

PARTICIPATIETRAJECT

CIRCULATIEPLAN

OVERZICHT VAN DE OPMERKINGEN DIE TIJDENS DE GESPREKSAVONDEN IN DE
SECTOREN OPVIELEN

INHOUD

Inleiding.....	4
Opmerkingen Mobiliteitsplan en Circulatieplan	6
Algemeen	6
Knips.....	7
R40	8
Voetgangerszone	9
Vergunningenbeleid	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Handhaving	10
Bereikbaarheid.....	10
Parkeren	11
Vervoersmodi.....	12
Fietsers.....	12
Voetgangers.....	13
Taxi.....	14
Openbaar vervoer	14
Doelgroepen.....	15
Studenten.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Mindervaliden en ouderen	16
Zorgsector	16
Toeristen	17
Handelaars	17
Consultatie – Participatie – Openbaar onderzoek	17
Communicatie.....	18
Monitoring en evaluatie.....	19
Verkeersveiligheid.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Snelheid.....	19
Groene sector.....	21
Algemeen groene sector	21

Straatniveau	21
Sint Jacobs en ruime omgeving.....	21
Brusselsepoortstraat en omgeving	22
Zuid en Keizer Karelstraat	23
Macharius.....	24
Groenblauwe sector (voorheen bruin)	28
Algemeen groenblauwe sector	28
Straten.....	28
Blauwe sector.....	31
Algemeen blauwe sector	31
Straten.....	31
Coupure.....	31
Ekkergem.....	32
Hoogstraat en ruime omgeving.....	33
Prinsenhof - Burgstraat	34
Oranje sector.....	39
Algemeen	39
Straten.....	39
Rode Sector	43
Algemeen	43
Straten.....	44
Zalmroze sector (voorheen geel)	48
Straten.....	48
Paarse sector.....	52
Straten.....	52

INLEIDING

In het kader van dit circulatieplan vonden zeven gespreksavonden plaats, voor iedere sector en de voetgangerszones één.

- Dinsdag 9 juni: blauw (Sint-Elisabethbegijnhof, Prinsenhof, Coupure, Ekkerghem)
- Maandag 15 juni: groenblauw (Sint-Lucas, Sluizeken, Ham, Minnemeers)
- Donderdag 18 juni: groen (Visserij, Portus Ganda, Bij Sint-Jacobs, Brusselsepoort)
- Woensdag 2 september: roze (Kouter, Zuid, Muinkparkwijk, studentenkwartier, Blandijnberg)
- Maandag 7 september: rood (Brugse Poort)
- Woensdag 9 september: oranje (Rabot)
- Maandag 14 september: paars (bestaande en toekomstige voetgangerszones)

Alle inwoners werden via een brief uitgenodigd voor de gespreksavond van hun specifieke sector of de voetgangerszones. Op die manier konden alle “gebruikers”, gevestigd in de binnenstad (bewoners, handelaars, bedrijven, scholen,...) kennis nemen van het circulatieplan en hierover in gesprek gaan. Aan de grote principes van het plan werd niet meer geraakt, wel werd geluisterd naar opmerkingen en suggesties over de concrete voorstellen en werd input gevraagd over een aantal circulatievarianten die voorlagen. De gebruikers van de binnenstad kennen de concrete situatie in hun onmiddellijke buurt immers het best.

Elke gespreksavond verliep volgens eenzelfde stramien

- Welkom door de wijkregisseur
- Inleiding door schepen Watteeuw, waarin het circulatieplan gekaderd werd binnen de bredere mobiliteitsvisie van de stad.
- Een informatief luik door het Mobiliteitsbedrijf waarin de basisprincipes van het circulatieplan werden meegegeven en een overzicht van de specifieke wijzigingen voor de betreffende sector.
- Dialoogtafels waarin de plannen verder in detail werden bekeken, waar iedereen zijn opmerkingen kon meegeven en waar reacties werden verzameld betreffende de varianten die nog op de tafel lagen.
- Mogelijkheid informele babbel met drankje.

De gespreksgroepen werden geleid door een moderator van dienst Beleidsparticipatie. Ze werden bijgestaan door een inhoudelijke expert en een verslaggever vanuit Mobiliteitsbedrijf.

Er was grote interesse voor de gespreksavonden. Er waren gemiddeld 90 deelnemers per gespreksavond, zowel jong - oud, handelaar – bewoner, voor- en tegenstanders,...

Bedoeling was om met een voorstel voor elke wijk in dialoog te gaan met al die gebruikers en die verschillende groepen ook de kans te geven om onderling met elkaar in debat te gaan. Dit is een groot succes geweest:

- a. vele mensen zijn op de diverse gespreksavonden afgekomen, gemiddeld zo’n 100-tal mensen per sector.
- b. Er is dikwijls diepgaand gedebatteerd, met ons, en met de diverse bewoners en andere gebruikers. Dit is zo goed als steeds gebeurd in een zeer open en constructieve sfeer.
- c. Het uiteindelijke circulatieplan heeft in veel gevallen rekening gehouden met terechte verzuchtingen uit de verschillende buurten.

De gespreksavonden waren overwegend positief. Er waren veel voorstanders van het plan, die logischerwijs wel een aantal vragen en bedenkingen hadden. Sommigen vonden de plannen nog niet ver genoeg gaan. Anderen waren dan weer tegen, ofwel tegen de principes van het plan, of tegen heel concrete uitwerkingen.

De grootste opmerkingen en vragen gingen over de knippen, de voetgangerszones en het vergunningenbeleid, de gevolgen van het omrij-effect, vrees voor meer file vooral op R40, vragen omtrent bereikbaarheid en gevolgen voor minder mobiele, zorgsector en economische gevolgen...

Veel opmerkingen kwamen meermaals aan bod. Om de leesbaarheid van dit document te bevorderen, werden deze geclusterd en hebben we deze opmerkingen **in het vet aangeduid**.

Alle gegeven opmerkingen werden bekeken, onderzocht en afgewogen. Waar mogelijk en wenselijk werd het plan bijgestuurd aan de input uit deze gespreksavonden.

Op de gespreksavonden werden in de gespreksgroepen al een aantal antwoorden gegeven op de vragen. In dit document worden de belangrijkste antwoorden en beslissingen meegegeven in de blauwe kaders.

Het ontwerp circulatieplan is nu volledig klaar en is te vinden op het nieuwe webplatform rond het mobiliteitsplan. Dit platform bundelt alle informatie over zowel het Mobiliteitsplan, Circulatieplan en Parkeerplan. U kan er ook een rubriek veel gestelde vragen terugvinden.

www.stad.gent/mobiliteitsplan

Belangrijke noot: Van bepaalde zones werd de kleur gewijzigd. De oorspronkelijke kleur staat in dit document nog vermeld tussen haakjes.

ALGEMENE OPMERKINGEN

OPMERKINGEN MOBILITEITSPLAN EN CIRCULATIEPLAN

ALGEMEEN

- **In dit plan wordt de Gentenaar vergeten. Zij kunnen nergens meer geraken of moeten heel veel extra rondrijden. Wat wordt er gedaan om Gent aantrekkelijk te maken voor bewoners, handelaars. Plan nu vooral gericht op toeristen, studenten, bezoekers... voor hen deze maatregelen wel ok.**
- Schoolbussen regelen vanop rand van Gent, zoals in andere steden = geen wagens aan school.
- Is er een oplossing voor autodeel-initiatieven zoals Cambio-wagens voorzien?
- Zogezegd 7 sectoren maar die zevende sector is geen toegangssector want je moet altijd door een van de andere sectoren om in de paarse sector te geraken. Dus eigenlijk maar 6 sectoren.
- Onderscheid bestemmingsverkeer nodig: tussen enerzijds mensen die in binnenstad moeten zijn voor handelszaken en anderzijds bewoners.
- **Door de binnenstad op te delen in sectoren en knippen zullen er grote omwegen ontstaan. Mensen vanuit de stadsrand vermijden de binnenstad omwille van onbereikbaarheid en parkeerprobleem.**
- Voeg versienummers en data toe aan de plannetjes.
- Nog geen feedback gekregen van vorige gespreksavonden.
- Men moet bijna een studie maken om te weten langs waar je moet rijden.
- Auto blijft prioritair – heel veel illegale autobewegingen.
- GPS data laten aanpassen zodat deze ook de mensen via de juiste toegangen leidt en niet door voetgangerszone.
- Timing aanpassingen R40 t.o.v. circulatieplan. Waarom wordt dit pas uitgevoerd, waar het al 15 jaar beloofd is?
- Nog te veel doorgaand verkeer en weinig handhaving.
- Gent is niet meer toegankelijk.
- Plan is niet doordacht, geen structurele oplossingen en er wordt zeer licht omgegaan met verbeteringen.
- Automobilisten worden weggeduwd en lossen niets op, geen alternatieven.
- Mensen houden zich niet aan de regels, ze gaan eenrichtingsverkeer negeren.
- Meer (duurzame) alternatieve faciliteiten voorzien cfr Montpellier.
- Mensen gaan vluchten maar net bewoners nodig voor de sociale invulling van de stad.
- Onzekerheid over de vluchtroutes uit de stad.
- Verschillende vervoersmodi meer scheiden, nu iedereen samen en pesten elkaar.
- Op welke gegevens heeft men zich gebaseerd om dit plan te maken?
- Stad wil te veel van alles.
- Overcapaciteit studenten en toeristen.
- **Auto wordt 'verdimmeerd' in Gent, de fiets verheerlijkt. Wat met mensen die met de auto willen of die auto absoluut nodig hebben?**
- Alternatief via water meer gebruiken/uitwerken.
- Discrepancie tussen urbanisatie en mobiliteit: de één is niet verantwoordelijk voor bomen, die van bomen is niet verantwoordelijk voor mobiliteit en die zijn niet verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening. Moet samen bekeken worden, grotere plaatje bekijken.
- **Is het de bedoeling om alle auto's uit de stad weren?**
- Graag nog meer ambitie.
- Eerst moeten de randvoorwaarden op punt staan.

- “Circulatie”plan, dit is geen circulatie maar stilstandplan
- Wordt er afgestemd met de snelgroeïende randgemeenten. Van daar komt ook grote autodruk naar Gent toe.
- Meer files op de resterende verkeersassen, gaan die dit aankunnen
- **Extra belasting van bepaalde straten en belangrijke assen ten voordele van autoluwe straten. Meer auto’s op minder oppervlakte. Problemen zullen zich verplaatsen naar randgebieden buiten R40**
- **Is dit plan definitief, wat is timing circulatieplan en wordt dit gefaseerd ingevoerd?**
- Tegengesteld aan begin jaren 60: toen koning auto – nu koning fiets
- Zijn de verkeerslichten in stad al afgestemd op zone 30?
- Zwaar vervoer moet uit de stad geweerd worden
- Alles binnen ring voetgangerszone en enkel bewoners toegang
- **Randvoorwaarden zoals onder meer P&R, Dampoort en Verapazbrug zouden eerst in orde moeten zijn alvorens dit plan in te voeren. (veelvuldig)**
- Inzetten op technologie: nummerplatherkenning, dynamische palen, tolgeld.
- Slechte staat van bepaalde straten.
- Garage in andere sector.
- Er wordt te veel gespeculeerd op de toekomst
- Sectorenplan is miskening van het stadscentrum, sectoren vallen niet samen met leefwereld, verplaatsingswereld.
- Waarom is dat al niet 10 jaar geleden gebeurd? Nalatigheid van het stadsbestuur om er niet sneller op aan te dringen bij Vlaams Gewest om hier aan te werken. De stad is gegroeid en daardoor zijn er bijkomende wagens gekomen.
- De stad stimuleert het fietsgebruik in de stad. Resultaat daarvan is dat stad geen bouwaanvragen goedkeurt waarin garages zitten.

De binnenstad ontlasten van doorgaand verkeer, daarvoor zorgt het Circulatieplan. Wie in de stad moet zijn, raakt zo vlotter ter bestemming.

Vanaf 3 april 2017 lopen de verkeersstromen in en uit de stad anders, met twee hoofddoelen:

1. Het doorgaand verkeer blijft zoveel mogelijk uit de binnenstad.
2. Het bestemmingsverkeer komt vlotter en veiliger de binnenstad in.

Om te voorkomen dat autobestuurders de binnenstad onnodig doorkruisen, deelt het Circulatieplan de stad op in 6 sectoren en één groot voetgangersgebied.

De nieuwe verkeersstroom wordt even wennen, want wie van de ene sector naar de andere wil, zal moeten rondrijden via de stadsring. U kan niet langer gebruik maken van de kleinere centrumwegen. Sommige straten zullen van rijrichting veranderen of worden geknipt voor auto's (niet voor bussen en taxi's).

Maar het loont de moeite, want

1. het Circulatieplan houdt de binnenstad bereikbaar. Niet alleen voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer doen er hun voordeel mee. Ook autobestuurders die de binnenstad absoluut in moeten bereiken hun bestemming sneller. Denk maar aan leveranciers, zorgverstrekkers of mensen van oudere leeftijd die vlotter tot bij de ondergrondse parkings kunnen rijden.
2. het Circulatieplan houdt de binnenstad leefbaar. Fietsers, voetgangers en trams en bussen leggen minder dan auto's beslag op de beperkte openbare ruimte.

KNIPPEN

- **Voor elke verplaatsing tussen sectoren terug naar de ring. Meer omwegen en rondrijden en extra uitstoot hierdoor – milieueffect.**

- **Is er echt geen mogelijkheid om bewoners, handelaars, techniekers en zorgsector door te laten aan de knippen dmv nummerplaatherkenning?**
- Hoe worden deze geïmplementeerd?
- Waarom niet enkel op bepaalde piekuren, in daluren doorgang mogelijk laten met verzinkbare palen.
- Telkens terug naar ring om te laden en te lossen

Er was heel wat te doen om de knippen die in het Circulatieplan werden opgenomen. Maar wat is dat nu precies, zo'n knip?

Om doorgaand verkeer uit de stad te weren, zal hier en daar de rijrichting wijzigen of worden bepaalde straten effectief geknipt.

Een knip kan op diverse manieren gebeuren:

- door een lokale heraanleg van de straat,
- door (verzinkbare) palen of camera's met nummerplaat-herkenning te installeren
- een combinatie van deze zaken is uiteraard ook mogelijk.

De precieze invulling van de verschillende knippen wordt verder uitgewerkt. Die zal er voor elke locatie ook anders uitzien, omdat er bijvoorbeeld aan de Bargiebrug veel meer ruimte is dan aan het Lippensplein. Of omdat er soms nog een doorgang voor het openbaar vervoer moet zijn.

De toegangsmodaliteiten (wie kan door en onder welke voorwaarden) die aan een knip gekoppeld worden, zullen altijd geldig zijn. Niet enkel tijdens de spits, maar ook 's avonds. De knippen gebeuren uiteraard weloverwogen zodat niemand vast komt te zitten.

R40

- **Overbelasting. Zit nu al strop en zal nog meer strop zitten. Stad in- of uitrijden zonder vast te staan op R40 is niet meer mogelijk.**
- Lichten dwingen geen respect af. Probeer verkeer te ontmoedigen door rood licht te geven wanneer men te snel rijdt.
- Als je de cyclustijden van verkeerslichten verandert, ga je de files op de ring dan niet verplaatsen naar de dwarsende straten?
- Nog meer fijn stof.
- Hoe wordt veiligheid fietsers hier verbeterd?
- Aparte busbaan?
- Leefbaarheid R40 – daar wonen ook mensen.
- Mensen moeten nog meer weggehouden worden van R40, ontbreekt nu.
- **Enkel met optimalisatie lichtenregeling kom je er niet. Veelheid aan flankerende maatregelen nodig zoals P&R.**
- Wat is de bezetting en wat zijn de doorlooptijden en wat wordt het als er 40% meer verkeer bij komt?
- Sluipverkeer waarom men dit plan opmaakt is net een gevolg van een vastzittende binnenring, dit plan versterkt dit alleen maar.
- Lichten overall afschaffen en max snelheid van 20km/u invoeren.
- Minitunnels op bepaalde drukke kruispunten op de ring?

De R40 kan nog extra verkeer aan maar wel moet de doorstroming op die stadsring eerst verbeteren.

Zo onderzoeken we:

- de aanpassing van de regeling van de verkeerslichten,
- het beperken van mogelijke kruisbewegingen,
- minimale bouwkundige ingrepen op minder duidelijke kruispunten.

De verbetering van het openbaar vervoer en nieuwe P+R-parkings moeten ook druk op de stadsring wegnemen.

Daarnaast willen we bestuurders warm maken om meer de R4 (de grote ring) te gebruiken in plaats van de stadsring R40 (de kleine stadsring) als de bestemming dit toelaat.

VOETGANGERSZONE EN VERGUNNINGENBELEID

- Camera's moeten heel zichtbaar zijn zodat je echt goed ziet en niet durft binnengaan.
- Gaan we nog wel 'kunnen' (niet mogen) door het voetgangerszone rijden. Intolerantie van voetgangers tov auto. Worden scheef bekeken maar ze zijn wel bewoner en moeten toch aan hun huis geraken.
- Bezorgdheid van bewoners dat ze nu eind verder van hun huis moeten staan. Cfr de bewonersplaatsen uit voetgangerszone die gecompenseerd zullen worden net buiten het gebied.
- Wat is autoluw gebied juist?
- Bewoners komen niet steeds van uit dezelfde kant aangereden. Welke poorten beschikbaar als men van de andere kant van de stad komt – wordt de overlast verschoven?
- Leveranciers, koerierdiensten – toegang via welke kant?
- **Naam voetgangerszone niet waardig. Zogezegd stapvoets autoverkeer maar is niet het geval en er wordt niet op ingegrepen. Last ook van onaangepast rijgedrag van fietsers. Fietsen zou ook verboden moeten worden. Ook bussen en trams zouden geweerd moeten worden.**
- Timing is veel te vroeg, nu al geen controle en geen goed vergunningenbeleid.
- Slechte staat voetpaden
- **Wat met bereikbaarheid bewoners door bezoek, hulpdiensten, zorgsector...**
- **Vergunning mogelijk voor techniekers en leveranciers, en wat met handelaars en vrije beroepen,..?**
- Hoe zit het met vergunningenbeleid en kostprijs?
- Hoe zit het met bezoek? Ouders, kinderen, vrienden die iets komen afzetten/halen.
- Wat is definitie van bewoners in deze? (die gedomicilieerd is maar wat met mensen die hier wel wonen maar geen domicilie hebben. Die moeten hier veel betalen en slechts beperkte mogelijkheden.
- Parking voor bezoekers, kunnen die er nog in? Privégarage met meerdere staanplaatsen in voetgangerszone – blijft dit toegankelijk?
- Hoe lang duurt het om vergunning te krijgen? Wat als men er lastminute moet zijn?
- Bevoorrading voor 11 uur lukt niet voor meerdere handelaars.
- Wonen in 1 zone en garage in andere – welke vergunning is mogelijk?
- Bewoners die regelmatig met andere wagen rijden – hoe werkt de vergunning?

Het voetgangersgebied wordt uitgebreid en maakt een opdeling van 1 naar 4 voetgangerszones (3 centrumzones en een zone rond de Overpoortstraat). Dat vraagt om een andere aanpak van vergunningen. Zo'n gebied is immers nooit helemaal verkeersvrij. Bewoners, handelaars, leveranciers en bussen en taxi's moeten hun woning kunnen bereiken of werk kunnen doen.

Het systeem van vergunningen wordt een stuk eenvoudiger zodat het transparanter wordt en een betere handhaving mogelijk is. Er komt een duidelijke toegangsregeling voor elke doelgroep en een vergunning

voor een voetgangerszone zal toegang geven via vaste toegangspoorten. Deze toegangspoorten worden gecontroleerd met camera's of verzinkbare palen. Wie een vergunning aanvraagt, zal moeten kiezen voor toegang via een van de omliggende sectoren uit het Circulatieplan.

