

Opvolging vragen klankbordgroep 18 oktober 2011

1. ALGEMENE AANPAK KBG

Aanpak vergadering

Is het mogelijk om naast de agenda ook voorbereidende documenten te ontvangen om interactie op de vergadering van de kant van de klankbordgroepleden evidenter te maken.

Die worden zo snel als mogelijk toegestuurd. Bepaalde documenten moeten echter eerst door de Technische Werkgroep worden goedgekeurd, dus het hangt af van de timing van die vergadering.

We zouden ook willen vragen dat de vragen aan het Infopunt worden doorgestuurd tegen de voorbereidende vergadering voor de klankbordgroep. Anders kunnen de antwoorden niet tijdig worden voorbereid. Die voorbereidende vergadering vindt minstens 2 weken voor de KBG plaats. Het Infopunt zal telkens een oproep doen naar de leden van de klankbordgroep. Voor dringende zaken geldt dit natuurlijk niet. Die kunnen altijd worden doorgegeven.

2. VERKEER – MINDER HINDER

2.1. Snelheidsrem mende maatregelen Sint-Denijslaan

Is het mogelijk snelheidsremmende inrichtingen te installeren in de Sint-Denijslaan tussen R4 (Dupuislaan) en V. Vaerwyckweg en snelheidscontroles uit te voeren? Vooral vrachtwagens (en soms bussen) rijden veel sneller dan 30 km en verkeersdrempels lijken op hen geen effect te hebben met daveringen tot in de woningen van de Roosakker tot gevolg.

De Dienst Mobiliteit is van plan om daar snelheidscontroles uit te voeren nog voor het einde van 2011 om te kijken welke voorlopige maatregelen er kunnen worden getroffen.

De Stad werkt aan een plan dat moet toelaten om betere trottoirs en fietsvoorzieningen te hebben in de Sint-Denijslaan. Een eerste voorstel voor de herinrichting werd al aan de betrokken stadsdiensten voorgelegd. Momenteel onderzoeken die diensten nog een aantal vragen en mogelijkheden.

Klopt het dat de verkeersdrempels qua helling, niet reglementair zijn?

De verkeersdrempels waren op het moment van de aanleg wel reglementair. Ondertussen zijn de inzichten echter veranderd en is er nieuwe regelgeving gekomen. Verkeersdrempels worden nu anders aangelegd. De huidige verkeersdrempels zullen bij toekomstige werken worden verwijderd. Op meerdere plekken zullen aangepaste verkeersdrempels worden geplaatst.

Vervolg op volgende pagina

Opvolging vragen klankbordgroep 18 oktober 2011, Vervolg

2.2 Sint-Denijslaan – meer verkeer

Steeds meer bewoners van de Sint-Denijslaan (stuk tussen R4 en Timichegtunnel) klagen over het feit dat het verkeer sterk is toegenomen. In het MER n.a.v. de ingrijpende werken aan het Sint-Pietersstation staat te lezen dat het verkeer in de stationswijk zowat overal zou toenemen door de geplande werken met uitzondering van het deel van de Sint-Denijslaan tussen de R4 en de verbindingsweg t.h.v. de Timichegtunnel. Hoe valt het te verklaren dat het verkeer hier -ondanks de voorspeling in het MER-rapport- juist wel gevoelig is toegenomen?

De Dienst Mobiliteit heeft beslist om nog voor de kerstvakantie een verkeerstelling uit te voeren. Op basis van die resultaten zal gekeken worden welke maatregelen moeten worden genomen. In principe zou het verkeer inderdaad niet moeten stijgen: om naar de parking te rijden is de V. Vaerwyckweg de aangewezen weg. Die is te bereiken vanaf de R4 en de Kortrijksesteenweg/Pégoudlaan zodat het verkeer zijn weg niet moet zoeken via de omliggende straten. Naar aanleiding van het afsluiten van de oprit aan de M. Dupuislaan en de vragen over toegenomen verkeer, zal nog voor het einde van 2011 een verkeerstelling worden gedaan zodat op basis daarvan gepaste maatregelen kunnen worden genomen.

