



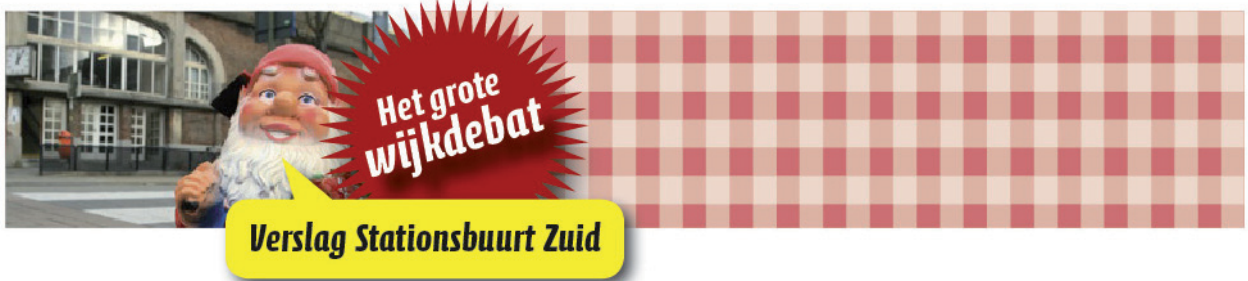
# **Wijkdebat Stationsbuurten Noord en Zuid**

## **23 april 2009**

### **INHOUD**

<b>INLEIDING</b>	03
<b>THEMA 1: PROJECT GENT SINT-PIETERS</b>	05
<b>VRAGENRONDE</b>	07
<b>THEMA 2: MOBILITEIT</b>	08
<b>VRAGENRONDE</b>	12
<b>THEMA 3: STRATEN EN TROTTOIRS</b>	14
<b>THEMA 4: GROEN EN MILIEU</b>	16
<b>THEMA 5: AFRONDING</b>	19
<b>VRAGENRONDE</b>	20





## Inleiding

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

### Aanwezig

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

### Verontschuldigd

Sas van Rouveroy, eerste schepen en schepen van Haven en Innovatie  
Geert Versnick, OCMW-voorzitter en schepen van Intercommunales  
Lieven Decaluwe, schepen van Cultuur, Toerisme en Feesten

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

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

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

Burgemeester Termont: De stad werd opgedeeld in 25 wijken, waaronder de wijken Stationsbuurt Noord en Stationsbuurt Zuid. In elke wijk maakte de Stad een wijkprogramma op, onder meer op basis van suggesties van bewoners. Daarnaast engageerde het schepencollege zich om tijdens deze legislatuur tweemaal in elke wijk in debat te gaan met de mensen uit de wijk zelf. Op 23 april 2009 ging het eerste van deze wijkdebatten in de stationsbuurten door. Dat debat werd gevolgd door een receptie, waar aanwezigen de kans kregen om op een meer informele manier de leden van het college aan te spreken.

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

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

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

De fysieke grenzen van de wijken Stationsbuurt Noord en Zuid zijn:

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

Het is een heel groot gebied, met vele inwoners. De spoorweg scheidt Stationsbuurt Noord van Stationsbuurt Zuid.

Schepen Seghers stelde de wijk cijfermatig voor:

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



## **Thema 1: Project Gent Sint-Pieters**

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

**Vraag:** Vooral bewoners uit de Rijsenbergbuurt signaleren hinder door de werken. Zij vragen of die hinder tot een minimum kan worden beperkt. Het gaat bijvoorbeeld om te veel vrachtwagens die te snel rijden, de gebrekkige signalisatie, te veel verkeer door te smalle straten (bv Aaigemstraat)...

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

Ook bij de omleidingen probeert men zoveel mogelijk rekening te houden met het karakter van de woonstraten en er geen vrachtverkeer door te laten. Soms is dat echter onvermijdelijk. Samen met de burgemeester en de Politie worden die omleidingen telkens besproken. De hinder delen we telkens mee aan de hand van bewonersbrieven. Toch zullen we nog een tijdje met die hinder blijven zitten...

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

Mensen hadden terechte klachten over de signalisatie. Deze moet correct zijn. De Stad is onmiddellijk na de klachten opgetreden. Het kan immers niet dat mensen de wijk gebruiken om door te rijden. Doorrijden door de wijk is nu (voorlopig) niet meer mogelijk, omdat de Voskenslaan (tijdelijk) is afgesloten. In opdracht van de partners doen de Verkeerstechnische Afdeling van de Politie (VTA) en het studie-bureau wekelijks een ronde van de signalisatie die niet correct is. Hun opmerkingen bezorgen ze aan de betrokken partijen, waaronder de aannemers. Meestal worden die zaken binnen 1 à 2 weken opgelost.

