

## Vragen Sint-Denijslaan

---

### PARKEREN

---

- 1. Foutieve borden**

**Iemand meldt dat wegens het ontbreken van de vermelding “uitgezonderd bewoners” de bewoners met hun bewonerskaart in principe nu ook fout parkeren.**

De huidige borden zijn niet foutief en de bewoners staan dus niet in overtreding. De regeling m.b.t. bewonerskaarten (wie waar mag parkeren) wordt gedefinieerd in de betrokken reglementen en is door de gemeenteraad goedgekeurd. Er hoeft hier niet op te staan “uitgezonderd bewoners”. Vroeger is die melding inderdaad gebruikt, maar al snel merkte het Mobiliteitsbedrijf dat dit tot meer verwarring leidde dan de huidige gebruikte signalisatie.  
Ook bij betalend parkeren staat de vermelding er niet op.
- 2. Parkeer-controle**

**Vroeger was er dagelijkse controle wat heel effectief was. Sedert de omschakeling van parkeersysteem is er nog geen enkele controle gebeurd. Op éénmaal na dat er briefjes met een ‘waarschuwing’ achter de ruitenwissers werden gestoken. De totale afwezigheid van controle zorgt er voor dat er geen gerespecteerd parkeerbeleid is.**

Op basis van de parkeerstatistieken blijkt dat de Sint-Denijslaan wel degelijk (meer dan) frequent meegenomen wordt in de controlerondes.  
In augustus bijvoorbeeld werden op 13 verschillende dagen controles uitgevoerd; voor september (tot 24 september) zijn er al 9 controles geweest.  
Aangezien deze frequentie zeker voldoet aan het voorgeschreven aantal, zullen hier geen verdere extra maatregelen worden voor getroffen.
- 3. Betalend parkeren**

**Waarom is er geen betalend parkeren zoals in de rest van veel straten in de stationswijk?**

In de blauwe zone kan men maximum 2 uur parkeren, in een betalende zone (tarief rond het station) maximaal 5 uur. De blauwe zone is m.a.w. meer geschikt om de parkeerrotatie te verhogen dan betalend parkeren. Veel hangt natuurlijk af van de controle (zie vorig punt).
- 4. Parkeer-plaatsen aanduiden met**

**Parkeerplaatsen zouden beter afgebakend worden met witte lijnen om foutparkeren en twee plaatsen in beslag te nemen te ontmoedigen**

## lijnen

Het aanduiden van parkeervakken leidt niet automatisch tot meer efficiënt parkeren. Deze parkeervakken worden namelijk vaak met de voeten – of in dit geval met de banden – getreden.

### 5. Bewoners-parkeren

**Door de invoering van de blauwe zone kunnen autobestuurders op zondag en 's avonds gratis in de straat kan staan. Door de ligging vlak bij het station trekt dit mensen aantrekken die daar de hele dag staan en er met de trein op uit trekken waardoor bewoners geen plaats meer hebben.**

In de Sint-Denijslaan wordt het bewonersparkeren opnieuw ingevoerd langs de kant van de huizen. Dit moet vermijden dat 's avonds en op zondag de straat vol staat met wagens die gratis in de stationsbuurt komen parkeren. Het voorstel wordt voorgelegd in de Gemeenteraad van december 2012 en kan nadien in uitvoering gaan.

## KISS & RIDE

### 6. Toekomst K&R?

**De huidige K&R ligt nu aan garages en hotel. Waar komt de toekomstige?**

De toekomstige K&R langs deze zijde van het station komt onder de reilsporen te liggen. Het plan zal op de klankbordgroep van 19 december worden voorgesteld. Het zal daarna ook op de website [www.gentsintpieters.be](http://www.gentsintpieters.be) worden gezet.

