



# velo-droom

**Visie en achtergrond**

**Resultaten van de Enquête**

**Voorstellen van 5 Acties**

## ❖ Samenvatting

---

Velodroom is een groep ouders en leerkrachten van enkele basisscholen in Sint-Amansberg en Lourdes. We zijn samen op zoek naar een manier om onze wijk aangenamer en veiliger te maken. Veel kinderen uit onze buurt komen met de fiets of te voet naar school en we willen dit aantal graag nog zien toenemen.

Daarbij volgen we aan deze maatstaven:

- Een kind van vier fietst 'zwalpend' onder begeleiding van een volwassene naar school, bakker, nabije speelplek
- Een kind van acht fietst soms al eens alleen naar school, bakker, nabije speelplek
- Een kind van tien fietst alleen naar school, bakker, nabije speelplek
- Een kind van twaalf fietst alleen naar school buiten de wijk, zwembad en winkels in de stad

In een enquête werden 530 kinderen van vijf scholen gevraagd hoe ze naar school komen, welke route ze daarbij volgen en welke plekken ze daarbij als aangenaam, veilig, moeilijk of gevaarlijk ervaren. Daarnaast fietsten we door Sint-Amansberg en inventariseerde de vastgestelde knelpunten en mogelijke oplossingen.

Hieruit blijkt dat vijf weerkerende mobiliteitsproblemen het aangename fietsen in Sint-Amansberg in de weg staan:

- Oversteken van steenwegen
- Onaangepast verkeer in wijkstraten
- Chaos rond de schoolpoort
- Enkele onoverzichtelijke pleintjes
- Brede, snelle straten in Lourdes

We zijn op zoek gegaan naar acties die deze problemen aanpakken en het fietsen en wandelen in onze wijk aantrekkelijker en veiliger maken. Hieruit volgden vijf acties, eerste stappen naar een mobiliteit op wijkniveau:

- Actie 1: 'let op, ik steek over' en 'tof dat je me voorlaat' **verhogen de aandacht voor kinderen op de steenwegen**. Bloemenketting aan oversteekplaatsen met verkeerlichten.
- Actie 2: 'Ik rij 30-stickers' **stimuleren om traag te rijden** in de rustige wijkstraten
- Actie 3: **Kindvriendelijke schoolomgeving** creëren door toegang tijdelijk autoluw te maken (bv schoolstraten, leefstraten, ...)
- Actie 4: "**Parklets**" neerpoten op parkeerplaatsen, kleine stukjes groen die uitnodigen om even te gaan zitten, en tegelijkertijd de zichtbaarheid van zachte weggebruikers verhogen
- Actie 5: **een fietspoole** voor het gebied voorbij de Potuit (Lourdes)

## Inhoud

---

❖ <b>Samenvatting</b>	<b>2</b>
❖ <b>Visie Velo-Droom</b>	<b>4</b>
❖ <b>Waarom een kindvriendelijke mobiliteit?</b>	<b>7</b>
❖ <b>Voorgeschiedenis Fietsacties Sint-Amandsberg</b>	<b>12</b>
❖ <b>Enquête Velodroom</b>	<b>14</b>
A. Hoe komt men naar school?	15
B. Langs welke weg komen kinderen naar school?	18
C. Welke knelpunten worden ervaren?	21
❖ <b>De belangrijkste knelpunten</b>	<b>26</b>
A. De ‘steenwegen’	26
B. De ‘wijkstraten’	27
C. De ‘straten van Lourdes’	29
D. De directe schoolomgeving	29
E. Onoverzichtelijke pleintjes	32
❖ <b>Acties rond kindvriendelijke mobiliteit</b>	<b>34</b>
Actie 1: Fietspoules in Lourdes	34
Actie 2: ‘let op, ik steek over’ en ‘tof dat je me voorlaat’ langs de steenwegen	36
Actie 3: zone30	38
Actie 4: afsluiten schoolstraten	39
Actie 5: Parklets verhogen het overzicht op de moeilijke kruispunten	41
Samenwerking met stad Gent	43
Netwerk tussen scholen	44
❖ <b>Bijlage A: inventaris per knelpunt</b>	<b>46</b>
❖ <b>Bijlage B: de belangrijkste knelpunten per deelzone</b>	<b>63</b>
❖ <b>Bijlage C: knelpunten vastgesteld tijdens de Velodroom fietstochten</b>	<b>66</b>

## ❖ **Visie Velo-Droom**

---

VeLo-droom is een groep ouders waarvan hun kinderen school lopen in negen verschillende scholen in Sint-Amansberg en Oostakker-Lourdes. We willen vanuit het perspectief van kinderen werken aan een meer duurzame mobiliteit in onze wijk.

Kinderen zijn bij uitstek 'zachte weggebruikers'. Ze verplaatsen zich te voet of per fiets naar school of naar de kruidenier om de hoek. Vanaf een bepaalde leeftijd kunnen ze dat zelfstandig, zonder begeleiding van een volwassene. Kinderen vinden het ook leuk om zomaar te fietsen of te stappen, om hun buurt te verkennen, buiten te spelen en vriendjes ontmoeten in het buurtpark of in het zwembad.

### **Onze dromen:**

- **Een kind van 4 fietst 'zwalpend' onder begeleiding van een volwassene naar school, bakker, nabije speelplek**
- **Een kind van 8 fietst soms al eens alleen naar school, bakker, nabije speelplek**
- **Een kind van 10 fietst alleen naar school, bakker, nabije speelplek**
- **Een kind van 12 fietst alleen naar school buiten de wijk, zwembad en winkels in de stad**

**En dit gebeurt veilig en leuk!**

Buiten spelende en fietsende kinderen hebben niet gemakkelijk in de hedendaagse stad. Vanaf de jaren 60 werd de weginfrastructuur in Vlaanderen steeds meer ontworpen in functie van autogebruik. De publieke ruimte van de straat kalfde af en de stad werd minder aangenaam. Dit leidde tot stadsvlucht van jonge gezinnen en suburbanisatie, wat nog meer autoverkeer tot gevolg had. Dit leidde tot verdere verschraving van de publieke ruimte en ongezonde lucht in steden.

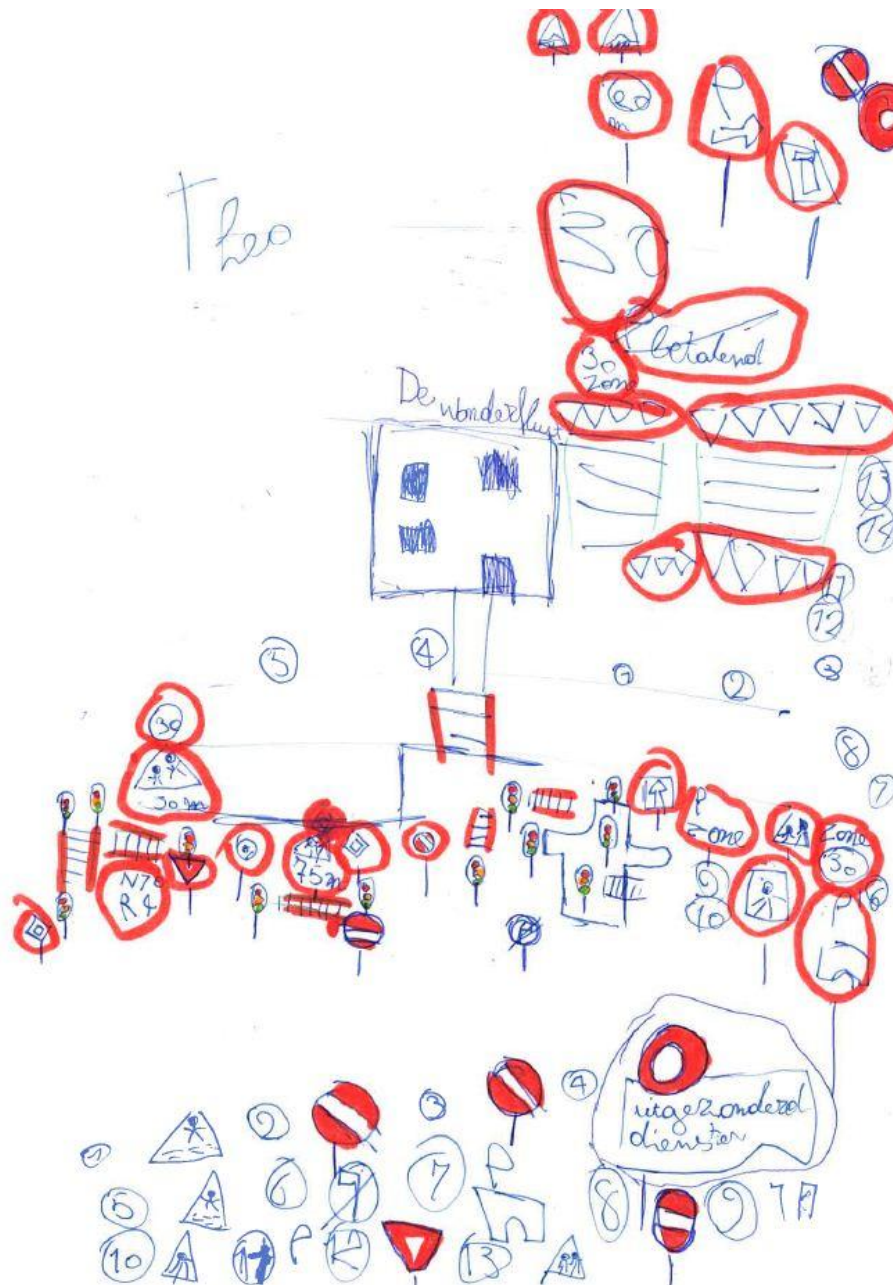
Velo-droom wil weerwerk bieden aan deze neerwaartse spiraal. We willen een aangename en gezonde stad, met kindvriendelijke publieke ruimte, en een herwaardering de straten en wegen als drager van zacht weggebruik.



Brainstorm in de kleuterklas over verkeer. Het gaat vaak over gevaar ...



... terwijl het echt zo leuk kan zijn



**Verkeersbordenchaos bestudeerd door een 9-jarige (dit is het stukje Land Van Waaslaan tussen de Schoolstraat en de Azaleastraat)**

Zoals gezegd bestaat Velo-Droom vooral uit ouders. Hun kinderen lopen school in verschillende scholen van Sint-Amandsberg: De Vogelzang en Edugo in Oostakker, de Krekel, de Vlieger, de Wijze Boom, de Toverberg en De Wonderfluit in Sint-Amandsberg. We werken nauw samen met de directies, ouderraden en MOS-teams binnen die scholen. Soms zitten ook andere organisaties mee aan tafel, zoals de plaatselijke afdeling van de Gezinsbond en een aantal buurtcomités, bijvoorbeeld Bordure, 't pleintje, Derachestraat, ... Ook met de Fiets van Troje, die in Gent werkt rond transitie, plegen we regelmatig overleg.



## ❖ **Waarom een kindvriendelijke mobiliteit?**

---

In dit hoofdstuk willen we aangeven waarom kindvriendelijke mobiliteit belangrijk is. Daar zijn een heleboel redenen voor, die we hier met de nodige verwijzingen willen aanhalen.

### De symptomen van de hedendaagse mobiliteit

#### **1. Zich autonoom verplaatsen is noodzakelijk voor de fysieke, psychische en sociale ontwikkeling van kinderen**

Vóór de opkomst van Koning Auto konden kinderen zich onbezorgd en vrij in hun buurt verplaatsen: moeder stuurde ze om brood bij de bakker om de hoek, gingen ze liepen samen naar school met de buurjongen en gingen in groep gaan ravotten in het park. Dat is nu niet meer het geval. Ouders gaan mee naar de bakker, brengen hun kinderen naar school en vergezellen ze naar het park. Tenminste: als ze daar tijd voor hebben. Met alle gevolgen van dien voor de kinderen van vandaag: ze hebben minder kans om buiten te spelen, bewegen veel minder en hebben minder contact met hun omgeving en met speelkameraadjes en volwassenen uit de buurt<sup>1</sup>.

Pedagogen<sup>2</sup> wijzen erop dat het belangrijk is dat kinderen zich zoveel mogelijk zelf verplaatsen in hun directe omgeving. Zichzelf verplaatsen, te voet of met de fiets, is heel belangrijk voor de ontwikkeling van kinderen. Het zorgt voor meer en diversere sociale contacten, het verbindt kinderen met hun buurt (en stad) en ze zijn automatisch meer in beweging.

Kinderen zouden nu 90 % meer onder toezicht van de ouders (of andere opvoeders) spelen dan 20 jaar geleden, en dat is geen goede evolutie voor hun ontwikkeling<sup>3</sup>.

We pleiten voor een verkeersbeleid dat veel meer vertrekt vanuit het perspectief van kinderen. We sluiten hierbij aan bij het pleidooi van de Gezinsbond om als samenleving de keuze te maken voor de kindnorm.

De Gezinsbond roept de overheid op: *‘om de leefkwaliteit vanuit een kinderspectief te meten, en te verbeteren. We pleiten voor het invoeren van een kindnorm om het recht op een gezond lichaam en veilige leefomgeving voor alle kinderen waar te maken.’*<sup>4</sup>

Een moeder vertelt wat de dominantie van de auto op straat voor haar gezin betekent:

*‘Toen we ons huis met een klein koertje kochten, dacht ik: de kinderen kunnen in het park hier wat verderop spelen. Nu merk ik dat het nog lang zal duren voor ik hen alleen naar het park zal laten*

---

<sup>1</sup> Sven Devisscher stelt in ‘de publieke ruimte als mede-opvoeder’ vast dat kinderen uit het miljoenenkwartier in Gent de publieke ruimte vooral als doorgangsruijme gebruiken, meestal op de achterbank van de auto op weg naar de school, de muziekschool, de tekenles, de jeugdbeweging ...

<sup>2</sup> Vanuit de ‘ecologische zone-theorie’ werkt men dit verder uit, zie Bronferbrenner en Baacke.

<sup>3</sup> “Buiten spelen: recht op vuile knieën”, in: Klasse voor ouders, 2008

<sup>4</sup> [http://www.gezinsbond.be/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1401&Itemid=306](http://www.gezinsbond.be/index.php?option=com_content&view=article&id=1401&Itemid=306)

*gaan. Het is echt gevaarlijk. Ik ga af en toe mee, maar ik kan niet een heel weekend in een park zitten, er moet thuis van alles gebeuren. Ik breng ze nu vaker naar de opvang tijdens vakanties, zodat ze eens ergens anders kunnen spelen terwijl ik zelf mijn handen vrij heb.'* (Annelies)

## **2. Ouders brengen hun kind met de auto naar school omdat ze bang zijn van auto's**

Dankzij het buurtcriterium hebben ouders de kans om hun kind in te schrijven in een school die relatief dicht bij huis is. De afstand is dan ook vaak niet de hoofdreden waarom ouders hun kinderen toch met de auto naar school brengen, maar wel ... de onveiligheid op straat. Veel ouders vinden fietsen te gevaarlijk.

En hun onveiligheidsgevoel blijkt terecht: Gent heeft de twijfelachtige eer om na Kortrijk de meest verkeersonveilige stad van Vlaanderen te zijn met 8,4 slachtoffers per 10 000 bewoners. De studie waaruit dit cijfer komt, toont een duidelijk verband tussen steden met veel verkeersslachtoffers en relatief minder openbaar vervoer<sup>5</sup>. Velo-droom pleit voor een mobiliteitsbeleid gestoeld op het STOP-principe<sup>6</sup>: eerst stappen, dan trappen, indien nodig openbaar vervoer en pas als laatste optie de (personen)auto.

Voor Velo-droom mogen onveilige verkeerssituaties voor zwakke weggebruikers nooit de reden zijn om de auto te nemen.

*'Toen we ons huis kochten, was ik blij dat we met de fiets naar school konden gaan. Maar in september is mijn oudste dochter aangereden door een auto. Gelukkig was ze niet zwaar gewond, maar ze durft niet meer te fietsen. Nu brengen we haar met de auto naar school.'* (Isabelle)

## **3. Ook Gent is soms ademloos**

Ook om gezondheidsredenen moeten we de auto veel vaker laten staan. Onderzoek toont een duidelijk verband aan tussen fijn stof en dieselmotoren<sup>7</sup>. Fijn stof wordt in verband gebracht met longaandoeningen en kanker. Op 16 april 2013 kopte De Morgen 'Autoverkeer is zwaardere vervuiler dan industrie'. En die vervuiling eist zijn tol. Ruim 14 % van de kinderen in België kampt met astma<sup>8</sup>. Begin februari verscheen in het nieuws dat kinderen nog nooit zoveel medicatie slikten, voornamelijk voor astma en aandoeningen aan de luchtwegen.<sup>9</sup>

Kinderen hebben het recht om op te groeien in een gezonde leefomgeving.

*'Ik wil met mijn gezin in de stad wonen. Maar soms ben ik bang dat onze gezondheid daar onder lijdt. Sinds we kinderen hebben, twijfel ik soms of in de stad wonen wel een verantwoorde keuze is, zeker als er smog hangt.'* (Matthias)

---

<sup>5</sup> 'Hoe minder openbaar vervoer, hoe meer verkeersslachtoffers', De Morgen, 09/2012

<sup>6</sup> Slimweg, van A naar B met minder CO, [www.slimweg.be](http://www.slimweg.be)

<sup>7</sup> [www.irceline.be](http://www.irceline.be)

<sup>8</sup> De Gezinsbond, [www.gezinsbond.be](http://www.gezinsbond.be)

<sup>9</sup> voormiddagnieuws op Klara, 6 februari 2013



#### 4. De leefbare stad: van non-places naar plekken om te blijven

Een duurzame ruimtelijke ordening in Vlaanderen is onder andere gestoeld op een verdichting van het stedelijk weefsel. Studies tonen aan dat niet-stedelijke bewoning een veel grotere ecologische voetafdruk met zich meebrengt en dat de buitenstedelijke nutsvoorzieningen een flinke hap uit het overheidsbudget nemen. Niet-stedelijk wonen moet dan ook ontmoedigd worden. Hiertegenover staat dat stedelijk wonen - in zijn densiteit- ook aangenaam wonen moet zijn. Propere lucht, een afwisseling van gezellige drukte en rustplekken, voldoende en aangename publieke ruimte ... zijn hierin belangrijke elementen.

Het zijn kwaliteiten die nu vooral aan de historische stadskern toegedicht worden. En dat is niet toevallig. Het verkeersbeleid werd sinds de jaren '60 van de vorige eeuw vooral vanuit het perspectief van de auto gevoerd, waardoor meer en meer auto's de publieke ruimte veroverden. Nadat de middenklasse in de jaren '80 en '90 massaal de stad was ontvlucht, werd het beleidsmakers duidelijk dat het hoog tijd was voor herwaardering. De binnenstad werd prioritair aangepakt: vooral de zones met toeristisch potentieel werden autovrij of autoluw gemaakt. De wijken in de negentiende-eeuwse gordel en de deelgemeenten moesten op een tweede golf van stadsvernieuwing wachten. Ondanks de stadsvernieuwingprojecten die in de vorige beleidsperiodes werden uitgevoerd, verminderde het autoverkeer in de aangepakte wijken niet of nauwelijks. Vaak omdat deze wijken al in grote mate 'omgevormd' werden met het oog op hun 'nieuwe' functie, de doorgangsfunctie. De publieke ruimte werd zo ingericht dat ze de rijkere groene gordel met de commerciële stadskern kon verbinden. De wijken zijn vaak non-places<sup>10</sup>, doorgangsgebieden waar door automobilisten in hun capsule nauwelijks aandacht aan besteed wordt.