Het nieuwe vergunningensysteem begint te werken op dezelfde datum als het Circulatieplan: 3 april 2017. Eens alles op punt staat zal hierover gericht gecommuniceerd worden.

		Centrumgebied (delen 01, 02 en 03)	Zone Overpoortstraat (deel 04)
Categorie	Looptijd vergunning	Toegang	Toegang
Bewoners	1 jaar	24/24u	24/24u
Garage of standplaats in de voetgangerszone	1 jaar of tijdelijk	24/24u	24/24u
Vervoer voor mensen met beperkte mobiliteit	1 jaar of tijdelijk	24/24u	24/24u
Huisbezoek patiënten	1 jaar	24/24u	24/24u
Leveringen van medische aard	1 jaar	24/24u	24/24u
Leverancier gevestigd in voetgangerszone	1 jaar	24/24u	24/24u
Voertuigen voor duurzame stadsdistributie	1 jaar	24/24u	24/24u
Markten en culturele activiteiten	1 jaar of tijdelijk	24/24u	24/24u
Uitvoeren van werken of diensten	Max. 6 mnd	24/24u	24/24u
Nutsdiensten	1 jaar	24/24u	24/24u
Touringcars	Max. 1 dag	24/24u	geen toegang
Leveranciers - laden en lossen	1 jaar	19u-11u	5u-19u

HANDHAVING

- **Te weinig controle door politie. Zowel voor snelheid, onaangepast gedrag, negeren signalisatie, fout parkeren...**
- Mensen houden zich nu al niet aan regels wat voor veel frustraties zorgt. Als het nu al niet gehandhaafd kan worden, hoe zullen al die nieuwe aanpassingen dan gehandhaafd worden.
- Handhaving is essentieel en zal nog veel belangrijker worden met dit plan.
- Politie schrijft niet voor niet-Gentenaars, bewoners zijn de klos.
- Vaak selectief: auto's die te snel rijden of tegenrichting laten ze voorbij gaan, als je als bewoner even voor de deur staat heb je al direct een boete.
- **Veel meer inzetten op controle foutparkeren en tegen richting rijden.**

Vanaf 4 april 2016 worden inbreuken betreffende het negeren van de verkeersborden C3 (verboden toegang voor ieder bestuurder) en F103 (toegang voetgangerszone) vastgesteld door camera's en gesanctioneerd via een GAS-procedure (gemeentelijke administratieve sanctie) met een GAS-boete van 55 €.

Voor de handhaving van de zone 30 wordt sinds enkele maanden de Lidar-flitspaal ingezet. Reeds meer dan 12.000 bestuurders werden geflitst.

BEREIKBAARHEID

- **Hoe geraak ik van X naar Y?**

- Hoe wordt er gereden in de eigen sector? Hoe ben je bereikbaar?
- We moeten zorgen dat we wel nog bereikbaar blijven voor ons bezoek, hulp en dienstverlening.
- De gewone Gentenaars zijn vergeten.
- Men vindt het logisch om de kortste weg te nemen naar zijn werkbestemming. Mensen van buiten het centrum hebben ook recht om via de kortste weg naar Gent te komen.
- Wat met dringende herstellingen aan huis?
- Als er geen school is, is Gent bereikbaar!

Gent blijft bereikbaar. Eén van de doelstellingen van het nieuwe Mobiliteitsplan is om de stad beter bereikbaar te maken voor alle weggebruikers. We moeten zoeken naar een evenwichtige en meer leefbare situatie. De binnenstad moet dus zowel te voet, per (brom)fiets, met het openbaar vervoer als met de (vracht)wagen bereikbaar zijn en blijven. Daarom dit nieuw Circulatieplan waarbij bestemmingsverkeer via de stadsring en de juiste invalswegen de binnenstad kan inrijden. Gent blijft dus overall bereikbaar, al zal de reisroute soms anders verlopen.

PARKEREN

- Gebieden bewonersparkeren zijn te groot. Maak ze kleiner en mensen gaan auto laten staan want nu mogen ze toch op veel plaatsen met hun kaart staan.
- Bewonerskaart voor mensen aan grens bewonersparkeren.
- Bewonersparkeren wordt ingenomen door iedereen omdat die het niet weten/kennen. Is een klucht.
- Blauwe zone eveneens een klucht. Iedereen komt massaal om twee uur kaart verzetten.
- Foutparkeren aan gele streep omdat ze weten dat parkeerwachters dit niet mogen beboeten en politie hier geen tijd voor heeft.
- Bewoners vinden moeilijk plaats.
- Waarom geen gratis tickets meer voor bezoekers?
- Bewoners bovengronds, bezoekers ondergronds.
- Parking in andere sector dan wonen, wat nu?
- Wat met compensatie parkeerplaatsen?
- **Oneigenlijk gebruik van parkeerverboden voor fictieve werken of langer dan nodig. Meer controle nodig hierop.**
- Te weinig parkeerplaatsen voor klanten.
- Zijn parkings nog voldoende bereikbaar?
- Rondje rijden om parkeerplaats te zoeken wordt nu vaak een hele omweg.
- P&R buiten stad is mooi maar niet geschikt voor shoppers met inkopen.
- Parkeerkaart geldt voor 2 zones – nu ver rondrijden als men geen plaats heeft – hoe gaat dat in de toekomst?
- Grote parkeerdruk door studenten en werknemers. Zijn hier cijfers over gekend? Zij moeten ondergeschikt worden voor parkeerplaatsen. Alternatieven zoals openbaar vervoer en park&ride.
- Bewonersparkeren goed en wel maar is er wel voldoende capaciteit om verloren straatparkeren door voetgangerszone te recupereren in aanliggende straten?
- Parkeerkaart voor handelaars? (want iedereen met garage in voetgangerszone krijgt 24/7 een vergunning - enkel om in garage te parkeren , maar wat als je er niet woont?)
- Stijgende parkeertarieven zijn toch geen uitnodiging om ondergronds te gaan (Savaanparking?)
- Waarom aantal ondergrondse parkings niet gehalveerd?
- Gebrek aan parkeerplaatsen heeft ook sociaal aspect namelijk dat mensen niet meer op bezoek komen.
- Ondergrondse parkings enkel nog voor bewoners.

- Sommigen hebben zwaar geïnvesteerd in o.a. garages; nu wordt dit systeem op de helling gesteld.
- Wat met autodelers en parkeren? Zij zorgen voor minder auto's maar zou meerwaarde zijn moesten zij vlot kunnen parkeren.
- Steeds minder mindervalidenplaatsen. Wat na dit plan, nog minder of waar nieuwe? Moet nog mogelijk zijn om in de stad te geraken. Kan er geen kaart gemaakt worden met overzicht mindervalidenplaatsen?
- Meer parkeerplaatsen aan de rand van de voetgangerszone.
- Huren van een parkeerplaats als bewoner in parking Ramen?
- Jammer dat parking Ramen niet meer bereikbaar is vanuit de Burgstraat. Zou goed zijn voor handelaars.
- Ouders hebben speciaal garage gekocht voor zonen aan François Laurentplein. Krijgen zij ook vergunning?

Het Mobiliteitsplan omvat naast het Circulatieplan ook een Parkeerplan. De beschikbare ruimte op het openbaar domein is begrensd. De Stad kan niet langer tegemoet komen aan de steeds toenemende parkeervraag van bewoners (toenemende bevolking en autobezit). Hiervoor is een structurele oplossing nodig die de parkeervraag en –aanbod in balans houdt.

Het Parkeerplan kiest resoluut voor bewoners maar ook voor andere doelgroepen (klanten, leveranciers, bezoekers, zorgsector...) werd uitgezocht hoe en waar zij zich best parkeren.

Het Parkeerplan voorziet:

- een verhoging van de parkeertarieven om bezoekers aan te sporen om aan de rand of ondergronds te parkeren.
- meer voorbehouden bewonersplaatsen waarvan sommigen een dubbele functie krijgen zodat zorgverstrekkers en wagens voor noodinterventies makkelijker kunnen parkeren,
- het terugdringen van het autobezit (en dus de parkeervraag) door de vervoeralternatieven verder op te waarderen (uitbreiden en opwaarderen openbaar vervoeraanbod, verbeteren fietsinfrastructuur, ondersteunen autodelen, ...),
- het verhogen van het parkeeraanbod voor bewoners door het inrichten van buurtparkings, het meervoudig gebruiken van bestaand parkeeraanbod, het stimuleren van het gebruik van private parkeervoorzieningen, ...
- extra Park & Rides waarbij alle aandacht gaat naar gemakkelijke, alternatieve oplossingen om in de binnenstad te geraken.
- laad- en loszones voor handelaars en kortparkeren (zoals stop&shop) voor klanten.

De belangrijkste onderdelen van het nieuwe Parkeerplan worden vanaf de eerste helft van 2016 ingevoerd. Het gaat dan vooral om de nieuwe tariefzones en de nieuwe parkeerautomaten op straat. De Stad zal daar vooraf duidelijk over communiceren.

Meer info over het Parkeerplan is te vinden op www.stad.gent/mobiliteitsplan

VERVOERSMODI

FIETSERS

- Nood aan bijkomende fietsenstallingen. Er moet meer opgetreden worden tegen hinderlijk gestalde fietsen. Zij belemmeren op veel plaatsen de doorgang op het voetpad.
- Kan men mensen verplichten de fiets binnen te zetten?
- Fietsers rijden op voetpad om slechte staat wegdek te vermijden.

- **Tramsporen niet coherent met fietsbeleid. Gevaarlijk. Betonstroken aanbrengen.**
- **Gevaarlijk onaangepast rijgedrag fietsers, hoe aangepakt?**
- Vraag naar doorsteken voor fietsers, deze worden vaak belemmerd. Visie rond trage wegen, voorrang voor zachte weggebruikers.
- Kan er aan de Voldersstraat geen belijning gebeuren voor fietsers? Groot gevaar in een fietsstraat is dat als je met de fiets in 2 richtingen rijdt en de auto maar in één, dat auto's je dan proberen inhalen en je kilometers bumperrijden krijgt, zeer gevaarlijke toestanden. Is dat niet op te lossen met belijning? Inhaalverbod voor auto's in fietsstraat niet gekend.
- Betere fietsinfrastructuur. Fietsparkings in de binnenstad – Mogelijkheid lockers zoals in Sint-Pietersstation? Langs alle waterwegen voet- en fietspaden voorzien. Fietsroutes duidelijker visualiseren.
- Fietspikkels zouden verplicht moeten zijn.
- Bakfietsers rijden tegenrichting maar dan blokkeren ze.
- Verbindingen naar deelgebieden en randgebieden.
- Niet iedereen kan met de fiets rijden.

Zowel de bereikbaarheid als de leefkwaliteit in onze stad staan steeds meer onder druk. Het circulatieplan binnenstad wil hier een oplossing bieden door resoluut te kiezen voor de implementatie van het STOP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer en privaat personenvervoer) met prioriteit en extra ruimte voor duurzame vervoermodi.

De fiets blijft voor veel mensen de snelste, goedkoopste en handigste manier om zich te verplaatsen en dus blijft de stad inzetten op nieuwe fietsverbindingen met veilige en comfortabele fietspaden en oversteekplaatsen, fietsstraten en fietsonderdoorgangen. Ook naar en in de deelgemeenten. Om fietsen nog aantrekkelijker te maken, komen er ook nieuwe fietsenstallingen.

Fietspaden en fietsoversteekplaatsen moeten overal veilig én comfortabel zijn. Aan de Lijn werd intussen een oplossing gevraagd voor de gevaarlijke situatie waarbij fietsers de tramsporen moeten kruisen. Dat fietsers de nodige hoffelijkheid aan de dag moeten leggen, is niet meer dan logisch.

VOETGANGERS

- **Meer aandacht voor voetgangers. Worden soms vergeten.**
- **Nu losse stenen in de voetpaden, kromme voetpaden, fietsers rijden op trottoirs,... Meer aandacht voor een veilige voetgangersbuurt!**

Of u nu met het openbaar vervoer komt, met de auto of met de fiets, iedereen is altijd een beetje een voetganger.

De invoering van de voetgangerszone in 1997 bleek een schot in de roos voor iedereen. Hoog tijd voor een uitbreiding. Een voetgangerszone zorgt voor meer ademruimte en geeft de lokale handelaars meer zuurstof. Ze geeft een boost aan de beleving van de stad door de Gentenaar én de bezoeker. In de toekomst wordt de toegang voor wagens in het voetgangersgebied beter gecontroleerd. Dat gebeurt automatisch met camera's.

Sommige winkelstraten worden helemaal verkeersvrij. Iedereen is immers voetganger en dus moeten zij op

bepaalde locaties voorrang krijgen. Laden en lossen blijft mogelijk en bewoners van die zones krijgen een vergunning.

Uiteraard blijven comfortabele voetpaden overal in de stad een prioriteit.

TAXI

- Waarom mogen taxi's wel overal door?
- **Houden zich niet aan zone 30 en onaangepast rijgedrag algemeen.**

Het regime voor taxi's verschilt van dat van gewone wagens:

- Taxi's hebben geen vergunning nodig.
- Taxi's kunnen geen verzinkbare palen bedienen. Die zijn enkel bestemd voor lokaal verkeer.
- Ook taxi's krijgen tussen 11u en 19u geen toegang tot de verkeersvrije straten en de Veldstraat.

Waar kunnen taxi's stationeren?

- In een zone met het statuut van 'voetgangerszone' zijn parkeerplaatsen wettelijk niet toegestaan. De taxistandplaatsen die in de uitgebreide voetgangerszones komen te liggen, worden verplaatst net buiten de zone.
- De standplaatsen in de Pakhuisstraat blijven. Predikherenlei en Pakhuisstraat worden een 'autoluwe zone' met een toegangsregeling gelijk aan de aansluitende voetgangerszone.

OPENBAAR VERVOER

- Hoe past het OV in het plan? Gaat OV kunnen volgen?
- **Meer investeren in OV.**
- In daluren kleinere bussen ipv inzetten op vertrammen.
- **Trams moeten ondergronds. Nu verknoeien ze historisch stadscentrum en zijn incompatibel met fietsers wegens te gevaarlijk.**
- Hoe wordt traject beslist voor vertramming lijn 7?
- Waarom trams en geen elektrische bussen?
- Aandacht voor verkeersveiligheid in eenrichtingstraten waar bussen wel nog in twee richtingen mogen.
- Waarom worden de principes niet doorgetrokken naar De Lijn, ook zij zorgen voor overlast in het centrum en schade door trillingen. Beter geen doorstroming tussen de sectoren onderling
- **Is niet meer van deze tijd. Rijdt niet laat genoeg. Geen vlotte verbindingen. Is te traag alternatief voor de auto. Veel te duur, keuze voor auto nu snel gemaakt.**
- **Ze staan ook in de file, lopen vertraging op, je moet lang wachten, voertuigen zitten overvol.**
- Er wordt geparkeerd op tramhaltes;
- Tram 1 zal vast lopen.
- De Lijn heeft ook haar verantwoordelijkheid en zou op het plan moeten inspelen.
- Waarom loopt tram samen met autoverkeer?
- Gents Havengebied niet goed ontsloten via openbaar vervoer.
- Bijkomende tramlijnen.

- bij heraanleg van straten, bv Dendermondsesteenweg, Kasteellaan, wordt geen rekening gehouden met bijkomende tramlijnen, zoals lijn 7.

In veel gevallen zijn de trein, bus en tram het beste vervoermiddel. De Stad blijft praten met De Lijn en de NMBS over het nodige comfort aan de haltes en de uitbreiding van het aanbod voor het openbaar vervoer. Ook doorstroommaatregelen en stiptheid zijn voor de Stad Gent cruciale aandachtspunten in die belangrijke samenwerking.

Trammen en bussen (De Lijn)

De doorstroming van bussen op bepaalde locaties kan beter. De Stad werkt samen met De Lijn om op korte termijn de gemiddelde snelheid te verhogen. Waar mogelijk zullen routes voor wagens en openbaar vervoer worden gescheiden en worden buslijnen 'vertramd'. Er komen tegen 2030 een aantal nieuwe tramassen bij.

- Vertramming van lijn 7
- Vertramming van lijn 3
- Realisatie van de 'Hoefijzerlijn' (Dampoort – Muide)
- De doortrekking van de tramlijn UZ naar de Arteveldesite

Treinen (NMBS)

De Stad wil een versterking van het voorstadsnetwerk, bijvoorbeeld meer treinen richting Oudenaarde, Deinze, Aalst en Zottegem. Er komt een trein richting haven en Zelzate (toevoeging lijn 204). Op korte termijn komen er haltes bij aan The Loop en de Muide.

DOELGROEPEN

SCHOLIEREN EN STUDENTEN

- **Grote nood aan veilige schoolomgevingen overal in Gent.**
- **Eens studenten naar de stad komen, wordt de verkeerssituatie veel erger. De stad zou hierop moeten inzetten.**
- **Welke acties om studenten te ontraden met de auto te komen? Zorgen voor te veel (parkeer)druk.**

In de huidige legislatuur wordt extra geïnvesteerd in veilige schoolomgevingen. Het afgelopen jaar werden alle schoolomgevingen gescreend op wettelijke signalisatie en andere veiligheidsbevorderende maatregelen. Een plan van aanpak voor de optimalisatie van de schoolomgevingen wordt momenteel uitgewerkt. Ook het project schoolstraten wordt verder gezet.

Ook de invoering van de zone 30 in de gehele binnenstad is in deze een zeer belangrijke maatregel. Dit zal de verkeersveiligheid van alle weggebruikers ten goede komen.

Het overgrote deel van de studenten verplaatst zich reeds op een duurzame manier. Gezien het grote aantal studenten is het kleine aandeel autostudenten toch nog sterk voelbaar. De Stad werkt samen met hoger onderwijsinstellingen om de mobiliteitsplannen op elkaar af te stemmen en studenten en personeel te

MINDervalIDEN EN OUDEREN

- **Plan niet vriendelijk voor minder mobiele en oudere mensen. Niet iedereen kan met de fiets of te voet.**
- Enkel mindervalide persoon zelf krijgt een kaart, maar waarom niet de chauffeur die de mindervalide ophaalt en brengt?
- Welke maatregelen voor mindervaliden zodat ze niet op een eiland terechtkomen?
- Mindermobielen centrale: wat moeten de mindermobiele mensen doen met dit plan? Ze gaan veel meer omweg moeten doen en meer betalen voor hun mindermobielenvervoer.

Het stadscentrum en de centroparkings blijven bereikbaar. In de nieuwe voetgangerszone verdwijnen de mindervalidenplaatsen maar deze worden gecupereerd aan de rand van de zone. Voertuigen van private personen gebruikt voor het vervoer van minder mobiele bewoners uit een voetgangerszone en erkende organisaties met als hoofdactiviteit het vervoeren van mensen met een beperkte mobiliteit kunnen een vergunning aanvragen. Vrijwilligers die werken via een van die erkende organisaties hebben ook recht op een vergunning. Daarnaast reiken we ook vergunningen uit aan mensen die buiten de voetgangerszone wonen en in het bezit zijn van een parkeerkaart voor personen met een handicap. In de twee laatste gevallen gaat het om een tijdelijke vergunning.

Ook het comfort van voetpaden en pleinen is een prioriteit. Er wordt blijvend ingezet op gebruik van geleidelijnen, zachte tegels, verlaagde boordstenen, hellingen, respecteren minimale doorgangsbreedte, goede openbare verlichting...

ZORGSECTOR

- **Hoe kunnen zij zich nog verplaatsen en hun werk naar behoren uitvoeren? Veel extra rondrijden en kunnen hun aantal patiënten per dag dan niet meer halen.**
- Zullen niet meer overal tijdig maaltijden kunnen leveren.
- Kan men taxistatuut krijgen?