### 7. Huidige locatie

**Inrijden naar garages, naar Vina Bovy wordt bemoeilijkt door K&R en stilstaande wagens voor verkeerslicht. Graag andere plek voor K&R**

Een K&R moet zo dicht mogelijk bij de bestemming liggen (reizigers voor het station). Indien niet, zullen mensen zich tijdelijk voor opritten en garages zetten. Op het moment dat de voorlopige K&R zijn aangelegd zijn alle mogelijke alternatieven onderzocht. Die plek op de Sint-Denijslaan bleek het meest geschikt.

### 8. K&R

**De parkeerstrook voor de bewoners is daarom één grote kiss & ride geworden tijdens piekuren. Kan daar iets aan gebeuren?**

De enige manier is om politiecontrole te laten uitvoeren. Het probleem is aan de politie gesignaleerd zodat ze er rekening kunnen mee houden. De politie is dikwijls ter plaatse, maar het is niet mogelijk om elke dag controle tijdens de spits te laten uitvoeren.

**9. K&R voor scholen noordkant**

Een belangrijk deel van de K&R tijdens de spits, bestaat uit ouders die hun kinderen komen afzetten die naar school gaan in het St-Pieters en in het St-Paulusinstituut aan de andere kant van de spoorweg. Dit brengt extra verkeer mee en vertraging (in- en uitstappen gebeurt op de weg en niet op de parkeerstrook). Een K&R op de lus van het einde van de Timichegtunnel en een stevige 'reclame-campagne' daarover richting ouders zou een goede oplossing zijn.

Dit is zeker een waardevol voorstel. Dit wordt nog besproken op de Minder Hinder-vergadering. Er wordt dan contact opgenomen met de scholen om dit mee te promoten.

**10. Scholen zuidkant**

**Kunnen ouders nog eens gesensibiliseerd worden over de 'achteringang' van het atheneum?**

Dit wordt opgenomen met het Atheneum

---

## SPOORBERM

---

**11. Onkruid**

**Verschillende aannemers na elkaar hebben het openbaar domein onder de bomen volledig kapot gemaakt. Bovendien liggen er nog ongebruikte buizen. Vlakbij de Timichegtunnel staat alleen maar onkruid. Moet dat zo blijven?**

De Groendienst zal onderzoeken wat hier kan gebeuren maar ze moet wel rekening houden met de nog geplande werken na de winter van 2013. Op dat moment zullen alle groene perkjes worden opgekuist en zal er worden gekeken of er een meer duurzame oplossing kan worden gegeven. Ondertussen zal waar kan wel al opruiming gebeuren.

**12. Buxus-haag**

**Aan de noordkant van de drempel was vroeger een mooie buxushaag die een ijkpunt was in de straat. Een aannemer heeft die gewoon vernield en nu is deze plaats een modderpoel geworden waarop geparkeerd wordt. Kan de buxushaag herplant worden? Moet dat niet op kosten van de aannemer gebeuren?**

Zie hierboven

**13. Keer-muur**

**Er is lang gewerkt aan de renovatie van de keermuur. Die renovatie is een goede zaak. Maar nu stellen we vast dat het cement alweer van tussen de bakstenen wegvalt op grote stukken. Is die muur al opgeleverd en kan de aannemer deze foute afwerking nog rechtzetten?**

Als er zich een probleem stelt met betrekking tot de uitgevoerde werken zal Infrabel niet nalaten de aannemer hierover aan te spreken.  
Hun nazicht van de keermuur bevestigt echter niet de gemelde vaststelling dat grote stukken cement (voegwerk) van tussen de bakstenen valt.

**14. Parkeer-strook**

**De overzijde van de straat is een beetje gek aangelegd. Zo kunnen de auto's er wel parkeren, maar hebben de mensen geen voetpad om effectief tot aan hun geparkeerde auto te geraken. Het gevolg is dat iedereen over het gras loopt en daar nu enkel en alleen modder overblijft. Indien er geen voetpad of zo komt, zou een onderhouden groene strook ook al meegenomen zijn.**

De Stad zal de uitstapstrook langs de sporen heraanleggen met eigen personeel- dus niet met de aannemer die de heraanleg van de Sint-denijslaan zal uitvoeren. Dit zal op korte termijn gebeuren.