*'Als ik mijn straat oversteek zien automobilisten me vaak niet; ze zijn op weg naar hun bestemming en wat daarbuiten valt is 'decor'. Ik moet vaak nogal assertief de straat oversteken. Dan wil ik altijd roepen 'dat daar is mijn huis, hier wónen mensen!' Mensen van buitende stad kunnen zich daar gewoon geen voorstelling van maken. Die passeren hier gewoon alsof dit niemandsland is.'* (Michaël)

In Sint-Amandsberg symboliseert het Campo-Santoplein de jarenlange focus op het historisch hart van Gent en de rijke groene gordel. Het pleintje, dat vroeger een centrumfunctie vervulde en een aantal sterke ruimtelijke kwaliteiten bezit, met de kapel die hoog ligt in het park en het neogotische stadhuis, zou een typische plek moeten zijn om 'te blijven'. Het pleintje werd echter tot parking herleid en de buurt kreunt onder het doorgaande verkeer. In de schoolvervoerplan van O.L. Vrouw Visitatie uit 2002 trekt men aan de alarmbel: *"de verblijfsfunctie van de Antwerpsesteenweg, zeker ter hoogte van Camp Santo is ondermaats"*.<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup> Marc Augé, non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité, 1992

<sup>11</sup> Schoolvervoerplan O.L.V. Visitatie, augustus 2002

## 5. Een weefsel om te spelen

De Stad Gent pakt al enkele jaren trots uit met haar speelweefsel. In de handleiding wordt een speelweefsel gedefinieerd als 'het verbindend netwerk van formele en informele (speel)plekken in de stad en de routes van en naar die plekken.'<sup>12</sup>

De Stad investeerde inderdaad in informele en formele speelterreinen die verspreid liggen en een diversiteit aan types waarborgen (speeltuin, avontuurlijk, sportief ...).

Men lijkt echter het derde noodzakelijke component van een speelweefsel te vergeten: de 'trage' en veilige verbindingswegen. Kinderen kunnen in Sint-Amandsberg geen speelterrein bereiken zonder gevaarlijke straten of steenwegen over te steken. De oversteekplaatsen zijn vaak onvoldoende zichtbaar, auto's worden niet verplicht om te stoppen door rode lichten en er zijn onvoldoende vertragers op de weg om voor échte veiligheid te zorgen.

Voor Velo-droom kan Gent zich enkel als kindvriendelijke stad profileren als er werk wordt gemaakt van veilige verbindingswegen en oversteekplaatsen die een echt speelweefsel mogelijk maken.

## Verandering is nodig

### 6. Density, diversity, design

Deze drie 'D's' zijn een belangrijk concept in mobiliteitskunde. Aandacht voor deze drie aspecten verhoogt de mate waarin mensen kiezen om te stappen, te trappen en het openbaar vervoer te gebruiken.

- Density: in dicht gebouwde omgevingen gebruiken mensen duurzamer mobiliteitsmodi dan in sunburbane gebieden waar de bebouwing minder dicht is.
- Diversity: een omgeving met diverse functies (wonen, werken, boodschappen doen, school, vrije tijd) zet aan tot duurzame mobiliteit. Grote supermarkten en winkelketens aan de rand van de stad dragen niet bij tot duurzame mobiliteit.
- Design: het ontwerp is de derde factor die van belang is voor de keuze van vervoersmodi. Is de weginfrastructuur veilig en aangenaam voor voetgangers en fietsers? Krijgt het openbaar vervoer voorrang op de personenwagen tijdens de spits? Domineert de stroomfunctie of is er ook voldoende aandacht voor de verblijfsfunctie?

### 7. Transitie

Verandering in vervoerkeuze gebeurt niet van vandaag op morgen. De drie D's tonen dat maatregelen vanuit de overheid grote effecten kunnen hebben op de vervoerkeuze van mensen.

---

12

[http://www.gent.be/docs/Departement%20bevolking%20en%20Welzijn/Jeugdendienst/handleiding\\_speelweefsel.pdf](http://www.gent.be/docs/Departement%20bevolking%20en%20Welzijn/Jeugdendienst/handleiding_speelweefsel.pdf)

Velo-droom wil mee een aanzet geven tot verandering. Door kleinschalige, tijdelijke projecten in de wijk te initiëren willen we mensen een beeld geven van hoe de kindvriendelijke stad er in de toekomst zou kunnen uitzien. De eerste ideeën van deze projecten worden uitgebreid voorgesteld verderop in dit rapport. die manier het draagvlak voor verandering vergroten. Jongeren, senioren, kleine middenstanders, jeugdbewegingsgroepen, andere ouders, schooldirecties...we proberen hen allen in de projecten te betrekken.

Bovendien willen we leren uit deze experimenten. Een aantal projecten hebben een scope van ongeveer een maand. Na deze maand willen we de verschillende actoren bevragen: wat ervaren zij? Zijn er aspecten die anders moeten? Randvoorwaarden? Zijn zij vragende partij om het project duurzaam te integreren? De resultaten van deze bevraging delen we graag met de overheid. Op die manier kunnen experimenten duurzaam ingebed worden in een kindvriendelijk mobiliteitsbeleid.

## **8. Structurele dialoog**

De gegevens in dit knelpuntenrapport kwam werden verzameld door een enquête in vijf verschillende scholen, aangevuld met een olijsting van knelpunten en goede ingrepen van ouders van andere scholen. Het bevat dus een schat aan 'ervaringskennis'. Soms worden vanuit ouders voorstellen voor oplossingen aangereikt. Met dit materiaal willen we in dialoog gaan met de verschillende politici en diensten die invloed kunnen hebben op de kindvriendelijke inrichting van de publieke ruimte en kindvriendelijke mobiliteit. We denken graag mee na over de heraanleg van straten voor de plannen definitief zijn of de bezwaarprocedure ingaat.

## ❖ Voorgeschiedenis Fietsacties Sint-Amandsberg

Er zijn de laatste jaren reeds een heleboel activiteiten gebeurd rond fietsmobiliteit en –veiligheid en schoolgaande kinderen. We proberen hier een overzicht te geven, zonder daarbij volledigheid te willen bereiken.



### A. Velodroom 2012

Velo-Droom startte in de zomer 2012. Een aantal ouders van jonge kinderen bundelen hun krachten in wat de voorloper wordt van Velo-Droom. Tijdens enkele zomeravonden wordt het hele gebied afgefietst. Samen met meerdere buurtcomités en ouderraden of werkgroepjes mobiliteit van meerdere scholen worden alle knelpunten in kaart gebracht. Dit wordt gebundeld in een overzichtskaart in Google Earth. De nadruk ligt daarbij op fietsmobiliteit in het gebied tussen Lourdes

en het stadscentrum waarbij vooral wordt gekeken door de ogen van de kinderen (de weg naar school, naar een sporthal, naar de jeugdvereniging, ...).

In het voorjaar van 2013 wordt een eerste visienota opgesteld en enkele concrete voorstellen worden uitgewerkt.. De lijst met bijna 150 knelpunten werd opgenomen in bijlage.

Op 26 april 2013 wordt deze visienota en de in kaart gebrachte knelpunten overhandigd aan schepen Watteuw tijdens een fietstocht langs enkele knelpunten doorheen Sint-Amandsberg. Velo-droom is vragende partij voor een permanente dialoog met de Stad om na te gaan of kleine aanpassingen al kunnen worden doorgevoerd en om “gemiste kansen” bij werken aan de openbare ruimte te vermijden.

## **B. Mobiliteitsplan Wijze Boom 2006-2007**

In 2006-2007 werd een analyse gemaakt van het verplaatsingsgedrag en de verkeerssituatie rond de de Wijze Boom. Dit kaderde in het project ‘verkeersveiligheid in schoolomgevingen’ van stad Gent i.s.m. Mobiel 21. De Dienst Mobiliteit heeft toen negentien basisscholen en een secundaire school geselecteerd voor een begeleidingsproject. De bedoeling was om via het opstellen van een schoolvervoersplan een geïntegreerde aanpak te verzekeren waarbij alle maatregelen en initiatieven op elkaar worden afgestemd. Om de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in schoolomgevingen te verhogen en het aantal milieuvriendelijke verplaatsingen te stimuleren, zijn er naast infrastructurele aanpassingen ook vervoersorganisatorische, educatieve, sensibiliserende en informerende initiatieven nodig.

Ter voorbereiding van dit mobiliteitsplan voor de Wijze Boom werden alle leerlingen in de klas gevraagd hoe zij naar school kwamen.

Er werd een lijst met knelpunten en een actieplan opgesteld.

## **C. Schoolvervoersplan O.L.Vrouw Visitatie 2002**

Dit dateert van augustus 2002.

## **D. MOS-acties de Krekel**

De Krekel doorloopt momenteel het traject voor een schoolstraat in de Krekelberg. Dit is in principe goedgekeurd, maar moet nu nog passeren langs de technische diensten. Dit zou ten vroegste in januari kunnen beginnen.

## ❖ Enquête Velodroom

Aan het begin van dit schooljaar organiseerde Velo-Droom een enquête onder de leerlingen en hun ouders over de route naar school. In het eerste deel van de enquête werd gevraagd hoe kinderen nu naar school komen. In het tweede deel werd gevraagd naar punten of straten op de weg naar school die kinderen (of hun ouders) als moeilijk of gevaarlijk ervaren. Er werd ook gevraagd welke punten ze wel aangenaam of veilig vonden. Tenslotte werd gevraagd naar mogelijke oplossingen of verbeteringen.

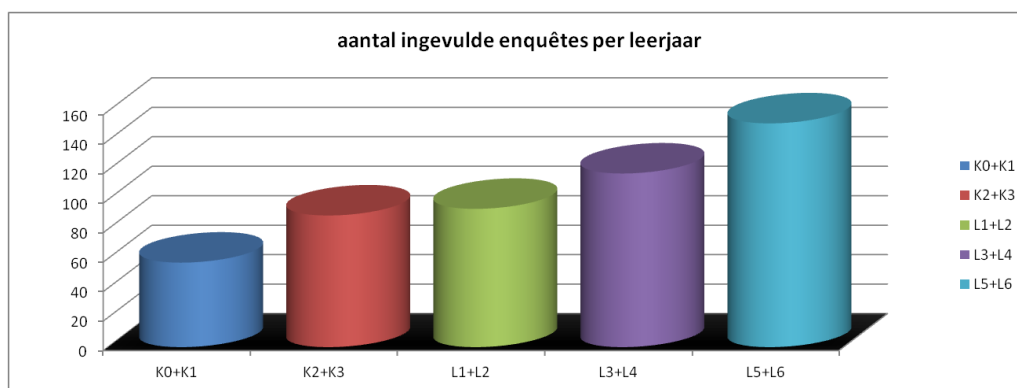
In totaal kregen we 530 ingevulde enquêteformulieren terug, goed voor 39% van alle leerlingen.

School	Periode	Leerlingen	Ingevulde enquêtes
Wonderfluit	Maart 2013	109	70
De Krekel	September 2013	450	220
De Vlieger	September 2013	284	78
De Wijze Boom	Oktober 2013	345	154
Toverberg	September 2013	197	19 (+67)
<b>Totaal</b>		<b>1375</b>	<b>530</b>

In de Toverberg bevroegden enkele leerkrachten de ouders aan de schoolpoort, omdat verwacht werd dat het rondsturen onvoldoende respons zou geven. Hierbij werd enkel gepolst naar hoe de kinderen naar school kwamen. 86 ouders hebben hierop geantwoord, waarvan 19 de volledige enquête invulden.

De enquêtes werden op een standaard manier verwerkt. Daarbij werden de routes van de kinderen ingetekend in een GIS-omgeving. Voor elk afzonderlijk kind werd een aparte route aangemaakt. De knelpunten werden genummerd en geteld per enquête. Daarbij werd een onderscheid gemaakt tussen specifieke punten (kruispunten, oversteekplaatsen) en straten. Op basis van de opmerkingen kreeg elk van deze punten of straten min- of pluspunten toegekend. Het totaal aantal min- en pluspunten per knelpunt is de score. Hoe hoger de score, hoe vaker het knelpunt werd aangehaald in de verschillende enquêtes.

Onderstaande grafiek geeft een overzicht van de verdeling per leeftijdsgroep.

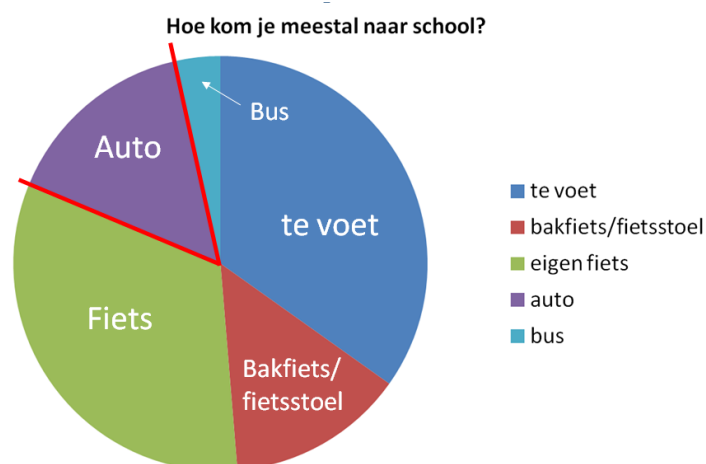






## A. Hoe komt men naar school?

Uit de bevraging blijkt dat de meeste kinderen kiezen voor de zachte vervoersmethodes. 81% komt te voet, met de eigen fiets of met de fiets bij een ouder (bakfiets, kinderstoeltje, fietskar). Slechts 15% van de kinderen wordt gebracht met de auto. 4% van de kinderen komt met de bus, meestal maar over een korte afstand (enkele bushaltes).



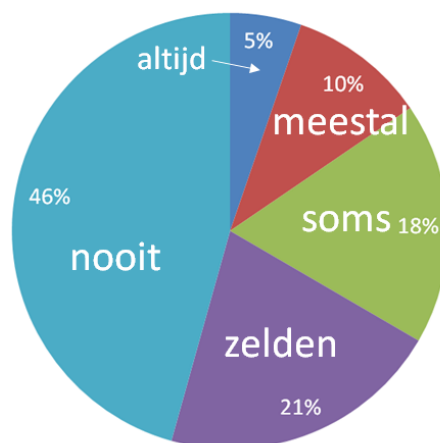
Als we even veronderstellen dat deze cijfers representatief zijn voor de hele leerlingengroep, zou dit betekenen dat elke morgen en avond in de kernzone rond de vijf scholen ongeveer 1100 kinderen onderweg zijn. Reken hierbij een gelijkaardig percentage voor de omliggende scholen (Visitatie ca.

500, Heiveld ca.350, Henri d'Haese, Trappenhuis, humaniora's) dan komen hier ongetwijfeld nog 600 à 700 kinderen bij. Ongeveer 1800 kinderen op 1 km<sup>2</sup>.



Op de vraag hoe vaak men met de wagen naar school komt, antwoordt 50% nooit, en 23% zelden. De meest aangehaalde redenen om met de wagen te komen zijn omdat het op de weg naar het werk ligt, of omdat het slecht weer is. Onveiligheid, het gemak of de snelheid wordt slechts door weinigen aangehaald. Op sommige formulieren wordt echter ook vermeld dat kinderen geen fiets hebben en daarom te voet of met de wagen komen (verduidelijken).

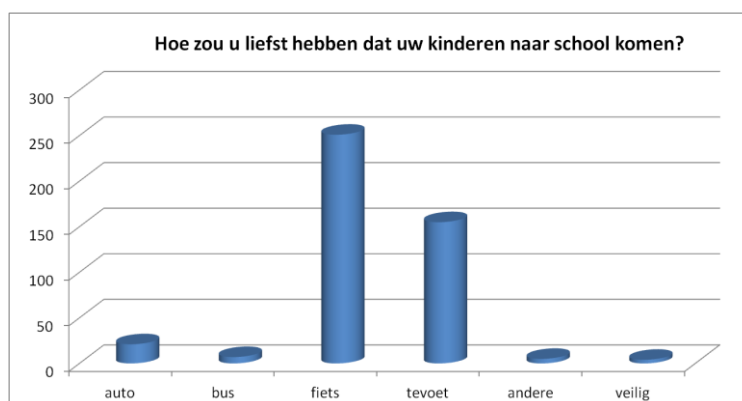
#### Hoe vaak kom je met de auto naar school?



**Tabel 0-1: Wat is de voornaamste reden om toch met de auto naar school te komen?**

Aantal mensen die soms, meestal of altijd met de wagen naar school komen	177	
Het is slecht weer	73	41%
Het is te ver om met de fiets te gaan	31	18%
Het is te onveilig om met de fiets te gaan	32	18%
Het is gewoon gemakkelijker	25	14%
Het ligt op de weg van of naar het werk (of een andere bestemming)	72	41%
Het gaat sneller	24	14%

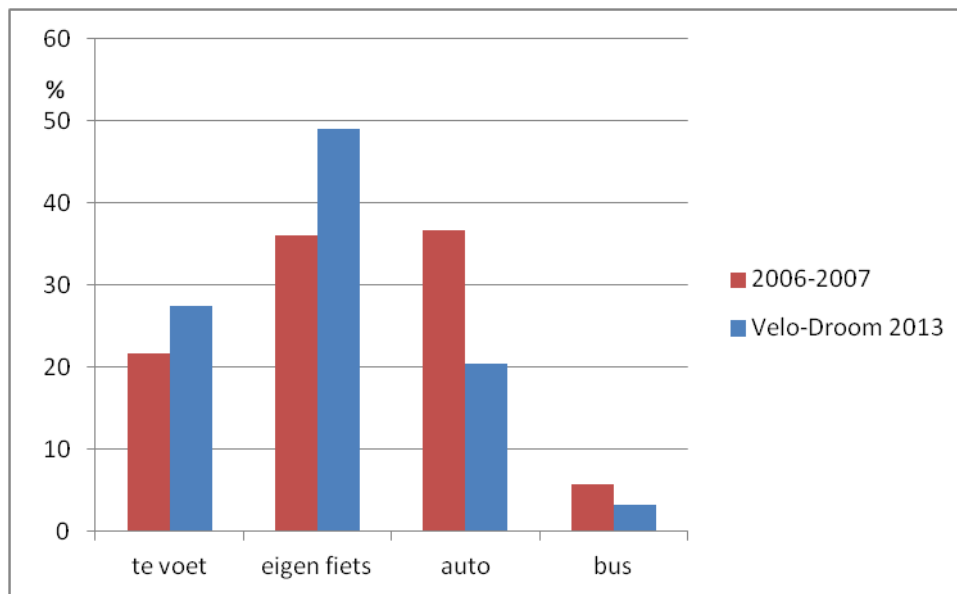
Los van hoe men nu naar school komt, werd ook gevraagd hoe men liefst naar school zou komen. Te voet en vooral met de fiets krijgt hier duidelijk de voorkeur, resp. 251 en 155 antwoorden, tegenover 21 voor de auto en 7 voor de bus. Enkele mensen verkiezen ook andere manieren, zoals een schoolbus of met de rij.



Opvallend is dat het nabijheids criterium dat sinds enkele jaren geldt bij inschrijving in de Gentse scholen, duidelijk zijn doel bereikt. Zeker in de jongste leeftijdsgroepen blijkt een groot aantal kinderen dicht bij de school te wonen. Ongeveer de helft van de kinderen woont op minder dan 500 meter van de school. Uitschieter zijn de kleuterklassen in de Krekel waar 75% op minder dan 500 meter van de school woont.

Maar nabijheid is niet noodzakelijk een reden om niet met de auto te gaan. Voor enkele leerlingen die zeer dicht bij school wonen (<100m), wordt bij slecht weer toch met de wagen gebracht. Zelf al betekent dit vanwege de enkelrichtingstraten een hele rondrit.