Binnen het Parkeerplan zoekt de Stad Gent naar oplossingen op maat voor specifieke doelen, zoals laden en lossen en 'kiss&ride'. Deze nieuwe denkpistes worden op dit moment uitgewerkt en uitgetest. Concreet voorbeeld is het proefproject 'Stop&Shop' op het François Laurentplein. Daarnaast komen er speciale vergunningen voor specifieke (beroeps)doelgroepen die toelaten om tussen 9u en 18u op voorbehouden bewonersplaatsen te parkeren voor maximum 2 uur.

Vandaag bestaat ook al het project 'Parkeer en Zorg' waarbij Gentenaars met een garage of oprit via een speciale sticker kunnen aangeven dat zorgverstrekkers voor hun garage of oprit mogen parkeren voor de duur van hun huisbezoek in de buurt. Meer info op: <https://mobiliteit.stad.gent/parkeer-en-zorg>

TOERISTEN

- Voor hen goed aanduiden waar centrum en parkings zijn. Van op B401 en niet enkel in het Nederlands
- Te veel autocars in centrum.

HANDELAARS

- Vrees voor terugval omzet en mindere volumes van mensen (teveel mensen die buiten Gent wonen ontmoedigd om in de stad te komen shoppen)
- Weerslag op investeringen en werkgelegenheid in het centrum.
- Wordt er iets gedaan om winkelen te stimuleren naar Gent? Extra P&R? P&R gratis en enkel Openbaar Vervoer ticket – huurfietsen?
- Leveringen over de sectoren heen?
- **Probleem van laad- en losmogelijkheden (meermaals aangehaald)**
- **Handelaars zitten met kosten maar zullen inkomsten zien dalen. Handelaars zullen afhaken.**
- E-commerce zal enorm boomen door dit plan.
- Wil stad kantoren en bedrijven naar buiten (centrum) duwen?
- Wat met beleving van handelszaken?

Het Stadsbestuur is er zich van bewust dat de bereikbaarheid van het centrum een essentiële voorwaarde is voor de economische vitaliteit van de stad. Er wordt ook in het nieuwe circulatieplan over gewaakt dat elke bestemming in het stadscentrum bereikbaar blijft met de wagen. Sterker, door het weren van het doorgaand verkeer zullen klanten en leveranciers hun bestemming vlotter kunnen bereiken, in sommige gevallen kan de reisroute wel wijzigen. Er komt specifieke aandacht voor laden en lossen en systemen van kortparkeren voor klanten. Door een parkeerduur van maximum een uur komen er steeds weer plaatsen vrij voor potentiële klanten.

Het nieuwe circulatieplan wil zo van Gent een nog meer leefbare, aantrekkelijke en bereikbare stad maken. Uit onderzoek blijft bovendien dat straten waar voetgangers en fietsers voorrang krijgen, uitnodigen tot meer winkelen. Hierbij hoeven we alleen maar naar het verleden te kijken. Na de invoering van het Mobiliteitsplan Gent-Binnenstad in 1997 waarbij een voetgangersgebied van 35 ha werd ingevoerd, bleek dit een gunstig effect te hebben. De Gentse kuip kende een heuse heropleving. De stad bleef bereikbaar met diverse vervoermiddelen, het aantal terrassen nam toe en Gent werd nog aantrekkelijker.

CONSULTATIE – PARTICIPATIE – OPENBAAR ONDERZOEK

- Waarom pas nu geconsulteerd?
- Bereik ook kinderen en kansarmen. Mobiliteit is een belangrijk thema om ook dit aspect te keren. Geef alle mensen de kans om op dit plan te reageren.
- Waarom geen referendum over dit plan?
- Waarom circulatieplan niet getoond op het moment dat het mobiliteitsplan in openbaar onderzoek was?

Openbaar onderzoek

Van 2 maart tot en met 5 april 2015 liep er over het overkoepelende Mobiliteitsplan een openbaar onderzoek. Alle ingediende bezwaarschriften werden grondig doorgenomen en de bemerkingen en suggesties werden behandeld en opgenomen in een eindrapport dat werd goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen op 18 mei 2015.

Veel bezwaarschriften gingen over het bereikbaarheidsconcept voor de Gentse binnenstad, de uitbreiding van het voetgangersgebied, knippen en gewijzigde rijrichtingen en vraag naar meer inspraak. In de verwerking van de vele bezwaarschriften over het Ontwerp Mobiliteitsplan zaten een deel suggesties rond het Circulatieplan en doorstroming R40. Deze werden bij de verdere uitwerking van dit Circulatieplan in overweging genomen.

Gespreksavonden Circulatieplan

In het kader van dit Circulatieplan vonden zeven gespreksavonden plaats, voor iedere sector één. Die liepen van 9 juni tot 14 september 2015. Alle inwoners werden per sector via een brief uitgenodigd voor de gespreksavond van hun specifieke sector. Op die manier konden bewoners en handelaars kennis nemen van het Circulatieplan en hierover in gesprek gaan. Er was grote interesse voor de gespreksavonden, met gemiddeld 90 deelnemers per gespreksavond, zowel jong - oud, handelaar – bewoner, voor- en tegenstanders...

Aan de grote principes van het plan werd niet meer geraakt, wel werd geluisterd naar input. Er werden enkele circulatievarianten voorgelegd aan de bewoners. Zij kennen de concrete situatie in hun onmiddellijke buurt immers het best, en fungeerden dus als een soort reality check voor het bereikbaarheidsconcept.

Als afsluiter werd er tijdens 'Gent Autovrij' op zondag 20 september 2015 een laatste moment georganiseerd waarbij onder meer aan de mensen van buiten de binnenstad de kans werd geboden om kennis te maken met het Circulatieplan en hun mening erover te geven.

Overleg met andere stakeholders

Gedurende het hele traject vonden regelmatig één op één overlegmomenten plaats met diverse stakeholders, middenveldorganisaties, sectororganisaties, onderwijsinstellingen....

COMMUNICATIE

- Zal er voldoende informatie zijn over hoe je je bestemming bereikt en hoe zal dat worden aangeduid?
- Wandel- zoektocht organiseren voor bewoners en andere geïnteresseerden rond de veranderingen.
- Meer communiceren, ook over de onderzoeksresultaten.
- Hoe zal communicatie gebeuren. Ingrijpend communicatietraject nodig. Niet enkel voor inwoners maar ook bezoekers.
- Bij invoering plan ook massaal info geven over alternatieven zoals autodelen, P&R.

Een informatiecampagne met praktische tools om u te helpen de overgang te maken naar de nieuwe situatie is zeer belangrijk en wordt op dit moment uitgewerkt en uitgerold. Dit zal zowel gebeuren via bewonersbrieven, stadsmagazine, radio en televisie...

Op 7 januari 2016 lanceerde de Stad het nieuwe webplatform www.stad.gent/mobiliteitsplan dat alle info bundelt over het globale Mobiliteitsplan, het Circulatieplan en het Parkeerplan en bevat ook een rubriek veelgestelde vragen. Het webplatform zal gaandeweg aangevuld worden met nieuwe informatie.

De komende maanden komen daar nog bereikbaarheidsfiches, digitale kaarten en een routeplanner bij die het eenvoudiger zullen maken om de impact van de geplande veranderingen te begrijpen, in te schatten en op basis daarvan gerichte mobiliteitskeuzes te maken.

Eind februari 2016 zal de Stad een uniek mobiliteitsnummer lanceren. Daar zullen mensen telefonisch terecht kunnen met al hun vragen over het Mobiliteitsplan.

MONITORING EN EVALUATIE

- Gebruik maken van gekleurde parkeerstickers, aan de hand daarvan kan men makkelijk tellen wie zich waar verplaatst en hoeveel extern of lokaal verkeer er is.

Het Circulatieplan zorgt ervoor dat mensen zich anders gaan verplaatsen. Monitoring en evaluatie zijn dan ook cruciaal.

Het Circulatieplan deelt de Gentse binnenstad op in zes sectoren en een grote voetgangerszone. Op enkele strategische plaatsen worden straten geknipt, zodat bestuurders telkens de stadsring moeten volgen om van de ene stadssector naar de andere te rijden. De stad blijft dus bereikbaar met de wagen, maar de routes blijven niet overal dezelfde. Dat we de situatie dus goed opvolgen bij de invoering van het nieuwe Circulatieplan is dus logisch.

Bij de invoering van het nieuwe Circulatieplan verwachten we alvast volgende tendensen:

- Extra verkeersdruk op de stadsring (R40)
- Een status-quo voor de hoofdstraten die de stadsring met de kernstad verbinden
- Een afname van het verkeer in de omgeving van de oude P-route

Na de invoering van het nieuwe Circulatieplan zullen de effecten ervan worden gemeten en geëvalueerd.

SNELHEID

- **Zone 30 dode letter. Auto's rijden veel te snel (heel veel aangehaald en in heel veel straten).**
- Onaangepast rijgedrag
- Er moet meer handhaving zijn, veel meer flitsen.

- Geldt ook voor taxi en OV
- Vraag om snelheidsremmende maatregelen in de straten die minder verkeer, maar snellere auto's zullen krijgen? Wordt gevaarlijker voor fietsers.
- Fysieke beperking/asverschuivingen/... waarom heeft de stad hier zo veel weerstand tegen?

De uitbreiding van de zone 30 in de Gentse Binnenstad is ondertussen al een half jaar ingevoerd, veel straten zijn zelfs al jaren zone 30. Dit wordt echter niet door alle automobilisten nageleefd, vaak omdat ze het niet weten of er niet bij stilstaan. De stad blijft echter inzetten op sensibilisatie, communicatie en handhaving.

Op korte termijn komen er vlaggenlijnen boven een aantal straten waarbij vlagjes met Gent en vlagjes met 30 alterneren. Op deze manier worden automobilisten extra attent gemaakt op de heersende snelheid. De vlagjes maken dat de straat ook een feestelijk uitzicht krijgt, wat perfect aansluit bij de filosofie dat een straat waar 30 km/u gereden wordt een straat is waar het aangenaam verblijven is.

Sinds enkele maanden wordt de Lidar flitspaal ingezet. Reeds meer dan 12.000 mensen werden geflitst.

OPMERKINGEN PER SECTOR

SECTOR SINT-JACOBS EN SINT-ANNA / GROENE SECTOR

ALGEMEEN GROENE SECTOR

- Omrijden en toegankelijkheid door lussenplan en knippen
 - ✓ betekent altijd langs Dampoort moeten gaan. Nog meer file.
- Drukker worden van bepaalde straten
 - ✓ Dampoort, Kwaadham, Sint-Lievenspoortstraat.
- Parkeren
 - ✓ Nieuwpoortwijk vreest extra parkeerdruk door iedereen die zo dicht mogelijk wil staan.
- Fietsen
 - ✓ Uitweg uit sector loopt via Kasteellaan en deze kruist een fietsstraat. Veiligheid.
 - ✓ Fietsstraat Visserij is gevaarlijk voor fietsers, geeft ze vrijgeleide.
- Bereikbaarheid
 - ✓ Hoe naar Forelstraat als Snoekstraat afgesloten wordt.
 - ✓ Hoe naar groenblauwe sector?
 - ✓ Zuid – Forelstraat?
 - ✓ Autosnelweg-Vlaamsekaai?
 - ✓ Hoe stad buiten geraken, naar autostrade?
- Mobiliteitsaanpassingen moeten beter gecommuniceerd worden. (bv voorrang op Kasteellaan)
- Stad doet zijn werk niet, niet aan dampoort, niet aan Keizerpoort...

STRAATNIVEAU

SINT-JACOBS EN RUIME OMGEVING

- **Omgeving Nieuwbrugkaai - Nieuwpoort**
 - ✓ Verdwijnen parkeerplaatsen. Tekort
 - ✓ Sint-Jansdreef is tweerichting maar is gevaarlijk. Sluipverkeer ook.
 - ✓ Drukte nieuw appartementsblok Nieuwpoort. Zou handiger zijn moesten zij rechtstreeks naar Tussen Pas kunnen rijden en dan Nieuwbrugkaai. Plaatselijke tweerichting van zestal meter.
- **Omgeving Nederpolder –Kwaadham- Bisdomplein**
 - ✓ Wordt gebruikt als doorgangstraat.
 - ✓ Zitten op een lus. (werf)verkeer rijdt voetpaden kapot. Extra parkeerplaatsen schrappen om dit te voorkomen.
 - ✓ Indien Bisdomkaai voetgangerszone wordt, zal Kwaadham nog meer doorgangstraat worden. Hebben petitie opgemaakt om de straat heraan te leggen tot woonerf. Veel straten in omgeving al woonerf maar Zandberg en Kwaadham niet en dat is nochtans nodig. Idem Nederpolder. Laad- en losplaatsen voorzien.
 - ✓ Nu Bisdomplein enige plaats met niet bewonersparkeren. Als dat weggaat moeten mensen duidelijk gemaakt dat ze hier niets meer te zoeken hebben.
 - ✓ Voorkeur van iedereen voor variant 1 Kwaadham omdraaien.
 - ✓ Barrestraat heel scherpe hoek waar je moeilijk kan indraaien. Ook parking van Oogappel, door verandering rijrichting, kan je ze niet meer gebruiken.

- ✓ Smalle woonstraat Kwaadham dupe van autoluwe Bisdomkaai terwijl die nochtans beter profiel heeft door breedte en geen woonfunctie.
- ✓ Kiss&Ride Bisdomkaai?
- ✓ Waarom geen voetgangerszone rond Sint-Jacobs, Hoogpoort, Nederpolder, zandberg. Nu geen voetpaden en zeer smal.
- **Belfortstraat**
 - ✓ Tram en tweerichtingsverkeer en bredere voetpaden, hoe gaat dat er allemaal in geraken?
 - ✓ Waarom nog tweerichting?
- **Steendam**
 - ✓ Wordt stilaan onhoudbaar. Te druk, gevaarlijk, veel openbaar vervoer.
 - ✓ Werfverkeer uit centrum komt hier de parkeerplaatsen innemen.
- **Houtbriel**
 - ✓ Overlast door Vlasmarkt onhoudbaar.
 - ✓ Veel parkeerzoekverkeer door uitgaanders.
 - ✓ Bezoekers zetten zich op bewonersparkeren.
- **Sint-Jacobs**
 - ✓ Gevaarlijk kruispunt
 - ✓ Zal erger worden na komst tramlijn 3

BRUSSELSEPOORTSTRAAT EN OMGEVING

Het opvallendste punt in de reacties betreft de Brusselsepoortstraat. Er wordt in een aantal reacties en in de keuze voor de varianten gekozen om de Brusselsepoortstraat 2-richting te houden. Er worden hier vooral argumenten aangebracht in functie van de ontsluiting van de groene sector en de problemen met het kruispunt Sint-Lievenspoortstraat – Keizervest.

- **Brusselsepoortstraat**
 - ✓ Eenrichting is moeilijk, klantenverlies voor handelaars op Brusselsesteenweg, vraag naar scenario's waarin tweerichtingverkeer wordt behouden
 - ✓ Rondrijden om parkeerplaats te vinden wordt nu heel omslachtig.
 - ✓ Gentbrugge en Ledeberg worden afgesloten.
 - ✓ Extra druk op Sint-Lievenspoortstraat.
 - ✓ Zal sluiproutes creëren. Nu wordt al busbedding op Frère Orbanlaan gebruikt.
 - ✓ Dergelijke zware maatregel voor een tramprobleem dat slecht anderhalf uur per dag duurt.
 - ✓ Sensor in Clarissenstraat in combinatie met licht in Lange Violettestraat dat verkeer tegenhoudt. (toeritdosering)
 - ✓ Verplaats de tramhalte van Clarissenstraat naar begin Brusselsepoortstraat. Op die manier creëert de tram zijn eigen vrije bedding op het moment dat hij stopt aan die halte. Wanneer hij opnieuw vertrekt zullen voorgaande auto's alweer doorgereden zijn.
 - ✓ Geen U-turn meer mogelijk, dit zal voor problemen zorgen.
 - ✓ Waarom niet alle afslagbewegingen Brusselsepoortstraat/Brusselsesteenweg/Keizersviaduct analyseren en optimaliseren en Brusselsepoortstraat tweerichting laten.
- **Sint-Lievenspoortstraat**
 - ✓ Zal belangrijke drukke as worden. Wat hier tegenover? Snelheidsremmende maatregelen; graag opwaardering, geen verloedering.
 - ✓ Er is vraag om de Sint-Lievenspoortstraat in enkel richting te steken om daar de verkeerssituatie veiliger te maken voor fietsers en hierbij wordt de nadruk gelegd op gezinnen met jonge kinderen.
 - ✓ Vanuit de Sint-Lievenspoortsite (onderwijs en zorg) worden er heel wat bezorgdheden bij het circulatieplan geformuleerd. Verschillende groepen van cliënten bezoeken het centrum voor

ambulante revalidatie, zij blijven gemiddeld 1 uur in het centrum, maar worden vaak ook alleen gebracht en opgehaald. Gezien de kwetsbaarheid van de doelgroep ((jonge)kinderen en ouderen) is het vaak aangewezen de cliënten te begeleiden tot bij de arts/therapeut. Dit zorgt voor heel wat af- en aanrijden voor de verschillende doelgroepen van de site.

- **Lange Violettestraat**
 - ✓ Groot veiligheidsprobleem voor zwakke weggebruikers. Veel scholen, geen fietspad, smal, veel auto's.
 - ✓ Enkele kruispunten met trage wegen (oa Tweebruggenstraat) zijn heel onveilig. Fietsers zouden hier voorrang moeten krijgen.
 - ✓ Waarom hier geen wijzigingen?
 - ✓ Maak er eenrichtingsverkeer van stad uitwaarts. Er zijn voldoende zijstraten richting Orbanlaan en Zuidparklaan zodat je lussen kan creëren.
 - ✓ Zorg voor veilige fietsdoorsteek voor bewoners. Een parallelle fietsweg via Tragel. Is al meermaals gevraagd. Idem voor fietsbrug vanaf Hollainhof naar Visserij.
- **Koepoortkaai**
 - ✓ Jammer langs hier geen uitweg om sneller uit sector te raken.
- **As Brusselsepoortstraat – Lange Violettestraat – Sint-Anna – Keizer Karelstraat – Sint-Jacobs – Vrijdagsmarkt**
 - ✓ Zolang deze as blijft bestaan, zal het verkeer met bestemming Sint-Jacobs/Vrijdagsmarkt die route gebruiken om stad inwaarts te rijden. Er zitten teveel aantrekkingspunten in deze as en in de groene zone (ook scholen).
 - ✓ Splits de groene zone in 2 delen. Deze doorgangsas moet geknipt worden en verkeer richting centrum moet via de R40 gestuurd worden.
 - ✓ Knip ter hoogte van AC Portus is voor alle aanwezigen veel logischer. Of creëer een virtuele knip door Keizer Karelstraat eenrichting te maken.
 - ✓ Sommigen zouden de knip zelfs al aan Sint-Anna leggen, zeker indien daar een belangrijke as voor openbaar vervoer komt. Op die manier krijg je enkel lokaal verkeer in Brusselsepoortstraat, waardoor ook het probleem van de tram wordt opgelost en de straat twee richtingen kan blijven. Parking Vrijdagsmarkt blijft bereikbaar vanuit noorden en Dampoort. In de groene zone behoud je parking Reep en Zuid.

ZUID EN KEIZER KARELSTRAAT

- **Prostitutiebuurt**
 - ✓ Overlast circulerende klanten, huidige circulatievoorstellen maken rondrijden net gemakkelijker.
 - ✓ Schepenenvijverstraat is uitweg, wat nu die wegvalt?
- **Keizer Karelstraat**
 - ✓ Te druk en overdreven snelheid.
 - ✓ Te veel OV, waarom niet eenrichtingsverkeer waardoor openbaar vervoer vrije doorgang heeft.
 - ✓ Waarom deze straat niet versmallen.
- **Kammerstraat**
 - ✓ Er is nog sluiproute via Rode Torekens naar Baudelo die moet verhinderd worden.
- **Frère Orbanlaan**
 - ✓ Waarom wordt Orbanlaan geknipt?
 - ✓ Orbanlaan wordt enkel als sluiproute gebruikt door buurtbewoners. Wie niet uit de buurt komt, neemt Sint-Lievenspoortstraat om op de R40 te komen. Daarom voelt de knip voor de buurtbewoners aan als 'pesten' naar hen toe. Route langs Orbanlaan is niet gekend door niet-bewoners, is sneller en veiliger.