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

Op regelmatige basis voert de Politie Nieuw Gent controles uit in de stationsbuurt. Zij stelt dan ook zeer regelmatig overtredingen vast. Ook bewoners worden hierdoor soms getroffen, bijvoorbeeld wanneer zij een verbodsbord negeren of verkeerd geparkeerd staan. Wij verontschuldigen ons hiervoor, maar iedereen moet het verkeersreglement respecteren.

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

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

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

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

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

**Vraag:** Een aantal bewoners had ook vragen over inspraak. Die had volgens hen wel wat meer mogen zijn.

**Antwoord:** Burgemeester Termont: Het kan altijd beter, dat is waar. Maar kent iemand een werf waar zo veel inspanningen worden gedaan om de mensen te betrekken en inspraak te geven? Speciaal voor dit project werd het Infopunt project Gent Sint-Pieters opgericht. Daar werken 4 mensen, die enorme inspanningen leveren om de mensen te informeren. Infopunt heeft zelfs een prijs gekregen, en werd daarbij als voorbeeld gesteld voor de manier waarop zij bewoners betrekken bij dergelijke grote werken.

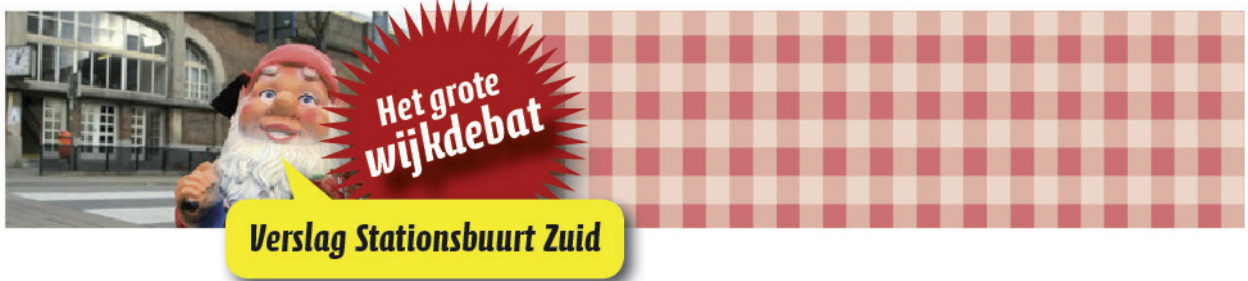
Initiatieven van de projectpartners rond inspraak en communicatie:

- Er werd een Infopunt opgericht, waar mensen terecht kunnen voor informatie, met vragen, klachten, opmerkingen... (in Hotel Flandria aan het station);
- Er bestaat een website voor het project Gent Sint-Pieters;
- In 2006 werd een klankbordgroep opgericht (verslagen op de website van project Gent Sint-Pieters). De klankbordgroep is samengesteld uit vertegenwoordigers van de verschillende belangengroepen uit de stationsbuurt én de projectpartners. Zij komen geregeld samen om kennis uit te wisselen, standpunten te verduidelijken en voorstellen of suggesties te doen. Filip De Rynck, docent Bestuurskunde aan de Hogeschool Gent en de Universiteit Antwerpen, zit als onafhankelijk voorzitter deze vergaderingen voor. De voorzitter wijst de projectpartners ook soms op zaken die beter kunnen worden aangepakt. De klankbordgroep komt ongeveer 4 maal per jaar samen.
- Er waren verschillende communicatie- en inspraakmomenten sinds het vorige wijkdebat. Er worden werfbezoeken georganiseerd, die open staan voor het grote publiek. Het eerstkomende werfbezoek heeft plaats op zondag 26 april 2009 om 9 uur in de Lumat-garage. Op dat werfbezoek krijgen geïnteresseerden informatie, en de gelegenheid om de werven te bezoeken.

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

**Vraag:** Bewoners vragen een neutrale ontmoetingsplaats. Zou deze voorzien kunnen worden in de nieuwe gebouwen die in het kader van het project Gent Sint-Pieters worden gebouwd?

**Antwoord:** Schepen Temmerman: In de zone B en C, die door de Stad of AG SOB (Stadsontwikkelingsbedrijf) zal worden ontwikkeld, zullen we deze vraag meenemen en kijken waar dit mogelijk is. Dit is echter niet voor morgen. Zone B en C zijn de zones die niet direct aan het station liggen, maar iets verder in de Koningin Fabiolalaan.



Burgemeester Termont (voor Schepen Decaluwe): De Stedelijke Openbare Bibliotheek plant een nieuw bibliotheekfiliaal in de Gentse stationsbuurt, bijvoorbeeld binnen de projectontwikkeling van het Sint-Denijsplein.