Naast de 530 leerlingen die de enquête hebben ingevuld, staan nog meer dan 800 leerlingen die ze niet hebben ingevuld. Zijn de resultaten ook voor die groep representatief? Misschien komen zij vaker met de auto, en vulden ze daarom de enquête niet in. In het schooljaar 2006-2007 werd in de Wijze Boom al eens een mobiliteitsenquête uitgevoerd. Toen werd aan alle kinderen gevraagd hoe ze naar school kwamen. De cijfers uit die oude enquête kunnen vergeleken worden met de cijfers van de huidige enquête.



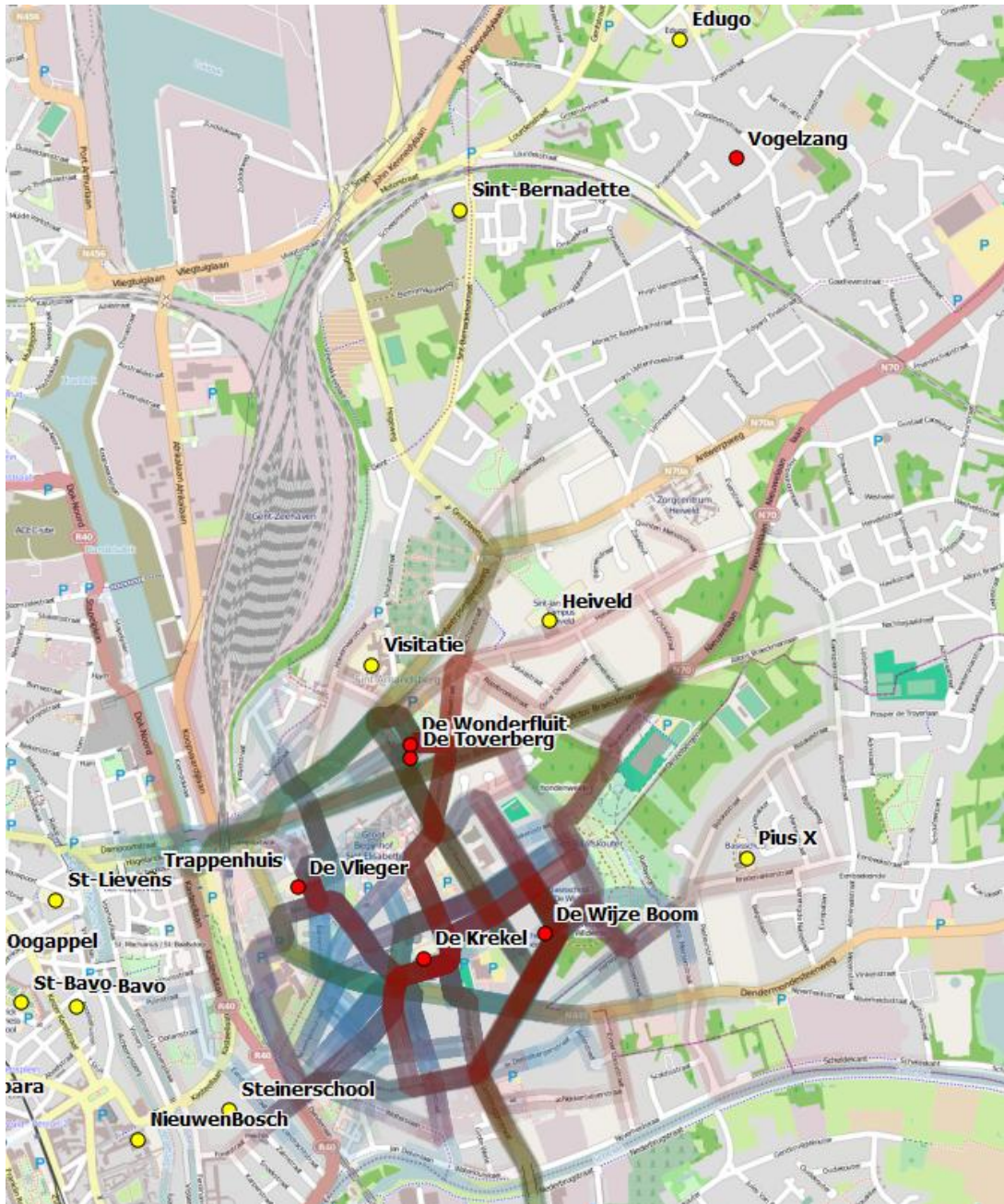
Bovenstaande grafiek vergelijkt de resultaten van beide enquêtes. Het aandeel van voetgangers (te voet + rij) en bus (lijnbus + schoolbus + tram) bleef ongeveer gelijk. Maar voor auto (auto + carpoolen) en fiets (fietspool + fiets) is de situatie omgedraaid. Waar in 2006-2007 auto en fiets ongeveer gelijk scoorden, scoort de fiets in de Velodroom enquête 2.5 keer zo hoog. Dit kan er inderdaad op wijzen dat minder ‘autorijders’ de enquête invulden. Een andere verklaring zou het effect van het nabijheids criterium kunnen zijn, waardoor meer kinderen nu met de fiets kunnen komen.



### **B. Langs welke weg komen kinderen naar school?**

Onderstaande kaart toont de routes die door kinderen volgen op weg naar school. Hoe intenser de kleur, hoe meer kinderen op dat punt passeren. Uiteraard zijn vooral de straten rondom de scholen intensief gebruikt. Verderop dunt het wat uit omdat kinderen verspreiden.





De omvang van de kaartjes waren beperkt tot de onmiddellijke omgeving van de scholen. Bovendien omvat de enquête niet alle scholen van Sint-Amansberg. Toch is duidelijk dat in de centrale zone van Sint-Amansberg veel kinderen op weg zijn.

Onderstaande kaartjes tonen de routes van enkel de voetgangers, de fietsers en de auto's



Waar de voetganger alle straten van de wijk gebruikt, volgen de fietser en auto duidelijk enkele grote assen. Voor de fietsers zijn dit:

- De as Van Arenbergstraat – Bruneastraat – Bethunestraat – Krekelberg – Colbrandtstraat – Rozenbroeken,
- de as langs het fietspad langs de spoorweg,
- de as Heirnisplein - Engelstraat – Azaleastraat – Heiveldstraat
- de Cecile Cautermansstraat – Wijmakker - St-Baafskouterstraat.
- Er zijn ook straten die relatief gemeden worden, zoals de invalswegen, A. Baeyensstraat, Jos Verdegemstraat, Wittemolenstraat

Voor de auto's zijn dit de Land Van Waaslaan, A. Baeyensstraat, C.Cautermansstraat, Gentbruggestraat



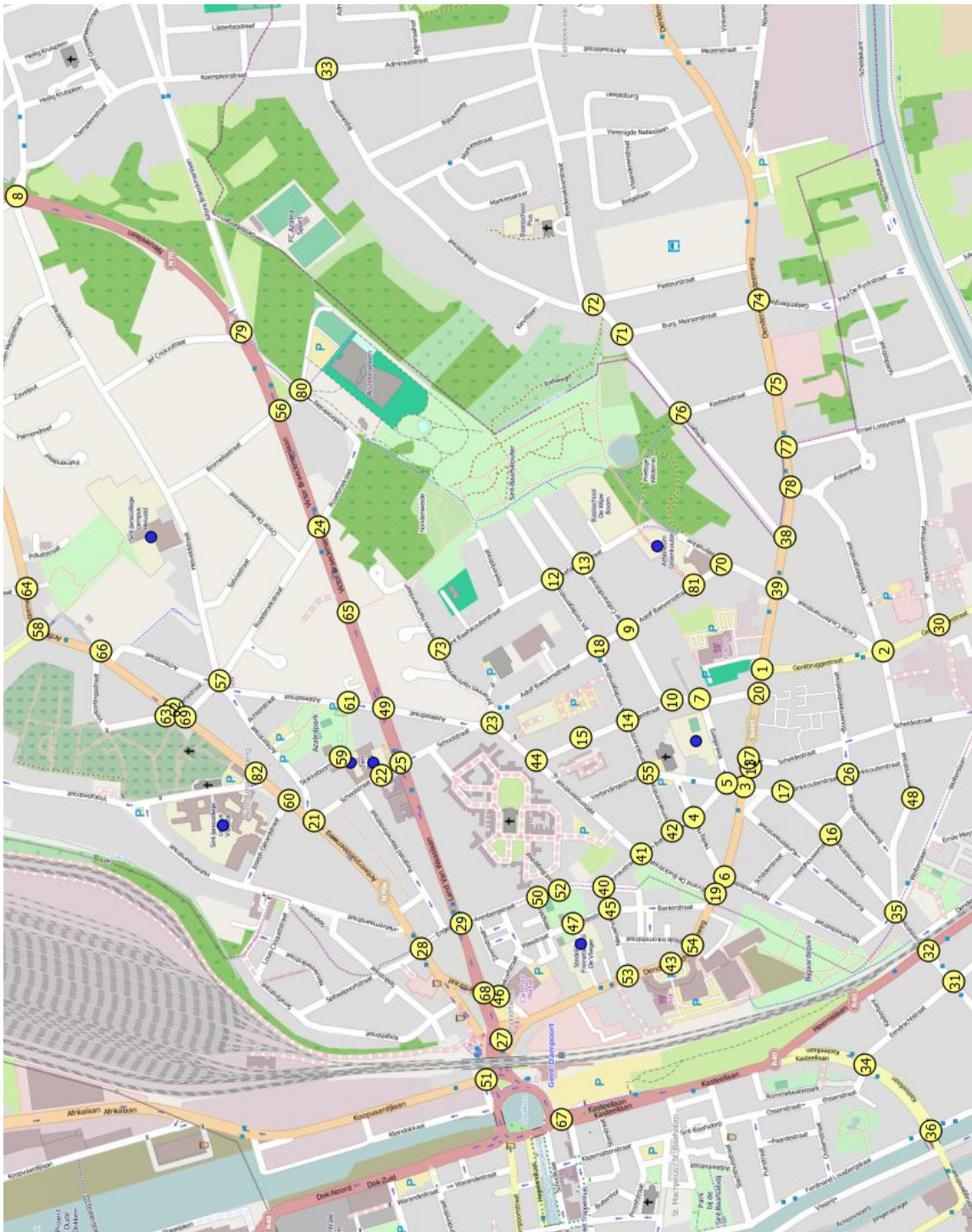
### C. Welke knelpunten worden ervaren?

In totaal werden 82 individuele punten opgesteld als knelpunten, en werden 46 straten opgesomd. De kaarten op de volgende bladzijdes tonen ze allemaal. Elke straat of punt kreeg een score op basis van hoe vaak ze werd aangehaald in een enquête.

De gedetailleerde bespreking per knelpunt is opgenomen in bijlage A. Daarbij worden alle aangehaalde problemen, oplossingen en andere opmerkingen opgesteld. De derde kaart toont de knelpunten met een score  $\geq 5$  als oranje bollen en rode lijnen. Knelpunten die meer dan 10 keer werden aangehaald (score 10) worden getoond als rode bollen of dikkere rode lijnen.

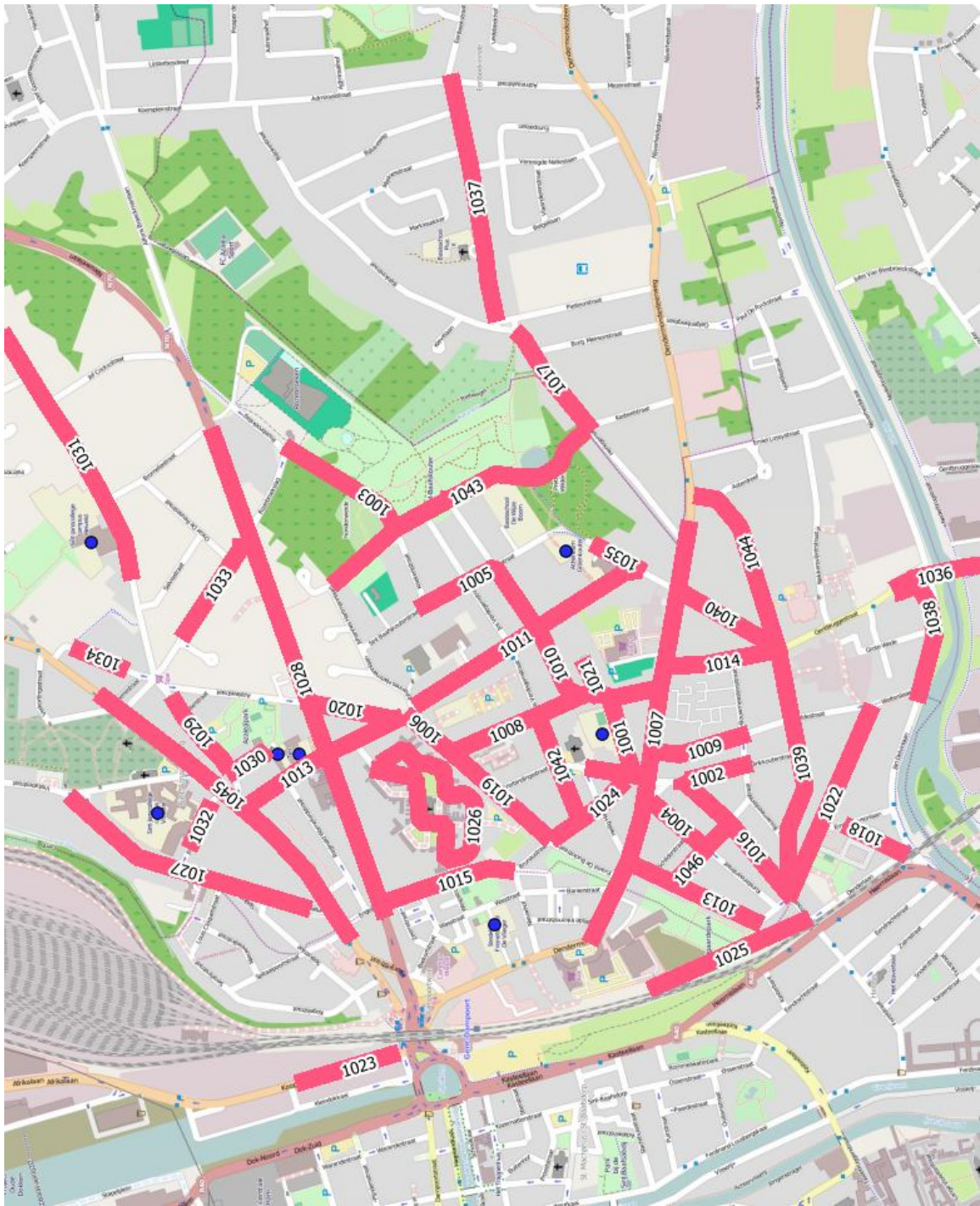


Op zoek naar knelpunten (kleuters en 6<sup>de</sup> leerjaar)

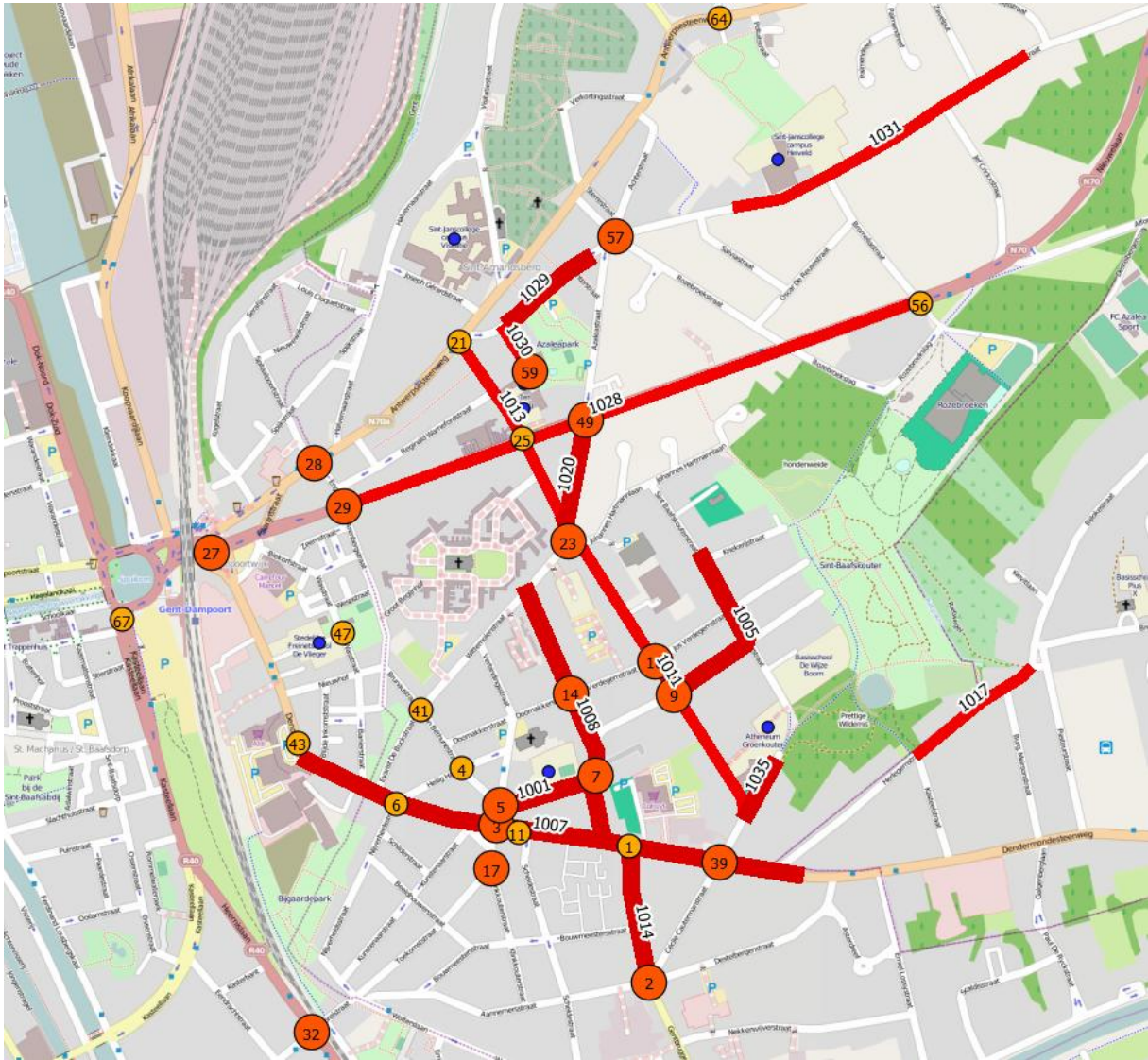


Velo-droom: veilig en leuk fietsen in Sint-Amandsberg en Oostakker-Lourdes





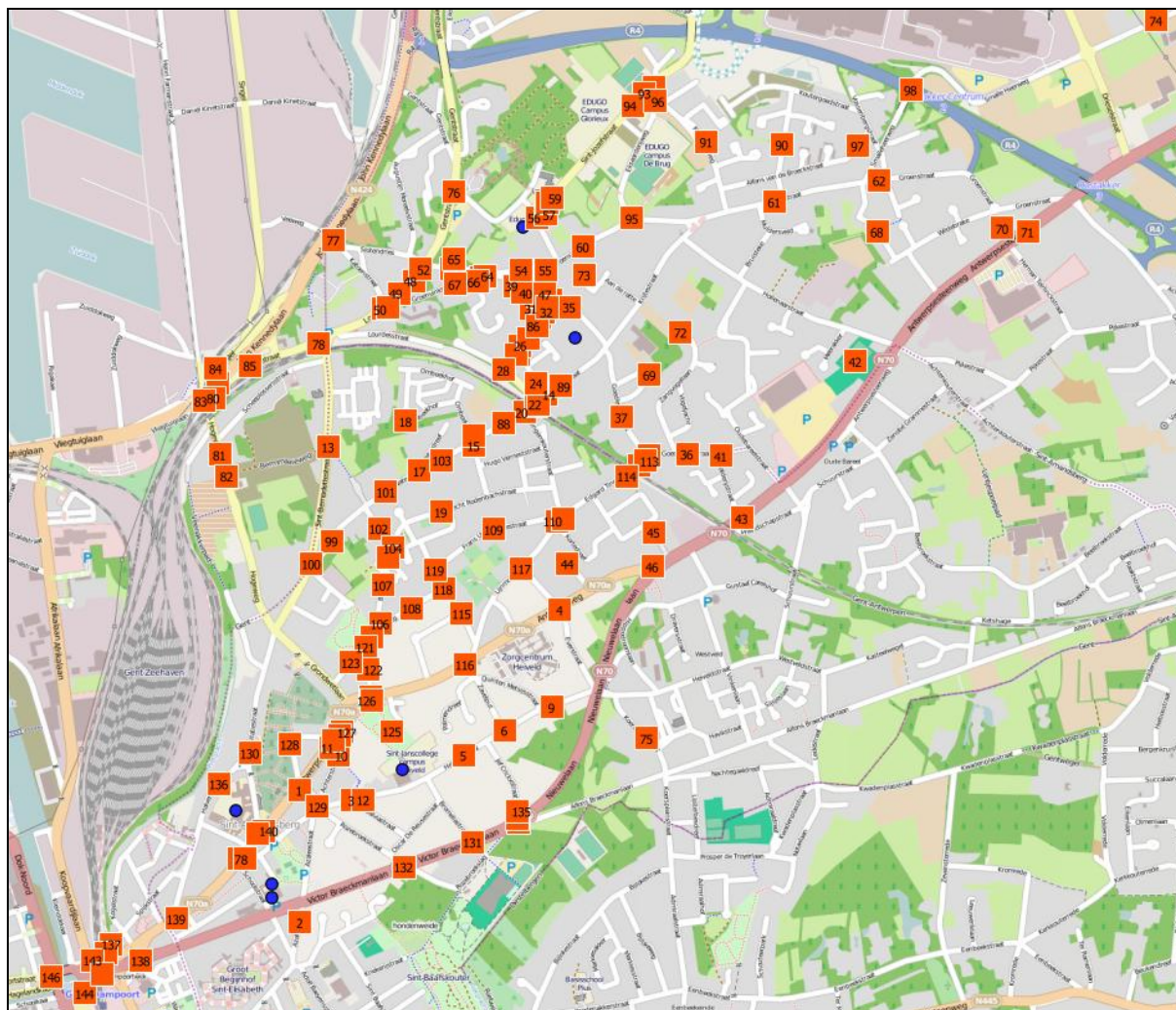
Velo-droom: veilig en leuk fietsen in Sint-Amansberg en Oostakker-Lourdes