**15. Kastanje-bomen**

**Er is beloofd dat die niet zouden verwijderd worden. Maar nu rond het Miljoenenkwartier gekapt wordt, is iemand daar niet meer zo zeker van. We nemen aan dat de intentie blijft om ze te behouden?**

Het is inderdaad de bedoeling om de paardenkastanjes te behouden. De Groendienst kan echter nu niet vaststellen hoe de bomen er binnen enkele jaren zullen uitzien. Volgens de eerste gegevens van een de bomeninventaris in de Sint-Denijslaan zouden er toch een aantal bomen verder moeten worden onderzocht. Ze plannen dit zo vlug mogelijk in. Als de veiligheid van de weggebruikers in het gedrang zou komen dan zullen ze maatregelen moeten nemen, daarop hebben ze momenteel echter nog geen zicht. De bomen in het Miljoenenkwartier zijn omwille van ziekte en gevaar voor passanten geveld.

**VUILNIS**

**16. Vuilnis-bakken**

**Tijdens de werken heeft men de openbare vuilnisbakken verwijderd, nochtans is het voetgangersverkeer (toenemend aantal studenten Hoge School) alleen maar**

**vergroot Graag vuilnisbakken aan Hotel Trianon (liefst om te sorteren) en bij de uitgang van de Hoge School?**

Er zijn op verschillende plekken al vuilnisbakken bij geplaatst. De projectpartners hebben opdracht gegeven aan het Minder Hinderbureau om een plan voor alle vuilnisbakken in de omgeving van het station te maken. Dit plan is ondertussen overgemaakt aan de Stad die dit met IVAGO bekijkt voor de definitieve opstelling. De gegeven voorstellen worden daar mee in opgenomen.

**17. Nieuwe vuilbakken**

**Kunnen er ook dergelijke vuilbakken geplaatst worden aan de K&R bij de uitgang van de nieuwe tramtunnel. Daar is nu niets en belandt alles op de grond.**

Dit wordt mee bekeken in de plannen (zie vraag 16)

**18. Veeg-wagens**

**Er worden geen borden met parkeerverbod meer geplaatst om de straat te vegen. Kan Ivago weer het oude systeem invoeren? Ook greppel en rioolputje kuisen. Er is ook veel stof.**

Dit probleem is eind september aan IVAGO doorgegeven. Ze gaan dit intern opnemen en in de werkplanning steken zodat dit opnieuw gebeurt.

**19. Vuil tussen bomen**

**Het groenstuk onder de bomen langs de spoorwegberm wordt nooit opgekuist. Volgens een bewoner beweerde een straatveger dat zij daar niet moeten vegen omdat het van de spoorweg is. Maar de bomen zijn toch stadseigendom volgens de groendienst? Wie kan het op zich nemen om dit geregeld schoon te maken?**

Het stuk tussen de spoorwegberm en de bomen is momenteel nog eigendom van de NMBS-Holding maar wordt binnen enkele maanden overgedragen aan de Stad ivm de heraanleg van de Sint-Denijslaan. Momenteel moet de reiniging gebeuren door Infrabel. De vraag is aan hen gesteld. De Dienst Wegen zal met de NMBS-Holding en IVAGO afspraken maken in verband met de reiniging na de overdracht naar de Stad.

**WERKEN**

**20. Elektriciteits-hok**

**Waarom heeft men zo'n lelijk elektriciteitskot gezet net naast de uitgang van de**

**fototunnel? Dat stond niet op de plannen en trekt vuilnis en graffiti aan.**

Dit staat effectief niet op de definitieve plannen. Dit hok is tijdelijk en dient voor de aannemer die het station bouwt. Er is aan IVAGO gevraagd om extra aandacht te schenken aan die plaats wanneer ze komen schoonmaken.