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

## Vragenronde

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

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

Schepen Temmerman: Infrastructuurwerken bieden niet steeds de oplossing. De Stad heeft ook niet de middelen om ‘overall’ snelheidsremmende maatregelen (bv. drempels) aan te leggen. Bovendien is niet iedereen voorstander van dergelijke verkeersdrempels. Die drempels hebben voor- en nadelen:

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

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

De Stad onderzoekt momenteel verschillende types van verkeersremmers. We hebben echter nog geen goed systeem gevonden. Zo hebben we bv de ervaring met de verkeerskussens (zoals aan de Watersportbaan) waaruit blijkt dat die te veel trillingen geven om in woonbuurten aan te brengen. Binnenkort test de Stad twee nieuwe vormen van drempels: het gaat om een soort rubberen drempels, die heel snel geplaatst en weggenomen kunnen worden.

**Vraag:** Kunnen er flitspalen worden geplaatst, bijvoorbeeld in de Voskenslaan?

**Antwoord:** Burgemeester Termont: Het plaatsen van een flitspaal is aan strikte beperkingen gebonden (toelating van het parket, beperking in aantal bekeuringen...). Dergelijke flitspalen plaatst men ook niet in woonwijken, maar wel bijvoorbeeld aan de ring. De Stad overlegt regelmatig (om de 2 à 3 maand) met de procureur, de substituuut en de Politie, onder meer hierover. De Stad heeft bijkomend personeel ter beschikking gesteld van het parket. Hierdoor mogen er jaarlijks 80.000 PV's worden uitgeschreven (in plaats van de oorspronkelijk voorziene 20.000 PV's). Vorig jaar werden er echter slechts 50.000 PV's uitgeschreven, niettegenstaande de filmrolletjes er regelmatig vernieuwd werden.



**Vraag:** Door de werken heeft de Rijsenbergbuurt slechts 1 bushalte (op de hoek van de Rijsenbergstraat met de Sportstraat). Infopunt heeft me contactgegevens van de verantwoordelijken bij De Lijn doorgegeven. Ik heb met hen overlegd, maar De Lijn was niet geïnteresseerd in mijn voorstel om een 'klein ommetje' te maken langs de Aaigemstraat en de Rijsenbergstraat. In de Koningin Fabiolalaan en omliggende straten bevinden zich scholen, een ziekenhuis, de dienst voor pensioenen... Omdat mensen die voorzieningen niet via het openbaar vervoer kunnen bereiken, zijn zij aangewezen op hun wagen in plaats van op de bus. Nochtans voorziet de 'basis-mobiliteit' dat op maximaal 500 meter van iedere woning een halte voor het openbaar vervoer aanwezig moet zijn?

**Antwoord:** Schepen Temmerman: De Stad blijft ijveren voor een betere verbinding, onder meer omwille van de aanwezigheid van een ziekenhuis, de Dienst Pensioenen, enzovoort. De Lijn blijft schermen met de problemen die zij ondervinden door de werken, waardoor de bussen op sommige plaatsen niet door kunnen. Door de inkorting van de busperrons aan het station (omwille van de werken) heeft De Lijn een tweede deel van busperrons moeten inrichten aan de Sint-Denijslaan. Die perrons zijn echter minder goed bereikbaar als het station. Volgens De Lijn zal hier een oplossing komen eenmaal de werken aan het busstation klaar zijn (eind 2011). In de tussenperiode is De Lijn echter niet bereid om hier iets te ondernemen.

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

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

.....

## **Thema 2: Mobiliteit**

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

**Vraag:** Dat verkeer zoekt zich vaak een weg door woonstraten. Zo rijden chauffeurs langs de route Reigerstraat, Tuinwijklaan, Leeuwerikstraat, Maaltebruggestraat om de Voskenslaan te vermijden, of door de Meersstraat, St. Paulusstraat, Smidsestraat, Lostraat om toch van de Koning Albertlaan naar de Koningin Astridlaan te rijden. Bewoners vragen maatregelen tegen dit sluipverkeer?

**Antwoord:** Schepen Temmerman: Het is zeer moeilijk om iets te doen tegen dit sluipverkeer, ook omdat bewoners het zelden eens zijn over de manier waarop dit zou kunnen gebeuren.

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





De Stad volgt een bepaalde werkwijze in geval van klachten over sluipverkeer:

- Vooreerst worden tellingen gehouden. De Stad stelde hier normen voor op: Vanaf meer dan 250 voertuigen per uur, is er sprake van sluipverkeer.
- Wanneer sluipverkeer wordt vastgesteld, wordt gezocht naar gepaste maatregelen. Het gaat dan bv. om invoeren van eenrichtingsverkeer, afsluiten (bv door middel van paaltjes)...
- Na een proefperiode neemt men enquêtes af om over de gewenste maatregel te beslissen. Zelfs met enquêtes blijven bewoners vaak sterk verdeeld.

Zo werd er over het sluipverkeer in de omgeving Meersstraat-Lostraat lang gedebatteerd over de huidige verkeersregeling. De paaltjes in de Meersstraat zijn er een gevolg van. Sommige bewoners vinden dit een zeer goede maatregel, andere willen die weg. De ene bewoner wil immers zo weinig mogelijk auto's in zijn/haar buurt, de andere wil dat zijn/haar buurt bereikbaar blijft en wil niet zo veel omrijden.