Velo-droom: veilig en leuk fietsen in Sint-Amansberg en Oostakker-Lourdes



In 2012 werd ook een kaart opgemaakt van knelpunten door de medewerkers van Velo-Droom. Dit gebeurde op basis van enkele gezamenlijke fietstochten. De onderstaande kaart toont de bijna 150 knelpunten die toen werden opgelijst. De nadruk lag hierbij meer op Lourdes en de verbinding tussen Sint-Amandsberg en het centrum van Gent. Bijgevolg is een groter deel van Sint-Amandsberg meegenomen. De gedetailleerde bespreking van deze knelpunten is terug te vinden in bijlage B.



## ❖ De belangrijkste knelpunten

---

De fietstochten door Velodroom en van de enquête geven een goed overzicht van de knelpunten. In bijlage C is een overzicht gegeven van de belangrijkste knelpunten per deelgebied. Hieruit blijkt een vijftal wekerende problemen:

### A. De 'steenwegen'

Sint-Amandsberg wordt doorsneden door drie invalswegen, de Dendermondsesteenweg, de Land van Waaslaan/Victor Braeckmanlaan en de Antwerpsesteenweg. De wegen hebben verschillende functies: enerzijds een verbindende en verzamelende functie voor autoverkeer, maar het zijn ook hoofdroutes van openbaar vervoer en fietsers. Ze bieden ook toegang tot woningen en detailhandel. Kinderen ervaren deze wegen als onaangenaam en onveilig. Ze geven aan dat het moeilijk is om de wegen over te steken, ook in het geval van de aanwezigheid van gemarkeerde oversteekpunten. Als gevolg hiervan is de wijk voor kinderen (en breder voor bewoners) letterlijk doormidden gesneden: dit heeft gevolg voor het aantal sociale contacten van bewoners onderling en paradoxaal ook voor de bereikbaarheid van buurtwinkels. Bewoners voelen hun actieradius beperkt tot 'hun kant van de steenweg'.

Dendermondsesteenweg	17 oversteekplaatsen (2 met lichten)
Land Van Waaslaan/ Victor Braeckmanlaan	10 oversteekplaatsen (4 met lichten)
Antwerpsesteenweg	14 oversteekplaatsen (2 met lichten)

Specifiek op de kruispunten aan de Victor Braeckmanlaan aan ter hoogte van Azaleastraat en de Schoolstraat wordt door kinderen en hun ouders een probleem gesignaleerd met verkeerslichten. Voetgangers krijgen op hetzelfde moment groen als auto's die ofwel links ofwel rechts moeten afslaan, waardoor een conflict ontstaat tussen verschillende vervoersmodi. We pleiten voor een systeem waarbij voetgangers en fietsers een aantal seconden voorsprong krijgen op het groene licht van de auto's. Ook aan het Heirnisplein is dit een probleem.

Andere verkeerslichten worden dan weer als heel zinvol ervaren: het "vraaglicht" aan het oud gemeentehuis verhoogt de zichtbaarheid van overstekende kinderen, zeker tijdens de donkere wintermaanden. Dit wordt als heel positief beschouwd.

Typische kruispunten zijn kruispunten op de Victor Braeckmanlaan met de Schoolstraat en de Azaleastraat, en vooral het kruispunt aan het Heirnisplein. Op het kruispunt aan het Heirnisplein is er bovendien een hardnekkig probleem van door het rood rijden.





## Route Wonderfluit/Toverberg – Zwembad Rozebroeken

### B. De 'wijkstraten'

Dit zijn kleinere straten met een duidelijke woonfunctie. Ze zijn smal, met geparkeerde wagens aan één of beide zijden, soms geldt er éénrichtingsverkeer. Deze straten hebben een sterk potentieel om aangename leefstraten te zijn, met rustig, lokaal verkeer, en veel ruimte voor fietsers.

Toch is dit in Sint-Amandsberg meestal niet het geval. Deze straten kennen redelijk veel verkeer, sluipverkeer tussen de drie steenwegen. Door de beperkte breedte is het niet altijd gemakkelijk om tegenliggend verkeer te kruisen. Hoewel in deze wijkstraten 'zone 30' geldt, wordt er meestal sneller gereden, en zijn kruispunten niet altijd veilig.



**Figuur 1: smalle voetpaden in de Achterstraat**

De parkeerdruk in de wijken is zeer hoog en wagens staan dan ook overal geparkeerd. Dit komt de zichtbaarheid aan veel kruispunten en pleinen echter niet altijd ten goede. Om goed in de zijstraten

te kunnen kijken, moeten fietsers vaak tot op het kruispunt komen. Ook kinderen op het voetpad of zebrapad zijn meestal weggestoken tussen wagens.

Typische straten in deze categorie zijn: Bethunestraat, Klinkkouterstraat, Engelstraat, Heiveldstraat, Halve Maanstraat , Azaleastraat, ....



Er zijn ook straten die er ergens tussen zweven, namelijk wijkstraten die een duidelijke doorstroomfunctie hebben gekregen. Ze zijn breder en recht, en vaak ontbreken voldoende



snelheidsremmende maatregelen. Bijgevolg is de snelheid in deze straten veel hoger, en aan de meeste kruispunten wordt oversteken als een probleem ervaren.

Typische straten zijn: A. Baeyensstraat, Toekomststraat, Visitatiestraat

### **C. De 'straten van Lourdes'**

Brede, open straten, waar weinig auto's geparkeerd staan, omdat iedereen een oprit heeft. Geen verkeersremmende maatregelen. Op sommige plaatsen is er geen voetpad.

Kortom hier kan snel gereden worden, en fietsende kinderen hebben geen eigen, veilige plaats op de weg.



Typische straten zijn: Groenstraat, Goedlevenstraat, Waterstraat, ...

### **D. De directe schoolomgeving**

Hoewel de directe omgeving van de schoolpoort voor de meeste scholen gelegen is in een rustige zijstraat, wordt dit aan begin- en einduur een zeer drukke en chaotische plaats. Iedereen krioelt hier door elkaar, en de plaats van geen enkele weggebruiker is echt duidelijk. Uit de meeste enquêtes blijken dan ook de ergernissen naar andere weggebruikers toe. De problemen gaan vooral over:

- manoeuvrerende wagens
- geparkeerde of achtergelaten wagens

- mensen die het verkeer ophouden om hun kinderen te laten uitstappen
- openslaande portieren
- bakfietsen en fietskarren die overal tussen geparkeerd staan,
- fietsers die tegen de richting in rijden.
- Kleine fietsers die nauwelijks zichtbaar zijn als ze tussen auto's doorrijden of proberen over te steken.



Ochtendspits in de Krekelberg (de Krekel)



Ochtendspits in de Goedlevenstraat (Vogelzang)



Wasstraat (de Vlieger)



Sint-Baafskouterstraat (Wijze Boom)



**De Krekel:** enkelrichtingstraat, waar aan beide zijden mag worden geparkeerd/stilgehouden. Hierdoor blijft er slechts een beperkte ruimte over voor doorrijdend verkeer en is er onvoldoende plaats om met een fiets in tegengestelde richting te rijden, laat staan met een bakfiets of fietskar. Er is een (te) kleine fietsstalling aan de schoolpoort, maar verder is er geen plaats om fietsen of bakfietsen te stallen. Bakfietsen staan dan ook tussen de wagens geparkeerd. Uit de fietsstalling manoeuvreren is lastig door passerende wagens.

Ook voor auto's is er vaak onvoldoende parkeerruimte, waardoor sommige ouders in het midden van de weg halthouden (soms zelfs op het zebrapad) om hun kinderen uit te laten stappen. Voor fietsers is er gelukkig een alternatief, door de school in te rijden via de fietsingang en daar te parkeren. Bij het buitenrijden is het dan wel opletten voor de voetgangers.

**De Wonderfluit:** de Achterstraat is een smalle parallelstraat van de Antwerpsesteenweg, enkelrichting, met zeer smalle voetpaden (<1m). In de achterstraat komt de doodlopende Slokkeboomstraat uit, waaraan de ingang van de school gelegen is. Veel ouders rijden hierin met de wagen, en moeten vervolgens omkeren om de straat terug uit te rijden. Dit zorgt voor een kleine 'chaos'.



**Figuur 2: parkeerchaos aan de ingang van de Wonderfluit**

**De Wijze Boom:** ook hier een fuik die doodloopt aan de school in de Sint-Baafskouterstraat. Ouders moeten in de straat keren, en gebruiken daarvoor vaak de oprit van de schoolpoort. Bijkomend probleem zijn de vele leerlingen van het KTA (op hetzelfde terrein gelegen als de Wijze Boom), die met de wagen naar school komen. Hun rijgedrag is volgens veel ouders onaangepast en gevaarlijk, en ver van defensief.

**De Vlieger:** de Wasstraat is een straat die ligt tussen het park en de schoolingang. Een zachte overgang tussen school en park ligt voor de hand maar werd nog niet gerealiseerd.

**De Toverberg:** hier is het bijkomend probleem dat de Schoolstraat, als verbindingsstraat tussen Antwerpsesteenweg en de Land-van-Waaslaan, veel andere doorgaand verkeer kent. De Toverberg beschikt wel over een drive-in.

**De Vogelzang:** meer dan aan de andere scholen worden kinderen hier met de wagen gebracht. Dit zorgt voor heel wat verkeerschaos op enkele kruispunten in dichte omgeving van de school, maar bovenal vlak voor de schoolpoort. Vooral fietsers hebben geen aparte rijstrook, waardoor ze tussen auto's moeten laveren. Doordat er een pak ouders zijn die hun kind vlak voor de schoolpoort met de auto afzetten (een soort kiss en ride), wordt het verkeer in de Goedlevenstraat opgehouden en moeten fietsers achter de aanschuivende auto's rijden, of er tussen fietsen. Dit is bijzonder onveilig voor kinderen.

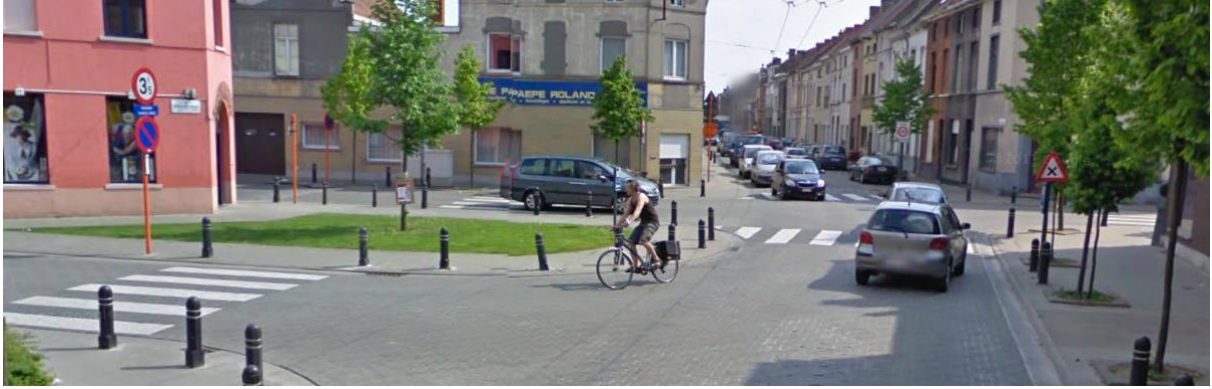
## E. Onoverzichtelijke pleintjes

De wijk kent enkele pleintjes waar verschillende straten samenkomen, en die voor jonge weggebruikers onoverzichtelijk zijn.

Enkele voorbeelden zijn: Van Cleemputteplein, 5-hoek aan de Spar, Campo Santo, kruising Annemersstraat/ Gentbruggestraat







## ❖ Acties rond kindvriendelijke mobiliteit

---

Uit het overzicht van de knelpunten blijkt dat Sint-Amandsberg nog niet echt een droomomgeving is voor fietsende kinderen. Toch blijkt uit de vele gesprekken dat niemand onze doelstelling echt in vraag stelt. Het thema leeft ook bij de mensen, zoals blijkt uit de vele (positieve) reacties, facebooklikes en opgehangen flyers.

Bovendien past dit in een vernieuwde aandacht voor leefbaarheid van de wijk, niet alleen bij Velodroom, maar bij een breder netwerk van organisaties en initiatieven in de wijk. Tijd dus om eens goed in de handen te spuwen, en met al die energie iets te doen.

Vanuit Velodroom stellen we hier vijf concrete acties voor die we in de komende maanden willen uitvoeren. Met deze acties willen we een eerste antwoord bieden op de vastgestelde knelpunten en mobiliteitsproblemen. Ze zijn vooral bedoeld als positieve acties, die de aandacht vestigen op de aanwezigheid van fietsers en voetgangers in het verkeer. De vijf acties zijn:

### Actie 1: Fietspoules in Lourdes

#### **Knelpunten:**

- Een fietstocht tot aan de schoolpoort in de Goedlevenstraat is voor veel kinderen en ouders een gevaarlijke onderneming tijdens de drukke ochtendspits. Dagelijks stappen ongeveer 300 leerlingen door de schoolpoort. Kinderen die worden afgezet door hun ouders met de auto, kinderen die met de lijnbus komen, kinderen die met de fiets komen of kinderen die te voet naar de school stappen. Dit zorgt voor heel wat verkeerschaos op enkele kruispunten in dichte omgeving van de school, maar bovenal vlak voor de schoolpoort. Vooral fietsers hebben geen aparte rijstrook, waardoor ze tussen auto's moeten laveren.
- In de Goedlevenstraat (aan de Vogelzang) zijn er een pak ouders die hun kind vlak voor de schoolpoort met de auto afzetten (een soort kiss en ride). Hierdoor wordt het verkeer in de straat opgehouden en moeten fietsers achter de aanschuivende auto's rijden, of er tussen fietsen. Dit is bijzonder onveilig voor kinderen.

#### **Doel:**

- het autoverkeer in de Goedlevenstraat verminderen
- ouders stimuleren om hun kinderen naar school te laten fietsen.
- Kinderen veiliger naar school laten fietsen onder begeleiding.



### Concreet:

- De ouders van Basisschool De Vogelzang richten een fietspool op voor kinderen en ouders die uit verschillende richtingen naar de Goedlevenstraat fietsen. De fietspool wordt begeleid door ouders, in een beurtsysteem. Kinderen die in groep fietsen, onder begeleiding van één of meerdere volwassenen vallen meer op dan één of twee kinderen met een volwassene. Een groep fietsers kan zich ook gemakkelijker als een auto gedragen. Je neemt de ruimte in op straat die je nodig hebt om veilig te fietsen.
- Samen met de ouderraad werken we het idee verder uit. We bevragen de ouders naar welke route ze gebruiken om naar school te fietsen. We vragen daarbij ook naar hun interesse in de fietspool. Afhankelijk van de interesse starten we één of meerdere fietspools op richting Goedlevenstraat.
- Tijdens de wintermaanden van schooljaar 2013-2014 start het experiment alvast in de Waterstraat. We starten de fietspool gefaseerd op. In een eerste fase rijden we met ouders en kinderen samen in één groep. Dit laat ons toe een gepast startuur te vinden en zo kunnen we groeien naar een beurtsysteem. Het beurtsysteem implementeren we in de lente, al dan niet gekoppeld aan een sensibiliseringsactie in het kader van de verkeersweek.
- De fietspools uit andere richtingen starten we ook op in de lente. Tegen die tijd werken we ook een regeling uit met de verzekering.
- Naast fietspool proberen we mensen die echt met de auto willen komen, aan te zetten tot carpooling (waardoor opnieuw het aantal auto's kan gereduceerd worden).

### Wat vragen we aan de stad:

- Ondersteuning in de zoektocht naar een goede verzekering. Wie is aansprakelijk als er een ongeval gebeurt met een kind uit de fietspool, terwijl de ouders er niet bij zijn?

### Toekomstdroom:

- We koesteren de droom om onze kinderen nog tijdens hun lagere schooltijd alleen van en naar school te laten fietsen, op een veilige manier.

## Actie 2: 'let op, ik steek over' en 'tof dat je me voorlaat' langs de steenwegen

### **Knelpunten:**

- Een heleboel knelpunten situeren zich langs de drie steenwegen/invalswegen door Sint-Amandsberg. Deze drukke banen worden dagelijks door een grote groep kinderen en ouders, op weg naar school of naar huis, met de fiets of te voet, overgestoken op verschillende plaatsen.
- Automobilisten zijn zich waarschijnlijk niet bewust van het aantal kinderen dat hier moet oversteken en de verkeersinrichting aan die oversteekplaatsen is vaak onvoldoende op overstekende kinderen afgestemd.
- We merken dat er veel automobilisten zijn die niet stoppen om kinderen te laten overstekenen, en er weinig begrip of geduld is voor het slakkengangetje van een kind.
- De stad heeft reeds geïnvesteerd in kindvriendelijke paden (vb. fietspad Malmaersite), maar in Sint-Amandsberg worden deze doorbroken door de grote steenwegen. Aangezien er geen aandacht besteed is aan de zichtbaarheid van de oversteekpunten, is dit een kortsluiting van een kindvriendelijk pad.

