middernacht.

**Vraag** Het kruispunt Kortrijksesteenweg - Sint-Pietersaalstraat - Onafhankelijkheidslaan is een ingewikkeld kruispunt. De tram heeft er voorrang. Dit zorgt dat dit kruispunt moeilijk beoordeelbaar is door kinderen, die niet verwachten dat ze moeten stoppen als de tram afkomt terwijl 'hun' licht toelaat dat ze oversteken.

**Antwoord** **Marc Feys:** Dat is een lichtenbeïnvloed kruispunt. Wanneer de tram passeert, staan de lichten op rood. Dat zou moeten duidelijk zijn. We zullen dit bekijken met AWV.

**Vraag** Kunnen minder bussen naar de Blaarmeersen rijden? Daar zitten weinig mensen op?

**Antwoord** **Marc Feys:** In de winter rijden inderdaad minder mensen naar de Blaarmeersen, maar dit is een lijn met potentieel die al lang werd gevraagd door de Stad. Zeker wanneer er activiteiten zijn, zijn er voldoende reizigers.

**Vraag** Is de communicatie van De Lijn voldoende duidelijk voor toeristen? Kan aan het station worden aangeduid dat tram 1 naar de Korenmarkt gaat (van zodra dit opnieuw het geval is)?

**Antwoord** **Ine Pieters:** Tram 1 zal opnieuw naar de Korenmarkt rijden vanaf 11 april. Dat zal worden aangeduid op de lichtkrant aan het station. Aan het station werden ook meerdere aanduidingen aangebracht. Nu verwijzen we naar tram 2, die aan de Veldstraat stopt, op wandelafstand van de Korenmarkt. De Lijn mag niet communiceren in andere talen, want zij hangen af van de Vlaamse Gemeenschap. In samenwerking met de Dienst Toerisme van de Stad heeft De Lijn een folder gemaakt in 4 talen die op verschillende plekken ter beschikking van de toeristen wordt gesteld en die aanduiden hoe je best het openbaar vervoer gebruikt in de Stad.

## 11

## Diverse andere

- Vraag** Het gebeurt vaak dat de verlichting aan de voorkant van het station niet werkt, ook aan belangrijke haltes van het openbaar vervoer.
- Antwoord** Griet Van Cutsem (minder hinder / Eurostation): De verlichting langs de Fabiolalaan en de voorlopige tramtunnel zal vanaf deze week (*week van 3 maart 2011*) werken.
- Vraag** Is het mogelijk om mensen met een handicap door de werfzone te begeleiden? De NMBS begeleidt rolstoelgebruikers enkel wanneer die door 't station moeten.
- Antwoord** Schepen De Regge: Die vraag werd eerder al gesteld. De Stedelijke Adviesraad voor personen met een handicap zal bekijken hoe dit kan.
- Vraag** Komend van de Sterre langs de Kortrijksesteenweg, mag men niet inslaan in de Clementinalaan. Toch doen veel chauffeurs dit. Kan dat duidelijker gesignaleerd worden?
- Antwoord** Schepen De Regge: Twee borden plaatsen mag niet, inrijden is verboden. Dit is een aandachtspunt voor de politie.
- Antwoord** Commissaris Tallieu: Tijdens de reguliere opdrachten van de politie wordt daar af en toe geverbaliseerd. De politie kan daar uiteraard niet steeds staan.
- Vraag** Van de Clementinalaan kan je niet naar de Albertlaan en vice versa. Zal dat worden aangepast?
- Antwoord** Schepen De Regge: Dat was zo voor de werken, en zal zo blijven. De toestand in de toekomst zal blijven zoals die vroeger was.
- Vraag** Zal de Schoonmeersstraat worden afgesloten tot een doodlopende straat?
- Antwoord** Peter Vansevenant: De Schoonmeersstraat loopt dood op de Hogeschool. In principe is de afspraak met de school dat het hek wordt gesloten, het is niet de bedoeling dat men van de R4 naar de Schoonmeersstraat kan rijden. De Stad zal dit bekijken.
- Vraag** De begrenzing van het fietspad in de Voskenslaan via klinknagels is gevaarlijk. Verder kunnen fietsers niet op een veilige manier oversteken naar de Schoonmeersstraat, wanneer zij van de Sterre naar het station fietsen. Tot slot moet in de Voskenslaan worden opgetreden tegen vrachtwagens die op trottoir parkeren.
- Antwoord** Dirk De Baets: Die klinknagels zijn er achteraf op geplaatst, omdat het kleurverschil tussen voet- en fietspad onvoldoende was. Dit is inderdaad geen ideale oplossing.
- Antwoord** Schepen De Regge: De politie zal controleren op de Voskenslaan. De oversteekbeweging voor fietsers naar de Schoonmeersstraat zal worden bekeken.

*Aanvulling na nazicht door Dienst Mobiliteit: Het oversteken van de Voskenslaan richting Schoonmeersstraat zou comfortabeler zijn, indien daar een opstelruimte voor fietsers kon worden voorzien. Daar is echter geen plaats voor. Verder is dit kruispunt volledig in orde.*