2.3 Sluipverkeer Stormvogelstraat

Er is veel meer verkeer dan vroeger in de Stormvogelstraat. Kunnen circulatiemaatregelen en snelheidsbepalende maatregelen worden ingevoerd?

De Stad kreeg al een klacht over sluipverkeer door die buurt, en de Dienst Mobiliteit heeft tellingen gedaan, maar het verkeer zat lager dan de normen van wat men in een woonstraat kan verwachten. Als ook de afrit van de R4 is afgesloten, zal de Stad dit opvolgen en kijken wat eventueel kan worden gedaan. Nadeel is wel steeds dat ook bewoners moeten omrijden als circulatiemaatregelen worden ingevoerd

2.4 Verkeerslichten Timicheg

Kan de timing van de rode lichten aan de tunnel worden aangepast. In de St. Denijslaan staat in de piekuren stevast een file tot aan of voorbij de Roosakker, terwijl er zelden meer dan 3 auto's staan te wachten komende van R4.

De Sint-Denijslaan is niet de gewenste weg voor wagens die naar de parking rijden, wel is de V. Vaerwyckweg. Voor wagens die naar de E40 of E17 willen rijden is de Kortrijksesteenweg/Pégoudlaan de aangewezen weg. Het is niet de bedoeling van de Sint-Denijslaan een straat te maken met een snelle doorstroming van verkeer, maar integendeel verkeersontladende maatregelen te nemen.

2.5 Parkeren K. Fabiolalaan

Langs de kant van de woningen wordt betalend parkeren ingevoerd (parkeermeters). In afwachting van die parkeermeters, kan met blauwe kaart geparkeerd worden. Er komt bewonersparkeren aan de kant van de projectontwikkeling. Waarom geen bewonersparkeren voorzien aan de kant van de woningen? Eén reden die hiervoor wordt aangehaald is dat er aan de kant van de projectontwikkeling nog werfzones komen en dat parkeermeters daar dan in de weg zouden staan.

De vraag is bekeken door het Parkeerbedrijf. Er is blijkbaar verwarring tussen bewonersparkeren en voorbehouden plaatsen voor bewoners. In een regime met parkeerduurbeperking (blauwe zone of, zoals hier, betalend parkeren) kunnen bewoners met hun bewonerskaart altijd gratis parkeren. Op voorbehouden

bewonersplaatsen kunnen enkel bewoners staan. Dit laatste doet het Parkeerbedrijf echt als de parkeerdruk zeer hoog is. Hoe is de situatie nu in de Fabiolalaan?

1. Er is betalend parkeren. Dat betekent dus dat bewoners overal met hun bewonerskaart gratis en onbeperkt kunnen parkeren.
2. We maken dus geen onderscheid tussen de ene of de andere zijde van de Fabiolalaan!
3. Er is dus ook geen sprake van blauwe zone!
4. Het is enkel zo dat wij het momenteel niet opportuun vinden om parkeerautomaten te plaatsen aan de zijde van de projectontwikkeling, omwille van de werfsituatie. Dit betekent dus dat men even de straat moet oversteken om een ticket te halen. Maar we zitten in een zone betalend parkeren, dus automobilisten moeten weten dat ze ook moeten betalen als ze staan aan de kant van de projectontwikkeling.
5. Dit is overigens geen unieke situatie: er zijn verschillende straten waar parkeerautomaten slechts aan één zijde van de straat staan.
6. Momenteel zijn er nog enkele straten waar een gedeelte van de straat voorbehouden plaatsen voor bewoners heeft. In die straten is er ook een bijkomende parkeerduurbepering tot 2 uur (dus in afwijking van het halve dagtarief). Vraag is of dit nog zin heeft, met de invoering van het halve dagtarief begin dit jaar. Dit zal deel uitmaken van de evaluatie van dit systeem, evaluatie die wij zullen voorleggen aan de klankbordgroep in januari.

2.6 Onderzoek parkeren

Het parkeerbedrijf heeft vastgesteld dat de inkomsten van straatparkeren in de stationsbuurt sterk zijn afgenomen sinds de verandering van het parkeerregime. Dit betekent dat pendelaars die vroeger op straat parkeerden, nu in de parkeergarage staan. Ook handelaars hebben vastgesteld dat er meer parkeerplaatsen zijn vrijgekomen voor hun klanten. Het Parkeerbedrijf zou een onderzoek doen. Hoever staat dit?