- ✓ In kader van de ontsluiting van de Hubert Frère Orbanlaan wordt voorgesteld om de verkeersrichting in de Sint-Anna straat te wijzigen en het kruispunt Brusselsepoortstraat-Sint-Lievenspoortstraat en Clarissenstraat te herinrichten.
- **Sint-Annaplein**
 - ✓ Bezorgdheid komst tramlijn 7
 - ✓ Wat gebeurt er met het plein?

MACHARIUS

- **Spaanskasteelplein**
 - ✓ Vervangen door speelruimte.
- **Voorhoutkaai en omgeving:**
 - ✓ Er is een petitie ingediend om het sluipverkeer aan te pakken met een aantal probleemstellingen en oplossingsvoorstellen.
 - ✓ Overdreven snelheid.
 - ✓ Hinder kasseien, zeker voor fietsers.
 - ✓ Jammer dat hier niks wijzigt.
 - ✓ Knippen
 - ✓ Sluiproute Visserij, brug, Lousberg Noord, Voorhoutkaai.
 - ✓ Parkeerhinder Kasteellaan, verdwijnt er nog meer ten voordele van tram 7?
 - ✓ Buitenhof omdraaien om sluipverkeer tegen te gaan.
 - ✓ Laatste deel schoolkaai omdraaien en Kazematten omdraaien.
 - ✓ Eenrichtingsverkeer richting slachthuisbrug.
 - ✓ Doorrijmogelijkheid naar de Slachthuisstraat.
 - ✓ Tweerichtingsfietszone langs de kant van de huizen.
- **Slachthuisbrug**
 - ✓ Fietspad aanleggen aan kant huizen.
- **Lousbergkaai**
 - ✓ Extra verkeer
 - ✓ Hoe nog op bestemming geraken in stad?
- **Snoekstraat en omgeving**
 - ✓ Snoekstraat dichtgooien met groen ipv beton.
 - ✓

Deze zone, die zich situeert rond het St-Annaplein en St-Jacobs is bereikbaar vanuit diverse invalswegen.

De stad in- en uitrijden kan via de reeds bekende assen. Zo zijn parking Vrijdagmarkt en Reep makkelijk te bereiken via de Dampoortstraat en Steendam. Een andere mogelijkheid is via de Brusselsepoortstraat richting Lange Violettenstraat.

Parking Zuid, Kouter, Center Parking en Reep zijn te bereiken vanop de B401 langs de Zuidparklaan en via de Vlaanderenstraat. Wie net daarvoor afslaat in de Zuidstationstraat richting St-Annaplein kan ook zo parking Vrijdagmarkt bereiken.

De stad uitrijden kan via verschillende uitgangswegen. Onder andere via het St-Annaplein, Nieuwenbosstraat, Tweebruggenstraat en Kasteellaan. Evengoed kan de as Steendam-Dampoortstraat hiervoor dienst doen.

In deze ganse zone blijft de as Vlasmarkt, St-Jacobsnieuwstraat en Keizer Karelstraat belangrijk voor het intern verkeer. Maar door de knip aan de Ottogracht en de veranderende circulatie aan de Reep verliest

deze as zijn doorgaande functie. Via die as de historische binnenstad binnenglippen met de wagen zal dus niet meer kunnen.

Knippen

- Ottogracht
- Pauwbrug
- Baudelopark

Circulatie omgeving Sint-Jacobsnieuwstraat – Steendam

- Op basis van de burgerparticipatie over de circulatie in dit deel van de groene lob, werd beslist om de Kwaadham om te keren van rijrichting, weg van de Sint-Jacobsnieuwstraat.
 - Dit zorgt ervoor dat het kruispunt van deze straat met de Sint-Jacobsnieuwstraat eenvoudiger én veiliger wordt.
 - Bovendien wordt op die manier vermeden dat het verkeer uit de Belfortstraat nog verder een uitweg zoekt via de Hoogpoort – Nederpolder – Kwaadham.
 - Als gevolg hiervan wijzigt de circulatie in de Nederpolder en de Hoogpoort, naar de Belfortstraat toe, net zoals de circulatie in de Barrestraat en Nederkwaadham.
 - Tot slot blijft (lokaal) verkeer mogelijk in het eerste stukje van de Bisdomkaai, om de Jan Palfijnstraat bereikbaar te houden.
- De rijrichtingen op de Reep wijzigen, met als doel het doorgaand verkeer vanaf de Sint-Jacobsnieuwstraat richting Kuiperskaai en verder naar de B401 toe te weren. De Reep behoudt enkelrichtingsverkeer, telkens naar de Seminariestraat toe. De rijrichting in de Seminariestraat wordt dan ook omgekeerd. Op die manier wordt de parking Reep zowel vanuit de Vlaanderenstraat als vanuit de Reep vlot bereikbaar.
 - Dit betekent wel dat de in- en uitrit van de parking Reep moet omgewisseld worden. Bij de bouw van de parking zijn de in- en uitritten zo gebouwd dat dit mogelijk is.
- In de Wijzemanstraat wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd, naar Bij Sint-Jacobs toe. Dit is nodig om te vermijden dat de knip aan de Ottogracht langs die weg via de Vrijdagmarkt en de Baudelostraat zou omzeild worden.
- Als gevolg van de knip aan de Ottogracht en het Beverhoutplein wordt dubbelrichtingsverkeer ingevoerd op een klein stukje van Bij Sint-Jacobs (aansluitend aan het Beverhoutplein), om toe te laten dat de geparkeerde wagens op het plein deze nog kunnen verlaten.

Circulatie omgeving Vlaanderenstraat – Keizer Karelstraat

- De Vlaanderenstraat blijft binnen het nieuwe Circulatieplan een aanrijroute voor de parkings Kouter en Center Parking, op dezelfde manier als vandaag. Bovendien kan de parking Reep ook rechtstreeks bereikt worden via de Vlaanderenstraat. Het autoverkeer dat vanuit het zuiden komt (vnl. B401) hoeft dus niet meer rond te rijden via Sint-Anna om die parking te bereiken. Daar staat tegenover dat, door de knip aan de Reolettenbrug, het doorgaand verkeer naar het westen van de binnenstad (of verder) via de Vlaanderenstraat volledig wordt geweerd.
- Het Lippensplein wordt ook vereenvoudigd ten voordele van de circulatie, zowel voor personenvervoer als openbaar vervoer. De belangrijkste ingreep om dit te bereiken is het knippen van de relatie Brabantdam – Brabantdam: vandaag zorgt het verkeer dat vanuit de richting Kouter via de Brabantdam het Lippensplein dwarst en via het tweede deel van de Brabantdam richting Sint-Anna rijdt voor heel wat hinder op dit kruispunt. In de toekomst zal het verkeer komende van de Kouter verplicht worden om rechtsaf de Kuiperskaai in te rijden.
 - Dit zorgt ervoor dat een belangrijke oorzaak van mogelijke filevorming wordt weggewerkt. Voetgangers zullen door deze knip het verkeer niet langer twee maal hinderen bij het oversteken op deze as. Integendeel, zij kunnen deze knip nu gebruiken om het Lippensplein over te steken zonder ander verkeer te hinderen. Deze ingrepen zorgen er dus voor dat het kruispunt Lippensplein veel overzichtelijker wordt en het lokale verkeer en het openbaar vervoer er veel vlotter zullen doorstromen.

- Aanvullend zijn er nog kleinere circulatiemaatregelen in de zone tussen Vlaanderenstraat en Keizer Karelstraat. Die zijn er voornamelijk op gericht om te vermijden dat er doorgaand autoverkeer zou zijn tussen 2 lobben. Die wijzigingen slaan op (delen van) de Belgradostraat, Abeelstraat en Lange Boomgaardstraat. Hiermee wordt de bereikbaarheid van de handelaars in het gedeelte Brabantdam tussen H.Lippensplein en Sint-Annaplein gegarandeerd.
- Een aparte vermelding verdient de verplichte rechtsafbeweging vanuit de Lange Boomgaardstraat naar de Keizer Karelstraat toe. Dit om te garanderen dat de verbinding vanaf de richting B401 via de Zuid naar de Keizer Karelstraat (richting Sint-Jacobs) toe blijvend loopt over de gewenste route via het Sint-Annaplein. Deze verplichte rechtsaf zal met fysieke maatregelen worden ondersteund.
- In deze buurt wordt ook de rijrichting van de Schepenenvijverstraat omgekeerd, weg van de Vlaanderenstraat. Dit om de ontsluiting van de groene lob volgens de vooropgestelde principes te behouden. Ten oosten van de Keizer Karelstraat, in Apostelhuizen en de Abeelstraat, wordt de rijrichting gewijzigd in functie van de lokale bereikbaarheid voor bewoners.

Circulatie omgeving Schoolkaai

Vandaag is er een probleem van sluipverkeer langs de Lousbergskaai – Voorhoutkaai – Schoolkaai, dat deze route gebruikt om sneller de Dampoort te bereiken. Bovendien zorgt dit verkeer voor hinder op het kruispunt Dampoort zelf. Om dit op te lossen wordt een kleine circulatiewijziging doorgevoerd, door het omkeren van de Schoolkaai tussen de Dampoort en de Kazemattenstraat. Daaraan gekoppeld wordt ook de Kazemattenstraat omgekeerd, naar de Lucas Munichstraat toe.

Circulatie omgeving Brusselsepoortstraat

Brusselsepoortstraat

In de Brusselsepoortstraat werden in het participatieproces twee varianten voorgesteld, nl. het invoeren van enkelrichtingsverkeer stadinwaarts of het behoud van het dubbelrichtingsverkeer. De voornaamste bekommernis in deze straat is de doorstroming van de tramlijn 2 in de staduitwaartse richting. De tram heeft er veel oponthoud, wat op deze as onaanvaardbaar is. Om die reden is gezocht naar een oplossing voor dit probleem. De sleutel voor de oplossing ligt uiteindelijk bij het nieuwe ontwerp voor de Keizerpoort en de nieuwe lichtenregeling die er wordt voorgesteld, in het kader van de studie naar de doorstroming op de R40.

Voor de werken aan de Keizerpoort was er één beweging die voor zeer veel vertragingen zorgde voor het staduitwaartse verkeer (auto en dus ook tram), nl. de linksafbeweging van de Brusselsesteenweg naar de Sint-Lievenspoort toe. Die kreeg een aparte fase, ook om de tram stadinwaarts zo weinig mogelijk te hinderen. Binnen het nieuwe concept van het kruispunt krijgt die linksafbeweging een aparte afslagstrook, met daarnaast een vrije bedding.

Voor het overige zorgt het nieuwe ontwerp ervoor dat de cyclustijd van de lichten veel korter kan, wat vooral voor het staduitwaarts verkeer een zeer grote winst oplevert.

Aanvullend op dit nieuwe ontwerp zal binnen de nieuwe configuratie het staduitwaartse autoverkeer aan de keizerpoort niet meer kunnen afslaan, wat op zich ook weer een verbetering van de doorstroming betekent.

Tot slot wordt in de studie over de R40 nog bekeken of er nog extra maatregelen kunnen genomen worden op de tramas zelf (Clarissenstraat/Brusselsepoortstraat) om de doorstroming van de tram nog verder te verbeteren.

Frère-Orbanlaan – Okapistraat

De Frère-Orbanlaan wordt sinds jaar en dag gebruikt om de stad te verlaten vanuit de omgeving van het Sint-Annaplein en de Lange Violettestraat. Op zich strookt dit al niet met de functie van die laan, die in wezen een pure woonstraat is. Bovendien zorgt dit verkeer voor onveilige situaties bij het kruisen van de trambeddingen én het fietspad. Om hier een einde aan te maken wordt deze doorsteek dichtgemaakt voor het autoverkeer.

R40 – Snoekstraat

Op de Vlaamsekaai bevindt zich een linksafbeweging, ter hoogte van de Snoekstraat, die onveilig is én zorgt

voor overlast in de Eendrachtstraat. In het kader van het Circulatieplan is beslist om deze linksaf te verbieden in de toekomst. Naar uitvoering toe is die maatregel gekoppeld aan de herinrichting van het kruispunt van de Heernislaan met de Kasteellaan. Deze herinrichting laat toe dat de bereikbaarheid van de buurt zelf wordt verzekerd door de linksafbeweging van de Heernislaan naar de Kasteellaan (richting Tweebruggenstraat) toe.



ALGEMEEN GROENBLAUWE SECTOR

- Het extra omrijden, extra kilometers afleggen.
 - ✓ In deze buurt betekent dit vaak omrijden via Dampoort.
 - ✓ Bereikbaarheid Centrale?
- Milliken
 - ✓ Komt er nog meer overlast?
 - ✓ Bereikbaarheid?
 - ✓ Meerdere vrachtwagens om zelfde moment, kunnen niet draaien, nu rijden ze blok rond.
- Fietsen
 - ✓ Hoe zal de fietsroute lopen naar de Acec site? Er is daar toch geen doorgang in Doornzelestraat, geen weet van garages die vertrekken.
 - ✓ Fietsroute over Stapelplein naar fietsersbrug is helemaal niet ideaal.
- Extra belasting van bepaalde straten en belangrijke assen ten voordele van autoluwe straten. Meer auto's op minder oppervlakte. Vooral bezorgdheid rond Tolhuislaan. (Sint-Margrietstraat, Baudelostraat, Kongostraat, Fratersplein)
- Wachten met invoering tot Dampoort en Verapazbrug in orde zijn.
- Slechte staat van bepaalde straten. (Lange Steenstraat, Grauwpoort)
- Bereikbaarheid ziekenhuis door spoeddienst, knippen mogen voor hen geen probleem zijn.
- Voetgangerszone beperken, Geldmunt en Rekelingenstraat terug doorgangsrouten.

STRATEN

- **Zondernaamstraat en omgeving**
 - ✓ Buurtparking op einde straat zou privé zijn maar is aangeduid met stadsborden. Er is geen bewonersparkeren of parkeerregime. Wordt vooral gebruikt door pendelaars. Mag dat? Vanop de ring mag/kan je er niet inrijden, dus iedereen moet door hun wijk, en dat voor allemaal pendelaars. Kan dit niet met parkeerregime?
 - ✓ Metselaarstraat is dubbelrichting maar staat als enkelrichting op plan. Moet dubbel blijven anders problemen. Mensen zullen er toch tegenrichting inrijden of achteruit.
 - ✓ Heel weinig circulatie hier. Kunnen niet anders dan altijd via Dampoort.
 - ✓ Kunnen niet naar Tolhuis geraken.
 - ✓ Plan B als route geblokkeerd is om een of andere reden?
 - ✓ Bezorgdheid doorgaand verkeer Pijnderstraat op nieuwe plan. Waarom knip aan Zondernaamstraat weg?
 - ✓ Slechte knip geeft sluipteg en mogelijkheid op sluiptegverkeer zoals in de Metselaarsstraat waar men in verkeerde richting gaat (lokale bewoners stelt dit nu a dagelijks vast).
 - ✓ Opnieuw knip voorzien aan Zondernaamstraat.
- **Dampoortstraat en omgeving**
 - ✓ Waarom toch niet vanuit Ham naar Hagelandkaai, dan wordt Dampoortstraat groenblauwe zone. Sluiproute onderbreken door circulatiewijziging.
 - ✓ Kan de De Pauwbrug tussen Rodetorenkaai en Schoolkaai niet afgesloten worden?
- **Academiestraat en omgeving**
 - ✓ Waarom niet uitweg via Academiestraat-Molenaarstraat. Brugje afsluiten.
 - ✓ Academiestraat eenrichting, niks dan overlast. Extra rondrijden. Klanten gaan geen blokje rond meer kunnen doen om te laden en lossen. Door Academiestraat om te draaien en te knippen op het brugje kan er nog blokje rond gereden worden.

- ✓ Academiestraat tweerichting behouden.
- ✓ Lus maken ter hoogte van Groenebriel en Sint-Margrietstraat. Pijl van Geldmunt naar Sint-Margrietstraat omdraaien, betere bereikbaarheid verpleegschool.
- ✓ Academiestraat eenrichting.
- ✓ Zilverhof afsluiten op de brug om nog op de Lievekaai te kunnen.
- ✓ Molenaarstraat-Blaisantvest heel onveilig kruispunt.
- **Doornzelestraat**
 - ✓ Zal als sluiproute gebruikt worden. Er wordt snel gereden. Meer controle en snelheidsremmende maatregelen nodig.
- **Ottogracht**
 - ✓ Wat met Gentse bandencentrale als er geen verkeer meer passeert.
 - ✓ Verkeer moet nu door Baudelostraat en (water)wijk doorkruisen. Ook vracht- en busvervoer. Zal sluiproute worden.
 - ✓ Draaibeweging moet mogelijk zijn.
- **R40**
 - ✓ Afslag naar Ham zal nu moeten op gevaarlijke kruispunt Stapelplein ipv via Dampoortstraat.
- **Stapelplein**
 - ✓ Parking heel slecht.
- **Vogelenzang**
 - ✓ Verdwijnen parking?
- **Knip Kolveniersbrug**
 - ✓ Nu moet het gevaarlijke kruispunt met opgeëistenlaan genomen worden.

In deze zone of sector is de Tolhuislaan de belangrijkste toegangsweg vanop de stadsring. Er komt een knip aan de Ottogracht en de omgeving van het Gravensteen wordt opgenomen in de voetgangerszone.

Via de Tolhuislaan blijven parking Tolhuis en Vrijdagmarkt uiteraard bereikbaar.

Knippen

- Ottogracht
- Kolveniersbrug
- Academiebrug
- Lievebrug
- Pauwbrug
- Blekerijstraat/Blekersdijk - Kongostraat
- Bomastraat/Kongostraat - Ham

Circulatie

- In het noordelijke gedeelte van de Ham wordt enkelrichtingsverkeer ingevoerd, van de Fiévéstraat en van de Blekerijstraat telkens naar de Kraankindersstraat toe. Deze circulatiemaatregel is ingegeven door het weren van doorgaand verkeer tussen de groene en de groenblauwe zone, en tegelijk de bereikbaarheid van de buurt van de Zondernaamstraat te garanderen.
- Aanvullend zijn er nog twee knippen in deze buurt noodzakelijk, met hetzelfde doel, nl. ter hoogte van het kruispunt van de Blekerijstraat en de Blekersdijk met de Kongostraat en ter hoogte van het kruispunt van de Bomastraat en de Kongostraat met de Ham.
- De Sint-Margrietstraat krijgt enkelrichtingsverkeer, tussen de Lange Steenstraat en de Academiestraat, in die richting. Dit is een logisch gevolg van de opname van de Geldmunt in de voetgangerszone: de beweging naar de Lange Steenstraat toe leidt nergens heen in het nieuwe concept.
- In de Academiestraat blijft tweerichtingsverkeer van kracht. In het voorstel dat aan participatie is onderworpen, was dit niet het geval. Om de bereikbaarheid van de buurt rond de Molenaarsstraat te

garanderen is dit, op vraag van de buurt, gewijzigd.