### **Doel:**

- Mentaliteitswijziging, door de automobilisten duidelijk te maken dat er heel wat kinderen oversteken langs hun invalsweg, zodat ze het risico hiervan begrijpen.
- De oversteekplaatsen meer doen opvallen, zodat ook hun groot aantal opvalt.
- We willen deze actie vooral op een positieve manier brengen, zonder belerend te zijn. Hiermee hopen we een wederzijdse hoffelijkheid te creëren, waar iedereen zich goed bij voelt.
- Aandacht vragen voor een structurele inbedding in de weginfrastructuur.

### **Concreet:**

- Aan elke oversteekplaats komt een bord of banner, met daarop foto's van kinderen uit de buurt en een mededeling in een verschillende talen (eventueel het aantal kinderen dat er dagelijks oversteken). Er wordt gevraagd hun rijstijl aan te passen. Aan het einde van het traject worden ze bedankt met gelijkaardige borden.
- Aansluitend hadden we gedacht aan bordjes, met hierop een dikke-duim of een smiley, dat de kinderen of ouders met kinderen kunnen opsteken nadat een automobilist is gestopt om hen te laten oversteken. Op deze kindvriendelijke en ludieke manier zouden we de automobilisten willen danken voor de inspanning die zij leveren.
- Met een bloemenslinger vragen we de automobilisten om even te wachten, totdat kinderen goed en veilig overgestoken zijn. Dit doen we één week op spitsuur en afwisselend op de meest cruciale kruispunten. Terwijl ze wachten krijgen ze een koffiekoek en een dikke duim.





***Tof om me te laten oversteken!***

*ile çapraz olarak serin!*



Hier steken dagelijks 17 kinderen over



**Wat vragen we aan de stad:**

- Aangeven onder welke voorwaarden (verkeerstechnisch, toelating) deze borden langs de steenwegen kunnen geplaatst worden.
- Toelating om de sensibiliserende actie van de bloemenslinger uit te voeren.
- Bijstand indien bovenlokale instanties moeten aangesproken worden (gewestwegen).
- Eventueel technische en/of grafische ondersteuning voor het maken van deze borden, en eventueel de kleine bordjes die de kinderen of ouders bij zich dragen.
- We zijn ook op zoek naar partners (stad Gent of anderen) om deze actie financieel te ondersteunen. Misschien zijn voor dergelijke acties fondsen beschikbaar waar wij niet van weten.

**Toekomstdroom:**

- Dat automobilisten hun gedrag daadwerkelijk gaan aanpassen, de invalswegen aan een aangepaste snelheid gebruiken, en oog hebben voor voetgangers of fietsers die willen oversteken.

- Sturing van de lichten op de cruciale kruispunten, zodanig dat de fietsers en voetgangers eerst kunnen oversteken en vervolgens de automobilisten.
- Structurele ruimtelijke inbedding, die een verhoogde zichtbaarheid heeft aan deze kruispunten. Door het plaatsen van aankondigingborden, door de laatste parkeerplaats te vervangen in een laag groenperk, door het kruispunt een kleur te geven (analogie fietspad), etc.
- De realisatie van een 'kindweefsel'. Een weefsel dat op een kindgerichte manier de verschillende locaties waar kinderen hun tijd doorbrengen verbindt; de school, de bibliotheek, de sporthal, het park. Met aandacht voor zowel het pad als de verschillende oversteekpunten.

### **Actie 3: zone30**

inwoners van de wijk geven het goede voorbeeld en laten zien dat ze 30km/u geweldig vinden;

#### **Knelpunt(en):**

- De meeste wijkstraten van Sint-Amansberg vallen in zone 30. Toch wordt op veel plaatsen systematisch te snel gereden. De straten zijn immers niet aangelegd om deze snelheid aan te leggen. Mooi voorbeeld zijn de A. Baeyensstraat of de Toekomststraat.
- Wie toch 30km/u wil rijden, wordt voorbijgestoken, wat de veiligheid in de smalle straten niet ten goede komt.



#### **Doel:**

- Mensen aanmoedigen om 30km/u te rijden

#### **Concreet:**

- We gaan bewoners aanspreken om resoluut 30km/u te rijden. Dit kunnen ze laten zien door een sticker op hun wagen te plakken. Zo ziet men dat men niet alleen is.
- Wijkbewoners gaan kunnen aangeven in welke straten het moeilijk is zich aan de snelheidslimiet te houden. Dit zijn straten die bij voorkeur in aanmerking komen voor snelheidsremmende maatregelen.
- Aan de ingangen van scholen langs snelle wijkstraten, zoals bv. de ingang van de Wijze Boom in de A. Baeyensstraat komt een blikvanger die nog eens extra de snelheidsbeperking onder de aandacht brengt. Dit punt is zeer geschikt, omdat het net aan een lang recht stuk ligt.
- In de probleemstraten komt een afficheactie, vergelijkbaar met eerdere acties in de A. Baeyensstraat en de Toekomststraat.

- Door overal consequent het logo van Velodroom te gebruiken, maken we het draagvlak zichtbaar.

#### **Wat vragen we aan de stad:**

- Ondersteuning om blikvangers te plaatsen aan de scholen.
- Aangeven of er materiaal en/of subsidies zijn voor dergelijke sensibiliseringsprojecten, waarvan we gebruik kunnen maken, eventueel bij andere instanties.

#### **Toekomstdroom:**

- Een wijk waar doorgaand verkeer zich bundelt langs de invalswegen, en waar in de wijkstraten enkel lokaal verkeer aan een aangepaste snelheid gebeurt.

### **Actie 4: afsluiten schoolstraten**

Een kindvriendelijke inrichting en gebruik van openbaar domein is mogelijk, ook en vooral in de schoolomgevingen. Diverse vormen van experimenten en gebruik illustreren dit:

- Schoolstraten : De onmiddellijke schoolomgeving in de straat van de school wordt tijdelijk, bij de start en het einde van de schooluren, kort afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, en onder politietoezicht. Het stationeren, parkeren van de wagen gebeurt iets van de schoolpoort, waar bv. K&R veilig kan georganiseerd worden, of waar de ouder de wagen reglementair kan parkeren.
- Speelstraten : is al een oudere, bekende formule van tijdelijk afsluiten van de straten, of delen ervan, gedurende vakantieperiodes, om de straat aan de kinderen te geven als speelruimte.
- Leefstraten : Door een autoluwe inrichting van de straat en een andere plek voor geparkeerde auto's (bvb. in een buurtparking) komt er meer ruimte voor groen, zachte mobiliteit, ontmoeting en samenleven. Dit kan voor een proefperiode ingevoerd worden in een straat die daar 'om vraagt' : draagvlak bij bewoners en bij de stad zijn cruciaal, de inrichting zal tijdelijk wijzigen, en er worden duidelijke afspraken gemaakt inzake en er wordt eenduidig gecommuniceerd.



Om minder afhankelijk te zijn van de auto testen de bewoners gedurende deze tijdelijke inrichting, alternatieve vervoersmodi uit. Zo willen de bewoners uitzoeken of een andere straatinrichting gekoppeld aan minder auto-gebruik, het wonen in de straat en leven in de stad een stuk aangenamer kan maken. Zeker in schoolomgevingen of in de onmiddellijke

woonbuurt errond, kan het interessant zijn om daar dan ook de andere gebruikers (van buiten de straat) bij te betrekken. In een partnerschap met de school. Het stadsbestuur en de verschillende stadsdiensten zijn een belangrijke partner om het project mee te realiseren en in goede banen te leiden.

- Feeststraat : het tijdelijk afsluiten van een straat voor een buurt- of straatfeest kan hiermee vergeleken worden.

#### **Knelpunt(en):**

- Eigen aan schoolomgevingen is dat alle kinderen er binnen een tijdsspanne van een half uur aankomen 's ochtends, en op een kortere tijdsspanne vertrekken in namiddag. Ze doen dat te voet, met de fiets, met de auto, bus/tram, in alle richtingen, en met alle mogelijke manoeuvres. Dit zorgt voor conflicten die zeer pijnlijk kunnen aflopen, met zwaargewonden of soms doden tot gevolg. Elkeen tracht zijn kind zo dicht mogelijk bij die schoolpoort af te zetten.

#### **Doel:**

- Vermijden van conflicten.
- Kinderen en ouders aanmoedigen om met fiets of te voet naar school te komen, of een beetje verderop op een buurtparking hun voertuig te parkeren. Het is goedkoop, gezond, snel, leerrijk, sociaal en aangenaam.

#### **Concreet:**

In de komende maanden willen we aan elk van de scholen experimenteren met het autoluw maken van de schoolstraat. Daarbij denken we aan de volgende inrichtingen:

- Schoolstraat aan de Wijze Boom (doodlopend eind van de Sint-Baafskouterstraat, tussen Colbrandstraat en de schoolingang van de school). Een Kiss&Ride zone kan ingericht worden in de Wijmakker en in de Colbrandtstraat. De vraag werd reeds gesteld aan de stad, maar voorlopig zonder gevolg. Dit bouwt verder op het schoolmobiliteitsplan dat in 2006 werd opgemaakt voor de Wijze Boom.
- Schoolstraat aan de Krekel (de hele Krekelberg). Een Kiss&Ride zone kan worden ingericht op het kerkplein. Er loopt hierrond reeds een dossier met de stad.
- Marktstraat aan de Wonderfluit (afsluiten van de doodlopende Slokkeboomstraat in de Achterstraat). De Wonderfluit zet dit samen op met het clubhuis voor senioren, de enige andere gebruiker van deze straat. De straat wordt in het voorjaar 5 keer de hele dag afgesloten, waarbij een klas de vrije ruimte kan gebruiken voor een project, eventueel samen met het clubhuis. Ouders en senioren worden verwezen naar de parkingruimtes rondom het Azaleapark, en we volgen op of de parkeerplaatsen daar voldoende zijn.
- Leefstraat aan de Vlieger (permanent afsluiten van de Wasstraat tussen de Wespstraat en Nieuwland. Hierdoor ontstaat een verkeersvrije ruimte tussen school en park. Er zijn slechts enkele bewoners aan een eind van de straat. De straat kan gebruikt worden als speelruimte voor kinderen uit de buurt.
- 'Schoolstraat' in de Schoolstraat aan de Toverberg:



- Verkeersluwe straat aan de Vogelzang: er staan werken op stapel aan de school, waarbij de straat (deels) zal worden afgesloten. Dit willen we aangrijpen om een Kiss&Ride in te richten verderop, waarbij de kinderen te voet naar school kunnen komen.

#### **Wat vragen we aan de stad:**

- Wanneer kunnen deze straten meegenomen worden om als ‘schoolstraat’, ‘marktstraat’ of ‘leefstraat’ te worden ingericht? Welke stappen dienen hiervoor gezet te worden?
- Ondersteuning deze experimenten uit te voeren.

#### **Toekomstdroom:**

- Door een kindvriendelijke inrichting van de schoolomgevingen, maar ook door hoeken en pleinen – desnoods in beperkte mate – uit te breiden, werken aan een kindvriendelijk gebiedsdekkend stratennetwerk in Sint-Amandsberg.
- Voorstel: een kindvriendelijke gebiedsdekkende ‘laag’ op het openbaar domein van Sint-Amandsberg-Dampoort, ikv het stadsvernieuwingsproject. ‘Speelweefsels’ maken hiervan deel uit (oa de parken in Sint-Amandsberg, maar ook sport- en speelruimtes, jeugdbewegingsterreinen, etc), maar evengoed bredere voetpaden, fietspaden waar mogelijk, duidelijke oversteekplaatsen, pleinen, etc.

### **Actie 5: Parklets verhogen het overzicht op de moeilijke kruispunten**

Velo-droom laat zich inspireren door de Parklet-beweging in San Francisco. Parklets zijn kleine stukjes publieke ruimte die bewoners ontwikkelen (of ‘heroveren’) op parkeerplaatsen. Ze confronteren ons met de ruimte die geparkeerde auto’s innemen in de stad en de gevolgen die dat heeft voor het sociale weefsel in de stad. Het zijn plaatsen waar ontmoeting centraal staat en waar groene elementen (zachte elementen) in de grijze, functionele omgeving.



De praktijk wijst uit dat automobilisten zich meer bewust worden van voetgangers en fietsers op de weg door elementen als Parklets. Parklets verhogen de verkeersveiligheid, moedigen mensen aan om zich te voet of met de fiets te verplaatsen en verhogen de belevingswaarde van de stad.

#### **Knelpunten:**

- Aan sommige oversteekplaatsen wordt het zicht belemmerd door geparkeerde auto’s. Dit vermindert de zichtbaarheid voor voetgangers (zeker voor kinderen door hun beperkte hoogte), maar ook voor de automobilisten die het kruispunt naderen. Bv: oversteekplaats vijfhoek Bloemistenstraat – Azaleastraat
- De vormgeving van de weginfrastructuur in de 20<sup>ste</sup> eeuw werd sterk door de doorstromingsfunctie bepaald, de verblijfsfunctie heeft daarbij aan belang ingeboet (space of flow – spaces to stay).

**Doel:**

- Communicatie tussen verschillende modi ondersteunen: zichtbaarheid verhogen voor kinderen die oversteken en voor automobilisten
- belevingswaarde van infrastructuur interessanter maken, verblijfsfunctie verhogen, weginfrastructuur beter met stedelijke functies integreren.
- zichtbaarheid voor Velodroom

**Concreet:**

We richten een parklet in gedurende een week, een maand. We spreken omwonenden, handelaars en gebruikers aan om de parklet mee te onderhouden. Na een experimenteerperiode vragen we stakeholders (bewoners, gebruikers, automobilisten, handelaars) hoe ze de parklets ervaren hebben. De volgende maand verhuizen we de parklet naar een andere plek en hervatten we het experiment. De resultaten van de bevraging overhandigen we aan de stad. Concrete plekken waar we aan denken zijn de vijfhoek Bloemistenstraat, Visitatieplein aan de Antwerpsesteenweg, H.Hartplein,

**Wat vragen we aan de stad:**

Toestemming om in de maanden april, mei en juni op enkele plaatsen in 9040 parklets te stationeren.

**Toekomstdroom:**

Meerdere vaste Parklets in 9040 op verschillende plaatsen waar het onveilig is om over te steken of op plaatsen waar de verblijfsfunctie verhoogd dient te worden.

**Voorbeelden:**

San Francisco kiest resoluut voor Parklets. De Parklet Manuel vind je op [http://sfpavementtoparks.sfplanning.org/docs/SF\\_P2P\\_Parklet\\_Manual\\_1.0\\_FULL.pdf](http://sfpavementtoparks.sfplanning.org/docs/SF_P2P_Parklet_Manual_1.0_FULL.pdf)



Impressies van het Henri Van Cleemputteplein: "Degene die dit plein ontworpen heeft, heeft geen kinderen en geen fiets."

<http://www.gurbs.org/stads-living-4>



## Samenwerking met stad Gent

De vijf voorgestelde acties zijn vooral bedoeld om een mentaliteitswijziging te krijgen, waarbij lokale, zachte mobiliteit een groter belang mag krijgen voor de mobiliteit lokaal in de wijk. Maar om dit streefdoel te verwezenlijken zullen ook andere maatregelen nodig zijn, die buiten de mogelijkheden van Velo-Droom liggen. Wijzigingen op infrastructureel vlak of op het beleidsniveau zijn verantwoordelijkheden waarvoor we naar stad Gent kijken.

Daarom willen we graag samenwerken met de stad. Zeker nu er grote wijzigingen op til staan in Sint-Amandsberg en Dampoort. Zou dit een uitgelezen kans zijn om ook de infrastructuur in de wijk aan te passen en te richten op fietsers en voetgangers? We mogen het graag hopen.

Nu merken we nog vaak dat bij de heraanleg van straten en pleinen nog wat weinig rekening gehouden wordt met mogelijke verbeteringen voor jonge fietsers. Nog teveel wordt enkel gekeken naar de doorstroomfunctie, en minder naar wat de heraanleg lokaal kan betekenen. Voorbeelden zijn de recente heraanleg van het H-Hartplein, waar heel wat meer had ingezet.

Wij nodigen de stad dan ook graag uit om met ons de geïnventariseerde knelpunten te bekijken, en te luisteren naar mogelijke oplossingen die jullie aanbrachten. Zonder daarbij voorbij te gaan aan de expertise die er binnen de staddiensten aanwezig is door één oplossing naar voor te schuiven. Maar het zou wel een kans zijn om de gebiedskennis van de bewoners in nieuwe plannen te verwerken. Op die manier vermijden we gemiste kansen, wanneer zich opportuniteiten voordoen bij bv. wegenwerken.

We zouden graag een overleg vragen met de technische diensten om eens diepgaand te bekijken wat in Sint-Amandsberg mogelijk is en wat niet. Uit de lijsten van knelpunten willen we zo de komende weken een aantal ingrepen destilleren, die op korte of middenlange termijn kunnen verwezenlijkt worden.



Daarnaast beogen we met onze acties een gedragsverandering van bewoners en stadsgebruikers op vlak van mobiliteit als infrastructurele verandering. Daarom kunnen deze acties de lokale overheid concrete leerresultaten aanreiken. Samen met de ervaring van de stad en van organisaties als Fiets van Troje (die vooral werken rond transitie) kunnen deze leerresultaten helpen een toekomstig beleid verder te ontwikkelen.

