

Infoavond: Mobiliteitseffectenrapport voor de projectontwikkeling Fabiolalaan, 18 maart 2013 – verslag

(Ann Manhaeve, Gebiedsgerichte Werking, Stad Gent)

Filip Watteeuw, schepen voor mobiliteit en openbare werken van de Stad Gent, leidt de infoavond in. De Stad Gent beseft dat de ontwikkelingen rond het station een grote impact hebben op de buurten rond het station, ook op het vlak van mobiliteit. Daarom werd beslist om de effecten van die ontwikkelingen op de mobiliteit in die buurten te onderzoeken. Daartoe zal een studie bureau de bestaande knelpunten ivm mobiliteit in de ruime omgeving van het station Gent Sint-Pieters in kaart brengen. Het zal ook nagaan welk verkeer door de projectontwikkeling langs de K. Fabiolalaan en het toekomstige Mathildeplein zal gegenereerd worden, en welk effect dat zal hebben op de verschillende verkeersstromen. Op basis van die analyse zullen milderende maatregelen geformuleerd worden. Hierbij zal rekening gehouden worden met andere grote ontwikkelingen in de buurt (masterplan Hogeschool, ontwikkeling van de site van de Redemptoristen ...). Ook bepaalde effecten van de ontwikkeling van The Loop zullen worden meegenomen in de studie. De huidige studie van de mobiliteitseffecten is echter geen algemene mobiliteitsstudie van de zone rond het station.

De projectpartners beseffen dat de huidige werken vaak moeilijke situaties veroorzaken, met lange periodes met hinder en steeds wijzigende situaties. Hiervoor werken zij continu de gepast minder-hinder maatregelen uit. Het is dan ook niet de bedoeling dat de mobiliteitseffectenrapport zich buigt over maatregelen die de hinder van de huidige werken beperken.

Koen Van Heysbroeck (studiebureau Technum) stelt een tussentijds rapport van de studie voor (zie presentatie). Dit tussentijds rapport heeft de belangrijkste bestaande knelpunten en de verwachte verkeerseffecten van de projectontwikkeling langs de Fabiolalaan in kaart gebracht. Momenteel worden nog verkeerstellingen uitgevoerd, die ook in de studie zullen worden opgenomen. De volgende fase van de studie zal zich onder meer buigen over mogelijke milderende maatregelen, en hun voor- en nadelen.

De bedoeling van de infoavond is om de opmerkingen en aanvullingen van bewoners op het tussentijds rapport te verzamelen, zodat die kunnen worden geïntegreerd in de studie.

Na de presentatie (zie website) volgt een vragenronde, gemoderd door Gisèle Rogiest, verantwoordelijke van Infopunt Gent Sint-Pieters:

Vraag: Agentschap Wegen en Verkeer van het Vlaamse Gewest wil de afrit van de R4 aan de Dupuislaan afsluiten omdat die te dicht bij andere afritten zou liggen en niet veilig zou zijn. Kan de Stad aandringen bij AWV om die afrit toch open te houden? Bewoners zullen anders ver moeten omrijden.

De huidige resultaten van de studie tonen bovendien aan dat veel verkeer nu via die afrit naar de Snepkaai rijdt. Indien die afrit zou worden afgesloten, zal dat verkeer via de Vaerwyckweg en de Sint-Denijslaan moeten passeren. Het kruispunt van de Vaerwyckweg en de Sint-Denijslaan en de Sint-Denijslaan zelf kennen nu echter al belangrijke verkeersproblemen. Indien de afrit wordt afgesloten zal daar nog meer verkeer passeren.

Het lijkt niet zo moeilijk om de afrit aan te passen, zodat die veiliger en langer wordt. De oprit werd immers afgesloten, zodat men die ruimte zou kunnen gebruiken om de afrit veiliger te maken.

Antwoord (Technum): AWV heeft deze beslissing genomen omdat de afrit momenteel eigenlijk te kort is en te dicht bij de op- en afrit van de Vaerwyckweg ligt. Uit deze studie blijkt inderdaad dat veel verkeer langs de Sint-Denijslaan passeert en dat dat nog erger zal worden indien die afrit wordt afgesloten. Indien zou blijken dat het openhouden van de afrit een positief effect heeft, kan dit inderdaad één van de voorgestelde milderende maatregelen vormen.

(schepen Watteeuw) Als blijkt dat dit een oplossing kan bieden, zal de Stad zeker aan AWV vragen om die afrit inderdaad open te houden.

Vraag: Wat is eigenlijk de bedoeling van de Boentweg? We hebben in het verleden al een dialoogcafé gehad over het al of niet open houden van de doorsteek tussen Timichegtunnel (vertrekpunt van de toekomstige Boentweg) en de Fabiolalaan. Toen werd besloten om die doorsteek af te sluiten omdat die te veel doorgaand verkeer zou aantrekken. Waarom komt men daarop terug? Het verkeer dat via de Boentweg op de Fabiolalaan terecht komt, zal daar bovendien problemen veroorzaken. Wanneer men richting Snepkaai rijdt, hebben de zijstraten (Tenderstraat, De Potterstraat ...) voorrang. De zichtbaarheid is echter niet optimaal, waardoor zij aankomend verkeer moeilijk kunnen zien. Wanneer de Fabiolalaan nog drukker wordt, zal dat gevaarlijke situaties veroorzaken.

Antwoord (Technum): Aanvankelijk was het de bedoeling dat de Boentweg een nieuwe verbinding zou vormen tussen de buurten ten noorden en ten zuiden van het station. De studie toont echter aan dat die Boentweg vooral door andere, niet gewenste, verkeersstromen zal worden gebruikt. Deze doorgang dient echter wel bruikbaar te zijn voor de hulpdiensten.

Men kan gerust stellen dat het openen van de Boentweg een negatief effect zal hebben. De MOBER zal verschillende scenario's uitwerken, die deze negatieve effecten proberen te milderen. In de huidige fase bekijkt het studiebureau welke de mogelijkheden zijn en welke effecten die hebben. Het studiebureau zal advies geven over het meest aangewezen scenario.

(schepen Watteeuw): het is inderdaad de bedoeling van de MOBER om de verschillende mogelijkheden en hun effecten te onderzoeken. Als duidelijk blijkt dat het openstellen van de Boentweg voor doorgaand verkeer zeer negatieve effecten heeft, zullen we dit niet doen.

(Ilse Bortels, Mobiliteitsbedrijf): Het vorige college besliste om in een eerste fase (de huidige situatie waarbij Boentweg nog niet bestaat) dat de Timichegtunnel enkel toegang mag geven tot de ondergrondse parking. De verbinding tussen de Timichegtunnel en de Fabiolalaan is in deze fase immers zeer kort (rechtdoor) en zou aanleiding geven tot ongewenst doorgaand verkeer.

In een tweede fase, wanneer de Boentweg is aangelegd, moet de Boentweg dienen om de achterste gebouwen van de projectontwikkeling op die tegen de spoorweg gelegen zijn, te ontsluiten. De Boentweg zal daarvoor vanaf de huidige keerzone achter de Timichegtunnel in de 'zone B' langs de sporen worden aangelegd (richting Snepkaai). Hierdoor wordt vermeden dat alle bewoners en leveringen voor deze gebouwen door de Fabiolalaan zouden moeten passeren.

Vroeger vormde de Voskenstunnel (onder meer) een lokale verbindingsweg tussen de buurten ten noorden en ten zuiden van het station. Die tunnel werd ikv het project Gent Sint-Pieters (PGSP) afgesloten.