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

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

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

**Antwoord:** Schepen Temmerman: Deze verkeerspunten zijn inderdaad gevaarlijk. Het Vlaams Gewest, beheerder van deze wegen, heeft beloofd De Sterre veiliger te maken in het kader van de aanpak van de 'zwarte punten'. Die werken zouden starten vanaf 2011. Het is evident dat deze werken moeten worden afgestemd met de andere wegenwerken in de stationsbuurten (bv. met de wegenwerken in het kader van het project Gent Sint-Pieters).

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

Eenmaal de definitieve plannen gekend, zal hier zeker nog een informatievergadering over volgen.

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

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

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

**Vraag:** Voor fietsers is het niet altijd evident om tussen al die auto's veilig op hun bestemming te geraken. Bewoners vinden bv. de Ottergemsesteenweg en de Zwijnaardsesteenweg gevaarlijk voor fietsers. Zij stellen voor om daar eenrichtingsverkeer in te voeren. Ook het kruispunt van de Dupuislaan en de Snepkaai is gevaarlijk. Tot slot vragen bewoners om goede fietspaden aan te leggen bij de heraanleg van wegen.

**Antwoord:** Schepen Temmerman: Bij de volledige heraanleg van nieuwe wegen is er steeds bijzondere aandacht voor voetgangers en fietsers. Als voorbeeld hiervan is er de Voskenslaan, zij het met wisselend succes. Een beter voorbeeld is de Koning Albertlaan, waar de veiligheid van voetgangers en fietsers veel verbeterd is.

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

Tijdens het vorige wijkdebat vroegen bewoners ook al naar het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Zwijnaardsesteenweg en de Ottergemsesteenweg. De Stad heeft dit voorstel onderzocht. Eenrichtingsverkeer geeft meer plaats en is daardoor snelheidverhogend op zulke lange en rechte straten. Bovendien moet in de Zwijnaardsesteenweg de bus eigenlijk in beide richtingen blijven rijden, zodat ook geen ruimte vrijkomt voor fietsers en dat auto's daar veel plaats zouden hebben (en dus allicht sneller zouden rijden).

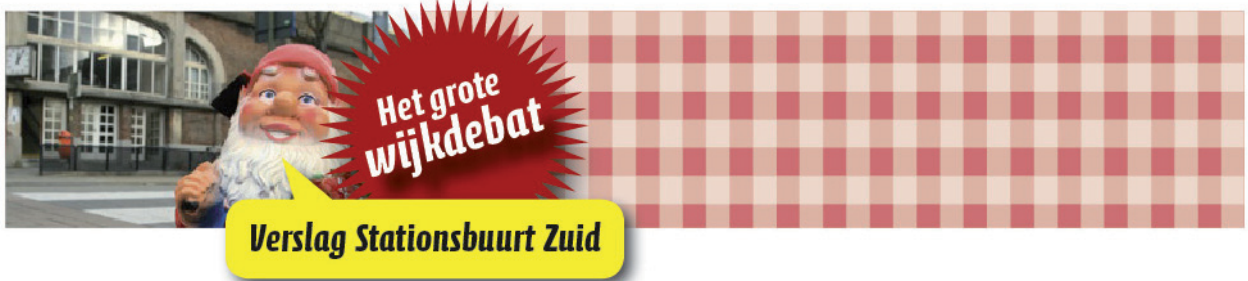
De Zwijnaardsesteenweg is niet evident voor de fietsers. Het is weliswaar een drukke fietsroute met veel studenten, maar de vereiste minimale breedte voor fietspaden (1,5 m langs weerszijden) is niet beschikbaar in die straat. Daarom zal de Stad in de Zwijnaardsesteenweg (smallere) fietssuggestiestroken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

**Vraag:** Anderzijds zorgen fietsers soms ook zelf voor onveilige situaties door het verkeersreglement niet te respecteren. Soms rijden fietsers op het trottoir, respecteren de eenrichtingsstraten niet, ... Bewoners vragen om hier harder tegen op te treden, maar liever via een verplichte les over het verkeersreglement dan via een straf.

**Antwoord:** Burgemeester Termont: Die verplichte verkeerslessen worden nu al gegeven. Ook ik erger me aan de wijze waarop sommige fietsers zich in het verkeer gedragen. Dat de fietsers het verkeersreglement vaak aan hun laars lappen is een feit, bij velen vormt dit een mentaliteit (zoals trouwens ook bij veel autobestuurders). Die fietsers vormen niet alleen een gevaar voor anderen, maar ook voor zichzelf. Geregeld doet de politie fietscontroles (vb. op het gebruik van de lichten). Regelmatig worden de resultaten van de fietscontroles via persberichten bekendgemaakt. In de kranten kan je dan de resultaten lezen. De Stad heeft natuurlijk niet voldoende politiemensen om dergelijke acties elke dag en op elke hoek van de straat uit te voeren.