### Netwerk tussen scholen



Naast eigen acties en samenwerking met de stad, willen we ook het netwerk tussen de schoolinstanties versterken. Zo willen we via contacten onderling en met de directie/leerkrachten gemeenschappelijke activiteiten uitwerken. Enkele voorbeelden:



- Een gemeenschappelijke actie rond zichtbaarheid in de donkere wintermaanden,
- Kennis delen rond mobiliteit op scholen: opleidingsdagen, subsidies, instanties
- Best practices uitwisselen,
- Aanspreekpunt voor andere mobiliteitsprojecten, bv. Fiets van Troje, Mobiel21
- Opleidingen gemachtigde opzichters





## Bijlages



## ❖ Bijlage A: inventaris per knelpunt

Nr.	Knelpunt		
1	dendermondsestwg / gentbruggestraat	6	3
2	kruispunt gentbruggestraat / destelbergenstraat / aannemersstraat	36	0
3	dendermondsesteenweg / toekomststraat	63	2
4	Jean Bethunestraat / Heilig Hartstraat	5	0
5	Schuurmansstraat / Krekelberg / Bethunestraat	28	0
6	Dendermondsesteenweg / Heilig Hartstraat / Nijverheidsstraat	7	0
7	Engelstraat / Krekelberg	29	0
8	Nieuwelaan / Koerspleinstraat / Heiveldstraat	1	0
9	Adolf Baeyensstraat / O. Colbrandstraat	27	2
10	Engelstraat / Oscar Colbrandstraat	4	1
11	Bushalte Dendermondsesteenweg	5	0
12	Sint-Baafskouterstraat / J. Verdegemstraat	4	2
13	Sint-Baafskouterstraat / Oscar Colbrandstraat	4	2
14	Engelstraat / J. Verdegemstraat / Doornakkerstraat	15	0
15	Garage Eray	1	0
16	Toekomststraat / Beeldhouwersstraat	4	0
17	Toekomststraat / Klinkkoutersstraat	13	0
18	A. Baeyensstraat / J. Verdegemstraat	16	0
19	Dendermondsesteenweg / E. De Buckstraat	3	0
20	Dendermondsesteenweg / Engelstraat	4	0
21	Antwerpsesteenweg / Schoolstraat	5	0
22	ingang Toverberg	1	0
23	Van Cleemputteplein	29	0
24	Antwerpsesteenweg / Rozebroekenslag	4	0
25	Land Van Waas/Schoolstraat	5	2
26	Bouwmeester / Klinkkouterstraat	1	1
27	Dampoort	11	0
28	Antwerpsesteenweg / Spitaelpoortstraat	10	0
29	Land van Waaslaan / Egmond van Arenbergstraat	10	0
30	Gentbruggestraat / Nekkersvijverstraat	2	0
31	Forelstraat / Eendrachtstraat	1	0
32	Ring / Toekomststraat / Forelstraat	12	0
33	Admiraalstraat / Bijlokestraat	1	0
34	kasteellaan / Ossestraat	1	0
35	Toekomsstraat / Wolterslaan	4	0
36	Kasteellaan / Lousbergkaai	1	0
37	Dendermondsesteenweg / Scheldestraat	3	0
38	Dendermondsesteenweg / Herlegemstraat	1	0

Nr.	Knelpunt		
39	Dendermondsesteenweg / A. Baeyensstraat	20	0
40	Nieuwhof / Bruneaustraat	4	0
41	Wittemolenstraat / Bruneaustraat	5	0
42	Doornakkerstraat / Bethunestraat	2	0
43	Dendermondsesteenweg oversteken + parking shopping centra	9	0
44	Engelstraat / Wittemolenstraat	1	0
45	kruispunt wasstraat nieuwhof	2	0
46	inrijden Biekorfstraat	1	0
47	toegang school De Vlieger	6	2
48	bocht in Aannemersstraat	1	0
49	oversteekplaats Victor Braekmanlaan aan Azaleastraat	22	0
50	Kruispunt wespstraat en Van Arenbergstraat	3	0
51	oversteekplaats koopvaardijlaan	2	0
52	oversteekplaats tussen begijnhof en park	3	0
53	oversteekplaats dendermondsesteenweg	2	0
54	Oversteekplaats Dendermondsesteenweg Blijde Inkomststraat	1	0
55	kruispunt Doornakkerstraat - Verbindingsstraat	3	0
56	oversteekplaats Braekmanlaan aan Bromeliastraat	7	0
57	Vijfhoek achterstraat (Spar)	17	0
58	Potuit (Antwerpsesteenweg / Grondwetlaan)	3	0
59	Schoolpoort Wonderfluit	12	0
60	Oversteek J. Gerardstraat - Antwerpsesteenweg	3	0
61	Zebepad Azaleastraat - School	3	0
62	Oversteek Antwerpsesteenweg aan Sterrestraat	2	0
63	Oversteek verkortingstraat	2	0
64	Kruispunt A. Van Geertstraat - Antwerpsesteenweg - Potuitpark	5	0
65	Oversteek N70 - trage weg richting rozebroeken	3	0
66	Antwerpsesteenweg / Antwerpsevoetweg	3	0
67	Dampoort: zebepad Kasteellaan	5	0
68	Dampoort: zebepad land van waaslaan	4	0
69	Bloemistenstraat - Antwerpsesteenweg	2	0
70	A. Baeyensstr./Wijmakker (kruispunt)	1	0
71	B. Meirsonstr./Herlegemstr. (kruispunt)	1	0
72	Bredenakkerstraat/Herlegemstraat (rond punt)	2	0
73	J. Hartmanlaan/Sint Baafskouterstraat (kruispunt)	3	0
74	P. De Rijckestr./Dendermondsestwg. (kruispunt)	1	0
75	Dendermondsesteenweg / Kasteelstraat	3	0
76	Kasteelstraat / Herlegemstraat	1	0
77	Dendermondsesteenweg / Lossystraat	1	0
78	Dendermondsesteenweg / Destelbergenstraat	1	0
79	J. Crickxstraat / Victor Braeckmanlaan	1	0
80	Rozenboekenslag / Rozenbroekenpark	1	0
81	Zebepad A. Baeyensstraat (naar kleuterschool)	3	0
82	Antwerpsesteenweg aan het Oud Gemeentehuis	2	0

Nr.	Knelpunt		
Straten			
1001	Krekelberg	45	8
1002	Klinkkouterstraat	3	0
1003	Fietspad Rozebroeken	1	25
1004	Kunstenaarsstraat	1	1
1005	Sint-Baafskouterstraat	31	5
1006	Wittemolenstraat	3	0
1007	Dendermondsesteenweg	25	1
1008	Engelstraat	11	1
1009	Scheldestraat	1	3
1010	Oscar Colbrandtstraat	3	7
1011	A. Baeyensstraat	9	0
1012	Nijverheidstraat	3	0
1013	Schoolstraat	7	0
1014	Gentbruggestraat	13	0
1015	Van Arenbergstraat	3	0
1016	Toekomststraat	4	1
1017	Herleghemstraat	5	0
1018	A. Vanderstegenlaan	0	1
1019	Wittemolenstraat deel 2	2	0
1020	Azaleastraat	10	0
1021	Christine d'Haenehof	1	0
1022	Wolterslaan	0	1
1023	Koopvaardijlaan	2	0
1024	Jean Bethunestraat	1	0
1025	fietspad Bijgaardepark	0	9
1026	begijnhof	0	4
1027	Halvemaanstraat	1	1
1028	Victor Braekmanlaan	5	1
1029	Achterstraat (vijfhoek richting schoolstraat)	10	0
1030	schoolpoort Wonderfluit (in de Slokkeboomstraat)	8	0
1031	Heiveldstraat	5	0
1032	J. Gerardstraat	2	0
1033	Rozebroekstraat	2	0
1034	Achterstraat (vijfhoek richting potuit)	4	0
1035	Wijmakker	11	0
1036	Gentbruggebrug	1	0
1037	Bredenakkerstraat	2	0
1038	Waterkluiskaai (aan bus)	1	1
1039	Aannemersstraat	1	0
1040	C.Cautermansstraat	2	3
1041	L. Schueremansstraat	1	0
1042	Doornakkerstraat	1	0



Nr.	Knelpunt		
1043	Duivenstaartwegel	1	0
1044	Destelbergenstraat	1	0
1045	Antwerpsesteenweg	2	0

### Algemene Opmerkingen

- Het is gevaarlijk rijden met de fiets, omdat er veel auto's rijden.
- Zo goed als overal veilig, en toch moet je overal uitkijken bij het oversteken
- Zicht van voetgangers wordt vaak belemmerd door geparkeerde auto's, zeker aan de kruispunten.
- Agressief rijgedrag van automobilisten
- **Oplossing:** Beter voetpaden aanleggen die niet vol geparkeerde fietsen van studenten staan.
- **Oplossing:** Verlaagde voetpaden bij zebrapaden om gemakkelijker te kunnen oversteken met buggy of kleutersfietsjes.
- **Oplossing:** Overall fietsstroken
- **Oplossing:** Overall zone 30, en inrichten als zone 30
- **Oplossing:** Meer enkelrichtingstraten, om doorgaand verkeer (sluipverkeer) te ontmoedigen
- **Oplossing:** Meer "'opvallende'" borden voor ' een school in de buurt, dus vaart minderen'. Nu staan er overal wel de verplichte blauwe borden, maar ze vallen nauwelijks op.
- **Oplossing:** Nog meer fietsactieweken om mensen aan te zetten met de fiets te komen (1x per maand, per semester). Meer fietsers is minder auto's.
- **Oplossing:** Aangeduide fietsroute in de wijk. Veel fietsers vertragen het autoverkeer.
- **Oplossing:** Iemand van 6A: 'carpoolen'
- **Oplossing:** Rijen vanuit de school, vooral naar de twee kruispunten van de dendermondsesteenweg
- **Oplossing:** Fluo-jasjescampagne tijdens donkere wintermaanden.
- **Oplossing:** Campagne om foutparkeerders te wijzen op het gevaar van hun gedrag.

### Knelpunt 1: Dendermondsestweg / Gentbruggestraat

- Zebrapad word zo goed als nooit gerespecteerd. Voetgangers moeten tussen de auto's oversteken.
- Voetgangers die oversteken naar de krekelberg, moeten goed uitkijken, want er kunne toch nog auto's afslaan en doorrijden.
- **Veilig:** als je als fietser uit de Gentbruggestraat komt
- **Oplossing:** dat de rij meegaat tot aan de dendermondsesteenweg, en de kinderen helpt oversteken naar de Gentbruggestraat

### Knelpunt 2: Gentbruggestraat / destelbergenstraat / Aannemersstraat

- 5 straten met voorrang van rechts
- Geen fietspad, wel fietssuggestiestrook
- **Oplossing:** rond punt (vermoedelijk te weinig plaats), of verkeerslichten
- **Oplossing:** kinderen fietsen bij veel mensen over zebrapad en voetpad

### Knelpunt 3: Dendermondsesteenweg / Toekomststraat

- Oversteken aan de Dendermondsesteenweg: er is een licht , maar terwijl het groen is zijn er veel auto's die afslaan en je kunnen aanrijden.
- Automobilisten uit schuurmansstraat stoppen vaak niet om voetgangers of fietsers te laten oversteken. Voetgangers en fietsers worden te laat gezien, of gewoon genegeerd.
- Er wordt vaak door het rood gereden door auto's en bussen, maar ook door voetgangers en fietsers.
- De zigzagbeweging van het punt is gevaarlijk
- De lichten zijn niet lang genoeg groen.
- Auto's die vanuit richting Delhaize komen.
- Vooral onveilig bij file, als niet alle wagens van het kruispunt zijn, en iedereen overal door moet laveren.
- Fietsers in dendermondsesteenweg hebben geen duidelijke plaats. Onduidelijke wegmartering. Fietsopstelstroken vaak niet gerespecteerd.
- **Oplossing:** automobilisten waarschuwen voor voetgangers, waarschuwingsborden
- **Oplossing:** rond bord, opgepast school...,
- **Oplossing:** flitscamera tegen roodrijden
- **Oplossing:** eerst voetgangers groen, daarna pas de auto's
- **Oplossing:** bredere voetpaden zodat er geen blinde hoek is voor afslaan wagens.
- **Oplossing:** meer controle aan de lichten
- **Oplossing:** dagdagelijkse politiecontrole om het roodrijden af te leren
- **Oplossing:** een pragmatische. Niet oversteken aan de lichten, maar wel op het Heirnisplein.
- **Oplossing:** leerkrachten die helpen oversteken
- **Oplossing:** rondpunt maken van heirnisplein
- **Oplossing:** voetpad afscheiden van straat met haagje.

### Knelpunt 4: Jean Bethunestraat / H. Hartstraat

- 

### Knelpunt 5: Schuurmansstraat / Krekelberg / Béthunestraat

- Moeilijk kruispunt om vanuit Krekelberg naar links af te slagen (verschillende meldingen)
- Oversteken aan het begin van de krekelberg is moeilijk doordat afslaan wagen (veel wagens).
- Als je inslaat met de wagen, moet je goed opletten.
- Moeilijke oversteek, door de vele auto's waardoor je moet slalommen om de oversteek te kunnen maken.
- Chauffeurs nemen risico's om de verkeerslichten te halen. Kijken niet naar het zebrapad.
- Het kruispunt is vaak geblokkeerd door de rode lichten verderop. Auto's staan vaak op het zebrapad, auto's uit de tegenovergestelde richting zien je daardoor niet altijd oversteken
- Kinderen uit het vijfde : 'en dan steek ik over naar de krekelberg. Daar vind ik het een beetje gevaarlijk'.
- **Oplossing:** waarschuwingslichten bij begin en einde van de schooldag.
- **Oplossing:** het zebrapad op een verkeersdrempel leggen, zodat men ziet dat daar een oversteekplaats is, en snelheid ook lager wordt.

- **Oplossing:** iemand die helpt oversteken op dit kruispunt

### Knelpunt 6: Dendermondsesteenweg / H. Hartstraat

- Oversteken is moeilijk door fout geparkeerde auto's en chauffeurs die eigenaardige manoeuvres uithalen. Dit wordt in de hand gewerkt door de verbreding van het kruispunt.

### Knelpunt 7: Engelstraat / Krekelberg

- Bocht met smal voetpad, en straat die te smal is om wagens te laten passeren
- Auto's komen vaak te snel aangereden
- Slechte zichtbaarheid, komende uit krekelberg (wat komt uit Engelstraat).
- Slechte zichtbaarheid, komende uit Engelstraat (wat komt uit bocht) en verderop (wat komt uit Krekelberg)
- Er komen langs alle kanten auto's en fietsers, links rechts en dan ook nog diegene die uit de straat rijden.
- Verkeersspiegel is onbruikbaar door de hoek waarin hij staat opgesteld. En door de vuiligheid
- Als fietser van de dendermondsesteenweg goed opletten voor zowel auto's uit de krekelberg, als auto's uit de engelstraat
- Moeilijk om als fietsers de Krekelberg in te draaien als er voortdurend auto's uitrijden.
- **Oplossing:** De engelstraat eenrichting maken
- **Oplossing:** Engelstraat tussen de Krekelberg en Dendermondsesteenweg enkelrichting maken richting dendermondsesteenweg.

### Knelpunt 8: Nieuwelaan / Koerspleinstraat / Heiveldstraat

- 

### Knelpunt 9: A. Baeyensstraat / O. Colbrandstraat

- Sinds de werken is er geen signalisatie meer, geen zebrapaden aangegeven
- Oplossing: verkeersdrempel op het kruispunt, om snelheid af te remmen.

### Knelpunt 10: Engelstraat / O. Colbrandstraat

- Slechte zichtbaarheid door geparkeerde wagens
- Geen zebrapad
- **Oplossing:** eenrichtingsverkeer in O.colbrandtstraat is een verbetering, ook het nieuwe kruispunt is een verbetering.

### Knelpunt 11: Bushalte Dendermondsesteenweg

- Door de drukte 's morgens kan je daar moeilijk door, met als gevolg dat kinderen op de busstrook stappen.
- Kinderen die aan de lichten wachten om over te steken, worden bijna van het voetpad gemaaid door een bus, die naar de halte afslaat.
- **Oplossing:** bushalte verderop de Dendermondsesteenweg plaatsen, voorbij Scheldestraat
- **Oplossing:** breder voetpad

### Knelpunt 12: Sint-Baafskouterstraat / J. Verdegemstraat

### **Knelpunt 13: Sint-Baafskouterstraat / Oscar Colbrandstraat**

- Auto's verlenen vaak geen voorrang aan fietsers die van rechts komen
- Pubers van het KTA 'racen' hier vaak met hun auto als ze van school komen. Zeer gevaarlijk

### **Knelpunt 14: Engelstraat / J. Verdegemstraat**

- Auto's vaak geparkeerd op of net voor de zebrapaden, waardoor zicht belemmerd wordt.
- Voorrang van rechts, maar dat loopt vaak fout, omdat sommige chauffeurs totaal niet stoppen of inhouden.
- Er gebeuren daar vaak accidenten. Een nieuwe bewoonster heeft in 2 jaar tijd al 6 ongelukken gezien. Botsingen van 2 auto's. De fietsstalling in de Engelstraat is ook al enkele keren geraakt.
- Slechte zichtbaarheid, fietsers staan al deels op het kruispunt alvorens ze verkeer uit de J. Verdegemstraat of Doornakkerstraat kunnen zien aankomen

### **Knelpunt 15: Garage Eray**

- Autogarage waar veel auto's achterwaarts uitrijden

### **Knelpunt 16: toekomststraat / Beeldhouwersstraat**

- Geen zebrapad om over te steken
- Geen verlaagde voetpaden om met buggy of kinderfiets van het voetpad af te kunnen rijden

### **Knelpunt 17: Toekomststraat / Klinkkoutersstraat**

- Wagens uit Klinkkoutersstraat hebben voorrang van rechts, dus veel automobilisten stoppen niet om voetgangers te laten oversteken.
- Wagens staan aan te schuiven op het zebrapad.
- Zebrapad is bijna volledig weggesleten
- Geen verlaagde voetpaden om met buggy of kinderfiets van het voetpad af te kunnen rijden
- Moeilijk om vanuit de Toekomststraat in de Klinkkouterstraat te kijken, door de hoek die de straat maak. Slechte zichtbaarheid van auto's die uit Klinkkouterstraat komen.
- Automobilisten die hun oog op de Klinkkouterstraat hebben, zien niet dat er mensen staan te wachten aan het zebrapad.
- Auto's in de Toekomststraat stoppen niet voor fietsers die uit Klinkkouterstraat komen, onduidelijk door de fietssuggestiestrook die doorloopt.
- Moeilijk punt om van het heirnisplein, naar de Klinkkouterstraat af te slagen
- **Oplossing:** zberapad opnieuw schilderen
- **Oplossing:** voorrang van rechts vervangen door haaiantanden

### **Knelpunt 18: A. Bayensstraat / J. Verdegemstraat**

- Blijft ondanks alle maatregelen een gevaarlijk punt.
- Er wordt systematisch te snel gereden, ondanks zone 30

### **Knelpunt 19: Dendermondsesteenweg / E. De Buckstraat**

- 

### **Knelpunt 20: Dendermondsesteenweg / Engelstraat**



- Het zebrapad wordt zo goed als nooit gerespecteerd, voetgangers moeten tussen de auto's oversteken
- Als wagens de Engelstraat inrijden, zien ze niet altijd dat er iemand oversteekt.
- Op terugweg naar huis: fietsers moeten mee aanschuiven in de file, want ze kunnen er nergens tussen.

### Knelpunt 21: Antwerpsesteenweg / Schoolstraat

- Oversteken is moeilijk, omdat er geen duidelijke plaats is om te stoppen
- Geen verkeerslichten als je uit de straat komt – drukke steenweg

### Knelpunt 22: Ingang Toverberg

- Straat met veel doorgaand verkeer, waardoor oversteken soms moeilijk is. Auto's staan voor het rood licht te wachten tot op het zebrapad.
- Om de Warnfordstraat over te steken aan de Schoolstraat mist men nog een voetpad

### Knelpunt 23: Van Cleemputteplein

- Geen plaats voor fietsers,
- Veel circulatie van auto's
- Autoverkeer die uit de schoolstraat, A. Baeyensstraat of Wittemolenstraat komt, ziet pas laat wie er zich op het kruispunt bevindt.
- Als fietser uit de HHartmanstraat naar Wittemolenstraat oversteken is gevaarlijk, omdat je de auto's uit de schoolstraat pas ziet als je midden in hun rijweg staat.
- Fietsers uit de Azaleastraat kunnen niet zien wat er afkomt uit de Schoolstraat

### Knelpunt 24: Land van Waas / Rozebroekenslag

- geen verkeerslichten

### Knelpunt 25: Land van Waas / Schoolstraat

- Automobilisten krijgen groen samen met voetgangers, en zien ze bijgevolg niet.
- Automobilisten uit de Schoolstraat, die linksaf willen, snijden fietsers uit de tegenovergestelde richting vaak de pas af
- Automobilisten die van Land van Waaslaan linksaf naar het van Cleemputteplein willen, passeren de fietsers op de fietsopstelstrook vaak rakelings.
- **Oplossing:** voetgangers krijgen hun groen een fractie eerder, zodat ze zich al op de rijweg bevinden als de auto's vertrekken.
- **Veilig:** fietsstrook oversteekplaat
- **Oplossing:** iemand die kinderen helpt met oversteken aan het kruispunt.
- **Oplossing:** parkeerverbod in de eerste meters van de Schoolstraat richting V. Cleemputteplein, waardoor wagens niet over de fietsopstelstrook moeten rijden.