Bij aanvang van het PGSP dacht men die lokale verbinding via de Boentweg te kunnen herstellen. Daarbij werd steeds als voorwaarde gesteld dat de Boentweg geen nieuwe invalsweg voor Gent mocht vormen. Met andere woorden, die Boentweg mocht geen snelle verbinding voor doorgaand verkeer tussen de noordelijke en zuidelijke buurten vormen. Daarvoor moesten vertragende maatregelen worden ingevoerd. Dit scenario maakte deel uit van de MOBER die bij de aanvang van het PGSP, een tiental jaar geleden, werd opgemaakt. Het is de bedoeling om via de huidige studie die MOBER te actualiseren. Het studiebureau zal hiertoe verschillende scenario's voorstellen onderzoeken en hun voor- en nadelen analyseren. Op basis van die studie zal het college beslissen welk scenario het meest aangewezen is.

Vraag: De Sint-Denijslaan is een lange straat met weinig aansluitingen op andere buurten. De bestaande aansluiting op de Snepkaai zorgt bovendien voor problemen tijdens de spits. Bij druk verkeer is het immers zeer moeilijk om vanuit de Sint-Denijslaan de Snepkaai op te rijden met de wagen. Ook oversteken met de fiets of als voetganger is daar zeer moeilijk. Als de afrit van de R4 aan de Dupuislaan open blijft, zal dit extra gevaar opleveren.

Een lokale verbinding via de Timichegtunnel en de Boentweg zou een bijkomende aansluiting bieden (met de Rijsenbergbuurt) waardoor de buurt rond de Sint-Denijslaan minder geïsoleerd zou zijn.

In de Sint-Denijslaan zijn er lange files tijdens de ochtendspits, bv. tussen de Timichegtunnel en de

bocht (ongeveer ter hoogte van nr 300). Deze file was er niet voor de komst van de Timichegtunnel. Door dat vele verkeer ontstaat veel fijn stof.

In het rechte stuk wordt bovendien zeer snel gereden, en daar zijn geen verkeersremmende maatregelen. Dit levert gevaarlijke situaties op voor de vele gezinnen met kinderen die in de buurt van de Sint-Denijslaan wonen.

De geciteerde problemen voor fietsers op de Sint-Denijslaan (stuk tussen Timichegtunnel en Voskenslaan) bestonden vroeger niet. Voor de komst van de Timichegtunnel was daar immers geen file. In dat deel van de Sint-Denijslaan lag vroeger een fietspad. Dat fietspad heeft men afgeschaft omdat daar vroeger weinig verkeer was. Nu ligt daar aan weerszijden van de weg een brede parkeerstrook. Kan men die ruimte (deels) gebruiken om een fietspad aan te leggen?

Nu rijden fietsers in de Sint-Denijslaan vaak op straat omdat het fietspad in slechte staat is.

Antwoord (Gisèle Rogiest): De Stad Gent plant de heraanleg van de trottoirs en fietspaden van de Sint-Denijslaan. Hierover werd al overlegd met bewoners van de Sint-Denijslaan. Die werken in de Sint-Denijslaan worden ook meegenomen in de studie.

Vraag: Is de studie gebaseerd op de huidige cijfers ivm verkeer? We hebben nu al verkeersproblemen. Zelfs in de veronderstelling dat iedereen maar één auto heeft, zullen de problemen nog toenemen in de toekomst. Dit is geen nieuwe vraag. Welke oplossingen kunnen worden geboden?

Antwoord (Technum): De knelpunten zijn gebaseerd op de huidige situatie. Voor de inschatting van de verkeersgeneratie gebruikten we gegevens op basis van de toekomstige ontwikkelingen. Het geschatte aantal auto's die door de projectontwikkeling zal worden toegevoegd aan het huidige verkeer, werd bv berekend op basis van het gemiddelde aantal auto's per woning in Gent (1 à 1,2) en het geplande aantal woningen (ongeveer 865 woningen).

(scheiden Watteeuw): Zoals jullie weten was ik niet betrokken bij het begin van het PGSP. De huidige studie wil ik heel serieus nemen. In de volgende fase van de studie zullen milderende maatregelen worden geformuleerd. Ik begrijp dat jullie ongerust zijn, maar het bestuur engageert zich om alle milderende maatregelen die we kunnen nemen, ook effectief te nemen.

Vraag: Op het moment dat het dialoogcafé over de opening van de doorgang tussen de Timichegtunnel en de Fabiolalaan werd georganiseerd, werd een petitie overhandigd aan het stadsbestuur. Een grote groep bewoners van de Rijsenbergbuurt had die petitie ondertekend en vroeg om geen doorgang tussen de Timichegtunnel en de Fabiolalaan toe te laten om de leefbaarheid in de Rijsenbergbuurt te garanderen. Indien men nu zou beslissen om de Timichegtunnel open te stellen voor doorgaand verkeer, zal de vooropgestelde vertraging van 1,5 min op de Boentweg onvoldoende zijn. Op de andere wegen is er immers file, waardoor men daar veel langer over hetzelfde traject zal doen.

Antwoord (studiebureau): Een vertraging van 1,5 min op de Boentweg is inderdaad niet voldoende. Dat was een vereenvoudigde voorstelling. Uit de presentatie blijkt immers dat het niet evident is om die 1,5 minuten vertraging in te bouwen in de Boentweg. We beseffen dat die zelfs niet voldoende is.

Vraag: Zowel de buurt ten zuiden als die ten noorden van de sporen voelen zich geïsoleerd. Wij moeten grote omwegen maken om naar het hogere wegennet te gaan. De doorgang via de Timichegtunnel zou voor ons een groot positief effect hebben. Kan de toegang tot de Timichegtunnel en/of Boentweg worden afgesloten door een slagboom, die door bewoners van beide buurten kan worden geopend? Dit zal uiteraard bijkomende kosten met zich meebrengen, maar in vergelijking tot de volledige kostprijs van het project zijn die kosten niet zo hoog.

Antwoord (Technum): we zullen dit voorstel meenemen.

Vraag: de verkeersdruk is hier groot. Fietsen wordt steeds onveiliger. Vanavond werden hier echter geen oplossingen voor voorgesteld om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. Waarom

organiseert men nu pas een studie, als al beslist werd dat de projectontwikkeling er sowieso komt?

Antwoord (Technum): We hebben inderdaad nog geen oplossingen uitgewerkt, dit gebeurt pas in de volgende fase van de studie. Het was de bedoeling van deze infoavond om van jullie te horen of de knelpunten de juiste zijn. We wilden ook weten of jullie oplossingen zouden suggereren. In de volgende fase zullen we voor de vastgestelde problemen de mogelijke oplossingen uitwerken.

Vraag: Sinds het afsluiten van de Voskentuunnel en het afsluiten van de doorgang tussen de Timichegtuunnel en de Fabiolalaan, is er veel oost-west-verkeer bijgekomen in de buurt. Dat verkeer passeert via de route Vaerwyckweg – Sint-Denijslaan – Tuinwijklaan – Ganzendries – Kortrijksesteenweg. Kan dit sluipverkeer worden verhinderd door milderende maatregelen indien de Boentweg wordt afgesloten voor doorgaand verkeer?

Antwoord (schepen Watteeuw): Op 25 april zullen we een workshop met bewoners over dit thema organiseren. Alle bewoners van die buurt zullen hiervoor nog een uitnodiging krijgen

Vraag: Besteedt de studie ook aandacht aan de impact van het verkeer op de luchtkwaliteit? Gent heeft nu immers al problemen met luchtvervuiling, waarbij de toegelaten grenswaarden te vaak worden overschreden.