ALGEMEEN BLAUWE SECTOR

- 2 ingaande en maar 1 uitgaande route.
 - ✓ Waarom niet Coupure rechts gebruiken van Papegaaistraat richting Begijnhoflaan (sluipweg?)
 - ✓ Hospitaalbrug Pasteurlaan zou als tweede uitweg kunnen dienen?
 - ✓ Nu stad uit rijden over de kouter, of via Lindenlei/Verlorenkost. Door het plan de stad uitrijden wordt nu een pak moeilijker. Ze gaan door veel andere woonwijken moeten rijden.
 - ✓ Meer vlotte uitwegen nodig.
 - ✓ Die ene uitgaande as Annonciadenstraat-Papegaaistraat-Rozemarijnstraat zal overbelast zijn.
 - ✓ nu is het al moeilijk om 's morgens in en 's avonds uit de wijk te rijden, vrees dat dit nog moeilijker zal worden: nu al zit de weg van de Begijnhoflaan naar de Nieuwe Wandeling strop; nu kan men nog via de Peperstraat of via de brug naar de stadsring; in de toekomst moet alles via de Nieuwe Wandeling, dit zal strop komen te zitten.
- Er zal meer verkeer komen in de Burgstraat doordat de voetgangerszone uitgebreid wordt tot aan het Gravensteen. Het Gewad en het Prinsenhof zullen hierdoor ook meer sluipverkeer te slikken krijgen. Vraag naar een duidelijke signalisatie van voetgangerszone en omgeving.
- Als je via de Papegaaistraat naar het centrum rijdt, kan je niet meer naar de Kouter rijden. Je moet via Onderbergen naar Sint Michiels rijden om te parkeren. Als blijkt dat Sint Michiels vol staat dan moet je via R40 rijden om naar de Kouter te rijden. Waarom de toegang tot de Kouter niet open houden.

STRATEN

COUPURE

Veruit de meeste reacties gaan over het voorstel 'Coupure-Rechts – Akkerstraat'. Dit wordt door de bewoners heel negatief ervaren omwille van verschillende redenen:

- Enkelrichting in kort stukje tot Contributiebrug is niet te handhaven.
 - Woonstraat Akkerstraat wordt overbelast.
 - Coupure Rechts functioneert goed, en kan beter als de kasseien zouden vervangen worden door asfalt
 - Er zijn heel veel garages.
 - Door Coupure rechts open te houden wordt Nieuwe Wandeling toch een beetje ontlast.
- Daarnaast zijn er ook alternatieve voorstellen voor Coupure Links, toegang Pieter Colpaertsteeg en Marialand.

Dit maakt de verkeersmaatregelen rond de Coupures tussen Rozemarijnbrug en Contributiebrug het meest aangehaalde punt. Er is in deze mails geen enkele positieve reactie op de voorstellen in deze omgeving.

- **Akkerstraat**
 - ✓ Stukje dat wijzigt van richting is te kort. Zal nog meer moeten. Tot aan Rasphuisstraat maar dan moet dat dan omgedraaid worden van richting.
 - ✓ Zal dit geen sluipverkeer aantrekken?
- **Pasteurlaan – Kluyskensstraat**
 - ✓ let op kasseien, staat van de weg
 - ✓ best kiezen voor kortste weg op kasseien
 - ✓ Pasteurlaan in 2 richtingen = extra uitgaande as
- **Sint-Agnethabrug**

- ✓ Er ontstaat een gevaarlijke situatie voor fietsers doordat auto's weinig zicht hebben bij het inrijden van de Lindenlei. Hier moet een fysieke of andere ingreep komen om het verkeersbeeld voor beide vervoersmodi duidelijker te maken. Een mogelijke oplossing kan bestaan in het omdraaien van de rijrichting in de lepenstraat. Deze fungeert dan als invalsweg richting centrum voor auto's.
- **Coupure Links**
 - ✓ Bereikbaarheid Stadium en Hopduvel door klanten en leveranciers (minstens een grote vrachtwagen per dag).
 - ✓ Rijrichting wijzigen op Coupure Links tussen Rozemarijn en Ekkergergem zou goed zijn. Maar al de leveringen en al de studenten moeten dan langs de Ekkergergemstraat weg. Is veel en grote volumes van leveringen ook.
 - ✓ Fietspad voldoet niet meer aan de capaciteit.
- **Coupure rechts**
 - ✓ Veel te snel gereden op de kasseien
 - ✓ Er wordt heel veel gefietst maar coupure rechts is heel oncomfortabel en heeft geen accommodatie. Kan hier niet iets aan veranderen? Zou goed zijn dat hier eens een oplossing komt. Vzw papegaai heeft nooit begrepen waarom hun voorstel/ontwerp niet werd aanvaard en dat ze zo strikt waren op die haag en bomen.
- **Coupure**
 - ✓ Waarom geen fietspad aan beide kanten
 - ✓ Waarom niet zoals nu doorrijdend – alternatief voor bewoners voor R40
 - ✓ fietspad optimaliseren, hoek vanuit Papegaaistraat Coupure oprijden gaat heel moeilijk.
 - ✓ Voetgangersbrug Theresianenstraat oprijden is geen evidentie.
 - ✓ Opstoppingen door kruisende fietsers aan Contributiebrug. Waarom geen fietsonderdoorgang?
 - ✓ Fietser stremmen verkeer aan kruispunt met Rozemarijn, fietsonderdoorgang nodig.
- **Rozemarijnstraat**
 - ✓ Vergelijkbare situatie als Nieuwewandeling. Wat met overbelasting.
 - ✓ Hoe garandeer je de leefbaarheid op de inval- en uitwegen.
 - ✓ Een paar straten worden opgeofferd voor de autoluwheid van andere straten.
 - ✓ Vandaag heel veel verkeer, snel verkeer en fietsers op het voetpad. De toeristenbussen passeren ook allemaal door deze straat.
- **Marialand**
 - ✓ Sluiproute Bernaerd Spaelaan – Papegaai – Wispelbergstraat – Marialand – Hoogstraat. Deze blijft in het plan behouden. Hier zou ingreep moeten gebeuren. Zeker met de 4 scholen. Theresianenstraat naar elkaar toe en Wispelberg omdraaien zou beter zijn.
- **Wispelbergstraat**
 - ✓ Afdeling trucks van KTA mobi komt op termijn terug. Mag niet de bedoeling zijn dat die door te veel kleine straten moeten rijden.

EKKERGEM

- **Ekkergergemstraat**
 - ✓ nu al problematisch qua kruisend verkeer – nu nog meer en nog vrachtwagens ook. Zowel Hopduvel, UGent als gevangenis.
 - ✓ Vrachtwagens rijden zich klem – cfr verleden. Zelfs met eenrichting moet deel parkeren eruit om doorgang en indraaien vlot te laten verlopen
 - ✓ Zal sluiproute worden voor wie stad wil uitraken.
 - ✓ Gaat dit geen conflict geven met het Boerenkot. Veel overstekende fietsers.
 - ✓ Parkeren aan één kant. Ordentelijker. Maar dan mogelijk om sneller te rijden.

- ✓ “We moeten evenwicht zoeken en compromis voor de wijk”. Niet vergeten dat er een aantal grootstedelijke functies zijn in de wijk: politie - studenten - ziekenhuizen - gevangenis - 2 Univ’s... dat resulteert in een enorme parkeerdruk, vooral van niet-bewoners.
- ✓ Buurtcomité heeft zelf al voorstellen voor hun wijk uitgewerkt en stemt die nu met ruimere buurt af tegen ‘wijk van de maand’ maar dat is pas in oktober en finalisering circulatieplan al in september. Is dat dan te laat om mee te nemen?
- ✓ Eenrichting tot R40 of tot Brankardierstraat. Verbodsteken aan Brankardierstraat?
- **Einde Were**
 - ✓ Veel mensen zetten daar hun auto + op Carrefour (studenten, en gevangenispersoneel, ...) iemand opperde dat er parkeerplaatsen voor cipiers voorzien zijn in de site Elektron ?
- **Brankardierstraat**
 - ✓ Wat is uitvalsweg? Bezorgdheid over rijrichting.
 - ✓ Aan einde Brankardierstraat: een opsplitsing naar links en naar rechts. Naar links: Via de wintertuin naar links laten gaan, stukje Krijgsgasthuistraat en dan door Koolkappersstraat. Naar rechts: zoals het nu is.
 - ✓ In de Brankardierstraat zijn er schuin georiënteerde wagens : daar kan de rijrichting niet omgedraaid worden. Dus pleidooi voor behoud rijrichting.
- **1000 vuren – Ekkergermstraat**
 - ✓ Mogelijkheden om iets te doen aan de sluipteg? (sic)
- **Nieuwewandeling**
 - ✓ Zal nog meer opstropen.
 - ✓ Wat als hij blok staat?
 - ✓ Mensen zullen sluiptegen zoeken.
 - ✓ Wat met oud plan NW als uitvalsbasis voor autostrade, naar R4?
- **Verenigde Natieslaan**
 - ✓ Pijltjes op plan moeten weg.
- **Kruispunt Martelaarslaan – B. Spaelaan**
 - ✓ Is gevaarlijk – conflict voetgangers die samen met tram groen krijgen.
- **R40**
 - ✓ De draaibeweging aan Colruyt op Rooigemlaan is te nipt en vertraagt de doorstroming.
 - ✓ Ook onnodige vertraging door dubbele lichten (voetgangers) aan Antonius Triestlaan.
- **Overzet**
 - ✓ Was vroeger tweerichtingsverkeer, zeer gevaarlijk voor fietsers. Door werken aan overzet, nu eenrichting en graag behoud.

HOOGSTRAAT EN RUIME OMGEVING

- **Posteernestraat**
 - ✓ Hoe zit het met de richting van Posteernestraat? Vroeger tweerichting tussen Sint-Martensstraat en Oude Houtlei. De boom die er komt is een ramp. Ook met tweerichting in gebr. Vandeveldestraat. Met heraanleg Sint-Martensstraat zijn problemen ontstaan om garage in 1 beweging in of uit te rijden.
- **Holstraat**
 - ✓ Fietsenstallingen: school heeft echt geen ruimte meer op eigen domein.
 - ✓ Wordt met de veranderingen moeilijk voor de leerkrachten om binnen de beperkte tijd te pendelen tussen de diverse campussen
 - ✓ Spookrijden, ook in de zijstraten
- **Onderbergen:**
 - ✓ Hoe geraak ik nog aan de snelweg -> Via Papegaaistraat en stadsring.
- **Hoogstraat**

- ✓ Meer bewonersparkeerplaatsen
- **Ramen**
 - ✓ Beide ondergrondse parkeergarages (Ramen en Sint-Michiels) worden ontsloten via dezelfde uitvalsweg. Kan men de Hoogstraat niet tweerichting maken om een alternatief te hebben. Zo wordt de as Annonciaden – Rozemarijn niet nog zwaarder belast. Dit biedt ook een oplossing voor de slechte ontsluiting van parking Ramen (waarbij een grote omleiding leidt naar de R40). Peperstraat dubbelrichting maken biedt eveneens een betere ontsluiting van dit stukje Gent.
 - ✓ Is vooral voor OV
- **Sint-Michiels**
 - ✓ Kan men werken met dynamische verkeersborden om parking af te sluiten aan Oude Houtlei? Kan al vanaf Brugsepoortstraat aangeduid worden dat parking vol is? Kan men verder weg laten aanschuiven aan de alternatieve ingang?
 - ✓ Variant 1 lijkt beter want duidelijker. Maar dit is meer rondrijden in centrum.
 - ✓ Variant 2 is niet goed omdat men dan altijd de toer moet doen. Veel anderen dan weer net wel voorkeur voor variant 2, mits maatregelen tegen stilstaan en blokkeren van de straat thv ingang parking St-Michiels .
 - ✓ Omgeving Oude Houtlei is voor de mensen het interessants. Mensen moeten wel een rondje rijden (is bewust) maar voor de bewoners veel beter om weg te geraken.
 - ✓ Parking Ramen en Sint-Michiels langs aparte weg bedienen?
- **Gebroeders Vandeveldestraat**
 - ✓ Wat met rijrichting? Wijzigt constant.
- **Lieven De Winnestraat**
 - ✓ Hoe zit het met bereikbaarheid? Voor patiënten wordt dit steeds moeilijker.

PRINSENHOF - BURGSTRAAT

- **Burgstraat**
 - ✓ Meer winkelstraat. Wat is effect van minder verkeer op handel?
 - ✓ Door knip aan Gravensteen zal er een lus ontstaan van auto's die rondrijden.
 - ✓ Verkeerssituatie hier is niet duidelijk.
 - ✓ Wijzigingen goed communiceren, anders gaan de mensen via Gewad toertjes rijden (tot ze het door hebben).
 - ✓ Bocht van Burgstraat naar Gewad kan niet genomen worden door vrachtwagens.
 - ✓ Borden enkel toegang bewoners thv Begijnengracht en ingang Gewad.
 - ✓ Is begin voetgangerszone, mensen gaan zich trachten te keren in de kleine straatjes.
- **Rekelingenbrug**
 - ✓ Is verbindingsweg en is nu opgenomen in het voetgangerszone, hoe geraak je nog weg?
- **Gewad**
 - ✓ Zal het omdraaien van de rijrichting van het Gewad niet meer gerij meebrengen? Voorstel om het bord voor de Jan Breydelstraat te plaatsen en toegang voor bewoners te voorzien.
 - ✓ Slechte staat van de straat in het Gewad, heraanleg zou welkom zijn.
 - ✓ Voorstel van de Bewonersgroep Prinsenhof = Gewad uit, Mirabellostraat in. Vraag om na 1 jaar te evalueren en mogelijkheid om indien nodig, terug te keren naar vroegere situatie. Bewoners hebben schrik dat er meer verkeer in het Gewad zal komen, terwijl dit ook een fietsas is. Fiets en auto's laten kruisen, lukt niet in het Gewad.
- **Jan Botermanstraat**
 - ✓ Er zal een bijkomende lus ontstaan met sluipverkeer.

- ✓ Vraag om het verkeersbord aan haar gevel, thv Jan Botermansstraat 9, 1ste verdiep, opnieuw vast te maken. Het gaat om een verbodsbord dat er na 70 meter verboden richting is in de Jan Botermansstraat. Dit hangt los en maakt veel lawaai.
- **Zilverhof**
 - ✓ Losse kasseien is gevaarlijk voor fietsers
 - ✓ Hoe kan bezoek het Zilverhof bereiken?
 - ✓ Heraanleg zou welkom zijn.
- **Tinnenpotstraat**
 - ✓ Vrachtwagens van Tinnenpot zijn probleem, te groot voor kleine buurt.
- **Academiestraat**
 - ✓ Omgedraaide rijrichting is positief, voordien niet leefbaar. Hierdoor wel minder uitrijmogelijkheden uit het gebied.
 - ✓ Wordt de Academiebrug geknipt of niet? Is het een grens of niet?
- **Sint-Widostraat**
 - ✓ Bussen van de jeugdherberg rijden zich vast en gaan dan achteruit de Batterijstraat in, is bestaand probleem. Oplossing?
- **Mirabellostraat**
 - ✓ Is het nuttig om dit in beide richtingen te laten rijden?
- **Lievestraat**
 - ✓ Ligt dicht tegen de voetgangerszone. Auto's zullen er komen parkeren. Vraag naar meer bewonersparkeren.
- **Omgeving Bachtenwalle**
 - ✓ Het afsluiten van het brugje aan Bachtenwalle heeft geen nut. Variant drie draagt de voorkeur weg van de deelnemers. Men vraagt zich eveneens af of de Rabotstraat dubbelrichting maken niet beter is voor de bewoners. Waarom kan dit niet (conflict met de tram?).
 - ✓ Lichte voorkeur voor variant 3, zo autoluw mogelijk maar toch bereikbaar.

Ook het stadsdeel waar de Coupure dwars doorheen loopt, vormt een aparte stadssector. Hier kunnen chauffeurs via diverse invalswegen vanop de stadsring makkelijk tot bij parking Ramen en Sint-Michiels geraken.

De meest bekende invalsweg is de Nieuwewandeling die chauffeurs via de Brugsepoortstraat en Hoogstraat tot bij deze ondergrondse stadsparkings brengt.

Autobestuurders kunnen evengoed via de Spaelaan, Papegaaistraat en Annonciadenstraat, de Gebroeders Vandeveldestraat en Onderbergen tot het St-Michielsplein rijden.

Knippen

- Omgeving Verlorenkost - St-Agneteburg
- Kolveniersbrug
- Academiebrug
- Lievebrug

Circulatie omgeving Coupures

De blauwe lob wordt van noord naar zuid doorsneden door de Coupure. Beide zijden van de Coupure zijn in de loop van de jaren uitgegroeid tot doorgaande assen, parallel aan de stadsring.

Het Circulatieplan grijpt in op deze doorgaande assen.

Omgeving Sint-Agneteburg - Verlorenkost

- De omgeving van de Sint-Agnetabrug en de Verlorenkost wordt een autoluwe zone. Basingrepen zijn hier de knippen aan
 - de Verlorenkost ter hoogte van de Nederkouter
 - de Coupure Links ter hoogte van de Hospitaalbrug
 - de Baertsoenkaai ter hoogte van de Apotheekstraat
 - de Sint-Agneteburg. Dit brugje wordt volledig autovrij, en dus een ideale schakel op de Leiepromenade voor voetgangers en fietsers.

Door die ingrepen ontstaat een volledig autoluwe zone in dit gebied, met een enorm potentieel voor een stedenbouwkundige ingreep langs het water en een veel fietsvriendelijker inrichting van deze zone.

Contributiebrug

De verkeerssituatie aan de Contributiebrug wordt heel wat eenvoudiger en overzichtelijker door een middenberm te creëren vanaf de Nieuwewandeling tot aan de tramsporen. Die wordt enkel doorbroken ter hoogte van de verbinding Waldamkaai – Coupure Rechts, die open moet blijven ten behoeve van de brandweer. De hele as vanaf de De Smetbrug tot aan de Verlorenkost is immers een belangrijke uitvalsroute voor de brandweer, los van de stadsring en van het historische hart van de stad.

Voor het overige zijn alle oversteek- en linksafbewegingen op dit kruispunt verboden. De middenberm wordt uiteraard wel onderbroken om fietsers toe te laten over te steken.

In afwachting van de realisatie van de fietsonderdoorgang onder de Contributiebrug wordt in het kader van de studie R40 (zie verder) onderzocht of verkeerslichten mogelijk zijn om deze oversteek te beveiligen en de doorstroming op de as Nieuwewandeling te verbeteren.

Circulatie Coupures

Basisprincipe bij de circulatie-ingrepen op de Coupures, naast het weren van het doorgaand verkeer, is dat de circulatie op onderstaande 4 grote segmenten apart telkens best consequent over de volledige lengte in één richting wordt gelegd.

- De Coupure Links Noord wordt omgedraaid. Dit laat toe om eventueel een fietsstraat in te richten en past ook binnen de filosofie van de vereenvoudiging van de kruispuntconfiguratie aan de Contributiebrug.
- De Coupure Links Zuid wordt ook omgekeerd, om te beletten dat er toch weer doorgaand verkeer over de hele lengte van de Coupures zou ontstaan.
- De rijrichting in de Coupure Rechts Noord blijft behouden. Door de linksaf te verbieden vanaf de Contributiestraat naar dit gedeelte van de Coupure Rechts en door de algemene circulatie-ingrepen in de omgeving van de Coupures zal de verkeersintensiteit in dit gedeelte dalen. Zo zal de doorstroming van de tramlijn er ook zal verbeteren.
- De Coupure Rechts Zuid ten slotte wordt omgekeerd, vnl. in functie van de brandweer (zie hoger).
- De Hospitaalbrug krijgt enkelrichtingsverkeer van Coupure Links naar Coupure Rechts, om te beletten dat de Coupure Rechts in de nieuwe circulatie toch nog als doorgaande as wordt gebruikt. Enkel voor brandweer is hierop een uitzondering voorzien. Om te beletten dat auto's toch in tegengestelde richting over de brug zouden rijden, worden ook de rijrichtingen in de Hospitaalstraat en de Bijlokestraat aangepast: enkelrichtingsverkeer naar de coupure Links toe.

Circulatie Ekkergem

De Ekkergemstraat is een straat die in het centrale gedeelte eigenlijk te smal is om dubbelrichtingsverkeer te dragen. Daarom wordt enkelrichtingsverkeer ingevoerd, weg van de Coupure Links, tot aan het pleintje achter de kerk. Door het linksafverbod aan de Contributiebrug wordt gegarandeerd dat enkel lokaal verkeer gebruik maakt van de Ekkergemstraat.