### Knelpunt 26: Bouwmeester / Klinkkouter

- **Veilig:** OK bevonden

### Knelpunt 27: Dampoort

- druk kruispunt

### **Knelpunt 28: Antwerpsesteenweg / Spitaalpoortstraat**

- druk kruispunt: Ouders en kinderen komen te voet uit de Spitaalpoortstraat en moeten de Antwerpsesteenweg oversteken via het zebrapad. Ondanks er een zebrapad is, voelen ze zich niet echt veilig, als ze deze moeten oversteken. De auto's die van de Dampoort komen, kregen al voorrang om de LandvWaaslaan te kruisen, rijden dan snel de Antwerpsesteenweg op en vinden daar 'plots' een zebrapad op hun weg. Ze rijden vaak door of moeten kort remmen. De ouders hebben daar een onveilig gevoel over.
- zebrapad ligt niet aan de rechterkant van de weg (heenrit) waardoor 3x oversteken (terugrit maar 1x)

### **Knelpunt 29: Land van Waaslaan / Van Arenbergstraat**

- oversteek drukke steenweg

### **Knelpunt 30: Gentbruggestraat / Nekkersvijverstraat**

- voorrang van rechts, die door niemand gerespecteerd wordt.
- **Oplossing:** extra bord zetten

### **Knelpunt 31: Forelstraat / Eendrachtstraat**

- Voorrang van rechts is niet voor iedereen duidelijk
- **Oplossing:** verkeerslichten plaatsen

### **Knelpunt 32: Toekomststraat / Ring**

- Auto's uit de toekomststraat die afslaan naar links, geven niet altijd voorrang
- Wagens zijn gejaagd, omdat het groen zo kort is

### **Knelpunt 33: admiraalstraat/ Bijlokestraat**

- Auto's rijden veel te snel en zijn niet hoffelijk. Fietsers zijn duidelijk zichtbaar, er is een zebrapad, maar iedereen rijdt gewoon door als een kind staat te wachten om over te steken. 's Morgens is het er druk verkeer.

### **Knelpunt 34: Kasteellaan / Ossestraat**

- Veel verkeer en tamelijk snel, geen lichten om over te steken

### **Knelpunt 35: Toekomststraat / Wolterslaan**

- kruispunt

### **Knelpunt 36: Toekomststraat / Wolterslaan**

- soms een beetje lastig vooral bij druk ochtendverkeer

### **Knelpunt 37: Dendermondsesteenweg / Scheldestraat**

- Dendermondsesteenweg is moeilijk over te steken voor fietsers die uit de Scheldestraat komen. Dan maar via het zebrapad aan het Heirnisplein, maar dan moet je een stukje over het voetpad rijden.
- Zebrapad aan begin van scheldestraat is onduidelijk

### **Knelpunt 38: Dendermondsesteenweg / Herlegemstraat**

- Te drukke baan met de fiets.

### **Knelpunt 39: Dendermondsesteenweg / A. Baeyensstraat**

- Veel auto's uit de A.Baeyensstraat of C. Cautermansstraat rijden door het rode licht (9/10??).
- Voetpad verbreden aan de kapperszaak.
- in de A.Baeyensstraat: te weinig plaats voor fietsers

### **Knelpunt 40: Nieuwhof / Bruneaustraat**

### **Knelpunt 41: Wittemolenstraat / Bruneaustraat**

- Geparkeerde auto's belemmeren het zicht vanop het trottoir bij oversteken

### **Knelpunt 42: Doornakker / Bethunestraat**

- Auto's rijden vaak uit de Doornakkerstraat zonder op te letten

### **Knelpunt 43: Dendermondsesteenweg oversteken + parking shopping centra**

### **Knelpunt 44: Engelstraat / Wittemolenstraat**

### **Knelpunt 45: kruispunt wasstraat nieuwhof**

### **Knelpunt 46: inrijden Biekorfstraat**

### **Knelpunt 47: toegang school De Vlieger**

### **Knelpunt 48: bocht in Aannemersstraat**

- Fietsuggestiestroken.
- Snelheidremmende maatregelen.

### **Knelpunt 49: oversteekplaats Victor Braekmanlaan aan Azaleastraat**

- drukke baan om over te steken ondanks de verkeerslichten.
- Automobilisten krijgen groen samen met voetgangers, en zien ze bijgevolg niet.
- Automobilisten uit de Azaleastraat, die linksaf willen, snijden fietsers uit de tegenovergestelde richting vaak de pas af
- Geen waarschuwing voor schoolgaande kinderen.
- **Oplossing:** voetgangers krijgen hun groen een fractie eerder, zodat ze zich al op de rijweg bevinden als de auto's vertrekken.

### **Knelpunt 50: Kruispunt wespstraat en Van Arenbergstraat**

### **Knelpunt 51: oversteekplaats koopvaardijlaan**

### **Knelpunt 52: oversteekplaats tussen begijnhof en park**

### **Knelpunt 53: oversteekplaats dendermondsesteenweg**

### **Knelpunt 54: Oversteekplaats Dendermondsesteenweg Blijde Inkomststraat**

### **Knelpunt 55: kruispunt Doornakkerstraat - Verbindingsstraat**

### **Knelpunt 56: oversteekplaats Braekmanlaan aan Bromeliastraat**

### **Knelpunt 57: Vijfhoek achterstraat (Spar)**

- Druk en moeilijk kruispunt om over te steken met de fiets.
- Voorrang van rechts vaak niet gerespecteerd.
- Slecht zicht door geparkeerde auto's (ze zien je niet aankomen op het zebrapad)

**Oplossing: parkeerplaatsen schrappen?Knelpunt 58: Potuit  
(Antwerpsesteenweg / Grondwetlaan)**

**Knelpunt 59: Schoolpoort Wonderfluit**

- Rommelige situatie, geen gescheiden verkeersstromen,
- sommigen parkeren tot in de poort en moeten achteruit terugrijden.
- **Oplossing:** Autovrij maken? Er zijn alternatieven genoeg. Of in elk geval de verkeersstromen scheiden
- **Oplossing:** autoverkeer niet meer toelaten en mensen later parkeren op parking in de achterstraat.

**Knelpunt 60: Oversteek J. Gerardstraat - Antwerpsesteenweg**

- Moelijke oversteek, zeker voor kleine fietsers (hoge stoepanden)

**Knelpunt 61: Zebrapad Azaleastraat – School**

- Auto's trekken soms op om nog door het groen te kunnen rijden aan kruispunt verderop

**Knelpunt 62: Oversteek Antwerpsesteenweg aan Sterrestraat**

- Sterrestraat als trage weg is ideaal, maar zebrapad ligt er niet recht tegenover.
- Bovendien stoppen auto's er niet, verkeerslichten nodig

**Knelpunt 63: Oversteek verkortingstraat**

**Knelpunt 64: Kruispunt A. Van Geertstraat - Antwerpsesteenweg – Potuitpark**

- Moelijke oversteek voor fietsers, nochtans perfecte aansluiting in Potuitpark

**Knelpunt 65: Oversteek N70 - trage weg richting rozebroeken**

**Knelpunt 66: Antwerpsesteenweg / Antwerpsevoetweg**

**Knelpunt 67: Dampoort: zebrapad Kasteellaan**

**Knelpunt 68: Dampoort: zebrapad land van waaslaan**

**Knelpunt 69: Bloemistenstraat - Antwerpsesteenweg**

**Knelpunt 70: A. Baeyensstr./Wijmakker (kruispunt)**

**Knelpunt 71: B. Meirsonstr./Herlegemstr. (kruispunt)**

**Knelpunt 72: Bredenakkerstraat/Herlegemstraat (rond punt)**

**Knelpunt 73: J. Hartmanlaan/Sint Baafskouterstraat (kruispunt)**

**Knelpunt 74: P. De Rijckestr./Dendermondsestwg. (kruispunt)**

**Knelpunt 75: Dendermondsesteenweg / Kasteelstraat**

**Knelpunt 76: Kasteelstraat / Herlegemstraat**

**Knelpunt 77: Dendermondsesteenweg / Lossystraat**

**Knelpunt 78: Dendermondsesteenweg / Destelbergenstraat**

**Knelpunt 79: J. Crickxstraat / Victor Braeckmanlaan**

**Knelpunt 80: Rozenboekenslag / Rozenbroekenpark**

**Knelpunt 81: Zebrapad A. Baeyensstraat (naar kleuterschool)**

**Knelpunt 82: Antwerpsesteenweg aan het Oud Gemeentehuis**



## STRATEN

### Knelpunt 1001: Krekelberg

- Lastig net voor en na school om daar met de fiets te rijden
- Veel auto's die de weg blokkeren
- Veel geparkeerde wagens aan beide kanten, openslaande deuren en vertrekkende/manoeuvrerende auto's
- Voor de fietsers is dit twee richting
- Gevaarlijk voor de 'kleine' fietsers
- Bij het parkeren van je fiets in de fietsrekken aan de schoolpoort. Het is moeilijk achteruit te rijden met je fiets, zonder dat een auto je aanrijdt.
- Schoolomgeving: helling van de speelplaats. Kinderen zoeven met hun fietsjes naar beneden en kunne zo de straat oprijden.
- De enkelrichting wordt niet door iedereen gerespecteerd.
- Auto's aan beide kanten geparkeerd, betekent weinig plaats voor de fietsers, laat staan om kinderen veilig te laten fietsen.
- Chauffeurs die lukraak stoppen en hun kinderen laten uitstappen.
- Fietsersuitgang is gevaarlijk voor voetgangers. Fietsers stoppen niet altijd om te kijken naar voetgangers.
- Tuinhek volledig open zou voor de bakfietsen en fietskarren een grote verbetering zijn, voor vlottere doorstroming.
- Kinderen die wachten om de school binnen te mogen, klauteren of schommelen vaak rond de hekken aan de rand van het voetpad, terwijl er auto's heel dichtbij passeren.
- Bij sneeuw wordt de Krekel nooit vrijgemaakt. Gevolg: na enkele gepasseerde wagens, is dit een ijsspiegel, die bovendien afhelt, en waar geen fietser overeind blijft. Dit wordt dan ook aangeduid als 'de gletsjer'.
- **Veilig:** strook geparkeerde wagens tussen straat en voetpad geeft veilig gevoel
- **Veilig:** kinderen van het vijfde leerjaar: 'aan de school is het veilig: daar laat de juf ons oversteken'.
- **Veilig:** oversteekplaats op het zebrapad aan de schoolpoort zelf.
- **Oplossing:** minder auto's in de krekelberg
- **Oplossing:** verkeersvrij
- **Oplossing:** bredere strook voor fietsers aan de schoolpoort, waar je je kind veilig van de fiets kan halen.
- **Oplossing:** Krekelberg bij vorst sneeuw en ijsvrij houden. Wordt nu de gletsjer genoemd.
- **Oplossing:** grote mens om bij de aanvang en einde va school de krekelbergstraat verkeersvrij te houden.
- **Oplossing:** Eén richtingsverkeer, ook voor fietsers. En vooral dan de bakfietsen en fietskarren.
- **Oplossing:** gescheiden parkeerplaats voor bakfietsen en auto's. Nu staan bakfietsen tussen de auto's geparkeerd.
- **Oplossing:** oplichtend bord aan het begin van de Krekelberg dat er een school is.
- **Oplossing:** aanleg van een echt fietspad, afgezet van de auto's (met paaltjes)
- **Oplossing:** stopverbod voor auto's van minimum 10 meter voor en na de ingang.

- **Oplossing:** autoverkeer op HHartplein, ipv Krekelberg, ingang via Pastorij.
- **Oplossing:** extra fietsstalling in de straat van de school.

### Knelpunt 1002: Klinkkouterstraat

- Beide kanten geparkeerde auto's, moeilijke doorgang voor de fiets

### Knelpunt 1003: fietspad Rozebroeken

- **Veilig:** wordt door iedereen als veilig bestempeld

### Knelpunt 1004: Kunstenaarsstraat

- **Veilig:** als je met de auto komt, moet je een blok omrijden, er komen dus weinig auto's door.

### Knelpunt 1005: Sint-Baafskouterstraat

- Haantjesgedrag van scholieren uit het Atheneum die met hun wagen aan 50-70km/u door de straat racen.
- Ouders die hun kinderen voor de deur willen afzetten, en draaien op de oprit van de kleuterschool.
- **Oplossing:** Verkeersvrij maken tijdens begin- en einduren van de school. (Deze oplossing werd heel vaak gesuggereerd)
- **Oplossing:** Verhinderen dat ouders foutparkeren aan de ingang van de school.
- **Oplossing:** Autovrij maken van de zone aan de schoolpoort.
- **Oplossing:** Gemanoeuvreeer van auto's aan banden leggen. (Deze oplossing werd heel vaak gesuggereerd)
- **Oplossing:** Geen auto's toelaten in stuk aan de school. (Deze oplossing werd heel vaak gesuggereerd)
- **Oplossing:** Kiss&Ride maken aan de hoek van de straat zodat auto's de straat niet moeten inrijden. (Deze oplossing werd heel vaak gesuggereerd).
- **Oplossing:** Geen auto's voor de school (behalve leerkrachten).
- **Oplossing:** Zorgen dat leerlingen van het KTA niet door de straat rijden met onaangepaste snelheid.
- **Oplossing:** Verbod op dubbel parkeren.
- **Oplossing:** Ouders laten wachten op schoolterrein ipv op voetpad/straat.
- **Oplossing:** Oversteken laten regelen door 'Klaar-Over's.
- **Oplossing:** Snel verkeer in de straat onmogelijk maken.
- **Oplossing:** Parkeerverbod aan de schoolpoort.
- **Oplossing:** Enkel voetgangers en fietsers toelaten.
- **Oplossing:** Meer politiecontrole op fout parkeren, te snel rijden, draaien op het voetpad, stationair laten draaien van motor...
- **Oplossing:** Verkeer in één richting laten doorstromen van St.-Baafskouterstraat naar Wijmakker (met afzonderlijk fietspad en voetpad).
- **Oplossing:** Straat versmallen.
- **Oplossing:** Figuurtjes met fluohesjes plaatsen langs de afsluiting aan de straatkant.
- **Oplossing:** Meer 'leuke' signalisatie: 'School in de buurt', 'Octopus', 'Let op hier fietsen kinderen'...

- **Oplossing:** Straat afsluiten voor auto's en kinderen te voet laten gaan.
- **Oplossing:** Iemand helpt de kinderen uit- en instappen zodat ouders niet moeten parkeren (soort K&R met portier).
- **Oplossing:** Alle fietsers langs de achterkant van de school laten binnenrijden.
- **Oplossing:** op het schoolterrein: aan de achteringang (kant van het park) obstakels wegnemen en een fietspad naar de fietsstalling.

### Knelpunt 1006: Wittemolenstraat (t.h.v. technische school)

- Veel sluipverkeer zeker op spitsuren, ook van vrachtwagens
- Vluchtheuvel ter hoogte van de technische school ligt te hoog, waardoor auto's uitwijken naar het midden.

### Knelpunt 1007: Dendermondsesteenweg

- De baan is nauw en druk
- De volledige Dendermondsesteenweg is vreselijk: auto's rijden zeer dichtbij, soms te snel, agressief.
- Geen afscheiding tussen de parkeerstrook en het voetpad., soms rijdt men tot tegen de huizen om te parkeren.
- Voetgangers krijgen geen voorrang
- De bus zit soms in de file (iemand die met de bus komt)
- Goed uitkijken aan de Colruyt, goed uitkijken bij het oversteken
- **Oplossing:** betere afscheiding tss voetpad en parkeerstrook
- **Oplossing:** meer voorsorteerstroken voor fietsers
- **Oplossing:** meer zebrapaden
- **Oplossing:** meer controle op foutparkeerders
- **Oplossing:** Aanleggen fietspaden en/of fietssuggestiestroken in nog niet aangelegd gedeelte
- **Oplossing:** Vertragende maatregelen en zone 30

### Knelpunt 1008: Engelstraat

- Er word vaak snel gereden
- Geen fietspaden
- Engelstraat is net heraangelegd= gemiste kans om er echte een zone 30 van te maken qua uitzicht en verkeersremmend effect. Blijft te gemakkelijk om erdoor te racen.
- Dubbelparkeren en parkeren op de stoep, soms tot tegen de huizen.
- Veilig: aanleg van bredere voetpaden.
- **Oplossing:** Engelstraat enkelrichting
- **Oplossing:** fietsstroken
- **Oplossing:** Bloembakken voor verkeersremmend effect
- **Oplossing:** engeslstraat knippen, ofwel volledig, ofwel door vertragende maatregelen, zodat enkel bewoners er nog door willen. (bv. tussen colbrandtstraat en verdegemstraat)

### Knelpunt 1009: Scheldestraat

- Slechte toestand wegdek

### Knelpunt 1010: O.Colbrandstraat

- Eenrichtingsverkeer is een verbetering
- Maar auto's houden nu niet altijd rekening met fietsers die van andere kant komen.

### Knelpunt 1011: A. Baeyensstraat

- De straat is in principe zone 30, maar men rijdt er systematisch veel te snel.
- **Oplossing:** fietssuggestiestroken
- **Oplossing:** Fietspad en/of fietssuggestiestroken.
- **Oplossing:** Voorrangsstraat van maken.
- **Oplossing:** Betere verlichting en aanduiding van zebrapad bij ingang van De Wijze Boom + maatregelen om de snelheid te beperken.
- **Oplossing:** Octopus aan zebrapad bij ingang De Wijze Boom.
- **Oplossing:** Zorgen dat Zone30 gerespecteerd wordt.
- **Oplossing:** Oversteken laten begeleiden door Steek Over.
- **Oplossing:** Dynamisch "30"-bord ter hoogte van oversteekplaats naar De Wijze Boom.

### Knelpunt 1012: Nijverheidsstraat

- Mensen die de eenrichting negeren.

### Knelpunt 1013: Schoolstraat

- Stuk toverberg: Verkeer in twee richtingen, veel fietsers.
- Te smal en weinig uitwijkmogelijkheden.
- Deel begijnhof: als er een bus komt, ben je verplicht te stoppen, om je evenwicht niet te verliezen. Kinderen rijden er best op het voetpad.
- **Oplossing:** schoolstraat enkelrichting
- **Oplossing:** geen vrachtverkeer in de schoolstraat toelaten.

### Knelpunt 1014: Gentbruggestraat

- De bushalte maakt het soms moeilijk met de fiets en zeker als de bus achter ons rijdt.
- Veel lijnbussen die voorbijsteken, ook op de brug is het moeilijk
- **Oplossing:** Meer snelheidscontroles.
- **Oplossing:** Minder bussen (bijvoorbeeld geen bussen die 'Geen Dienst' hebben of moeten gaan tanken).
- **Oplossing:** Eenrichtingsstraat van maken.

### Knelpunt 1015: Arenbergstraat

- **Veilig:** door de verkeersremmers en drempels

### Knelpunt 1016: Toekomststraat

- Hier wordt soms zeer snel gereden

### Knelpunt 1017: Herlegemstraat

- Er is geen afgebakende plaats voor fietsers, redelijk wat sluipverkeer
- **Oplossing:** Fietssuggestiestroken en/of fietspad



### **Knelpunt 1018: A Vanderstegenlaan**

- Er is geen afgebakende plaats voor fietsers, redelijk wat sluipverkeer

### **Knelpunt 1019: Wittemolenstraat deel 2**

- De weg is heel slecht om te fietsen

### **Knelpunt 1020: Azaleastraat**

- Hier rijden de kinderen nooit op straat, want auto's rijden hier veel te snel richting lichten van de Victor Braeckmanlaan
- Straat is te smal om naast je kind te fietsen, zeker in tegenrichting. Daarenboven halen auto's fietsers in (auto's geven soms extra gas om verkeerslicht te halen), en kijken daardoor te veel uit en brengen zo fietsers uit de andere richting in gevaar.

### **Knelpunt 1021: Chr. D'Haenehof**

- Nog redelijk druk door de vele parkeerboxen achteraan het woonerf. Geen voetpad en door de vele verkeerd geparkeerde wagens moeten kinderen dus in het midden van straat wandelen.

### **Knelpunt 1022: Wolterslaan**

- **Veilig:** breed trottoir, ook veilig voor jonge fietsertjes.