Antwoord (Technum): De huidige studie gaat enkel over de hoeveelheid verkeer en het effect ervan op de mobiliteit. De studie gaat niet in op de luchtkwaliteit. De gegevens van de studie kunnen hiervoor echter wel worden gebruikt.

Vraag: Zal het openen van de Boentweg geen conflict veroorzaken met fietsers die van de R4 door de Timichegtuunnel fietsen?

Antwoord (Technum): inderdaad. Ter hoogte van de Timichegtuunnel en het dubbelrichtingsfietspad van de Fabiolalaan zullen conflictsituaties tussen autoverkeer en fietsers ontstaan. De studie zal hiervoor oplossingen onderzoeken.

Vraag: Het is inderdaad niet wenselijk om grote verkeersstromen naar de stad te leiden via een rechtstreekse afrit van de R4 of de autosnelweg. Het heeft echter geen zin om dat verkeer extra kilometers in de stad te laten afleggen. Kan eenrichtingsverkeer een oplossing bieden om het verkeer snel uit de stad te 'evacueren'? Op die manier zal er allicht minder verkeer door de Sint-Denijslaan passeren.

Antwoord (Technum): de Sint-Denijslaan is inderdaad een aandachtspunt, dat zal worden meegenomen in deze studie.

Vraag: De huidige oversteek voor fietsers tussen de Elisabethlaan en de Albertlaan is te smal. Waar dit fietspad aantakt op het fietspad van de Albertlaan om naar de Fabiolalaan te fietsen, moeten fietsers niet alleen andere fietsers die naar de Albertlaan fietsen kruisen, maar bovendien een hoek van 90° maken. Dat is niet goed aangelegd.

Antwoord (Technum): Dit is inderdaad geen goede situatie. Nu heerst daar een werfsituatie, waardoor veel zaken nog geregeld veranderen en ruimte voor fietsers en voetgangers voorlopig door anderen worden ingenomen (bv taxi-standplaatsen).

(Gisèle Rogiest): Hinder mag worden doorgegeven aan Infopunt. Daar wordt om de 2 weken op een specifiek overleg nagegaan welke oplossingen kunnen worden geboden om de hinder door de werken zoveel als mogelijk te beperken.

Vraag: De woning op de Sint-Denijslaan nr 199 ontvangt geen uitnodigingen, bewonersbrieven ... van het PGSP. Kan dat eens bekeken worden?

Nu heerst er inderdaad een gevaarlijke situatie met fietsers op het trottoir recht tegenover de voorlopige tramtunnel. Maar fietsers hebben er geen plaats meer op de rijweg. Auto's moeten er stilstaan voor de verkeerslichten om de tram te laten passeren. Kan men voor het rode licht een fietsopstelstrook aanleggen?

De bestaande lichten zijn voorlopig, maar voorlopige oplossingen aan het station duren vaak heel lang, soms tot 10 jaar.

Het zal ook nog 10 jaar duren vooraleer de projectontwikkeling is afgewerkt. Wat is het nut dan van de huidige studie? Wanneer die projectontwikkeling zal zijn voltooid, zullen de cijfers opnieuw achterhaald zijn.

Antwoord (Gisèle Rogiest): we zullen extra opletten bij bedelingen van uitnodigingen, bewonersbrieven ... zodat we zeker zijn dat nr 199 er ook ontvangt. De lichten aan het kruispunt van de Sint-Denijslaan en de Voskenslaan zijn slechts voorlopig. Die moeten nog worden aangepast. De trottoirs en de fietspaden van de Sint-Denijslaan zullen ruim voor het einde van het PGSP worden heraangelegd, we zullen daar zeker geen 10 jaar moeten op wachten.

Vraag: de verkeerssignalisatie langs de Sint-Denijslaan is niet in orde. De Kortrijksesteenweg is momenteel afgesloten door de werken aan de spoorwegbrug. Chauffeurs rijden van de Kortrijksesteenweg naar de Sint-Denijslaan.

Antwoord (Gisèle Rogiest): Infrabel voert de werken aan de spoorwegbrug over de Kortrijksesteenweg uit. Strikt genomen vallen die werken niet onder PGSP. Infopunt werkt wel samen met Infrabel om te zorgen dat de signalisatie in orde is. We weten dat daar signalisatie ontbreekt en zullen dit in orde brengen. Dit is een zeer recente situatie, en chauffeurs moeten vaak wennen aan nieuwe situaties. In het begin van omleidingen negeren chauffeurs geregeld verkeersborden.

Vraag: Kan men een boete geven aan fietsers die door het station fietsen?

Antwoord (Gisèle Rogiest): We spraken af met de spoorwegpolitie dat zij dit zullen doen. Dit is immers hun bevoegdheid.

Vraag: We hebben maanden niets gehoord, en nu zijn er te veel vergaderingen (op 18/3, op 21/3 en op 25/4).

Buslijn 9 kwam vroeger langs het Palfijn en de pensioendienst in de Fabiolalaan. Volgens De Lijn is dat omwille van technische redenen momenteel niet meer mogelijk. Eén van de redenen zou zijn dat de haltes aan de Fabiolalaan zo zijn aangelegd dat bussen niet van de Fabiolalaan naar het bus- en tramstation kunnen indraaien.

Vroeger betaalden chauffeurs een gunsttarief in de ondergrondse parking. Daardoor was het goedkoper om daar te parkeren dan om via het openbaar vervoer naar het station Gent-Sint-Pieters te komen. Is dit nog steeds zo?

De discussie over de Boentweg ontwijkt bepaalde aspecten, zoals het afsluiten van de doorgang via de Voskenstunnel. Niemand wil meer verkeer in smalle straten, maar de noodzakelijke verbinding tussen de buurten ten noorden en ten zuiden van het station ging wel verloren ...

Antwoord (Technum): Vroeger reed bus 9 via de Sportstraat en de Fabiolalaan naar het station. Binnen enkele jaren, wanneer de projectontwikkeling in een verdere fase zit, zal dat opnieuw het geval zijn.

(Gisèle Rogiest): Bus 9 kan voorlopig niet indraaien omdat een tijdelijke tramhalte werd gebouwd thv de plek waar die bus van de Fabiolalaan op het bus- en tramstation moet indraaien.

(Technum): Het gunsttarief voor de ondergrondse parking was tijdelijk. Nu zijn de prijzen voor de parking die op de website van PGSP worden medegedeeld hoger dan die voor het openbaar vervoer. De doorgang tussen de Voskenslaan en de Albertlaan is inderdaad weggefallen. Dit was echter nodig voor de aanleg van het nieuwe bus- en tramstation. Door de projectontwikkeling zullen ook veel fietsers en voetgangers naar het station komen. Die zullen onder meer passeren via de plek waar vroeger de Voskenstunnel lag. Indien daar een grote stroom verkeer tussen het zuiden en het noorden zou rijden, zou dat gevaarlijke conflictsituaties opleveren.

Vraag: Tijdens het spitsuur is het heel moeilijk om van uit de Fabiolalaan de Snepkaai op te rijden. Ook links afslaan van de Gordunakaai naar de Fabiolalaan is problematisch bij druk verkeer. Kan

een rondpunt (met aandacht voor fietsers en voetgangers) worden aangelegd thv het kruispunt van de Fabiolalaan met de Snepkaai?

Het eerste stuk van de Fabiolalaan werd goed aangelegd. Zal het verdere deel van de Fabiolalaan ook zo worden aangelegd?