Op de KBG in januari zal een uitgebreide toelichting worden gegeven door het Parkeerbedrijf over de manier waarop de parkeermaatregelen zullen worden geëvalueerd.

2.7 Zoenezone Boudewijnstraat

Ondanks de opheffing van de tijdelijke zoenezone Boudewijnstraat, blijven K&R aan het eind van de Boudewijnstraat mensen afzetten, oppikken of met draaiende motor wachten. De recente plaatsing van 'parkeerpaaltjes' heeft hier niets aan veranderd.

Te overwegen mogelijkheden :

- een goed aangeduide K & R route (borden), én op afstand, én ter plaatse
- éénrichtingsverkeer richting station vanaf kruispunt Boudewijnstraat/Aaigemstraat/Patijntjestraat

Er is een K&R aan de Ventweg, te bereiken via de Albertlaan. Eenrichtingsverkeer is hier echter niet aangewezen voor een vlotte doorstroom van het verkeer

Er zal in de MinderHinder-vergadering worden bekeken of K&R vanop grotere afstand kunnen worden aangeduid.

- 2.8 Verkeersborden Boudewijnstraat** **Nog niet zo lang geleden, nl. vòòr de heraanleg van het kruispunt Boudewijnstraat/Fabiolalaan, Hendrikaplein, werden er, richting Boudewijnstraat, volgende verkeersborden geplaatst :**
- een verkeersbord zone 30
 - een verbodsteken + 3,5 ton
- Na de heraanleg werden geen van beide borden teruggeplaatst. Deze punten werden op de agenda van het recentste Minder Hinder overleg gezet. Is het mogelijk terug te koppelen?**

De verkeersborden zone 30 komen terug. Ze zijn door Minder Hinder aangevraagd bij de Stad Gent aangezien het om definitieve borden gaat. Het verbod op werfverkeer komt voorlopig niet terug. Werfverkeer wordt in die straat wel vermeden. Er wordt gevraagd dat het werfverkeer via de K. Fabiolalaan komt.

3. VERKEERSLICHTEN EN VERLICHTING

- 3.1 Het zebrapad aan de Voskenslaan/Sint-Denijslaan is zeer gevaarlijk voor voetgangers. Als de wagens groen krijgen, gaan bestuurders ervan uit dat ze voorrang hebben, terwijl er voor voetgangers geen enkele aanduiding is. Wanneer wordt dit opgelost?**

Binnenkort komt er een voorlopig gevarenknipperlicht voor de voetgangers zodat die weten dat ze voorzichtig moeten zijn. In de toekomst komt er een definitief licht dat rood geeft aan auto's, trams en voetgangers en knipperlicht als men mag doorrijden of -stappen.

3.2 Sint-denijslaan/Voskenslaan

De bushalte en het kruispunt Sint-Denijslaan-Voskenslaan is zeer donker. Wanneer wordt er wat aan gedaan?

De verlichting wordt in orde gebracht in de week van 5 december.

3.3 Timicheg-K.Fabiolalaan

De aanbevolen fietsroute is via de Timichegtunnel, maar verlichting tussen Timicheg en K. Fabiolalaan is er niet

In de week van 5 december worden de palen geplaatst. Daarna kan Eandis de verlichting aanschakelen.

4. PROJECTONTWIKKELING

4.1 Aanleg Overmeers

Wanneer zal de inrichting van het natuurpark Overmeers van start gaan?

De inrichting is gestart, maar zal pas in het najaar van 2012 kunnen worden verdergezet, wegens een aantal procedures van onteigening/aankoop en rekening houdend met het broedseizoen.

4.2 Beplanting geluidsmuur

De bewoners van de Roosakker werd al verschillende keren beloofd dat er beplanting tegen het geluidsscherm zou aangebracht worden. Tot hiertoe

is dit nog niet gebeurd. Wanneer zal dit gebeuren?

Dit gebeurt in het najaar 2012

4.3 Stand ontwikkeling zones B en C

Wat is de stand van de ontwikkeling van zones B en C?