**21. Her-aanleg voetpad/parkeerstrook**

**De straat, de parkeerstrook en het voetpad zijn de laatste jaren meermaals opgelegd. Dit is de laatste keer slordig gebeurd. Kan daaraan iets gebeuren?**

Dit zal samengaan met de heraanleg van de Sint-Denijslaan die in 2013 na de winter zal starten. Een delegatie van bewoners is bij de plannen betrokken. Van zodra een definitieve timing en planning is gekend, zal hierover worden gecommuniceerd.

**22. Plant-soen**

**Voor de werken waren de twee plantsoenen mooi beplant. Tijdens één van de vele keren dat het trottoir werd opengegoid, heeft een aannemer alles op de beplanting geworpen. Nadien is het daar nooit meer goed gekomen. Regelmatig maken fietsers hun fiets vast aan de palen die er middenin staan en auto's die op de oprit tussen de twee plantsoenen keren, rijden steeds de hoeken plat. Kan er nieuwe beplanting worden voorzien en kunnen paaltjes die veilig stellen?**

De Groendienst bekijkt dit eveneens in het kader van de heraanleg.

**23. Beton op fietspad**

**Een betonwagen morste stortbeton op het fietspad op de strook die fietsers van het kruispunt met de invalsweg naar het station brengt. Kan dat worden verwijderd?**

Dit is doorgegeven aan de Dienst Wegen van de Stad. Dit gaat mee met de heraanleg.

**24. Paal zonder verkeersbord**

**Tijdens de werken heeft men aan de bermkant richting Timichegtunnel een oranje paal gezet voor een tijdelijk verkeersbord. Het bord is al lang weg, maar die paal staat er nog doelloos lelijk te wezen. Kan die weg?**

Er is opdracht gegeven om die weg te halen.

---

## FIETSEN

---

### 25. Ontbreken van fietspad

Er is door de Hoge School een duidelijke toename van het fietsverkeer. Heel wat fietsers gebruiken het voetpad als fietspad, omdat het aan de lichten te smal is om door te kunnen als er wagens staan. Kan er geen fietspad of fietssuggestiestrook worden voorzien?

Bij de heraanleg van de Sint-Denijslaan is volgende voorzien:

- (her)aanleg van trottoirs en fietspaden tussen de V. Vaerwyckweg en de Dupuislaan
- Fietssuggestiestroken tussen Vaerwyckweg en Voskenslaan (te smal voor afzonderlijke fietspaden)

---

### 26. Aan-sluiting fietspad vanaf Timi-cheg-

De verkeerssituatie voor fietsers die van de lichten aan de Timichegtunnel richting station rijden is erbarmelijk, na enkele tientallen meters is er plots geen sprake meer van een fietspad. Zij worden daar bovendien door de trottoirrand naar links richting auto's geduwd. Dit komt de veiligheid van de fietsers niet ten goede! Kan dit pijnpunt worden weggewerkt?

Er zullen fietssuggestiestroken worden aangebracht. De straat is daar te smal voor echte fietspaden, maar uit eerdere ervaringen in de stad blijkt dat fietssuggestiestroken de toestand voor fietsers toch wel veiliger maken omdat een visuele versmalling het autoverkeer vertraagt.

---

### 27. Twee-richtingsfietspad

Het tweerichtingsfietspad is (zoals een studie aantoont over alle tweerichtingsfietspaden) gevaarlijk. Bovendien zorgt de bevreemdende huidige situatie voor verwarring en onnodige wachttijden aan de lichten voor fietsers. Dit werkt het niet opvolgen van deze vreemde signalisatie in de hand.

Daarom zowel aan west- als oostkant van de tunnel een fiets-en voetpad krijgen.