Antwoord: Het profiel van de vernieuwde Fabiolalaan zal inderdaad worden doorgetrokken tot de Snepkaai. De suggestie om een rondpunt aan te leggen zal worden meegenomen.

Vraag: Er zullen 3 ipv de voorziene 2 torens worden gebouwd in zone A. Is dat niet één van de grote oorzaken van verkeers hinder (verkeersdruk en fijn stof)?

Antwoord (schepen Watteeuw): de communicatie over de torens was niet correct. Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan voorzien in zone A 2 torens. Vroeger voorzagen de plannen voor het pas vergunde gebouw één blok op die plek (zogenaamde A5). Men heeft middenin die blok een opening gemaakt om dat gebouw wat 'lichter' te maken.

(Gisèle Rogiest): Of er al of niet meer torens zijn dan toegelaten is een juridische vraag die vanavond niet aan de orde is. Wat belangrijk is voor de studie over de mobiliteit, is het aantal woningen. Dat cijfer kennen we en wordt gebruikt in de studie.

Vraag: Stel dat de Boentweg dicht blijft. Hoe kan je dan uit de Rijsenbergbuurt naar de E40 of de R4? Dat is nu al zeer moeilijk.

Antwoord (Technum): Dat zal blijven zoals in de huidige situatie (zie dia 33 van de presentatie voor de bereikbaarheid van het hoger wegennet): naar de R4 via Sportstraat en Snepkaai; naar de E17, de E40 of de B401 via de R40.

Vraag: In de Rijsenbergbuurt werden veel paaltjes geplaatst tegen foutief parkeren. Die worden echter vaak omgereden. Kunnen die paaltjes hoger worden gemaakt zodat chauffeurs die beter kunnen zien en die minder omrijden?

Antwoord (Technum): dat wordt meegenomen.

Vraag: Hoe zullen die 300 extra wagens uit de Rijsenbergbuurt wegrijden? Die zullen de huidige verkeersproblemen nog verergeren.

Antwoord (Technum): Ongeveer de helft van die wagens zal in de ondergrondse parking staan en van daaruit vertrekken. Tijdens de ochtendspits zullen ongeveer 175 wagens van bewoners vertrekken van de projectontwikkeling. Deze wagens zullen zich over verschillende wegen verspreiden, afhankelijk van hun bestemming. Het effect van dit bijkomend verkeer zal op basis van simulaties worden bekeken in de studie, bv thv het kruispunt van de Snepkaai en de Fabiolalaan. Die simulaties zullen aantonen of de huidige configuratie van die punten kan worden behouden of beter zou worden veranderd (bv naar een rondpunt of geregeld via verkeerslichten).

Vraag: Er worden 0,8 parkeerplaatsen per woning voorzien in zone B. Dit lijkt weinig?

Veronderstelt de studie dan dat mensen het openbaar vervoer zullen nemen? Op het laatste stuk van de Fabiolalaan en in de Sint-Denijslaan is er echter niet veel openbaar vervoer. Het is belangrijk om ook te zorgen dat fietsers zich comfortabel kunnen verplaatsen. Taxi's zouden door de tunnel moeten mogen rijden, anders moeten zij een te grote omweg maken.

Antwoord (Technum): Dat klopt. We moeten inderdaad zorgen dat de alternatieven voor de auto goed zijn uitgebouwd. Het is de bedoeling om ook voor de alternatieve vervoerswijzen de knelpunten in kaart te brengen en voorstellen uitwerken om die knelpunten te verhelpen. Slechts door te zorgen dat de alternatieven voor de auto's goed werken, kunnen we ervoor zorgen dat mensen inderdaad minder voor de auto kiezen.

(schepen Watteeuw): Uw analyse is correct. Het feit dat we maar 0,8 parkeerplaatsen per woning voorzien in zone B betekent een engagement om de milderende maatregelen (bv ivm stimuleren van de fiets en het openbaar vervoer) serieus te nemen.

Vraag: Kan de Vaerwyckweg ondergronds worden aangesloten op de Timichegtunnel? Op die manier zou de Vaerwyckweg geen toegang meer geven tot de Sint-Denijslaan. De Vaerwyckweg zuigt nu een groot aantal wagens aan die via de Sint-Denijslaan passeren, terwijl de Vaerwyckweg enkel was bedoeld als toegang tot de parking.

Antwoord (Technum): een ongelijkgrondse aanleg van het kruispunt van de Vaerwyckweg en de Sint-Denijslaan werd onderzocht, maar was heel erg duur. Bovendien was dit technisch zeer moeilijk.

Vraag: Men had ons gezegd dat we een vergelijking zouden krijgen van de MOBER van 10 jaar geleden en de huidige. Ik ben heel erg geïnteresseerd in die resultaten, want met een MOBER kan je heel veel doorrekenen in allerlei situaties. Het zou interessant zijn om de aannames van beide studies te vergelijken in de studie die nu wordt gemaakt.

Antwoord (Technum): De vorige studies (bv het MER, waarin ook de mobiliteit werd bestudeerd) vertrokken van de maximaal toegelaten ontwikkelingen door het GRUP. Doorheen de jaren werd echter beslist om de projectontwikkeling niet tot die maximale waarde te realiseren: er zal minder worden gebouwd en de verhouding tussen woningen en kantoren werd gewijzigd. Dit heeft uiteraard een invloed op de aannames waarop de MOBER is gebaseerd. We zullen de vergelijking met de vorige studie maken, maar we moeten daarbij rekening houden met de daling van de voorziene bouwvolumes.

Vraag: Soms horen we dat we zelf gekozen hebben om in de buurt van het station te komen wonen en dat we daarom het vele verkeer moeten aanvaarden. Enerzijds veroorzaakt dat verkeer isolement, en anderzijds zorgt dat voor hinder door doorgaand verkeer. Bewoners zijn niet van plan om de buurt op te geven. Geloof het stadsbestuur nog in die buurten? Of vindt het stadsbestuur dat die buurten mogen worden opgegeven ten voordele van grote ontwikkelingen zoals in de buurten rond de Brusselse Noord- en Zuidstation? We hoeven de projectontwikkeling niet te aanvaarden als het stadsbestuur die niet toelaat. Deze keuze is belangrijk voor de lopende studie over de mobiliteit in die buurten.

Antwoord (schepen Watteeuw): Ik besef dat het risico dat mensen verhuizen omdat zij te veel hinder ondervinden, inderdaad reëel is. Het is de plicht van het huidige stadsbestuur om de leefbaarheid in die buurten te garanderen. Ik kan niet beloven dat dat zal lukken, maar ik beloof wel dat we onze uiterste best zullen doen om deze hinder zoveel als mogelijk te beperken. Ik besef dat de ontwikkelingen in deze wijk een grote impact zullen hebben op de wijk. Wij zullen ons uiterste best doen om de negatieve effecten van die ontwikkelingen op de buurt zo klein mogelijk te houden.

Iedereen weet dat men op een bepaald moment bepaalde beslissingen niet meer kan terugdraaien. Het bestuursakkoord heeft al zaken verbeterd. En de Diamant heeft geen bouwvergunning gekregen. We kunnen echter niet alles tegenhouden.

Vraag: Het openbaar vervoer is een belangrijk aspect van deze studie. Waarom is hier niemand van De Lijn?

Antwoord (Gisèle Rogiest): Deze studie werd voorgesteld aan De Lijn en de NMBS. We wilden jullie ervaringen kennen ivm de knelpunten om op basis van daarvan verder naar oplossingen te zoeken, ook met De Lijn en de NMBS.