1. Is de immomarkt bevraagd?

Neen, de Stad beschikt wel over een woningstudie en woonbehoeftestudie. De stad zal randvoorwaarden opleggen inzake:

- menging van verschillende woninggroottes, ic kleine en grote appartementen en
- verschillende doelgroepen, ic sociale appartementen, bescheiden appartementen en marktconforme appartementen

2. Wat neemt het stadsontwikkelingsbedrijf op zich?

Het AG Stadsontwikkelingsbedrijf (SOB) zal instaan voor de ontwikkeling van zone B en C of het deel vanaf de ondergrondse parkeergarage tot aan de Snepkaai. Het SOB zal echter niet zelf bouwen, maar een projectontwikkelaar zoeken die instaat voor de bouw van de woningen en de inrichting van het openbaar domein. De wijze waarop één of meerdere projectontwikkelaars aangesteld zullen worden en welke de randvoorwaarden zullen zijn voor de toekomstige projectontwikkelaar(s) wordt neergeschreven in een zgn. 'ontwikkelingsplan'. Dit zal begin 2012 voorgelegd worden aan de KBG.

3. Wat is de timing?

- Ontwikkelingsplan zone B en C: eind 2011/begin 2012
- Selectie kandidaat projectontwikkelaars: voorjaar 2012
- Opmaak 3 à 5 offertes door kandidaat-projectontwikkelaars: najaar 2012
- Aanwijzen projectontwikkelaar (PPS-contract): medio 2013
- 1^{ste} stedenbouwkundige vergunning (zone C): 2014

4.4 Stand zone A

Wat is de stand van zaken ivm zone A – wat gebeurt er naast het bouwen van De Link die al een aanvang heeft genomen?

Er zijn momenteel onderhandelingen tussen Euroimmostar en geïnteresseerde bouwers. Euroimmostar maakt ook een beeldkwaliteitsplan op om de eenheid van de site te kunnen bewaken

4.5 De LINK

In het stadsmagazine konden wij lezen dat de LINK, laag per laag zal afgewerkt worden (het kan blijkbaar). Suggestie: voor de nog te bouwen torens opteren voor minder verdiepingen, met mogelijkheid om in een later stadium, volgens de reële noden, bij te bouwen op daarop berekende funderingen.

Technisch gezien is dit zeer moeilijk en het zou bovendien een zware belasting beteken voor de mensen die op dat moment al in die toren woenen

**4. 6 Parkeer-
paaltjes**

We zien een allegaartje van pseudo-retro, PVC of fluo-paaltjes verschijnen.

Ze zijn :

- weinig doeltreffend
- gemakkelijk omver te duwen (zie Elisabethlaan/Lostraat)
- niet passend bij de eenheid van stijl die gepromoot werd voor de vernieuwde "stationsomgeving van de 21ste eeuw"

Ontbreekt een globale visie of kunnen functionaliteit, kwaliteit en esthetiek niet hand in hand gaan?

De keuze voor paaltjes is meestal verbonden aan de locatie: vb houten paaltjes in eerder groen gebied of tussen bomen, smeedijzeren in de oude binnenstad enz. Er wordt echter ook rekening gehouden met het feit of de kans groot is dat de paaltjes worden aangereiden. In dit geval opteert men vaak voor plasticen palen.

5. DIVERSE

**5.1 Elektrische
laadpalen**

**Er is veel reclame gemaakt voor de elektrische laadpalen in de nieuwe parking.
Waarom zijn deze palen verdwenen?**

De elektrische laadpalen in de parking waren een proefproject van de NMBS-holding in samenwerking met Siemens. Dit proefproject is ondertussen afgelopen en de palen zijn (voorlopig) verwijderd. Het project is echter positief geëvalueerd en in september is er een Europese aanbesteding gelanceerd om een geschikte leverancier voor de elektrische laadpalen te vinden. De bedoeling is tussen maart en eind 2012 aan 18 stations elektrische laadpalen te plaatsen en het jaar erop nog eens op 16 plaatsen. Het gaat om laadpalen voor zowel auto's als elektrische fietsen als bromfietsen. Gent Sint-Pieters zit bij de eerste lichting.