In de huidige, tijdelijke fase kan er langs beide kanten worden gewandeld en gefietst (aan de oostelijke doorgang slechts in 1 richting). Dit wordt echter weer naar de oorspronkelijke toestand hersteld op het moment dat de tijdelijke tramtunnel terug open

gaat – dus voetgangers op het oostelijk pad en fietsers op het westelijk pad. De tunnel is namelijk te smal om beide langs elke kant toe te laten. Het mengen van fietsers en voetgangers zorgt nu al herhaaldelijk voor klachten van voetgangers. Het tweerichtingsfietspad takt dan aan op het tweerichtingsfietspad in de Vaerwyckweg. Bovendien wordt ook een grotere voetgangersstroom verwacht door de projectontwikkeling en het open stellen van het natuurpark (2013). De Stad zal dit echter opvolgen en de toestand over een jaar evalueren. Indien het nodig blijkt, kan de situatie worden aangepast.

### 28. Lichten-regeling V. Vaerwyckweg- Timichegtunnel

AWV laat weten dat op het kruispunt Vaerwyckweg - St-Denijslaan volgende aanpassingen worden uitgevoerd :

- de paal op de hoek van de tunnel zal worden verplaatst zodat die de fietsers niet meer hindert.
- de lichtenregeling zal zodanig worden aangepast dat er buiten de spitsuren langer groen wordt gegeven aan de Sint-Denijslaan. De minimale groentijd voor het autoverkeer wordt ook bepaald door de voetgangers. Eenmaal aan hun oversteek begonnen, moeten zij immers voldoende tijd hebben om de overkant te bereiken vooraleer de dwarse richting groen krijgt (de zogenaamde uitlooptijd). Anderzijds is het ook zo dat de groenfase op de Sint-Denijslaan met een aantal seconden wordt verlengd wanneer de camera's en detectielussen in het wegdek nog voldoende wagens waarnemen.

Een regeling waarbij al het autoverkeer rood heeft en alle fietsrichtingen groen wordt niet toegepast. Statistisch gezien levert dit geen voordeel op voor de fietser. Wanneer een fietser op het kruispunt toekomt als het net rood is geworden voor hem, moet immers wel lang wachten vooraleer hij opnieuw groen krijgt: eerst moeten de 2 fasen voor het autoverkeer nog lopen, intussen is er dus geen enkele fietsbeweging mogelijk.

De aanpassingen zullen voor eind 2012 worden aangebracht. Na enige tijd worden die aanpassingen opnieuw geëvalueerd.

## AUTOVERKEER

### 29. Snelheid en

**Er is een heel duidelijke toename van het autoverkeer en er wordt bovendien sneller gereden dan vroeger. Alleen de verkeersdrempel houdt nog enigszins de**



## toename

**snelheid onder controle. Er is sprake geweest om die voor de werken te verwijderen, maar dat willen de bewoners niet (één iemand klaagt wel over trillingen wanneer de bussen er over rijden).**

Omdat er bussen rijden in de Sint-Denijslaan kunnen enkel zachte drempels worden aangebracht. Voor het remmen van de snelheid van gewone wagens is dit onvoldoende. Rijbaankussens, trottoiruitstulpingen en het versmallen van het wegbeeld door bijvoorbeeld fietssuggestiestroken moeten snelheidsremmend werken. De Stad test momenteel in een aantal wijken verschillende vormen van snelheidsremmers uit (asverschuivingen, enz.) die zullen worden geëvalueerd en ook in andere wijken worden toegepast. Er worden ook regelmatig tellingen en snelheidscontroles uitgevoerd om de toestand te monitoren.