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

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



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

De Politie stelde in de stationsbuurten tussen november 2008 en maart 2009 in totaal 75 proces-verbaal op voor fietsers. Dat bewijst dat de politie hier effectief aandacht aan besteed.

**Vraag:** Op vele plekken in de wijk is de parkeerdruk hoog. Bewoners vinden moeilijk een parkeerplaats, zowel overdag, als 's avonds. Vraag is of er meer controle mogelijk is op foutparkeerders, in bijvoorbeeld de Handbalstraat en de Maaltebruggestraat. Daarnaast weerklinkt de vraag of er een systeem van bewonersparkeren kan worden ingevoerd (bv. in de de Koning Leopold II-laan, in de buurt van de Bommelstraat, de Lostraat, Elfjulistraat, Leeuwerikstraat).

**Antwoord:** Schepen Temmerman: Parkeren is op ieder wijkdebat een heikel item. Deze buurten worden natuurlijk 'geteisterd' door gebruikers van het station. Die aanwezigheid brengt een grote last van in de straat parkerende pendelaars met zich. De Stad hoopt dat dit probleem zal afnemen eenmaal de nieuwe parking aan het Sint-Pietersstation zal afgewerkt zijn. Pendelaars zullen dan immers daar kunnen parkeren in plaats van in de woonbuurten.

Parkeerplaatsen voorbehouden voor bewoners bieden niet altijd een oplossing. Soms is het aantal bewoners in een straat dermate hoog dat het parkeeraanbod ontoereikend is voor de bewoners met bewonerskaart. Zo weet het Parkeerbedrijf dat in de Koning Leopold II-laan en omgeving het aantal bewoners met wagen hoger is dan het aantal parkeerplaatsen op straat. Wanneer de ruime parking in het Citadelpark – die doorgaans leeg staat en waar de bewoners ook mogen parkeren met hun bewonerskaart – erbij geteld wordt, is het parkeeraanbod echter ruim voldoende.

Voor het inleggen van voorbehouden bewonersplaatsen houdt het Parkeerbedrijf (in samenwerking met de Politie) steeds rekening met de parkeersituatie in de ruimere parkeerzone. Een strook met voorbehouden bewonersplaatsen is namelijk niet specifiek voor de bewoners uit de straat, maar voor alle bewoners (op wandelafstand) uit de zone. Deze bewonersplaatsen worden meestal zo centraal mogelijk in de straat gegroepeerd, zodat ze voor alle bewoners bereikbaar zijn. Het is dus niet zo dat het voorzien van bewonersplaatsen automatisch leidt tot voldoende parkeerplaatsen voor bewoners.

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

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

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

Bewoners vragen veel om meer controles uit te voeren, daarom vroeg ik enkele cijfers op. In de periode van 1 tot 31 maart zijn er in de stationsbuurten in totaal 1.748 retributies uitgeschreven, in iets meer dan 650 controles gedurende die ene maand. Dit bewijst dat er effectief veel gecontroleerd wordt.

Die controles gebeuren wel hoofdzakelijk in de hoofdstraten, en minder in de zijstraten. Daarom vroeg schepen Temmerman aan het Parkeerbedrijf om meer te controleren in de opgenoemde straten.

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

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

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

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

## Vragenronde

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

**Antwoord:** Schepen Temmerman: Wij zijn hier grote voorstander van als stadsbestuur. Dat kost echter zeer veel geld, en we moeten Vlaanderen dan ook overtuigen om meer te investeren in openbaar vervoer. In het plan '20-20', dat De Lijn deze week voorstelde, zitten ook plannen voor Gent. Hierbij werd voor elke provincie het ideaal netwerk voor openbaar vervoer opgemaakt, en werden deze plannen daarna 'in elkaar geklikt' tot een plan voor heel Vlaanderen. Ik ben een grote voorstander van dit plan, maar dit zal zeer belangrijke middelen vragen. Men stelt bijvoorbeeld voor om van de huidige 150 km tramlijn in Vlaanderen naar 800 km te gaan.

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

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

Dat heeft wel gevolgen: trams en bussen moeten kunnen passeren (soms verdwijnen parkeerplaatsen), wat telkens nieuw onderzoek vergt. De Stad hoopt dan ook dat de komende regering de nodige budgetten hiervoor vrijmaakt.

.....