Daarnaast is er nog een kleine ingreep in de Krijgsgasthuisstraat. Daar wordt een einde gemaakt aan een zeer onlogische situatie, nl. dubbelrichtingsverkeer over een 20-tal meter, tussen de Wintertuinstraat en de Koolkappersstraat. Die zorgt ervoor dat er wat sluipverkeer is doorheen het woonerf van de Koolkappersstraat. Dit segment krijgt enkelrichtingsverkeer naar de Wintertuinstraat toe.

Circulatie omgeving Oude Houtlei - Onderbergen

In deze zone zijn er 2 belangrijke wijzigingen in de huidige ontsluitingsstructuur.

- In de Hoogstraat wordt enkelrichtingsverkeer ingevoerd, tussen de Peperstraat en de Oude Houtlei, naar de Oude Houtlei toe. Dit om te voorkomen dat er doorgaand autoverkeer vanuit de omgeving van de Coupures (omgeving Hospitaalbrug) richting Rabot zou rijden. Deze ingreep heeft daarnaast 2 belangrijke voordelen, nl.
 - het vereenvoudigen van het kruispunt Hoogstraat – Peperstraat, waardoor de verkeerslichten buiten werking kunnen worden gesteld en fietsers in de Holstraat naar dit kruispunt toe kunnen rijden.
 - het creëren van een bijkomende vrije busbedding voor de lijn 3 staduitwaarts.
- Het invoeren van enkelrichtingsverkeer in de Sint-Michielstraat en de Poel, naar de Oude Houtlei toe. Dit is vooral ingegeven door de steeds weerkerende problematiek van de inrit van de Parking Sint-Michiels. Wanneer de parking volzet is, zijn er altijd automobilisten die toch voor de inrit gaan aanschuiven, ook al wordt de volzet gesignaleerd via het verkeersgeleidingssysteem. Deze enkele wagens zorgen voor grote vertragingen voor de buslijn 3, en dit in beide richtingen. Andere wagens die toch ook naar de parking rijden en niet willen wachten, moeten deze omgeving verlaten via Ingelandgat en de Struifstraat, die daarvoor niet geschikt zijn. Door het omkeren van de rijrichting zoals beschreven wordt de parking enkel nog toegankelijk via Onderbergen. Eventuele wachtrijen aan de inrit van de parking hinderen dan het openbaar vervoer niet meer.

Om te beletten dat de Posternestraat als kortere sluiproute zou dienen tussen de Oude Houtlei en Onderbergen, krijgt die straat enkelrichtingsverkeer naar de Oude Houtlei toe.

Circulatie omgeving Burgstraat - Prinsenhof

De verkeerssituatie in deze buurt wijzigt grondig door:

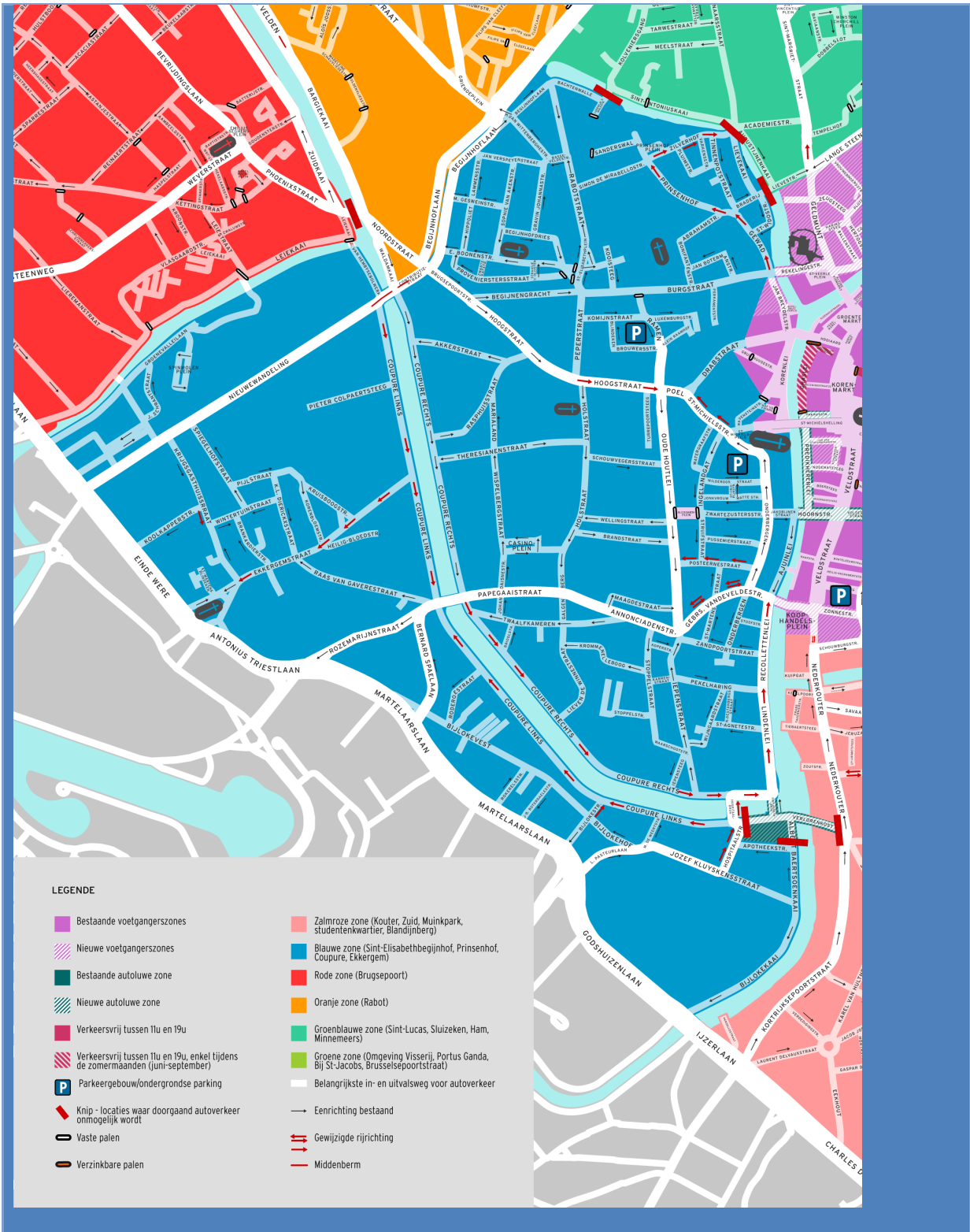
- De knip ter hoogte van de Rekelingebrug
- Bijkomende knippen aan de bruggen over de Lieve: Lievebrug, Academiebrug en Kolveniersbrug

Door deze maatregelen is in deze buurt enkel nog buurtgebonden verkeer mogelijk, de verkeerdruk daalt er dus drastisch, zowel in de Burgstraat zelf als in de wijk Prinsenhof. Daar is nu vb. nog veel doorgaand verkeer via de Academiestraat, Zilverhof, Prinsenhofplein en Simon De Mirabellostraat naar de Rabotstraat toe.

Een logisch gevolg van de knip aan de Rekelingebrug is het omkeren van de rijrichtingen in Gewad en Prinsenhof. Omdat het puur over lokaal verkeer gaat, vormt dit geen probleem voor de leefbaarheid van deze buurt. Wel zal, in overleg met de handelaars uit de Burgstraat, een oplossing worden gezocht voor de vrachtwagens die de Burgstraat beleveren. Het is niet de bedoeling (en het is eigenlijk zelfs niet mogelijk) dat die vrachtwagens wegrijden via de wijk Prinsenhof.

In de buurt zijn nog enkele kleine wijzigingen in rijrichting voorzien, enkel ten behoeve van de lokale ontsluitingsstructuur van deze buurt:

- Omkeren Zilverhof
- Het verwijderen van de paaltjes op het kruispunt Gewad – Braderijstraat. Deze bestaande knip is niet meer nodig.



ALGEMEEN

- **Hoge parkeerdruk:**
 - ✓ automobilisten komen hier parkeren omdat het gratis parkeren/blauwe zone is. Zou betalend parkeren moeten worden
 - ✓ Ernstig probleem van dubbel parkeren in deze wijk.
 - ✓ Parkeerdruk door bezoekers justitiepaleis.
 - ✓ Voor het plan in te voeren moeten eerst de randvoorwaarden mbt parkeren voldaan zijn.
 - ✓ Kan er geen parkeerregime komen?
 - ✓ Handelaars investeren in hun pand, doen de buurt (her)opleven en toch krijgen ze geen bewonerskaart en moeten ze nog veel betalen om hun auto in de buurt te kunnen parkeren.
- **Openbaar vervoer:**
 - ✓ Verbinding vanuit deze wijk naar Dampoort met OV is een probleem.
- **Oversteekbaarheid:**
 - ✓ de oversteekbaarheid van de as Blaisantvest-Begijnhoflaan wordt nog moeilijker. Dit is in tegenspraak met het project "bruggen naar Rabot".
- **Algemeen sector:**
 - ✓ Plan biedt weinig positiefs voor Rabot, meer verkeer.
 - ✓ Rabot zal slachtoffer worden van autoluwe Brugse Poort. Zijn er cijfers over waar verkeer na knip Bargiebrug heen zal gaan? Er zijn extra maatregelen nodig onder meer aan de De Smetbrug.
- **Voorstel circulatie Rabot:**
 - ✓ Verkeer staduitwaarts neemt Elyzeese Velden. Aan het Griendeplein een gedeeltelijke knip zodat verkeer niet meer naar Gebroeders De Smetstraat kan. Enkel nog maar stadinwaarts verkeer in Gebroeders De Smetstraat. Wondelgemstraat blijft tweerichting.

STRATEN

- **Begijnhoflaan:**
 - ✓ Vrees bewoners dat deel van extra verkeer op R40 zal verschuiven naar de Begijnhoflaan.
 - ✓ Zelfs al zal modal split wijzigen, dan nog zal er bijkomend verkeer zijn. Er zijn geen maatregelen genomen om de Begijnhoflaan hiervan te vrijwaren.
 - ✓ Velen zien de Blaisantvest-Begijnhoflaan-Nieuwewandeling als R40. Hoe zal de stad die gebruikers overtuigen de R40 te nemen. Vooral aangezien deze nog drukker en dus minder aantrekkelijk zal worden.
 - ✓ Wat is er gebeurd met de plannen om van de Blaisantvest een 1-vaksbaan te maken?
 - ✓ Zorgen over de luchtkwaliteit in de Begijnhoflaan. Als er bijkomend verkeer komt, vragen ze minstens extra aandacht voor groen.
 - ✓ Vragen over verkeersveiligheid: hoe zal snelheid gehandhaafd worden, komen er bijkomende controles?
 - ✓ Kan de Begijnhoflaan zone 30 worden? Zou tevens het gebruik van deze as ontraden en gebruik R40 stimuleren.
 - ✓ Het einde van de Gasmeterlaan naar Neuseplein is knelpunt. De infrastructuur is zo ingericht dat je automatisch Blaisantvest wordt opgestuurd. Zijn hier aanpassingen mogelijk? Een knip van Blaisantvest zou moeten overwogen worden.
- **Blaisantvest**

- ✓ Nog extra drukte.
- ✓ Extra oversteekplaatsen nodig oa aan Spaarstraat.
- ✓ Overdreven snelheid.
- ✓ Oversteekplaats aan Maria Goretti en extra aanduiding dat het hier een schoolomgeving is.
- **Oosteeklostraat - Gagelstraat**
 - ✓ Blijft rijrichting behouden?
 - ✓ Het zal hier drukker worden, kan hier iets aan gedaan worden?
 - ✓ Er wordt door auto's op het fietspad in tegenrichting gereden op de Gasmeterlaan.
 - ✓ Geen respect door autobestuurders.
 - ✓ Probleem dubbel parkeren.
- **Wondelgemstraat:**
 - ✓ Positieve signalen van de handelaars dat het dubbelrichting verkeer behouden blijft. Het doorgaand verkeer is relevant voor handelaars, dat willen zij niet kwijt (hebben ze gezien bij sluiting Wondelgembrug).
 - ✓ Eerichting in deze straat betekent inkomensverlies en faillissement voor de handelaars. Zij vergelijken situatie van eenrichtingsverkeer met de tijdelijke afsluiting van de Wondelgembrug. Bewoners melden dat deze situatie niet te vergelijken is met eenrichtingsverkeer. Mits een vlotte doorstroming en mits parkeerplaats zou gevolg voor handelaars wellicht minder groot zijn. Niet alle klanten zijn automobilisten. Volgens sommige bewoners wordt belang doorgaand verkeer overschat. Er kunnen misschien zones ingericht worden voor kortparkeren.
 - ✓ Er zijn te veel auto's. Autodelen is noodzakelijk. Handelaars blijven nog steeds koning auto minded, hun besef moet nog komen. Eigenlijk zouden handelaars hun klanten meer moeten sensibiliseren. Reactie handelaars: Doen dit zeer miniem want vrees klanten te verliezen.
 - ✓ Bezorgdheid van buurtbewoners over dubbel parkeren (meer controle nodig om mentaliteitswijziging te creëren), slechte doorstroming OV en gevaarlijke situatie voor fietsers. Het gevaar in deze straat is het dubbel parkeren. Voer je 1-richting in dan heb je ook infrastructurele ingrepen nodig om de fietsers en voetgangers beter te beschermen (maar dan hebt je tenminste de ruimte).
 - ✓ Bij eenrichtingsverkeer zal het dubbel parkeren nog verergeren omdat met dan indruk heeft dat men minder hindert. Het zijn voornamelijk de klanten die dubbel parkeren en niet de handelaars.
 - ✓ Buurtparking voor bewoners en klanten?
 - ✓ Parkeerstrook aan Nieuwe Molens is onderbenut. Handelaars zouden klanten moeten aansporen daar te gaan staan.
 - ✓ Kan zwaar verkeer overdag uit Wondelgemstraat gehouden worden? Er was een idee gelanceerd om een ruimte voor de kerk voor te behouden voor laden en lossen. Ook voor handelaars is laden en lossen hinderlijk.
 - ✓ Kerk inzetten als distributiecentrum voor de straat/buurt.
 - ✓ Vraag naar mogelijkheid laad- en loszones maar anderzijds stellen anderen zich de vraag of het wel zou werken gezien de mentaliteit van dubbelparkeren. Velen 'laden en lossen' de ganse dag.
 - ✓ Wondelgemstraat is overbevraagd, te veel verschillende vervoersmodi in 1 straat.
 - ✓ Zijn er mogelijkheden om voetpaden uit te breiden om te voet gaan winkelen aangenamer te maken. Handelaars: grote aankoop ontbreken dan. 40% van de klanten komt van buiten stad, vb. Evergem, Sleidinge...
 - ✓ Minder ruimte voor zachte weggebruikers.
 - ✓ Veiligheid fietsers in gedrang door behouden tweerichting. Zijn fietssuggestiestroken of een fietsstraat mogelijk?
 - ✓ Rijgedrag waar niks aan gedaan wordt. politie/handhaving: indruk dat politie niet durft op te treden. Op zaterdag kan politie blijkbaar niks doen. Op bord staat namelijk ma tot za en niet ma tot en met zaterdag.
- **De Smetstraat**

- ✓ Hoe in Mariakerke geraken. Palinghuizen staat vast.
- ✓ Moet tweerichting blijven.
- **Griendeplein:**
 - ✓ is knip aan Griendeplein overwogen? Als je er echt een woonwijk van wilt maken, zou dit een oplossing zijn (meteen tegenstand van handelaars)
 - ✓ Griendeplein dient als ventiel van knip Bargiebrug.
- **Ijskelderstraat - Rietstraat:**
 - ✓ Hoe laden en lossen? Waarom geen bundeling van levering.
 - ✓ Groot probleem van dubbelparkeren
 - ✓ Zorgen om leefbaarheid.
 - ✓ Dominante positie van de auto zowel plaatsinname als veiligheid als gezondheid.
 - ✓ Wat wordt rijrichting van deze straat?
- **Wilgenstraat**
 - ✓ Onvoldoende connectie naar Dampoort met OV.
 - ✓ Parkeerproblemen in de buurt.
- **Gasmeterlaan**
 - Zal aanschuiven worden.
 - Stukje eenrichtingsverkeer in Schommelstraat wordt niet gerespecteerd, hoe kan dit opgelost worden?
 - Parkeerzone wordt voornamelijk gebruikt door bedrijven die daar hun bestelwagens parkeren. Idem voor Bargiekaai
- **Bargiekaai**
 - Snelheid 130 ipv 30, wat kan hier aan gedaan worden?
 - Kan brandweer routes niet spreiden zodat ze niet altijd door dezelfde straat moeten.
 - Fietsoptimalisaties nodig, geen fietspad nu.
 - Doortrekken fietspad coupure naar Bargiekaai kant water.
 - Er liggen al twee drempels in eerste stuk, in het laatste stuk trekken ze dan extra hard op uit frustratie van de eerdere drempels.
- **Elyzeese Velden**
 - ✓ Wat is gevolg knip Bargiebrug voor deze straat?
 - ✓ Vraag om zone 30 te visualiseren.
- **Sint-Jozef:**
 - ✓ Verkeer is een mallemlen, te veel auto's.
 - ✓ Wat gaat knip Bargiebrug betekenen voor de wijk?
- **Neuseplein en Wiedauwkaai**
 - ✓ Zeer gevaarlijke punten met slechte zichtbaarheid.
- **Knooppunt Nieuwe Wandeling – Contributiebrug**
 - ✓ is een groot probleem
- **Fietspad Coupure**
 - ✓ is fietspad voor fietsers maar wandelaars en joggers maken hier ook gebruik van terwijl dit niet de bedoeling is, kan hieromtrent gesensibiliseerd worden?

Omwille van de doorstromingsproblematiek op de R40 wordt enkelrichtingsverkeer ingevoerd op de Nieuwevaartbrug, in de richting van de Gasmeterlaan. Om de doorstroming van de tram staduitwaarts in de Gebroeders De Smetstraat vanaf de halte conflictvrij te laten gebeuren, wordt in die straat enkelrichtingsverkeer ingevoerd, tot aan de Pannestraat. Door deze maatregelen wordt de Wondelgemstraat zwaarder belast. Om dit te compenseren wordt op de Wondelgembrug ook enkelrichtingsverkeer ingevoerd, maar dan staduitwaarts (complementair aan de ingreep op de Nieuwevaartbrug). Het stadinwaarts verkeer in de Wondelgemstraat zal daardoor gevoelig verminderen.

Samengevat kunnen we stellen dat het doorgaande verkeer doorheen de wijk door de voorgestelde maatregelen zal verminderen.

Knippen

- Bargiebrug

Circulatie

- Omwille van de doorstromingsproblematiek op de R40 wordt enkelrichtingsverkeer ingevoerd op de Nieuwevaartbrug, in de richting van de Gasmeterlaan. Door deze ingreep zal het staduitwaartse autoverkeer in de Gebroeders De Smetstraat en de Elyzeese Velden gevoelig verminderen, het doorgaand verkeer gaat er quasi volledig uit.
- Om de doorstroming van de tram staduitwaarts in de Gebroeders De Smetstraat vanaf de halte conflictvrij te laten gebeuren, wordt in die straat enkelrichtingsverkeer ingevoerd, tot aan de Pannestraat.
- Door deze maatregelen wordt de Wondelgemstraat zwaarder belast. Om dit te compenseren wordt op de Wondelgembrug ook enkelrichtingsverkeer ingevoerd, maar dan staduitwaarts (complementair aan de ingreep op de Nieuwevaartbrug). Het stadinwaarts verkeer in de Wondelgemstraat zal daardoor gevoelig verminderen.
- Als extra maatregel zal de as Elyzeese Velden - Bargiekaai aangepast worden, in die zin dat het profiel van de Elyzeese Velden zal doorgetrokken worden tot aan de Guldenvliesstraat. De doorsteken van de zijstraten op de ventweg zullen worden afgesloten, en de fietspaden zullen aan beide zijden worden doorgetrokken en/of in goede staat gebracht worden tot aan de Phoenixbrug

Samengevat kunnen we stellen dat het doorgaande verkeer doorheen de wijk door de voorgestelde maatregelen zal verminderen.