## 30. File tijdens spits

**Tijdens de ochtendspits is er zowat steeds stilstand verkeer en heel wat chaos. Zie de opmerkingen rond K&R en over de verkeerslichten bij de Voskenslaan. Zie ook de opmerkingen over de gevolgen voor fietsers. Kan dit structureel worden aangepakt?**

De projectpartners hebben een oplossing gezocht om tijdens de huidige situatie de toestand te verbeteren, maar er bestaat geen perfecte oplossing. Er worden wel binnenkort een aantal aanpassingen doorgevoerd: de lichten voor bus en tram aan het busstation en de tijdelijke tramtunnel zijn momenteel niet gesynchroniseerd. Er komt nu een gesynchroniseerd lichtensysteem met prioriteit voor trams en bussen. De auto's zullen, naast een rood licht, alleen een oranje knipperlicht krijgen om duidelijk te maken dat ze een gevaarlijk kruispunt naderen. Het is echter niet mogelijk om de lichten aan te passen voor fietsers en/of voetgangers. Een voetgangerslicht zou immers continu op rood staan in periodes wanneer er geen bussen rijden. De uitleg hiervoor zal gegeven worden op een toekomstige klankbordgroep en dan op de website [www.projectgentsintpieters.be](http://www.projectgentsintpieters.be) worden geplaatst.

## 31. Braakliggende grond naast nr 235

**Het stuk braakliggende grond naast nr 235 is één en al verwildering wat nogal wat ongedierte met zich meebrengt en een schoon zicht is het zeker niet. Kan de stad daar iets aan doen?**

De persoon die de vraag heeft gesteld, kan daarvoor via mail, telefoon of brief een klacht indienen bij de Dienst Milieutoezicht, Braemkasteelstraat 4, 9050 Gentbrugge. Tel. 09 268 23 26 of [milieutoezicht@gent.be](mailto:milieutoezicht@gent.be)

Er wordt dan een controleur voor dit dossier aangesteld die dit opvolgt. Indien nodig wordt ook de Gezondheidsdienst ingeschakeld. De eigenaar kan na vaststelling worden aangemaand om zijn stuk grond te onderhouden.

## KRUISPUNT VOSKENS LAAN – SINT-DENIJS LAAN

---

### 32. Verkeerslichten

Waarom staan daar verkeerslichten? Zo nu en dan komt er een bus uit de tunnel en daarvoor wordt alle verkeer tegengehouden. De lichten zijn trouwens niet afgesteld op de bussen, waardoor je meestal rood licht hebt zonder dat er ook maar iets uit de tunnel komt.

Zie vraag 28

---

### 33. Signalisatie tram-tunnel

De enige zinvolle motivatie achter die verkeerslichten (in de huidige situatie) is: de veiligheid van de voetgangers. Als de lichten voor de fietsers/automobilisten op rood staan, moeten voetgangers veilig kunnen oversteken. Dat is een zeer legitieme bekommernis. Maar de manier waarop de lichten nu functioneren, doet vermoeden dat de veiligheid van voetgangers niet echt de eerste bekommernis geweest is.

Wanneer een automobilist/fietser nu groen licht krijgt, zal die spontaan verwachten dat hij gerust mag verder rijden. Echter: voor de voetgangers brandt op dat moment nog altijd hetzelfde oranje knipperlicht, en die blijven dus al even gerust oversteken. Ik heb het al meegemaakt dat fietsers en automobilisten - in een eerste reactie - kwaad worden als ik de straat oversteek op een moment dat het voor hun groen is. Maar als voetganger kan ik niet zien wanneer het voor hen groen is, en wat ik wel te zien krijg (het oranje knipperlicht) zegt mij alleen dat ik voorzichtig moet zijn, niet dat ik niet mag oversteken. En dus krijg je situaties waarbij een voetganger volkomen reglementair de straat oversteekt, en een automobilist al even reglementair aanzet om het zebrapad op te rijden. Hoogst verwarrend allemaal... - Waarvoor dienen de verkeerslichten voor bestuurders eigenlijk? Trams hebben sowieso voorrang, dus die hebben geen verkeerslichten nodig. Lijnbussen die hun halte verlaten, hebben ook voorrang als ze hun richtingaanwijzers gebruiken. Dus die hebben ook geen verkeerslichten nodig. En in de huidige toestand is het verkeer op dat kruispunt echt niet druk. Dit zou er kunnen voor pleiten om die verkeerslichten meteen maar weg te laten.