## Verslag Stationsbuurt Noord

**Vraag:** Ik heb twee suggesties, die niet veel geld kosten:

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

**Antwoord:** Schepen Temmerman: Uw eerste suggestie is genoteerd, die zal ik laten bekijken. Wat uw suggestie in verband met de Timichegtunnel betreft, zullen fietsers 3 of 4 mogelijkheden hebben om van het zuiden naar het noorden onder de sporen door te gaan en omgekeerd (waarvan enkele alleen voor voetgangers en fietsers). De Dienst Mobiliteit is dit nog aan het bekijken.

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

**Antwoord:** Schepen Temmerman: Gemengd verkeer in zone 30 als vertragend element, werkt inderdaad niet voor kinderen.

Voor De Lijn is het onbespreekbaar dat een lus zou worden gemaakt via Ottergemsesteenweg en Zwijnaardsesteenweg, bijvoorbeeld omwille van een goede bereikbaarheid van het UZ. Hierdoor kan dit voorstel niet uitgevoerd worden.

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

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

**Antwoord:** Schepen Temmerman: Voor fuiven in Flanders Expo worden geen speciale bussen, maar trams ingelegd. De Lijn heeft een programma voor vernieuwing van bussen, waarbij niet alleen het lawaai, maar ook de uitstoot wordt bekeken. De Lijn heeft in Gent hybride bussen, die ook op elektriciteit kunnen rijden en zo geen lawaai maken. De Stad is onder meer voorstander van trams, omdat deze veel minder hinder veroorzaken. Die kunnen echter niet overal passeren, want veel straten zijn te smal.



## **Thema 3: Straten en trottoirs**

**Vraag:** Bewoners signaleren enkele straten en trottoirs in slechte staat:

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

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

**Antwoord:** Schepen De Regge: Gent telt 2.600 straten. Daarvan verkeren er meerdere in niet de allerbeste staat. De Stad probeert om systematisch de straten in de meest slechte staat aan te pakken. Dit gebeurt vaak in combinatie met andere werken, bv. aanleg van rioleringen. Hiervoor hebben we een meerjarenplanning opgemaakt alsook een Wegen Informatie Systeem (WIS).

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

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

- Een vernieuwing van de toplaag kwam er in de Zwijnaardsesteenweg, Normaalschoolstraat, K. L. Ledeganckstraat, Bommelstraat, Ottergemsesteenweg, Parklaan, Eedverbondkaai, M. Dupuislaan, Patijntjestraat, Rijsenbergstraat;
- De trottoirs werden vernieuwd in de Zwijnaardsesteenweg, Normaalschoolstraat, Tennisbaanstraat, Gordunakaai (tussen bomerij en Leie), een stuk van de Burggravenlaan tussen de Bommelstraat en Zomerstraat;
- de Duifhuisstraat, Scribredreef (Vlaams Gewest), Opvoedingsstraat, Prinses Clementinalaan werden volledig heraangelegd.

Volgende werken worden binnenkort aangevat:

- vernieuwing toplaag in de Stropstraat, Herfststraat, Uilkensstraat en De Pintelaan (tussen Galglaan en Oudenaardsesteenweg), Ottergemsesteenweg (tussen De Pintelaan en C. Heymanslaan), Tuinwijklaan. Het streefdoel is om die werken nog in 2009 uit te voeren.
- volledige heraanleg van de straat:
  - \* de Bалиestraat: bewoners werden geïnformeerd via een informatievergadering. De werken starten in mei 2009, de straat zou tegen het bouwverlof afgewerkt zijn.
  - \* de werken aan de Koningin Elisabethlaan-Kortrijksesteenweg zullen nog dit jaar worden aanbesteed. Zodra de aannemer bepaald is, zal de startdatum en de fasering van de werken duidelijk worden. Dan zullen de bewoners opnieuw worden geïnformeerd.
  - \* voor de Verpleegsterstraat onderhandelt de Stad momenteel met de Vlaamse Maatschappij voor Sociaal Wonen (de koepelorganisatie van de socialehuisvestingsmaatschappijen). In deze straat werden immers de bestaande sociale woningen vernieuwd, en kwam er een deel nieuwbouw. In straten die er nieuwe sociale woningen bij krijgen, wordt de (her)aanleg van het openbare domein ook gesubsidieerd.
  - \* een deel van de Koningin Fabiolalaan (tussen het Maria Hendrikaplein en de Frans De Potterstraat) zal worden heraangelegd. Ook hierover werden bewoners geïnformeerd.



Zoals u merkt worden een pak straten in deze wijk aangepakt, maar niet de straten die hierboven werden opgenoemd. Momenteel zijn we volop bezig met de planning voor de periode 2012 – 2014. De Stad houdt hierbij steeds rekening met de WIS-quoting. Allicht zullen enkele van de opgenoemde straten de komende jaren worden aangepakt.