ALGEMEEN

- **Algemeen**
 - ✓ Er is een machocultuur m.b.t. auto's, vooral bij 'nieuwe Gentenaars'. Zowel problemen qua rijstijl als qua parkeergedrag, de parkeerregels worden gewoon aan de laars gelapt. Meer controle?
 - ✓ Te veel auto's in de Brugse Poort.
 - ✓ De wijk moet beter ontsloten worden.
 - ✓ Beperkt aantal knooppunten naar R4.
 - ✓ Nieuwe Wandeling wordt ook vaak gebruikt als uitvalsroute voor deze wijk. Dit verliezen ze nu waardoor nog meer druk op Drongensesteenweg.
 - ✓ Er wordt geen rekening gehouden met ruimtelijke planning/stedelijke ontwikkeling. Er komen veel nieuwe ontwikkelingen maar er wordt geen rekening gehouden met de groei van het aantal mensen en de auto's. Fietsvoorzieningen, scholen, te weinig parking... Dit is al de dichtstbevolkte wijk, en men gaat nog meer verdichten. Er is te weinig parkeerplaats nu al. En mensen hebben meer dan 1 auto.
- **Knip Bargiebrug**
 - ✓ Hierdoor zal de buurt een getto worden. Verkeer kan er niet meer binnen.
 - ✓ Vrees voor chaos omdat er wel een knip gebeurt, maar geen circulatie-aanpassingen.
 - ✓ Is goed voor de verkeersveiligheid.
 - ✓ Hoe ingericht en gecontroleerd als zo veel modi er nog door moeten kunnen?
 - ✓ Zijn er cijfers van hoeveel mensen de brug nemen en die toch een stop of bestemming hebben in de Brugse Poort?
 - ✓ Zal file hierdoor weg zijn? Beter éénrichtingsverkeer en linksaf verbod Drongensesteenweg.
 - ✓ Zeer veel positieve stemmen.
 - ✓ Waarom taxi wel er door?
- **Parkeren**
 - ✓ Vrees voor parkeerprobleem binnen de wijk / nog grotere parkeerdruk wanneer mensen niet meer verder zullen kunnen doorrijden naar het centrum. Werd de bijkomende parkeerdruk ten gevolge van dit plan ook in kaart gebracht?
 - ✓ Vraag om park&ride (Rijakkers?), parkeerhavens, buurtparkings(Aldi?) voor de Brugse Poort.
 - ✓ Brugse Poort fungeert nu als informele P&R voor wie in de stad werkt. Wanneer wordt betalend parkeren hier ingevoerd? En extra bewonersplaatsen?
 - ✓ Waarom treedt politie niet op bij foutparkeren. Zijn nochtans altijd dezelfde auto's die er staan.
 - ✓ Er staan heel veel camionetten in de wijk.
 - ✓ Structureel negeren van parkeerplaats voor mindervaliden.
- **Fietsen**
 - ✓ Vraag om betere fietspaden/ meer veiligheid voor de fiets. Vraag naar meer flankerende maatregelen voor fietsers. Momenteel zeer onveilige fietsroutes. Fietsroute dwars door Brugse Poort richting Bourgoyen.
 - ✓ Vraag om degelijke (overdekte) stalling voor fietsers. Extra fietsenparkings op vrijgekomen stukken grond in de wijk.
- **Handel**
 - ✓ Handelaars worden vergeten, komt er nog aparte vergadering voor handelaars? Bezorgdheid over negatieve gevolgen voor de economische bedrijvigheid in de Brugse Poort, vooral door knip Bargiebrug. Faillissementen door beperking verkeer. Werd dit onderzocht? Zelfstandigen hebben investeringen gedaan. Wat gebeurt er met hun investeringen als ze geen klanten meer hebben. Er gaat leegstand komen.

- ✓ Opmerking andere inwoners: veel voorbeelden van straten die net heropleven eens ze autovrij zijn. Bewoners geven aan net meer te zullen komen winkelen als het autoluwer zou zijn. Fietsers mijden die autowinkelstraten omdat ze druk, gevaarlijk, stinken... Moesten ze veiliger, rustiger en aantrekkelijk zijn, er zou meer volk komen. Fout om te denken dat ze autoklanten gaan verliezen, die vinden toch nooit parkeerplaats om daar te stoppen en te kopen. Net de autodoorstromers zijn de klanten maar de buurtbewoners. Handelaars zouden anders moeten gaan denken en bijvoorbeeld thuisleveringen aanbieden. Of latere openingsuren als troef.
- **Openbaar vervoer:**
 - Kan de geplande tramlijn wel over de Phoenixbrug? Hellingsgraad?
 - Beter ov naar centrum nodig.
 - Lijn 9 is een ramp om te nemen, vaak overbevolkt en andere keren bijna leeg.
 - Wat als de bus op de Rooigemlaan in de file staat: hoe zal de doorstroom van openbaar vervoer gegarandeerd worden?
- **Overige**
 - ✓ Buurt wordt volgebouwd, er zou beter mee groen komen.
 - ✓ Ook bij toplaagvernieuwingen wil de buurt inspraak.
 - ✓ Doorsteek project De Munter staat niet op plan. Plan is 100% autodenken, te weinig aan alternatieven gewerkt.
 - ✓ Niks rond ruimtelijke ordening. Steeds meer verdichten zonder dat de functies volgen. Cfr. Alsberghe-Van Oost, 400 woningen maar geen school, is om autoverplaatsingen vragen.

STRATEN

- **R40**
 - Dichtslibben kruispunt Drongensesteenweg.
 - Optimalisatie lichtenregeling nodig.
 - Nog grotere overbelasting Nieuwe Wandeling.
- **Drongensesteenweg**
 - ✓ Momenteel elke dag file, bezorgdheid want onveilig voor kinderen.
 - ✓ Verkeersonveiligheid. Drongensesteenweg ter hoogte van de Rooigemlaan is een ramp voor fietsers, moeten nu op het voetpad rijden omdat auto's alle plaats innemen.
 - ✓ Zware druk door verkeer bioplanet.
 - ✓ Plan is goed maar verminderen van verkeer zal tot snelheidsverhoging leiden. Auto's geforceerd trager laten rijden.
 - ✓ Sluipverkeer hopelijk weg door de knip.
 - ✓ Kruispunt met Ooievaarstraat kan je niet snel rijden. Bocht wordt ongelofelijk snel genomen, ook de gelede bussen. Heel gevaarlijke situatie. Kan er een drempel gelegd worden?
- **Rooigemlaan**
 - ✓ Vrees voor (nog meer) druk op Rooigemlaan in beide richtingen. Zal verkeer geen weg gaan zoeken door de wijken?
 - ✓ Meer aandacht voor oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers.
 - ✓ Kan er aan de Rooigem, naar het Rooigemzwembad een veilige fietsoversteek gemaakt worden? Is onmogelijk om dat veilig te nemen momenteel.
 - ✓ Verzadigd, verkeer uit Eeklo zal dwars door de wijk rijden.
- **Bevrijdingslaan**
 - ✓ Vrees voor (nog meer) druk op kruispunt met Rooigemlaan.
 - ✓ Is het mogelijk om de Bevrijdingslaan en Drongensesteenweg eenrichting te maken met een fietspad tussen voetpad en parkeerstrook
 - ✓ Bevrijdingslaan is handelsstraat en moet blijven draaien, het moet er druk blijven.

- ✓ Wat met vertramming lijn 3, dan nog steeds tweerichting plus parkeren langs beide kanten? Tram zal mee in file staan. File vaak ook veroorzaakt door dubbel parkeren waar niks aan gedaan wordt.
- ✓ Is voorrangsweg geworden, zone 30 maar nu nog sneller gereden.
- ✓ Wordt gemeden, er zijn geen fietsroutes. Alternatief is de vaart, iedereen neemt die want Bevrijdingslaan niks aantrekkelijks. Er zijn andere ingrepen nodig om de straten aantrekkelijker te maken, verkeersveiliger. Snelheidsborden, snelheidsremmers...
- ✓ Handelaren moeten een rendement draaien. Hiervoor is de uitstroom vanuit de stad belangrijk. Wat met klanten die hier met de auto komen winkelen?
- ✓ Mensen die er echt moeten zijn gaan er met knip hopelijk wel makkelijk geraken en dan is de knip een goeie zaak.
- ✓ Laden en lossen beperken; niet doen alsof ze laden en lossen terwijl ze soms meer dan een uur aan het eten zijn. Optreden en verbaliseren en zorgen dat de boetes betaald worden.
- ✓ Heel weinig fietsenstallingen in de Bevrijdingslaan.
- ✓ Bewoners heel positief over dit plan maar (mee)bezorgd hoe dit handelaars kan duidelijk gemaakt worden zodat ook zij mee zijn.
- **Kettingpleintje - Kettingstraat**
 - ✓ Knip zal positief zijn voor deze buurt.
- **Meibloemstraat**
 - ✓ Vraag om buurtparking in te lassen zoals tijdens leefstraat om minder parkeerverkeer te creëren.
- **Ooievaarstraat**
 - ✓ Enkele jaren geleden al zaken geopperd. Er zijn nog wat optimalisaties mogelijk. Knippen van de brug is op een ander niveau. Puur op onze wijk zou dit een positief effect moeten hebben. Richting van Ooievaarstraat is destijds veranderd naar eenrichting tussen Meidoornstraat en Sparrestraat. Zou minder rondrijverkeer genereren.
- **Balsemierenstraat:**
 - ✓ Klein deel eenrichting: kan er geen bord gemaakt worden dat ze er toch door mogen → tussen zonnebloemstraat en Boerderijstraat tweerichtingstraat maken
- **Reinaertstraat:**
 - ✓ Nieuwe ziekte: tegen richting rijden. Eerste stuk Reinaertstraat: parking → mensen rijden in beide richtingen. Fysieke onmogelijkheid gebruiken om parkeren tegen te gaan!
- **Geitstraat**
 - ✓ Gaan wij geen sluijstraat worden van mensen die i.p.v. aan te schuiven, een klein stukje Drongesesteenweg nemen en via Geitstraat gaan i.p.v. via de ring? Is nu al het geval. Kan dat opgelost worden met verandering in circulatie?
 - ✓ Is na de heraanleg een autostrade geworden. Waarom geen structurele ingrepen.
- **Biezenstuk**
 - ✓ Geen aanpassingen? Is nochtans sluijweg. Zijn circulatieaanpassingen mogelijk?
- **Nekkersputstraat**
 - ✓ Grotere druk doordat wagens geweerd worden aan andere kant.
- **Zinniastraat**
 - ✓ Eenrichtingverkeer herinvoeren. Dubbelrichting is heel onveilig en eigenlijk niet nodig.
 - ✓ Verwijderen autoherstelplaats in de straat die er niet hoort, personeel en klanten rijden veel te snel, blijven toerkes rijden en parkeren zich hinderlijk.
- **Acaciastraat**
 - ✓ Foutpakeren op de voetpaden.
 - ✓ Respecteren van de schoolomgeving.
- **Segherstraat**
 - ✓ Rijwoning met garagepoort. Uit de Kastanjestraat en Segherstraat inrijden zeer moeilijk. Al extra gele lijnen maar wordt niet gerespecteerd. e rijden..

- **Sectoreliastraat:**
 - ✓ Zelfs geen voetpaden meer. Als voetganger is het heel gevaarlijk. Is absoluut niet veilig.
- **Groendreef -, Zuidkaai**
 - ✓ Coupure links loopt door via de Zuidkaai & Groendreef. De Groendreef is eigenlijk niet bruikbaar als tweerichtingsstraat met parkeren. Kan die niet eenrichting?
 - ✓ Wat met parkeerbeleid hier? Vraag invoeren bewonerskaart.
- **Ghuislainbrug**
 - ✓ Vier verschillende lichten die beter afgestemd moeten worden.

De belangrijkste wijziging hier is het knippen van de Bargiebrug. Daardoor kan het doorgaand verkeer niet meer via de Drongensesteenweg of de Bevrijdingslaan de binnenstad binnen rijden. De Bargiebrug zal louter toegankelijk zijn voor fietsers, bussen en taxi's. Hierdoor wordt de hele buurt in de Brugse Poort verkeersluwer aangezien het resterende verkeer enkel plaatselijk verkeer betreft.

De Bevrijdingslaan en de Drongensesteenweg zijn de aangewezen routes om de Brugse Poort uit te rijden richting stadsring.

Knippen

- Bargiebrug

Circulatie

Voor het overige zijn geen wijzigingen in rijrichtingen voorzien in het circulatieplan in de sector Brugse Poort.



LEGENDE

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Bestaande voetgangerszones Nieuwe voetgangerszones Bestaande autoluwe zone Nieuwe autoluwe zone Verkeersvrij tussen 11u en 19u Verkeersvrij tussen 11u en 19u, enkel tijdens de zomermaanden (juni-september) | <ul style="list-style-type: none"> Zalmroze zone (Kouter, Zuid, Muinpark, studentenkwartier, Blandijnberg) Blauwe zone (Sint-Elisabethbegijnhof, Prinsenhof, Coupure, Ekkergem) Rode zone (Brugsepoort) Oranje zone (Rabot) Groenblauwe zone (Sint-Lucas, Sluizeken, Ham, Minnemeers) Groene zone (Omgeving Visserij, Portus Ganda, Bij St-Jacobs, Brusselsepoortstraat) | <ul style="list-style-type: none"> P Parkeergebouw/ondergrondse parking Knip - locaties waar doorgaand autoverkeer onmogelijk wordt Vaste palen Verzinkbare palen Belangrijkste in- en uitvalsweg voor autoverkeer Eenrichting bestaand Gewijzigde rijrichting Middenberm |
|--|--|--|

STRATEN

- **Overpoort**
 - ✓ Eenrichting behouden zoals nu maar straat breder maken door parkeerplaatsen weg te halen. Immers nu al veel overlast en vrees dat wegnemen verkeer ook de sociale controle voor studenten (vooral 's nachts) zal verdwijnen.
 - ✓ Geen 30 in Overpoort.
 - ✓ Er staan veel wagens die er niet moeten staan.
- **Sint-Pietersnieuwstraat – Sint-Pietersplein**
 - ✓ Wat betekent autoluw gebied?
 - ✓ Toekomst straat: éénrichting of tweerichting en wat met openbaar vervoer?
 - ✓ Wat met bereikbaarheid voor bewoners – cliënteel – bezoek – personeel?
 - ✓ Vrees voor overlast door studenten bij autovrij/luw?
 - ✓ Rode Kruis: ophaling bloedproducten zijn beperkt in ophaling, doorgang altijd noodzakelijk.
 - ✓ Kruisend autoverkeer met fietsroute aan Lammerstraat is gevaarlijk en dit wordt nu versterkt.
 - ✓ Hoe worden de venstertijden gehandhaafd? Nummerplaatherkenning? En wat met deelauto's?
 - ✓ Plan is goed maar bewoners moeten inboeten op sociale leefkwaliteit, hier wordt niet aan gedacht. (cfr wegvallen uit carpoolinitiatieven omdat de bestuurders niet meer aan hun deur geraken om kinderen af te zetten of op te halen.) Kinderen of ouderen hebben het vaak moeilijk om eind verderaf te parkeren en laatste stuk te voet te doen.
 - ✓ Woonzorgcentrum: bezorgdheid bereikbaarheid zorgverstrekkers, bezoek, leveranciers, hulpdiensten, personeel. Sint-Pietersparking wel dichtbij maar duur.
 - ✓ Ondernemers maken zich zorgen om bereikbaarheid, voelen zich geïsoleerd.
 - ✓ Sluipverkeer op SPP als paaltjes niet tijdig worden teruggezet na evenementen.
 - ✓ Bocht aan SPP wordt veel te snel genomen door auto's, moto's.
 - ✓ Overlast brommers pizzazaken in studentenbuurt.
- **Walpoortstraat - Kortedagsteeg**
 - ✓ Oplossing zoeken voor fietsverkeer in Walpoortstraat - te snel naar beneden indien voetgangerszone.
 - ✓ Bereikbaarheid Minardschouburg en wat met fietsstallingsplaatsen en beleving door oa buitenlandse vrachtwagens binnen tijdsvensters?
- **Omgeving Vooruit**
 - ✓ Hoe parkeren in de toekomst?
 - ✓ Na laden en lossen moet met helemaal naar ring om dan auto te gaan parkeren.
 - ✓ Bagattenstraat: wat is impact van eenrichtingsverkeer? Welk verkeer zal er nog mogelijk zijn?
- **Walse Krook**
 - ✓ Bereikbaarheid – Hoe er geraken en weer weg?
 - ✓ Zal voor parkeerdruk in omliggende wijken zorgen.
- **Kantienberg**
 - ✓ Sinds heraanleg problemen om in en uit garage te geraken. Auto's staan steeds te dicht of voor de poort.
- **Omgeving Muinkpark**
 - ✓ Vrees parkeerdruk, is nu al. Door uitbreiding voetgangerszone zullen mensen hier plaats komen zoeken. Op straat parkeren is relatief goedkoop ivg met ondergronds.
 - ✓ Wat met de circulatie in de wijk?
 - ✓ Slechte signalisatie – verkeersborden kloppen niet.
 - ✓ Druk door Kinopolis en Uitbreiding Hogeschool.

- ✓ Administratief Centrum Ter Platen, Electrabelgebouw, Arteveldeparking,... veel parkeerplaats die leeg staat. Buurt zou graag ondersteuning van de stad hierin voor buurtparking.
 - ✓ Jammer dat hier weinig verandert. Veel doorgaand verkeer. Er wordt niets gedaan aan sluipverkeer door Hofstraat richting Rooseveltlaan. Stukje Muinklaan misschien omkeren richting Rooseveltlaan. Hofstraat voorbij Guldenspoorstraat beter van richting veranderen – er zijn veel garages en die rijden nu al in tegenrichting weg (dus ook stuk Muinklaai mee wijzigen)
 - ✓ Fietsverkeer kan beter.
 - ✓ Muinkwijk is gescheiden van wijk Brusselsepoort – idem t.o.v. studentenbuurt – er is maar 1 ingangspunt, zijnde Tentoonstellingslaan.
 - ✓ Stilstaand verkeer in de buurt.
 - ✓ Moet alles via Kantienberg?
 - ✓ Kinepolis Pleit niet voor meer ppl voor de bioscoop, maar wil wel een alternatief kunnen aanbieden. We promoten de parkings in centrum maar er is onvoldoende laatavondvervoer, geen P&R's met goede verbinding, ...
 - ✓ Nood extra bewonersparkeren.
- **Isabellakaai**
 - ✓ Fietsroute niet goed aangeduid. Zelfs geen bord fietspad.
 - **Rooseveltlaan - Callierlaan**
 - ✓ Gevoel dat autostrade hier al begint. Waarom hier geen zone 30?
 - ✓ Rijrichting J. De Bruyckerdreef wordt algemeen als zeer negatief beschouwd – wie kan er in deze straat geraken als de richting wijzigt?
 - ✓ Toegankelijkheid? Bereikbaarheid?
 - ✓ Overdreven snelheid B401
 - ✓ Zebrapaden zijn moeilijk om over te steken.
 - **Frans Spaestraat**
 - ✓ Meer bewonersparkeren.
 - ✓ Enkelrichting maken richting R40.
 - **Dierentuinwijk**
 - ✓ Bewoners geen plaats om te staan want er staan bezoekers de hele dag geparkeerd.
 - ✓ Vrees extra belasting in wijk achter Callierlaan als tram er komt.
 - ✓ Olifantstraat is een goede oplossing omdat op de hoek van Callierlaan – Olifantstraat veel ongelukken gebeuren (maar dan beter in de richting weg van Callierlaan, volgens anderen)
 - ✓ Zorgcentrum: bezorgdheid toegankelijkheid en uitvoeren diensten aan huis.
 - **Sint-Lievenspoort**
 - ✓ Kruispunt Sint-Lievenspoort (Zuidparklaan) is nu al slecht en zal nog slechter worden omdat de Brusselsepoortstraat geen optie meer is voor een deel van de groene sector.
 - ✓ Het sluiten van de doorsteek aan Stropkaai zorgt nu al voor een sterke fileopbouw. Dat is de slechtste maatregel in lange tijd.
 - **Citadellaan**
 - ✓ Fietsveiligheid naar Brugse Poort – Is tegenrichting de grote fietsstroom.
 - ✓ Parkeerproblemen: door komst tram nog meer parkeerverlies. Mensen kopen vaak een woning met parkeerplaats voor de woning en dan verdwijnt ze plots.
 - **Vlaanderenstraat**
 - ✓ Files nu problematisch – wijzigingen zijn positief.
 - ✓ Handelaar: afstand magazijn – winkel is 150m maar met het nieuwe plan 3 km omrijden. Ook beleving door grote vrachtwagens wordt nu problematisch door bocht Brabantdam-Belgradostraat.
 - **Prostitutiebuurt**
 - ✓ Bij éénrichting Schepenenvijverstraat probleem voor garages in P. Vanderdonckdoorgang.