Zie vraag 28

Bijkomend: de lichten volledig weglaten zou tot gevaarlijke toestanden kunnen leiden omdat men niet op alle plaatsen voldoende zicht heeft of een bus of tram uit de tramtunnel komt. Dit is de voornaamste reden waarom die verkeerslichten zijn geplaatst.

**34. Signalisatie  
busperrons**

Er is onduidelijke signalisatie aan de zebrapaden thv van de busperrons in de Voskenslaan en de nieuwe tramtunnel: de auto's hebben verkeerslichten maar de voetgangers niet! Kan dit verbeterd worden?

Zie vraag 28

---

**KRUISPUNT TIMICHEGTUNNEL**

---

**35. Verkeer  
Redemptoristen**

De aanleg van de verbindingsweg zorgt er voor dat er op een strook van 50 meter drie kruisingen zijn (Vina Bovy, oprit Hoge school en verbindingsweg). Tijdens de spits zorgt dit voor chaos. Auto's die aanschuiven aan de lichten blokkeren de doorgang voor wie uit de twee andere straten komt. Dit probleem zal nog toenemen door de plannen om ook de Redemptoristensite te ontsluiten langs deze wegen én door de bouw van de extra sporthal. Kan er niet voor gezorgd worden dat de oprit van de Hoge School aansluit op de verbindingsweg en niet op de St-Denijslaan? Als andere oplossing wordt de aanleg voorgesteld van een rond punt waar de twee hoofdassen op aansluiten samen met de oprit naar de Hoge School. Is over dit probleem al een studie gebeurd en wat gaat men doen?

In de MOBER voor de site Redemptoristen werd dit kruispunt bekeken. De hoeveelheid autoverkeer die hier op een ochtendspits bij zou komen is niet groot, waardoor geen problemen verwacht worden. Een ontsluiting naar de Vaerwyckweg werd dus niet nodig geacht. De situatie wordt echter geëvalueerd en indien er toch problemen zouden ontstaan, kan er een steunlicht worden geplaatst op de Sint-Denijslaan. Dit licht wordt dan gekoppeld aan de lichten van het Timicheg-kruispunt zodat de uitrijzone steeds vrij blijft voor enkele auto's.

**36. Lichten-regeling**

De verkeerstellingen van de Stad tonen aan dat er tijdens de spits evenveel tot meer verkeer via de St-Denijslaan het kruispunt passeert als er richting de parking rijdt. Met andere woorden: de huidige lichtregeling bevoordeelt de (private) parking nodeloos. Bovendien veroorzaakt hij onnodige files op de St-Denijslaan. Deze bevoordeling van de parking werkt ook niet ontradend voor het ander verkeer, omdat de mensen die via de St-Denijslaan rijden geen alternatief hebben, dan dit kruispunt. De lichtregeling stroomlijnt dus geen verkeer, maar stoort het eerder via extra onnodige files. Graag dus de wachttijd gelijk verdelen.

Verkeerslichten kan je gebruiken om je verkeersstromen te volgen of te stromen. Hoe

meer je de lichten zo afstelt dat je makkelijk via de Sint-Denijslaan kan passeren, hoe meer verkeer langs daar zal passeren.  
 Uit de cijfers blijkt dat veel chauffeurs uit de richting Sint-Denijs-Westrem komen. Bij 'gemakkelijke doorgang' langs de Sint-Denijslaan zouden meer chauffeurs uit Sint-Denijs-Westrem voor die route kunnen kiezen. Het is dus belangrijk dat de V. Vaerwyckweg de gemakkelijkste weg naar de parking blijft.  
 Tijdens de telling moesten alle wagens maximaal 2 roodfases wachten tot ze konden doorrijden. het gebruik van de parking zal toenemen. Daar moet ook rekening mee worden gehouden.