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

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

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

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

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

Voor de aanpak van zwerfvuil en sluikestort, hebben we een 35-punten programma opgemaakt voor een propere stad. Dat houdt enkele nieuwe reglementen en veel acties rond sensibilisering in. De ploeg voor openbare reiniging van IVAGO zal versterking krijgen van 25 bijkomende medewerkers. De dienst Openbare Reiniging telt vandaag al 130 mensen. Die ploeg veegt de straten van Gent, en haalt geen afval op. Het probleem is dat veel mensen onvoldoende respect voor de straat hebben. Daardoor moet de Stad veel investeren om de straten proper te houden.

Aan dat programma zal allicht een repressief luik moeten gekoppeld worden. Hiervoor werd het politiereglement verstrengd. Ook zijn de gemeentelijke administratieve sancties (kortweg: GAS) voor bepaalde inbreuken verhoogd, en zullen ze vaker worden toegepast, zeker in de buurten waar sluikestort een groot probleem vormt. In die zones wordt de sluikestortmobiel een week gestationeerd om sluikestorters te sensibiliseren. De week nadien probeert de politie overtreders te betrappen, wat zeker niet eenvoudig is.

Burgemeester Termont: Binnen de Stad werken verschillende diensten aan de netheid in de straat. Het Gentse politiereglement (artikel 3 en 4) voorziet ook dat bewoners zelf hun trottoir en de greppel ervoor netjes moeten houden. Bewoners die een melding willen doen, informeren best de Stadswacht op 09 268 21 00 of via stadswacht@gent.be. De Stadswacht loopt geregeld in de wijken rond in uniform (met opschrift 'Stadswacht') om na te gaan of er problemen zijn.



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

De Stadswacht voerde in de wijk tientallen patrouilles uit. Maar als er mensen van kwade wil zijn, die hun vuil op straat gooien, kunnen die niet door de politie worden beboet, aangezien die inbreuk gedepenaliseerd (uit het strafrecht gehaald) is. Sluikstort kan beboet worden via een gemeentelijke administratieve sanctie (GAS). De Stad heeft 5 nieuwe gemeenschapswachten aangeworven. Zij treden vanaf mei 2009 in dienst. Deze gemeenschapswachten hebben de specifieke bevoegdheid om een GAS uit te schrijven. De Stad hoopt dat dit zal helpen. Voor sluikstort kan een overtreder immers een boete van € 60 krijgen (€ 120 bij herhaling van de feiten). Momenteel maakt enkel de politie dergelijke gemeentelijke administratieve sancties op.

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

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

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

---

## **Thema 4: Groen en milieu**

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

**Antwoord:** Schepen Peeters: Het grasveld aan het zwembad Strop was oorspronkelijk bedoeld als ligweide. Omdat het Strop een binnenzwembad is, wordt daar uiteraard weinig 'gelegen'. De Stad bestudeert momenteel of het mogelijk is sport- en speelruimte in te richten op dat terrein. De Stad opteert om die speelruimte enkel te laten gebruiken tijdens de openingsuren van het zwembad. Het terrein ligt immers volledig ingesloten, waardoor er weinig tot geen sociale controle mogelijk is op momenten waarop het zwembad gesloten zou zijn.

Concreet betekent dit dat het speelterrein open zou zijn van 5u.45 tot 22u.30:

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

Diverse diensen (Groendienst, Jeugddienst en Sportdienst) onderzoeken de invulling van dit terrein. Bedoeling is om tegen het najaar 2009 een voorontwerp te maken, dat voor te leggen aan de buurtbewoners en in 2010 met de werken te starten.



**Vraag:** Zijn er plannen voor het Citadelpark?

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

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

- Een verder gebruik van het Kuipke zal serieuze investeringen vragen (het dak moet worden hersteld).
- De Floraliënpaleizen zijn gesloten voor publiek, omdat zij in zeer slechte staat zijn. Op bevel van burgemeester Beke werden die gesloten voor het publiek. Het gevaar bestaat immers dat er glas uit het dak naar beneden valt. Het is natuurlijk een prachtige ruimte, van ongeveer 12.000 m<sup>2</sup>. Vele mensen vragen om met die ruimte iets te doen.

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

Concerten in het Kuipke zijn eerder schaars. Bovendien moeten ze altijd voor middernacht afgelopen zijn. Bij het laatste concert liepen er slechts 2 klachten binnen, wat eigenlijk niet zo veel is, gezien het aantal mensen dat rond het park woont.

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

Schepen De Clercq: De Jeugdendienst werkt samen met het Departement Cultuur in de stuurgroep Jeugdcultuur rond repetitieruimtes voor jonge kunstenaars en muzikanten. Er is een onderzoek gebeurd naar mogelijkheden voor repetitieruimtes in heel Gent. De Jeugdendienst voorziet waar mogelijk repetitieruimtes in eigen nieuwe gebouwen (bijvoorbeeld de polyvalente zalen in Gentbrugge en Oostakker – en binnenkort in Wondelgem). De piste van het Citadelpark zal als idee worden meegenomen binnen de Stuurgroep Jeugdcultuur.