Vraag: Er bestaat een circulatieplan voor de Rijsenbergbuurt. Dat plan voorziet onder meer in eenrichtingsverkeer. Dat plan is positief, en kan al een beperkte oplossing bieden.

Antwoord: Er zal gekeken worden of het nodig is om dat plan inderdaad te realiseren. Het wijzigen van de verkeerscirculatie kan inderdaad één van de voorgestelde alternatieven vormen. Er zullen verschillende scenario's worden opgemaakt, met eigen voor- en nadelen. Die zullen aan het beleid worden gepresenteerd.

Schriftelijke vragen en suggesties nav de infovergadering van 18/3/2013

Hieronder volgt een letterlijke weergave van de reacties die we na de infovergadering ontvingen:

1) Ivm de ontsluiting van en de verbinding tussen de noordelijke en zuidelijke buurten thv de spoorweg:

1.1. Bij het project Gent Sint-Pieters is een ongeschreven wet genegeerd :

1. eerst de verkeersafwikkeling in kaart brengen
2. dan de weginfrastructuur aanleggen
3. starten met bouwen.

Hier is het andersom gebeurd. Oplapwerk achteraf is dan vaak de enige remedie. De mobiliteitsproblemen die uit deze handelwijze voortspruiten, zullen de plannenmakers als een blijvend mankement achtervolgen.

Suggesties:

- de doorsteek BOENTWEG alleen toelaten als dit gekoppeld wordt aan bv. een slagboomsysteem met nummerplaatherkenning m.a.w. een doorsteek enkel voor lokaal verkeer
- open houden van de afrit Sneppenbrug
- een rotonde/ovonde aan het kruispunt Snekkaai/Fabiolalaan, of verkeerslichten
- ter ontlasting van de Fabiolalaan en voor het 'IN' en 'UIT' rijden van en naar de site : de 'binnenweg' op de site, die voorzien is voor het LCI, doortrekken en laten aantakken op de Snekkaai.

Zelfs met deze minimale maatregelen, zal de verkeersintensiteit - gezien de omvang van het project - aanzienlijk blijven. Men knipt niet straffeloos een been af van de vork Kortrijksesteenweg - Voskenslaan - Beukenlaan/ Snekkaai. Een doorsteek verleggen naar een woonbuurt ("een tunnel (Voskens-) gaat, een tunnel komt (Timicheg)", cfr. editie oktober 2005 van het PGSP) mét of zonder verkeersremmende maatregelen, is zeker niet de oplossing.

Als het stadsbestuur het meent met de 'leefbaarheid van de buurt', dan weet ze wat haar te doen staat.

1.2. Eens de Boentweg opengesteld, wordt de Sportstraat (stationsbuurt Noord of Rijsenbergbuurt) de rechtstreekse verbinding met de overkant van de sporen en de R4 die op zijn beurt aansluit op E40 en E17.

Suggestie: de Boentweg niet laten uitkomen op de Fabiolalaan, maar een binnenweg op de site doortrekken, die aansluit op de Snekkaai. Aandachtspunt: Langs waar zal het bestemmingsverkeer naar de site verlopen? (bewoners, gebruikers, leveranciers, LCI).

1.3. Bij deze zou ik ook een suggestie willen doen i.v.m. de Boentweg:

Voor zover ik weet was het vanaf het begin van het project de bedoeling om bij de afbraak van de oude Voskenstunnel tijdelijk de verbinding tussen de Noord- en Zuidwijk te verbreken en deze dan opnieuw via de Timichegtunnel te voorzien. Ik was dan ook verbaasd te horen dat deze verbinding definitief zou worden afgesloten. Ik vind het persoonlijk jammer dat bepaalde inwoners de reflex hebben om hun eigen wijk volledig af te sluiten, daar waar ik denk dat de situatie leefbaarder zou zijn als iedereen een deel van de last zou dragen. Bovendien worden twee wijken op deze wijze bijna volledig van elkaar afgesneden.

Naar mijn mening lost het afsluiten van deze verbinding de verkeersproblematiek niet op. Ze verplaatst ze alleen. Zeker in de Sint-Denijslaan ziet men nu reeds dat tijdens de spitsuren het verkeer bijna niet meer weg kan, wat uiteraard zijn gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid van alle weggebruikers en in het bijzonder van de vele fietsers en voetgangers. Door het systematisch afsluiten van bepaalde wijken zal het verkeer zich automatisch concentreren op bepaalde straten, die

daar niet op zijn voorzien en bijgevolg overbelast geraken.

Dit is ook het geval in de Sint-Denijslaan: het verkeer komende van de R4 geraakt er via de Vaerwijckweg gemakkelijk op, maar kan vandaar niet meer verder. Deze structurele file zal alleen nog maar toenemen wanneer men de afrit van de R4 ter hoogte van de Maurice Dupuislaan gaat afsluiten. Ik pleit dan ook voor een volledige heraanleg van deze afrit.

Ik pleit dan ook enerzijds voor het openstellen van de Boentweg, desnoods enkel voor de buurtbewoners, eventueel aangevuld met verkeersremmende en/of ontradende elementen en anderzijds voor een betere doorstroming ter hoogte van de aansluiting met de Snepkaai, bijvoorbeeld met behulp van verkeerslichten of een rotonde.

1.43 Maak dat ik als bewoner van de Fabiolalaan niet op een stadseiland woon. Volgende verkeersknelpunten bestaan reeds en zullen dus alleen nog onmogelijkere proporties aannemen:

- Fabiolalaan & Sint-Pieters station
- Fabiolalaan & Gordunakaai (beide richtingen)
- Aagemstraat & Meerstraat
- Lostraat & Elisabethlaan
- Gordunakaai & Europabrug (beide richtingen)
- Snepkaai & Dupuislaan (beide richtingen)
- Sint-Denijslaan & Timichegtunnel (beide richtingen)
- Sint-Denijslaan & Voskenslaan (beide richtingen)
- A. Pegoudlaan & op- en afrit E40

De immobiliteit begint op deze ingesloten eilandwijk te wegen. De bewoners moeten ook met hun wagen nog weg kunnen en terugkomen (nu in de spits gemakkelijk 30 minuten). Ik pleit voor gebruik van de Timichegtunnel (en dit zonder vertragende elementen). Wanneer de verkeersdruk nog toeneemt door de nieuwe te bouwen projecten, staan we helemaal stil en zitten we muurvast op ons eiland tussen spoorweg en Leie = onaanvaardbaar. Ik wil mij ook nog met de wagen kunnen verplaatsen.

2) **Ivm de afrit van de R4 aan de Dupuislaan:**

– Afsluiten afrit R4 lijkt toch een goede zaak mits aanpassingen in de Sint-Denijslaan. Gevaarlijke afrit: veel te kort bij de nieuwe oprit aan de rotonde; auto's vertragen om af te rijden terwijl opkomend verkeer optrekt/versnelt. Afrit kruist ook fietspad langs R4 (fietsers dus niet vergeten aub).

3) **Ivm kruispunt Dupuislaan – Snepkaai:**

Veel verkeer naar Snepkaai zorgt voor heel onveilige situatie voor fietsers aan de 'jachthaven'.

4) **Ivm Sint-Denijslaan**

4.1. Suggesties:

- Veilige oversteek voor fietsers/voetgangers van de wijk van de Wiemersdreef naar Sint-Denijslaan.
- Verkeersremmende maatregelen in Sint-Denijs- en M. Dupuislaan. Voor kinderen die willen oversteken heel onoverzichtelijk omdat wagens geparkeerd langs de St-Denijslaan, vaak het (over)zicht belemmeren.