- ✓ Prostitutieverkeer – carroussel d’amour wordt bevorderd in dit plan.
- **Lippensplein**
 - ✓ Handelaar met permanent 3 vrachtwagens die in Gent rondrijden, hoe doorrijden?
- **Brabantdam**
 - ✓ Zal overladen worden met auto, fiets, tram
 - ✓ Waarom enkel Kouter niet binnen langs Nederkouter?
 - ✓ Knip Vlaanderenstr en Brabantdam – nut niet duidelijk en valt zeer zwaar voor heel veel handelaars.
 - ✓ Garageboxen en mensen reden richting Sint-Anna maar wat nu met gewijzigde richting?
 - ✓ Handelaars hebben zich daar bewust gepositioneerd voor boodschappen van stadsuitwaarts rijdende burger richting R40 .
 - ✓ Waarom niet dubbelverkeer laten met 1 kant parkeren? Op die manier wordt ook Kuiperskaai ontlast. Langeviolettenstr als uitgaansweg.
 - ✓ Hoe kunnen klanten nog tot ons komen?
- **François Laurentplein**
 - ✓ Hertekenen zodat er zeker 10 parkeerplaatsen bij kunnen.
- **Eedverbondkaai**
 - ✓ Vrees om nog grotere sluiproute naar stadsring te worden.
 - ✓ Vraag om ook te knippen.
- **Kunstlaan en omgeving (Kattenberg – Laurent Delvauxstraat – Sint-Amandstraat)**
 - ✓ Nu al file, vrees op verder dichtslibben en fijn stof! Overdag vervuild door auto's, 's nachts door studenten - onleefbaar geworden.
 - ✓ Bezorgdheid hoe dringend verkeer (medische hulp/Brandweer) doorgang zal vinden als ring nog voller komt.
 - ✓ Weinig alternatieven om in St-Amandstraat te geraken. Uitroute St Amandsstraat verleggen naar Kazernestraat OF uitroute St-Amandsstraat verleggen naar Van Hulthem - Eekhout naar ring.
 - ✓ Extra Bewonersplaatsen in Kunstlaan, gezien op heden bijna allemaal door studenten ingenomen. (vrees dat ook de nieuwe fietsstallingen nog meer parkeerplaatsen zullen wegnemen)
 - ✓ Waarom geen kleine rotonde of dynamische lichten ipv rode lichten?
- **Kortrijksepoortstraat - Nederkouter**
 - ✓ Hoe kunnen klanten ons nog bereiken (ziet het P&R niet werken voor klanten, wel voor zichzelf)
 - ✓ Op heden reeds dichtslibben door samenloop tram en verkeer, quid toeritdosering.
 - ✓ Hoe leveren zonder tram te blokkeren.
 - ✓ Waarom nog steeds afgesloten voor fietsers?
 - ✓ Wat met nieuwe ontwikkelingen hier. Die toekomstige Gentenaars willen ook met de auto naar huis. De straten zitten daar al potdicht.
- **Savaanstraat**
 - ✓ Sint Barbaracollege wordt voetgangerszone. Wat met bereikbaarheid kleuter- en lagere school? Voetgangerszone hier is vreemd en onnodig.
 - ✓ Waar moeten kinderen bus nemen?
 - ✓ Hoe zal vrachtwagen zich kunnen keren?
 - ✓ Komen er extra fietsparkeerplaatsen in Ketelvest?
 - ✓ Kan water/boot ingezet worden als vervoermiddel?
 - ✓ Tijdsvenster mogelijk voor afzetten en ophalen kleuters?

In deze zone ten zuiden van de historische binnenstad wordt de as St-Pietersnieuwstraat, St-Pietersplein en Overpoortstraat autoluw. Dat gebeurt onder meer door de interne circulatie aan te pakken, de rijrichting in de Lammerstraat richting die St-Pietersas te schrappen en ook door de Overpoortstraat op te nemen in de voetgangerszone.

Hoe dan ook blijft deze stadssector bereikbaar via diverse invalswegen. De Kortrijksepoortstraat en aansluitend de Nederkouter brengen chauffeurs makkelijk tot bij parking Savaanstraat, Kouter en Center Parking.

Wie van de B401 komt, bereikt de parkings Vrijdagmarkt en Center Parking ook via de Van Gulliklaan en Zuidparklaan. Zo komt u ook vlot bij parking Zuid.

U kan deze zone ook binnenrijden via de Kunstlaan om zo parking St-Pietersplein te bereiken.

Er zijn verschillende manieren om de studentenbuurt te verlaten, bijvoorbeeld de Lammerstraat en Rooseveltlaan. Ook via de Kunstlaan verlaat je deze sector. Voor wie van het stadscentrum komt, is er de bekende as Brabantdam, Kuiperskaai en Rooseveltlaan die bestuurders kunnen volgen om zo de stadsring te bereiken.

Om doorgaand verkeer vanop de Brabantdam en Kuiperskaai richting Sint-Annaplein tegen te houden, wordt de Brabantdam ter hoogte van het Lippensplein geknipt.

Knippen

- Voetgangerszone Recolettenbrug
- Lippensplein
- Verlorenkost
- Voetgangerszone Overpoortstraat

Circulatie omgeving Kouter – Brabantdam

- In het zuidelijk deel van het Koophandelsplein, tussen het kruispunt met de Schouwburgstraat en de inrit van de parking van het Justitiepaleis, wordt dubbelrichtingsverkeer ingevoerd, in functie van de bereikbaarheid van de parking van het Justitiepaleis.
- De Henegouwenstraat krijgt enkelrichtingsverkeer, naar het Lieven Bauwensplein toe. Dit is in lijn met de rijrichting van de Voldersstraat. Vanuit de Henegouwenstraat moet het autoverkeer verplicht naar het Laurentplein toe. Via infrastructurele maatregelen wordt de verbinding vanuit de Henegouwenstraat naar de Reep toe onmogelijk gemaakt. De rijrichting in de Oranjeberg wordt omgekeerd. Op die manier is die straat bereikbaar vanaf de Gouvernementstraat, zonder de as Voldersstraat te belasten.

Circulatie Studentenbuurt

- Lammerstraat, zij het enkel staduitwaarts. De rijrichting naar de Sint-Pietersnieuwstraat verdwijnt dus, en daarmee een belangrijke doorgaande as vanaf de omgeving van de Keizer Karelstraat via de Schepenenvijverstraat en de Oudescheldestraat naar de Lammerstraat en zo verder.
- De Bagattenstraat krijgt dubbelrichtingsverkeer over de hele lengte. Er is een nieuw concept voor de Bagattenstraat in opmaak. De straat wordt daarbij uitgewerkt als fietsstraat, waarbij over de hele lengte van de straat een uniform straatprofiel kan worden uitgewerkt.. Daardoor zal bovendien de onnatuurlijke parkeersituatie in het begin van de straat verdwijnen (dwarsparkeren), wat veel veiliger is voor fietsers. Voor het overige is er in het concept van de circulatie voor de binnenstad niet echt een goede reden om het enkelrichtingsverkeer te behouden.
- Om de nieuwe ontsluitingsstructuur voor de studentenbuurt te kunnen realiseren zijn verschillende circulatie- en infrastructurele maatregelen nodig:
 - De verbinding Kunstlaan – Sint-Amandsstraat wordt weggetrokken van de Overpoortstraat. Daartoe wordt het pleintje aan de kop van de Kunstlaan aangepakt, zodat de beweging van Kunstlaan naar Sint-Amandsstraat kan gebeuren voor het kruispunt met de Overpoortstraat.
 - De Sint-Amandsstraat zelf krijgt binnen die optiek dubbelrichtingsverkeer.

- De Overpoortstraat wordt voetgangerszone, samen met het aanpalende gedeelte van Stalhof.
- De Sint-Pietersnieuwstraat krijgt volledig enkelrichtingsverkeer, telkens van de Plateaustraat weg. Dit wordt ook doorgetrokken op het Sint-Pietersplein, tot aan de in- en uitrit van de parking. Dit is een belangrijke maatregel in het verder autoluw maken van de studentenas.
- In de Voetweg en op het Kramersplein zijn er enkele kleine wijzigingen in circulatie, louter in functie van de lokale bereikbaarheidsstructuur. Hetzelfde geldt voor de Rozier – Magneelstraat en de Sint-Barbarastraat.

Circulatie Muinkparkwijk

- De Jules De Bruyckerdreef functioneert sedert 1997 als sluitstuk van de P-route, van de Rooseveltlaan naar de Zuidparklaan. In het nieuwe concept van het circulatieplan past deze verbinding niet meer, integendeel. Ze vormt een belangrijke verbinding tussen de 2 zuidelijke sectoren van de binnenstad. Daarom wordt deze richting geknipt. De omgekeerde beweging blijft uiteraard wel nog mogelijk.
- Veel automobilisten die komen van de B401, gebruiken de Olifantstraat als sluipweg om de linksafbeweging aan de Sint-Lievenspoort richting Heuvelpoort te vermijden. Dit wordt nu tegengegaan door enkelrichtingsverkeer in te voeren vanaf de Leeuwstraat naar de Callierlaan toe.

SECTOR VOETGANGERSGEBIED / PAARSE SECTOR

STRATEN

- **Onderstraat**
 - ✓ Voetgangerszone - bereikbaarheid – timing?
- **Patershol - Oudburg**
 - ✓ Kunnen langs Burgstraat niet meer weg.
 - ✓ Hoe moeten we voetgangerszone bereiken en hoe weer buitenrijden?
 - ✓ We zijn afgesloten, geraken niet meer weg. Geen alternatieven als er ergens iets fout gaat.
 - ✓ Hoe kan bezoek ons bereiken?
 - ✓ In deze omgeving wordt vooral aan de handelaars, feesten, bezoekers gedacht, niet aan bewoners. De bewoners winnen er niks bij. Stad luistert hier niet naar. Bewoners in de kou. Patershol gebruikt om de Oudburg te bevoorraden en onrechtmatig parkeren.
 - ✓ Evenwicht tussen bewoners en horeca, feesten in Patershol Oudburg. Bewoners geen voorstander van de terrassen in Oudburg. Was in vorige legislatuur beloofd dat dit er niet zou komen. De straat is nog niet verkeersvrij en het staat al vol. Bewoners voelen zich bedrogen en hebben er heel veel last van. Je kan er ook niet meer door.
 - ✓ Bakker: Bruidstaart kan niet met tram of te voet afgehaald worden.
 - ✓ Patershol – Uitweg via Margrietstraat en Academiestraat liever dan via Langesteestraat en Tolhuislaan
 - ✓ Kraanlei heel druk
- **Kaatspelplein**
 - ✓ de garage is nu moeilijk bereikbaar door de fietsenstalling die geplaatst is.
- **Ottogracht**

- ✓ Knip neemt de drukte weg en die drukte is net positief.
- **Vlasmarkt**
 - ✓ Bereikbaarheid nachtleven is een probleem, geen openbaar vervoer meer.
- **Lange steenstraat**
 - ✓ Slechte staat van de weg, geluidshinder zal toenemen. Vrachtwagens uit stadscentrum weren.
 - ✓ Langesteenstraat - mogelijkheid om kinderen af te zetten – K&R?
 - ✓ Academiestraat beter tweerichting.
- **Koophandelsplein**
 - ✓ Vertegenwoordiging 150 werknemers Justitiepaleis. Toegang tot parking moet gevrijwaard blijven om dossiers af te zetten. Iedereen 24/24 vergunning nodig.
- **Kouter – Korte meer**
 - ✓ As Korte Meer – Volderstraat – Cataloniëstraat blijft bestaan.
 - ✓ Congestie bij leegrijden parking Kouter en Korte Meer.
- **Vogelmarkt**
 - ✓ 2 winkels aan Vogelmarkt en parking in Korte Meer. Komt van Drogen en toegang gele sector niet meer via Papegaaistraat maar zal nu via Kuiperskaai moeten?
- **Volderstraat**
 - ✓ Rogge, geen product voor op de tram en ook leveringen voor 11 uur zijn problematisch voor vrachtwagens
 - ✓ Is drukste doorgangsweg geworden en dat in combinatie met een fietsstraat. Geen laad- en losplek.
- **Sint-Niklaasstraat**
 - ✓ Probleem van laden en lossen. Vroeger klein eiland voor de deur maar nu ingenomen door De Lijn.
- **Cataloniëstraat**
 - ✓ Vraagtekens bij verder bestaan van zaak. Heeft auto nodig om te leveren maar is hier niet gedomicilieerd.
 - ✓ H. Geeststraat – Blijft die bereikbaar? want Cataloniëstraat lijkt geknipt.
 - ✓ Zou verkeersluw zijn maar in werkelijkheid toch veel verkeer.
- **Limburgstraat**
 - ✓ Veiligheid fietsers hier verbeteren.
 - ✓ Limburgstraat – effect op tramverkeer van tweerichtingsverkeer?
- **Henegouwenstraat**
 - ✓ woonachtig buiten Gent maar hier zaak. Wat met statuut handelaar tov bewoner. Wat met herinrichting deel noord en zuid?
- **Kortedagsteeg**
 - ✓ Meerdere leveringen per dag, hoe nog mogelijk?
- **Korenlei**
 - ✓ bereikbaarheid pand met garages (inrit via Ravenstein) waarvoor ze veel geïnvesteerd hebben.
- **Hoogpoort**
 - ✓ Novotel: nood aan laden en lossen en vergunning voor parking klanten hotels en kantoren.
 - ✓ Wat met toegangs-en uitwijkmogelijkheden en laden en lossen?
- **Overpoort en Kramersplein**
 - ✓ Tegen autoluwe Overpoortstraat: minder sociale controle, verdwijnen parkeren, lawaaioverlast door mogelijke terrassen, vuilnisbelt... en dat dan ook overdag. En zal dode straat zijn als studenten weg zijn In de winter zullen terrassen geen aantrekkingskracht hebben en in zomer wanneer mooi weer zijn de studenten er niet.
 - ✓ Bereikbaarheid voor klanten, parking + doorstroming in de Overpoortstraat?
 - ✓ Hoe zullen mensen hun pizza afhalen? Statuut van brommerstjes waarmee ze leveren, mogen deze door het voetgangerszone? Zowel klasse A als B gebruikt voor leveringen.
 - ✓ Parkeerproblemen sinds heraanleg Kramersplein.

- ✓ Apotheek: bereikbaarheid is belangrijk; wachtdienst en nachtdienst met de wagen; hoe kan dit nog?
- ✓ Taxi's: geen duurzaam alternatief voor openbaar vervoer; zouden niet door Overpoortstraat mogen.
- ✓ Laden en lossen zowel overdag als 's nachts. Waar zal nog plaats zijn als er terrassen komen.
- ✓ De gezinnen ontwijken de Overpoort en buurt ervan. Men vreest dat door terrassen er ook overdag overlast zal zijn waardoor de buurt nog meer gemeden wordt door gezinnen en "niet studenten".
- ✓ Laat cafés opdraaien voor het proper houden van Overpoortstraat. Kramersplein ruimt eigen rommel op en houdt plein proper.
- ✓ Venstertijden kunnen niet voor leveringen; leveranciers komen nu wanneer ze willen.
- ✓ Welk statuut krijgen mensen die er werken en niet wonen?
- ✓ Parkeerplaatsen in de buurt: kunnen er langs de kant van het Liberaal Archief gemaakt worden voor kort parkeren?
- ✓ Leefbaarheid van de straat zal verbeteren door autoluw.
- ✓ Tweerichting in de Overpoortstraat is interessanter voor handelaars
- ✓ Laat zone 30 afdwingen.
- ✓ Van 22u tot zes verkeersvrij?
- ✓ Hoe Voetweg bereikbaar? En zal met terrassen nog veel moeilijker worden
- **Sint-Pietersnieuwstraat**
 - ✓ Tevreden, goed plan!
 - ✓ Hoe gaat straat ingericht worden? Worden de trottoirs verbreed? Wat met openbaar vervoer?
 - ✓ Wat met de bereikbaarheid en de parkeerplaatsen in Sint-Pietersnieuwstraat?
 - ✓ Tevreden met de veranderingen in vergelijking met de debatavond gele sector.
 - ✓ Stad moet kiezen welk soort cafés zij willen; die keuze beïnvloedt de buurt en straat.
 - ✓ Kan men bussen op 1 bedding laten rijden en eventueel met lichten werken?
 - ✓ Taxi's: ze krijgen uitzondering op verkeersreglement; dit is een aberratie; vormt een veiligheidsprobleem in het voetgangerszone.
- **Walpoortstraat**
 - ✓ Veiligheid is een minpunt.
 - ✓ Wat met laden en lossen en parkeren in de toekomst? In andere landen bewonersparkeren beter aangeduid.
- **Predikherenlei**
 - ✓ Wat gebeurt hier mee?
- **Koningsstraat**
 - ✓ Koningstraat: voor de school voor buitengewoon onderwijs is er leerlingenvervoer – is de toegang via alle kanten mogelijk?
 - ✓ Bussen voor kinderen – toegelaten in de binnenstad of aan Dampoort (vraag van een gids) - is te ver wandelen voor kleine kinderen.
- **Macharius**
 - ✓ Enige uitweg uit wijk (oostkant abdij) via de Schoolkaai als Gandastraat ook voetgangerszone gebied wordt. Mogelijks negatief effect op Sint-Machariusstraat qua lawaaihinder (kasseien en enige weg indien incident gebeurt op Dampoort is dit problematisch)
 - ✓ Te onderzoeken of er geen sluijverkeer komt via Lousbergkaai-Voorhoutkaai naar Dampoort.

De voetgangerszone in de historische binnenstad wordt uitgebreid. In een voetgangerszone, die afgebakend wordt met specifieke verkeersborden, mag er enkel stapvoets gereden worden. Voetgangers hebben er altijd voorrang. Parkeren mag er niet, laden en lossen wel. Bewoners met een vergunning kunnen wel tot bij hun garage rijden of laden en lossen ter hoogte van hun woning. Meer over het nieuwe vergunningenbeleid van de Stad Gent leest u op www.stad.gent/mobiliteitsplan

Met de uitbreiding van de voetgangerszone wil Gent de binnenstad meer leefbaar maken, de veiligheid voor voetgangers en fietsers verhogen en de doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren.

Om de interne doorstroming van het verkeer te garanderen, zullen hier en daar de rijrichtingen veranderen. Dit gebeurt om onnodig omrijden tegen te gaan. Dit gebeurt alleen als het echt niet anders kan.

Alle info terug te vinden op: <https://stad.gent/mobiliteitsplan/vergunningen-en-toegangsbeleid>