Er is wel bekeken met AWW om de lichtenregeling aan te passen zodat er buiten de spits en in het weekend wagens niet nodeloos voor het rood licht staan.

### 37. Lichtenregeling 2

**Buiten de spits (als het verkeer richting parking helemaal minimaal is), zijn de verkeerslichten nodeloos en dus erg storend. Lichten op knipperlichtstand en een driehoeksvoorrangsbord zijn logisch op dit (buiten de spits doodse) kruispunt.**

De lichtenregeling zal worden aangepast zodat zeker buiten de spits het verkeer vlot kan door rijden (zie vraag 34)

### 38. Definitieve borden

**De verkeerssituatie aan het kruispunt is ondertussen voldoende "definitief" om daar eindelijk eens duidelijke en definitieve wegwijzers te plaatsen, in het bijzonder voor bestuurders die richting R4/E40/E17 moeten. Nu is die bewegwijzering afwezig, of zeer minimaal, of zodanig klein/ongelukkig geplaatst dat iemand die deze buurt niet kent, er niets aan heeft. Die oranje pijlen blijven bovendien de tijdelijkheid suggereren. Graag definitieve gewone blauwe leesbare pijlen.**

De bewegwijzering moet worden uitgevoerd door de Vlaamse Overheid. Die heeft al geruime tijd de vraag gekregen om de borden te plaatsen. De vraag is op een overleg op 2 oktober door de projectpartners opnieuw aan AWW (Wegen en Verkeer) opnieuw gesteld. AWW neemt dat op in zijn planning.

## TREINEN

### 39. Fluit-geluid

**Sinds deze lente worden we geplaagd door het door merg en been gaand geluid van de nieuwe locomotieven. Men belooft ons nochtans constant dat het geluid van het spoorwegverkeer zal afnemen en dat het dus stiller zal worden in onze straat. Maar het omgekeerde gebeurt. Kan daartegen opgetreden worden?**

De NMBS-Holding heeft dit onderzocht samen met constructeur Siemens. Ondertussen is een oplossing gevonden en zijn alle locomotieven opnieuw geprogrammeerd en is het fluitgeluid weg.

---

## STATIONSOMGEVING

---

**40. Stank tramtunnel** Er is een enorme penetrante urinestank in en rond de oude tramtunnel. Absolute controle op het verhinderen van deze toestand is natuurlijk onmogelijk, maar kan via reiniging die geur niet geregeld bestreden worden?

De gang wordt zeer regelmatig gereinigd, maar vaak is de dag nadien de geur weer aanwezig. Er worden extra inspanningen gedaan door onder andere een nachttoilet voor daklozen ter beschikking te stellen.

---

**41. Daklozen** We merken een steeds groter wordende groep zwervers/dronkaards/drugsverslaafden die voor het station hangen en zitten en voorbijgangers aanklampen. Iemand meldt dat er soms gedeald wordt bij de garages. Kan de politie assertiever optreden?

Er is regelmatig overleg tussen de NMBS, de politie en de Dienst Straathoekwerk hierover. Er ontbreekt een wettelijk kader om de daklozen effectief te verplaatsen, maar er is wel afgesproken met de Politie en Securail dat er doortastend kan worden opgetreden indien de daklozen regels overtreden of reizigers lastig vallen. Elke klacht wordt geregistreerd en aan de projectpartners doorgegeven zodat er een beeld kan worden gevormd van de graad van overlast. De straathoekwerkers van de Stad leggen contact met de daklozen. Het probleem is dat dit een zeer wisselende groep is. Dit wordt zeker opgevolgd.

---

**42. Bedelen** Bedelende Roma rond het station. Is dit eigenlijk toegelaten?

Bedelen is niet toegestaan en securail en/of politie treden hiertegen op als ze dit vaststellen. Het probleem is dat het bedelen vaak ophoudt als er veiligheidspersoneel in de omgeving is.