4.2. Hoe lost ge het drukke verkeer in Sint-Denijslaan op? Wanneer al de bewoners van de

nieuwe appartementen van de Fabiolalaan, via het viaduct naar E40 Antwerpen, Brussel, Oostende enz. naar hun werk moeten of boodschappen gaan doen naar de Loop, de IKEA, Planet enz.

Suggestie: veel meer gebruik maken van slagbomen of verdwijnende paaltjes met toegang voor bewoners en leveranciers

- 4.3. Ik wil graag pleiten voor een apart fietspad op de Sint-Denijslaan tussen Roosakker en Voskenslaan. De situatie is bijzonder gevaarlijk en dit zal er niet op verbeteren (werken Sterre, verdere projectontwikkeling) de komende jaren. Voor een fietsroute naar het station is de situatie schrijnend: te weinig plaats voor fietsers, obstakels, slechte infrastructuur,.. Als fietsstad heeft Gent hier een belangrijke rol te spelen. Verder verbaast het me dat er zoveel mensen blijven kijken op 2 gedachten: enerzijds willen ze veilige wegen, anderzijds willen ze zo snel mogelijk op de snelweg geraken. Ik vrees dat er ergens een duidelijke keuze zal moeten worden gemaakt voor het een of het ander.
- 4.4. Naar aanleiding van de infoavond ivm MOBER K. Fabiolalaan willen wij u graag op volgende punten wijzen betreft de Sint-Denijslaan:
1. Het plan voor een nieuwe stationsomgeving wordt uitgewerkt. De oorspronkelijk tunnel wordt volledig afgesloten en biedt nog louter een doorgang voor tram-en busverkeer. Een nieuwe doorgang wordt verderop gebouwd met eveneens toegang tot een ondergrondse parking en een aansluiting met het oprittencomplex E40-E17. Dit idee lijkt dan ook zeer geschikt voor een snelle ontlasting van het verkeer in de stationsbuurt (+ de stad). Helaas, wat blijkt in de praktijk, de tunnel wordt niet opengezet voor doorgaand verkeer. Wij mogen hopen dat dit initieel niet het doel was en is van de tunnel!? Dit leidt immers tot:
 - i. Sterke toename van het verkeer in de Sint-Denijslaan.
 - ii. Ellenlange file richting Snepkaai om de andere kant van het station te bereiken. Dezelfde file maar dan in de omgekeerde richting doet zich voor aan de lichten van de Timichegtunnel.
 - iii. Indien men dan nog vasthoudt aan het idee om de afrit aan de R4 aan het einde van de Sint-Denijslaan te sluiten, wordt dit een ongeziene chaos. De tunnel MOET stad-in-waarts en stad-uit-waarts worden geopend. (In dit concept kan ook de afrit aan de R4 worden gesloten.) Dit is de enige manier om het gehele stationsproject een kans van slagen te geven.
 - iv. We houden immers ook in ons achterhoofd dat er een VEILIGE toegang dient te komen voor het toekomstige Overmeerspark.
 2. Een punt dat al jaren op de agenda staat, los van de stationsbuurtvernieuwing. De abominabele toestand van de voet- en fietspaden in de Sint-Denijslaan. (Als deze er al zijn) Wij hopen dat met de komst van het Overmeerspark hier eindelijk werk van zal worden gemaakt.
- 4.5. Naar aanleiding van de infoavond ivm MOBER Koninging Fabiolalaan wensen wij U onze opmerkingen/suggesties mee te delen.
1. In de Sint-Denijslaan is er reeds veel doorgaand verkeer die al vaak voor files zorgt.
 2. De snelheidsbeperking wordt er heel zelden gerespecteerd (ook niet door het openbaar vervoer).
 3. De fietspaden zijn momenteel bijna onbruikbaar en de meeste fietsers zijn verplicht zich op de auto-baan te verplaatsen. Indien men de afrit van de R4 definitief sluit zal dit voor nog meer verkeersoverlast zorgen. Deze afrit bedient een heel andere kant van de stad (Snepkaai) dan de andere nabijgelegen afritten en heeft dus zeker zijn nut. Indien de afrit onveilig geacht wordt, kan (mede door de sluiting van de oprit) de ruimte herzien worden om de afrit te hertekenen.

- 4.6. Wanneer de Timichetunnel geen doorgang zal bieden voor de nieuwe ontwikkeling Fabiolalaan zal dat verkeer de Fabiolalaan via de Sint-Denijslaan en Snepkaai bereiken. De Timichetunnel zou Stad-uit-waarts opengesteld moeten worden. Het verkeer dat de stad wil verlaten moet dat zo efficiënt mogelijk kunnen doen en niet nodeloos door de St Denijslaan rijden.
Tenslotte zou het ook goed zijn om een veilige zone te creëren ter hoogte van de toegang tot het toekomstige Overmeerspark.
- 4.7. Als bewoner van de Sint-Denijslaan stel ik al een tijd grote verkeersdruk vast tijdens de ochtendspits, in de richting van de Voskenslaan. Tellingen hebben uitgewezen dat de helft van dit verkeer uit de Beukenlaan komt. In uw presentatie vind ik hierover niets terug. Noch als gewenste verkeersstroom, noch als ongewenste verkeersstroom. Ik zou deze verkeersstroom graag mee opgenomen zien in de evaluaties.

Anderzijds plant het AWW de afsluiting van de afrit van de R4 naar de Dupuislaan, wat een gelijkaardige verkeersstroom in omgekeerde zin zal teweegbrengen, met daarbovenop bijkomend sluipverkeer door de Cantrestraat en de Stormvogelstraat. Deze verkeersstroom staat wel vermeld in de presentatie, waarbij wordt aangegeven dat de Sint-Denijslaan hiervoor de voorkeur geniet over het westelijk deel van de Fabiolalaan.
Gezien de Sint-Denijslaan veel dichter bebouwd is dan het westelijk deel van de Fabiolalaan vind ik dat een vreemde keuze. Het lijkt mij logischer om verkeer door de minder druk bebouwde en bewoonde Fabiolalaan te sturen. Waarbij uiteraard moet vermeden worden dat het verkeer de Rijsenbergwijk gaat gebruiken als doorgangsweg.

Als toch gekozen wordt om de doorgang van de Timichetunnel enkel open te stellen voor lokaal verkeer, zou ik voorstellen om slagbomen met nummerplaatlezers te voorzien, die enkel geregistreerde auto's doorlaten. Die technologie bestaat al jaren en zou een eenvoudige oplossing bieden door enkel bewoners en bestemmingsverkeer van de Stationswijk (inclusief ontwikkeling en abonnementhouders van de ondergrondse parking) door de tunnel te laten rijden.

Of automatische slagbomen met een transponder in de auto (zoals bij de automatische tolpoorten in Frankrijk en Italië).

Met dergelijke oplossing is de Boentweg zelfs niet nodig, en kan het verkeer rechtdoor van de tunnel naar de Fabiolalaan, zoals oorspronkelijk was voorzien in het project.

Dit kan technisch gezien onmiddellijk geïmplementeerd worden, en zou onmiddellijk het probleem van de verbinding tussen noord en zuid oplossen, zonder verkeer aan te zuigen naar de Rijsenbergwijk.

Het zou mogelijk ook toelaten om de ingang tot de parking in zone B1 open te stellen voor verkeer uit de Fabiolalaan. Wat dan weer de hinder in de Sint-Denijslaan iets zou verlichten.