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

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

In het kader van het project Gent Sint-Pieters is tussen de Sint-Denijslaan en de R4 het natuurpark Overmeersen gepland. Dit wordt een zeer aangename zone.

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

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

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

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

Schepen De Clercq: In de stationsbuurten worden elk jaar op meerdere plekken speelstraten georganiseerd. Niet alleen spelen kinderen er met elkaar, ook de ouders zoeken elkaar op.

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

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

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

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

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

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

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

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

**Antwoord:** Schepen Balthazar: De problematiek van de stukgestampte vuilzakken in de Normaalschoolstraat en de Zwijnaardsesteenweg is zeer vervelend en complex. Er wordt overwogen om de ophalingsdatum te wijzigen.



Vorige week startte men met een experiment, waarbij IVAGO op donderdagavond een bijkomende ophaalronde organiseerde om het te vroeg buiten geplaatste afval mee te nemen. Normaal gezien mag het afval immers slechts op vrijdagochtend worden buiten gezet. Dit kost uiteraard vrij veel geld. Als gevolg van dit experiment zal men 10 à 15 keer per jaar een bijkomende ophaalronde op donderdagavond plannen, tijdens de drukste uitgangsmomenten.

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

Hiervoor maakten we een lijst op van de zaken waar bewoners zich het meest aan ergeren (bv. verkeerd gestalde fietsen, opengetrapte vuilniszakken, kotfuiwen...). Wanneer dergelijke overlast wordt vastgesteld, bezorgt de Stadswacht aan de betrokken studenten een brief met tips, ondertekend door de burgemeester en de schepenen. Herhalen de feiten zich, dan gaat de studentenpreventiecoach met die studenten in gesprek, en wordt de kotbaas verwittigd. Deze laatste heeft immers ook een verantwoordelijkheid (bv. door het opstellen van een kotreglement). Bij een derde melding wordt het dossier voor gevolg overgemaakt aan de politie, die een GAS kan opstellen.

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

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

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

---

## **Thema 5: Afronding**

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

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

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

Per jaar worden er twee oproepen georganiseerd, een in februari en een in september. Per initiatief kan men tot 2.500 euro aanvragen. Wijkjury's beoordelen de ingediende initiatieven. Deze wijkjury's komen samen om de ingediende initiatieven in hun wijk te bespreken en een advies te formuleren voor het college. Deze jury's betekenen ook een concrete vorm van inspraak en zijn specifiek per wijk. Voor het indienen van een initiatief gelden enkele voorwaarden, waaronder ondertekening van de aanvraag door 7 burens.

Als burgemeester verheug ik mij over het feit dat er veel aanvragen worden ingediend. Het college komt graag langs indien zij worden uitgenodigd.

## Vragenronde

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

Aan mijn huis aan de Sint-Denijslaan staat een bushaltepaal, die twee jaar geleden werd bedekt met een zak. Deze zak is echter verdwenen, en soms staan daar mensen te wachten op een bus. Nochtans zal daar de eerstkomende 15 jaar geen bus stoppen. Kan die paal weg genomen worden?

**Antwoord:** Burgemeester Termont: De paal zal worden weggenomen.

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

**Vraag:** Kunnen de '10 geboden' (ivm studenten) bijgevoegd worden in elk huurcontract?

**Antwoord:** Schepen Coddens: De Stad werkt hier aan. Samen met collega schepen Temmerman, die verantwoordelijk is voor het woonbeleid, organiseert de Stad tweemaal per jaar een informatiemoment met koteigenaars.

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

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

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

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

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



## Verslag Stationsbuurt Noord

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

**Antwoord:** Schepen Temmerman: Er is inderdaad een studie, maar daar zijn momenteel geen concrete plannen rond.

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

**Antwoord:** Schepen Temmerman: Mensen moeten inderdaad gewoon worden aan nieuwe maatregelen. We voerden dergelijke maatregelen in 4 buurten in, waarvan de eerste een viertal jaar geleden. De Stad krijgt nu nog steeds vragen uit deze buurt om de paaltjes weg te nemen, en er is nog steeds discussie tussen bewoners. Er moet echt wel een voldoende groot vraagvlak zijn in een buurt om dergelijke maatregelen te nemen. Anders worden de maatregelen gewoon omzeild (men rijdt bijvoorbeeld rond de paaltjes), waardoor de situatie nog gevaarlijker wordt. Waar de vraag groot is, en waar het draagvlak er is, is de Stad bereid om maatregelen te treffen tegen te veel autoverkeer (bv. door paaltjes).

### **Contactpersoon** VAN GEBIEDSGERICHTE WERKING VOOR UW WIJK

**ANN MANHAEVE:** ann.manhaeve@gent.be of 09 266 82 55

**KATELIJNE VAN DEN BRANDE:** katelijne.vandenbrande@gent.be of 09 266 82 43