Om de verkeersstroom tussen Beukenlaan en Vaerwijckweg via de Sint-Denijslaan in te perken stel ik voor om aan de zuidkant van de ringvaart een verbinding tussen Beukenlaan en de Bleriotlaan aan te leggen. Door de geplande ontsluiting van de Poortakkerstraat vanaf de Loop zo snel mogelijk aan te leggen. Als dit leidt tot grote drukte in de Maaltenaard zou kunnen overwogen worden om een nieuwe tunnel onder het spoor te voorzien ter hoogte van de bushalte in de Beukenlaan, met verbinding naar de Poortakkerstraat langs de zuidkant van de automobielininspectie.

Wat betreft fietsstromen door de Timichetunnel en langs de Vaerwijckweg:

Zeer weinig fietsers gebruiken de Vaerwijckweg. Deze is niet erg geschikt als verbinding tussen de Timichetunnel en de terreinen van de hogeschool omdat het een omweg is, en omdat je aan de parking van de hogeschool in een onveilige verkeerssituatie terechtkomt.

De meerderheid van de fietsers die uit de Vaerwijckweg komen gaan linksaf de Sint-Denijslaan in om dan via de sporthal het hogeschoolterrein op te rijden, of verder naar de Voskenslaan te rijden. Het bestaande kruispunt kan deze stroom tijdens de ochtendspits amper verwerken, en heel wat fietsers gebruiken het kruispunt niet correct om tijd te sparen. Wat tot onveilige situaties leidt.

Daarom stel ik voor om fietsers en voetgangers van kant te verwisselen in de tunnel (fietsers aan de oostkant in plaats van de westkant), en lichtengeregelde oversteek voor fietsers, in twee richtingen, te voorzien aan de oostkant van het kruispunt Vaerwijckweg/Sint-Denijslaan. Hierdoor sparen de meeste fietsers een oversteek met bijhorende wachttijd uit. De oversteek aan de westkant van het kruispunt zou dan enkel nog dienen voor fietsers die van de Vaerwijckweg komen en linksaf de Sint-Denijslaan in moeten.

Dat zou ineens ook de klacht van de bewoners aan de oostkant van de Sint-Denijslaan oplossen over de onlogische fiets-verkeerssituatie aan dit kruispunt.

4.8. Ons valt nu al op dat het verkeer drukker wordt in de Sint-Denijslaan, met vaak opstoppingen tot gevolg. Aangewezen lijkt ons daarom om het verkeer aan het kruispunt met de Timichegtunnel rechtstreeks de stad in of de R4 op te leiden in plaats van door de Sint-Denijslaan te sturen.

De fietspaden in de Sint-Denijslaan, waar door de slechte staat ervan vaak op de openbare weg gefietst wordt, zijn aan modernisering toe. Een herinrichting van de Sint-Denijslaan die de snelheid uit het verkeer haalt lijkt ons een veilige en noodzakelijke optie.

4.9. Ik ben zo vrij nog drie zaken door te geven voor het bureau:

1. De PowerPoint die vorig jaar op de KBG werd gebracht over de verkeerssituatie op de Sint-Denijslaan en de wijk Waterhoek. Zie:

http://www.projectgentsintpieters.be/userfiles/files/klankbord/kbg_120628_33_6_2_p_voorstell en%20St%20Denijslaan%20en%20waterhoek%20AnPGSP_w.pdf.

2. Het verslag van de vergadering over de plannen voor de Sint-Denijslaan op het Infopunt van 18/9/2012 dat daarop volgde.

3. Een persoonlijke bedenking die ik maak als ik lees dat er overwogen wordt om ook de Boentweg af te sluiten. Zoals je weet zijn we met de wijken geen voorstander van rechtstreekse openstelling van de Timichegtunnel via de Fabiolalaan. Maar het ook afsluiten van de Boentweg door die enkel toegankelijk te maken voor bewoners van de gebouwen in de nieuwe ontwikkeling, lijkt me wat extreem. Dan kunnen wijzelf geen enkele kant meer op. Ik denk echter dat het probleem (niemand wil een overvloed aan doorgaand slukverkeer & toch wil iedereen die in de buurt woont graag weer verbinding) simpel op te lossen is door openstelling met slagboom/kaartscanner of slagboom/nummerplaatherkenning. Waarbij slechts bewoners die beschikken over een bewonerskaart Stationsbuurt-Noord en Stationsbuurt-Zuid doorgang wordt verleend. Aangezien het toekennen van deze bewonerskaarten strikts juridisch is gedefinieerd en aangezien dit voorstel technisch haalbaar is (het systeem voor nummerplaatherkenning en sanctionering bij overtreding wordt nu al toegepast in de binnenstad), lijkt dit een simpele oplossing van een stevig probleem.

4.10. De Sint- Denijslaan wordt in de nabije toekomst mogelijks getroffen door 2 gecumuleerde mobiliteitseffecten :

1. Het belangrijkste effect: De beslissing van AWW om de afrit R4 aan het einde van de Sint Denijslaan volledig te sluiten waardoor dat verkeer de R4 zal moeten verlaten bij de Timigechtunnel en zo door de Sint denijslaan zal rijden.

2. wanneer de Timichegtunnel geen doorgang zal bieden voor de nieuwe ontwikkeling Fabiolalaan zal dat verkeer de Fabiolalaan via de Sint Denijslaan en Snekkaai bereiken.

Vandaag kan vastgesteld worden dat reeds files gevormd worden in de Sint Denijslaan tussen de R4

en de Timichegtunnel en dat op het rechte stuk in de Sint-Denijslaan, waar binnenkort het park geopend, heel snel gereden wordt.

Er is ook duidelijk vastgesteld dat de fietspaden in de Sint-Denijslaan niet goed of niet bestaand zijn.

Onze suggestie is:

- Dat de Stad aandringt bij AWW om deze afrit open te houden met als gevolg dat de Timichegtunnel niet stad-in-waarts moet gebruikt worden en zo de noordwijk (bij de Timichegtunnel) en de Sint-Denijslaan gevrijwaard blijven van extra verkeer.
- De Timichetunnel Stad-uit-waarts open te stellen voor het verkeer van de nieuwe ontwikkeling. Verkeer dat de Stad wil verlaten, moet dat zo snel mogelijk kunnen doen en niet meer nodeloos door de wijk en Sint-Denijslaan rijden.
- Veilige fietspaden in de volledige Sint denijslaan te voorzien
- Een veilige zone te voorzien ter hoogte van de toekomstige Overmeerspark toegang.

4.11. Als ik zo vluchtig de plannen bekijk denk ik dat er nog meer verkeer vanuit Sint-Denijs het eiland Sint-Denijslaan zal gebruiken. (er zullen allicht wel studies bestaan die het tegendeel bewijzen zeker?)

Intussen is de verkeerssituatie in de Sint-Denijslaan, de Verbindingsweg en de Binnenring zeer problematisch geworden. Om u een idee te geven: ik vertrek 's ochtends om 8u20 in Vijvermeerspark 24 en doe er 20 minuten over om zo goed als weer aan mijn achterdeur te geraken.

Er staan 's morgens files op de Sint-Denijslaan, zowel voor de verkeerslichten ter hoogte van de Hogeschool, nog langere files in de bocht van de Maurice Dupuislaan richting Sint-Denijs en Gordunakaai waardoor het verkeer van de Binnenring niet kan aansluiten. Dit heeft tot gevolg dat het verkeer op de binnering stilstaat tot Maria Middelaes en nog verder, het verkeer komende van Flanders Expo staat stil op de brug over de Ringvaart en de oprit aan het nieuwe parkje Overmeers zit hopeloos strop. Met een beetje geluk is er net geen 'kwibus' die zijn GPS probeert te volgen, en de Binnenring probeert op te rijden waar hij niet mag. (Dagelijkse kost) Het hoeft geen betoog dat de situatie 's avonds gelijkaardig is. Het gaat hier niet meer over 'piekmomenten' maar 'piekuren';

Waar er op een hoorzitting met cijfers gezwaaid werd dat er zeker geen bijkomend verkeer op de Sint –Denijslaan ging komen door de sluiting van de oprit van de Binnenring, blijkt dat het tegenovergestelde meer dan een feit is. Het is niet langer houdbaar.

Uw antwoord destijds waar er gesteld werd dat 'het niet wenselijk is om twee op – en afritten vlakbij elkaar te hebben' zal wel ergens kloppen, maar de drie op – en afritten ter hoogte van de Watersportbaan bewijzen dat het wel op een veilige manier kan en bewijzen het tegendeel.

Het verkeer op de Binnenring is op vier jaar tijd verdubbeld. Dit is een ongeziene situatie, ik zelf heb mijn slaapkamer (ondanks dubbel glas aan de zuidkant) ingeruild voor een slaapkamer aan de noordkant. Toevallige logés moet ik niet alleen voorzien van oordopjes (vanaf 5 uur 's morgens geen denken meer aan 'nachtrust'), dankzij de nieuwe KBC toren moet ik ook nog eens oogmaskers leveren om het stroboscopisch effect van het disco- geflikker te vermijden. Ik hoop dat de nieuwe toren aan het Station niet dezelfde toer opgaat.

Met andere woorden, er is nog heel wat werk aan de stationswinkel.

5) **Ivm voorlopige tramtunnel:**

Wordt de tramtunnel opnieuw opengesteld voor de fietsers voor de Zuid-Noord verbinding?

6) **Ivm het Maria Hendrikaplein:**

Idealiter was, en zeker gezien de intensiteit van de 'bewegingen' tengevolge de omvang van het

project, het Hendrikaplein enkel open te stellen voor voetgangers-, fietsers- en openbaar vervoer. Herinneren we er aan dat er nog altijd geen oplossing is voor het West-Oostverkeer, dat nu de binnenstraten van de St. Pauluswoonwijk aandoet. Suggestie: de doorsteek Albertlaan-Astridlaan opnieuw mogelijk maken, via een onderdoorgang.

7) Ivm het openbaar vervoer:

Het blijft verbazen dat het openbaar vervoer in Gent, de verkeerslichten nog altijd NIET kan beïnvloeden en dat het autoverkeer het openbaar vervoer blijft hinderen.

8) Ivm de projectontwikkeling:

8.1. Hoe zit het met de negatieve impact op de mobiliteit indien het melagomaan Twin-Tower-project tegen alle advies in toch zou uitgevoerd worden? In het verleden is al gebleken dat deze onrealistische sociale aanpak in woningbouw faalt.

8.2. Als bewoner van de Zuid-kant van het station heb ik het gevoel afgesloten te zijn van de rest van de stad. De Boentweg openhouden voor plaatselijk verkeer lijkt mij toch echt aangewezen. Ik heb het gevoel dat er op dit vlak meer rekening wordt gehouden met de 'Rijsenberg-buurt' dan met de andere zijde van het station. Akkoord dat er hier niet te veel extra verkeer mag komen, maar dit geldt toch ook voor de Sint-Denijslaan?

9) Ivm de Maaltebruggestraat:

De ouders van de Freinetschool De Sterrespits (Maaltebruggestraat) willen graag enkele dringende knelpunten inzake het verkeer naar voor schuiven, incl. enkele mogelijke oplossingen:

1. Knelpunt 1: gevaarlijke oversteekplaats voor voetgangers tegenover de school, oa doordat teveel auto's rond en zelfs op het zebrapad parkeren, ook doordat de school niet zo zichtbaar is en automobilisten daar dus geen overstekende kinderen verwachten, zeker niet wanneer het om sluisverkeer gaat. Er geldt een parkeerverbod aan de kant van de school, over een behoorlijke lengte, maar dat wordt hoegenaamd niet gerespecteerd tijdens de 'schoolspitsuren'. Vanuit de stad of politie is er ook geen handhaving om het parkeerverbod te laten respecteren. De infrastructuur is er ook niet naar, er is juist daar veel plaats om wél te parkeren en elders geen plaats.

Voorstel 1: Herinrichting oversteekplaats, met een uitsprong van het voetpad aan beide kanten van de straat, zodat kinderen in de eerste plaats een goed zicht hebben om over te steken en in de tweede plaats zelf gezien worden als ze willen oversteken. Ook de oversteekafstand wordt korter. Beugels aan beide kanten van de uitsprongen, verhinderen ook dat auto's nog verkeerd kunnen parkeren. De wegversmalling die zou ontstaan door de verkorte oversteek, lijkt ons ook een prima snelheidsremmer. Misschien kan dat eerst via een voorlopige constructie?

2. Knelpunt 2: enorme parkeerdruk, ook oorzaak van verkeerschaos voor de schoolpoort.

Voorstel 2: zoeken naar nieuwe parkeerconcepten om de parkeerdruk op straat te verminderen (Actiepunt 3.51), we zien 2 mogelijkheden:

- a. gebruik parking drukkerij (Maaltebruggestraat)
- b. gebruik werkplaats / depot schoolbussen (Maaltebruggestraat) – indien bussen zouden verhuizen (zie voorstel 3)

Voorstel 3: beperken verkeersoverlast veroorzaakt door werkplaats en depot voor schoolbussen Maaltebruggestraat. Deze overlast wordt veroorzaakt door de bussen zelf en door het personeel dat parkeerplaats zoekt, ook hier zien we 2 mogelijkheden:

- a. Moet deze werkplaats / depot op deze locatie? Op termijn te verhuizen?
- b. Duurzaam bedrijfsvervoersplan, waarbij ernaar gestreefd wordt om de parkeerdruk door het personeel te verminderen.

3. Knelpunt 3: Maaltebruggestraat zeer gevaarlijk voor fietsers

Kruispunt Zieklien-Maaltebruggestraat: auto's komen vanuit Zieklien de Maaltebruggestraat ingerezen die eenrichtingsverkeer is en verwachten geen fietsers vanuit de Maaltebruggestraat, de zichtbaarheid van die fietsers is bovendien zeer beperkt.

Voorstel 4: (a) stopbord op eind van Zieklien plaatsen en (b) spiegel zodat de auto's de fietsers kunnen zien.

Doordat auto's aan beide kanten geparkeerd staan is er nauwelijks nog ruimte om een auto en een fietser te laten kruisen. Door de soms veel te hoge snelheid van de auto's word je als fietser van de weg gereden en is er bovendien nauwelijks plaats om weg te springen.

Voorstel 5: is het mogelijk om van de Maaltebruggestraat een fietsstraat te maken? (Actiepunt 3.23)

4. Knelpunt 4: gehele buurt gevaarlijk voor fietsers en voetgangers doordat aan te hoge snelheid wordt gereden

Voorstel 6 : controle op zone 30 (Actiepunt 3.56, 15.30) in de Maaltebruggestraat, Tuinwijklaan, Ganzendries, Poelsnepstraat, Reigerstraat, Sint-Denijslaan, eventueel ook permanent aankondigingsbord van die controles in de Maaltebruggestraat