### **Knelpunt 1023 Koopvaardijlaan**

### **Knelpunt 1024 Jean Bethunestraat**

### **Knelpunt 1025 fietspad bijgaardepark**

### **Knelpunt 1026 begijnhof**

### **Knelpunt 1027 Halvemaanstraat**

### **Knelpunt 1028 Victor Braekmanlaan**

- Op sommige plaatsen is het fietspad in slechte staat. In het verlengde (A. Braeckmanlaan) is het fietspad onvoldoende verlicht, en liggen de betonplaten schots en scheef.-> Iekrijden.

### **Knelpunt 1029 Achterstraat (vijfhoek richting schoolstraat)**

- Te smalle voetpaden in de achterstraat (<30 cm)

### **Knelpunt 1030 schoolpoort Wonderfluit (in de Slokkeboomstraat)**

- Iedereen rijdt deze fuik in en moet dan draaien.

### **Knelpunt 1031 Heiveldstraat**

### **Knelpunt 1032 J. Gerardstraat**

### **Knelpunt 1033 Rozebroekstraat**

### **Knelpunt 1034 Achterstraat (vijfhoek richting potuit)**

### **Knelpunt 1035 Wijmakker**



**Figuur 3: creatief parkeren in de Wijmakker**

- **Oplossing:** Kiss&Ride aan bakkerij De Wulf
- **Oplossing:** Heraanleg wegdek.

### **Knelpunt 1036    Gentbruggebrug**

- Smal en auto's rijden er snel
- **Oplossing:** fietspad of fietssuggestiestroken

### **Knelpunt 1037    Bredenakkerstraat**

### **Knelpunt 1038    Waterkluiskaai (aan bus)**

- **Oplossing:** fietssuggestiestroken

### **Knelpunt 1039    Aannemersstraat**

### **Knelpunt 1040    C.Cautermansstraat**

### **Knelpunt 1041    L. Schueremansstraat**

### **Knelpunt 1042    Doornakkerstraat**

### **Knelpunt 1043    Duivestaartstraat**

- **Veilig:** fietspad in de Rozenbroeken is goed om te fietsen
- Opletten aan de hoek met de Kriekerijstraat, zichtbaarheid van fietsers achter de hoek.

### **Knelpunt 1044    Destelbergenstraat**

- Auto's rijden vaak te snel
- **Oplossing:** verkeer meer afremmen

### **Knelpunt 1045    Antwerpsesteenweg**

- bushaltes en fietsers: gevaarlijk.

### **Knelpunt 1046    Beeldhouwersstraat**

## ❖ **Bijlage B: de belangrijkste knelpunten per deelzone**

---

Gedetailleerde overzichten van alle knelpunten zijn dus terug te vinden in de bijlages. Hier wordt per zone van Sint-Amandsberg een samenvatting gegeven.

### **Algemene knelpunten**

Een veel aangehaald probleem is onaangepast rijgedrag in de buurt. Dit uit zich in termen zoals optrekken, scheuren, afsnijden, haantjesgedrag,... Te hoge snelheid in de wijkstraten waar overal zone 30 geldt, geen aandacht aan overstekende voetgangers, blokkeren van een kruispunt bij filevorming,... Aan het Heirnisplein houden veel chauffeurs, maar ook voetgangers en fietsers zich niet aan het rode licht.

In de wijk is er ook een grote parkeerdruk. Dit resulteert in veel wildparkeren en vooral aan oversteekplaatsen vormt dit vaak een probleem naar zichtbaarheid. Kinderen die willen oversteken zijn nauwelijks zichtbaar voor chauffeurs, maar moeten zelf ver de straat op om het verkeer te kunnen zien. Ook rond de schoolpoorten is er een parkeerprobleem voor- en na de schooldag. Geparkeerde auto's belemmeren daarbij de doorstroming, of staan op gevaarlijke plaatsen: de oprit van de school, het zebrapad, midden op straat.

### **Langsheen de Dendermondsesteenweg**

Het eerste stuk van de Dendermondsesteenweg tussen Dampoort en Heirnisplein werd enkele jaren geleden opnieuw aangelegd. De straat is redelijk breed en er zijn fietsuggestiestroken. Het stuk vanaf het Heirnisplein werd nog niet heraangelegd. De straat is er veel smaller en het wegdek op verschillende plaatsen in slechte staat. Dit stuk is te smal om fietsers op een veilige manier voorbij te steken, het voetpad is er onvoldoende afgeschermd voor auto's.

Op de Dendermondsesteenweg zijn veertien plaatsen waar kinderen oversteken naar school. Drie kruispunten zijn voorzien van lichten. Veel kinderen ervaren het als moeilijk, omdat er onvoldoende voorrang gegeven wordt, of omdat er hard gereden wordt.

Het kruispunt aan het Heirnisplein haalt de slechtste score van alle knelpunten. De voornaamste problemen zijn:

- de regelmatige filevorming op het kruispunt (waar voetgangers en fietsers moeten door slalommen),
- onvoldoende voorrang aan overstekend kinderen,
- automobilisten die gelijktijdig met de kinderen groen licht krijgen om af te slagen.
- De bushalte net voorbij het kruispunt. Voetgangers die staan te wachten om over te steken, worden bijna van het voetpad gemaaid door bussen naar de halte uitwijken. Ook is het voetpad onvoldoende breed om voetgangers of kleuterfietsers voorbij de wachtende buspassagiers te laten. De bussen op de halte veroorzaken ook filevorming op het kruispunt.
- Fietsers op de Dendermondsesteenweg hebben geen duidelijke plaats om zich op te stellen als men wil afslaan.

- Het grootste pijnpunt zijn evenwel de vele weggebruikers die de rode lichten niet respecteren, zowel automobilisten, als lijnbussen, voetgangers en fietsers.

Ook het kruispunt met de Gentbruggestraat is moeilijk. Zeker voor fietsers en voetgangers in de richting van de Gentbruggestraat. In de omgekeerde richting wordt het meestal als veilig beoordeeld. Bijkomende knelpunten zijn de oprit van de Colruyt, de parking van het shoppingcentrum (een onveilige aansluiting naar het zeer veilige fietspad langs de spoorweg) en foutparkeerders aan de oversteekplaatsen.

### Tussen Dendermondsesteenweg en de Schelde (Toekomststraat, Gentbruggestraat)

Grote knelpunten: 2, 17, 1014

Twee straten worden als problematisch bevonden, namelijk de Toekomststraat en de Gentbruggestraat, twee straten die eerder een doorgangsfunctie hebben dan echt een wijkstraat zijn. Twee kruispunten worden vaak aangehaald als knelpunt, namelijk de Toekomststraat met de Klinkkoutersstraat (waar het verkeer uit de Klinkkouterstraat voorrang heeft en moeilijk zichtbaar is) en het kruispunt van de Gentbruggestraat met de Destelbergenstraat (verschillende straten komen er samen). De kleinere wijkstraten zijn soms in slechte staat, en kruisen met tegenliggende auto's is soms moeilijk.

Er zijn ook enkele aangename fietstrajecten in dit gebied, zoals het fietspad langs de spoorweg en de Wolterslaan (op het brede fietspad).

### Tussen Dendermondsesteenweg en de Land van Waaslaan

Grote knelpunten: 5, 7, 9, 14, 18, 23 en 1001, 1008, 1011, 1005, 1035, 1020

In dit gebied zijn het vooral wijkstraten die vragen om rustig verkeer. Toch is er heel wat doorstekend verkeer tussen Land van Waaslaan en Dendermondsesteenweg, vooral in de A.Baeyensstraat en op de aansluitende as Schuurmansstraat –H.Hartplein – Doornakkerstraat (route bus 6). Hier wordt vaak snel gereden. Op de kruispunten met de zijstraten (vooral O.Colbrandtstraat, J. Verdeghestraat en Engelstraat) wordt soms geen rekening gehouden met voorrang van rechts. Oversteekplaatsen langs deze straten zijn ofwel slecht/niet aangegeven, of slecht zichtbaar (achter een bocht, tussen geparkeerde wagens).

Ook de Krekelberg is heel druk voor- en na de schooluren. Wanneer auto's aan beide zijden stilstaan is er geen plaats om auto's en fietsers te laten kruisen. Kleine fietsertjes zitten geklemd tussen de auto's. Het kruispunt met de Schuurmansstraat vinden veel kinderen moeilijk over te steken. Het staat vaak vol auto's die wachten voor de lichten en daardoor ben je nauwelijks zichtbaar. Auto's kunnen de Krekelberg soms zeer snel indraaien. Aan de andere kant van de Krekelberg blinkt het kruispunt met de Engelstraat uit door slechte zichtbaarheid in de 'chicane'. Bovendien is er weinig plaats zodat fietsers vaak opzij moeten springen.

De Sint-Baafskouterstraat en zijstraten naar de Rozebroeken zijn over het algemeen veilige straten, met lokaal en dus rustig verkeer en verkeersplateau's. Enkel het doodlopende stuk aan de Wijze



Boom is rond de schooluren problematisch. Ouders die hun kinderen aan de schoolpoort willen afzetten en daarna moeten draaien (vaak op de oprit van de school). Eén van de problemen is het gedrag van Atheneumscholieren die er door de straat razen (dit punt werd in de studie van 2006-2007 ook al vermeld).

Het Van Cleemputteplein is een onoverzichtelijk punt met heel wat blinde hoeken. Ondanks de potentieel gezellige inrichting is het vooral een doorgangspein, waar niemand blijft hangen. De Schoolstraat en de Azaleastraat zijn drukke, doorgaande straten naar de Land van Waaslaan. Fietsers moeten hier tegen de auto's in. Bovendien is er, zeker in de Azaleastraat, weinig plaats, en trekken veel automobilisten nog op om het groen licht te halen.

### **De Rozenbroeken en beyond**

Grote knelpunten: 1017

De Rozenbroeken krijgt van iedereen goede punten als fietsroute. De Herlegemstraat, die de aansluiting vormt naar de brede straten in Destelbergen is wel smal en redelijk druk.

### **Land van Waeslaan en V. Braeckmanlaan**

Grote knelpunten: 29, 49 en 1028

Ondanks het vele verkeer, hebben fietsers die de Land van Waaslaan een redelijke route, door de aanwezigheid van een fietspad aan beide zijden. Het oversteken van de baan vormt wel een probleem, vooral waar er geen lichten zijn aan de Arenbergstraat en aan de Rozebroeken.

Aan de twee oversteekplaatsen met lichten (Azaleastraat en Schoolstraat) krijgen automobilisten op het zelfde ogenblik groen als de voetgangers. Hierdoor merken ze overstekende kinderen vaak te laat op, en wordt er geen voorrang gegeven. De fietsopstelstrook in de Schoolstraat wordt soms afgesneden door auto's die snel afslaan.

### **Tussen Land van Waaslaan en de Antwerpsesteenweg**

Omgeving de Toverberg en de Wonderfluit

De vijfhoek en de Heiveldstraat

### **De Antwerpsesteenweg**

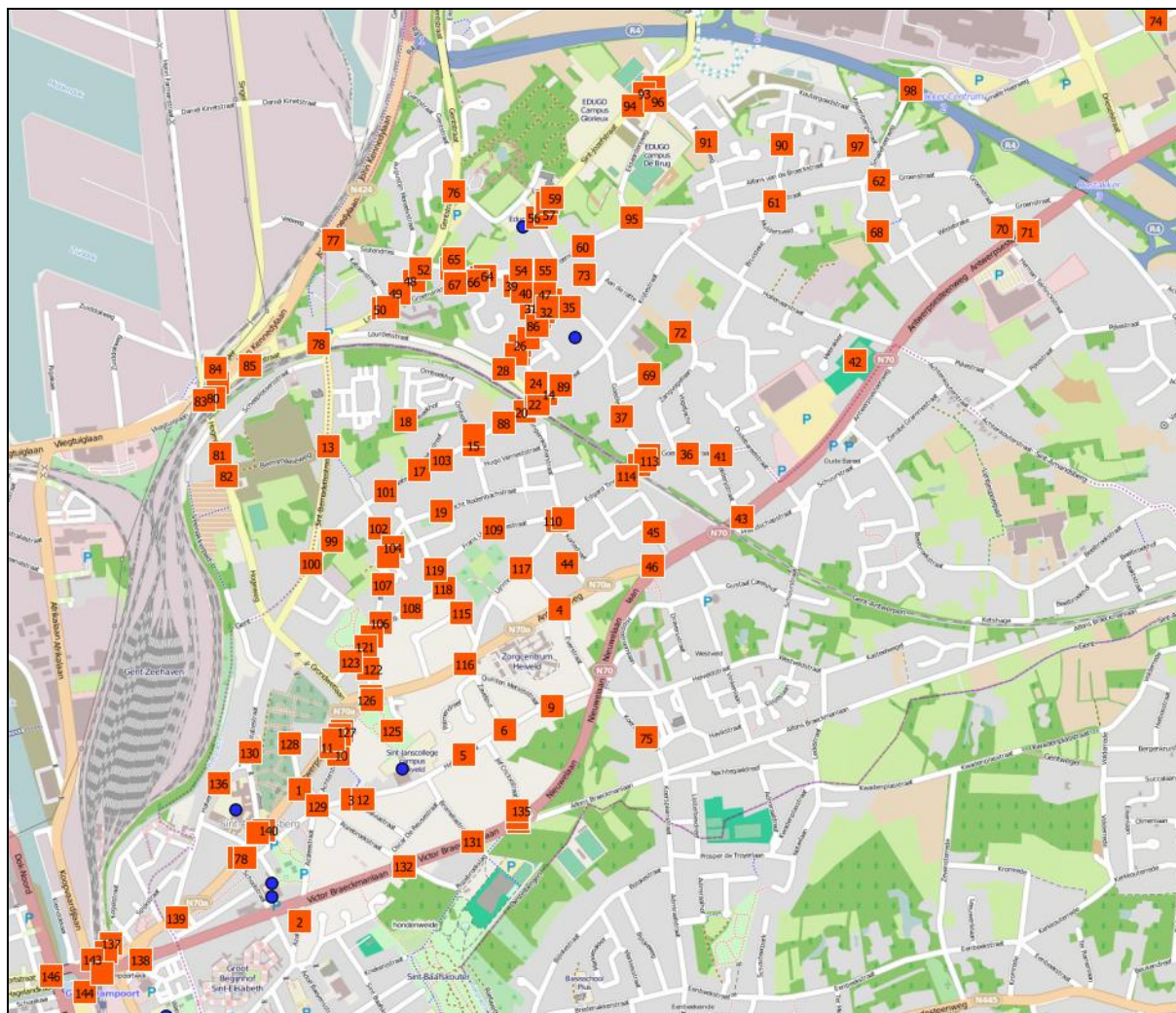
#### **Lourdes**

Grootste knelpunten: Lourdes was nu niet opgenomen in de enquête.

In Lourdes zijn er veel lange, brede straten, waar snel gereden kan worden. Dit nodigt ook uit tot veel zonevreemd verkeer. Door omliggende industrieterreinen (o.a. Volvo) is er vaak ook veel vrachtverkeer dat door de wijk rijdt. De berm bestaat er uit vele plaatsen uit gras, bomen en opritten. Fietsers en voetgangers moeten er dus op de rijweg. Door de onveilige situatie kiezen veel ouders voor de wagen, waardoor de situatie er nog minder beter op wordt.

## ❖ Bijlage C: knelpunten vastgesteld tijdens de Velodroom fietstochten

In de zomer van 2012 ondernamen de VeloDromers enkele avondlijke fietstochten door Sint-Amandsberg en Lourdes. Samen met meerdere buurtcomités en ouderraden of werkgroepjes mobiliteit van meerdere scholen worden bijna 150 knelpunten in kaart gebracht. De tabel hieronder geeft per punt de omschrijving.



Figuur 4: geïnventariseerde knelpunten (opgelet, niet elk nummer is zichtbaar op de kaart)

nr	naam	omschrijving
1	Antwerpsesteenweg: oversteekplaats Bloemistenstraat	Hier oversteken om richting Dampoort te fietsen is niet altijd even duidelijk en gemakkelijk. 's Morgens willen hier veel middelbare scholieren die uit de Bloemistenstraat en Heiveldstraat komen oversteken richting Dampoort naar de middelbare school Visitatie. Dit lukt hen enkel door tussen de auto's die in file staan door te laveren. Indien de Antwerpsesteenweg ooit wordt heraangelegd, kan er dan voor de inrichting van dit kruispunt rekening worden gehouden met deze doortocht van fietsers?  <b>Voorstel:</b> kan hier voorlopig een (gekleurde) fietsoversteekplaats worden aangelegd (bijv. naast het zebrapad)?
2	Azaleastraat	Voor fietsers die van de vijfhoek aan de Spar komen is het stukje Azaleastraat vanaf de Victor Braeckmanlaan tot aan de Hartmanlaan (tegen richting) zeer onveilig.  <b>Voorstel:</b> Misschien is een aanpassing zoals in het andere stukje van de Azaleastraat een goeie verandering? Of misschien kan er een fietssuggestiestrook voor de tegenrichting worden voorzien?
3	Heiveldstraat wegdek	Het wegdek ligt hier zeer slecht. Kan dit worden hersteld?
4	Antwerpsesteenweg oversteekplaats Everstraat	Wie uit de Everstraat komt en wil oversteken, kan hier moeilijk het verkeer zien tenzij je al op het fietspad van de Antwerpsesteenweg staat.  <b>Voorstel:</b> Kan hier een (gekleurde) fietsoversteekplaats komen?
5	Heiveldstraat: herinrichting?	Er zouden plannen bestaan om de Heiveldstraat herin te richten. Kunnen wij deze plannen inkijken? De Heiveldstraat wordt veel gebruikt voor middelbare schoolstudenten die met de fiets vanuit Destelbergen naar school fietsen (bijv. Visitatie of centrum).  <b>Voorstel:</b> Kan er bij de herinrichting rekening worden gehouden met voldoende wegversmallingen om het autoverkeer af te remmen?
6	Heiveldstraat: kruising Zavelput	Auto's komende uit de Zavelput hebben slecht zicht op het verkeer dat links van hen uit de Heiveldstraat komt.  <b>Voorstel:</b> we stellen voor om een aantal parkeerplaatsen minder te voorzien om auto's (uit Zavelput) zicht te geven op aankomende fietsers uit Heiveldstraat ook al is dit een gewoon kruispunt waar de voorrang van rechts regel geldt. Is het ook mogelijk om een rode fietssuggestiestrook op het kruispunt te voorzien om duidelijk te maken dat hier veel fietsers passeren naar St-Janscollege?
7	Antwerpsesteenweg: oversteekplaats Achterstraat	Fietsers die uit de Achterstraat komen en links de Antwerpsesteenweg willen opdraaien hebben het niet eenvoudig. Daarenboven wordt het oprijden op het fietspad aan de overzijde bemoeilijkt doordat de borduur aan het begin van de bushalte te hoog is.  <b>Voorstel:</b> Kan de (witte) borduur aan de zijkant van het fietspad aan het begin van de bushalte worden verlaagd?
8	Achterstraat: zeer gevaarlijke bocht	Als je als fietser uit de Achterstraat naar de Antwerpsesteenweg fietst, ben je nauwelijks zichtbaar voor auto's die hier indraaien.  <b>Voorstel:</b> Kan hier bijv. een fietsstraat van gemaakt worden?
9	Heiveldstraat: wegdek	Het wegdek van de Heiveldstraat ligt nu vol met putten.  <b>Voorstel:</b> kan dit worden hersteld?

nr	naam	omschrijving
10	Achterstraat: stoeprand	Hier ontbreekt een verlaagde stoeprand. Hierdoor kunnen fietsers moeilijk op en af het pad dat door dit parkje leidt, nochtans een leuke doorsteek.
11	Achterstraat: goot	Op het einde van de Achterstraat moet je een diepe goot oversteken om op het fietspad van de Antwerpsesteenweg te kunnen indraaien. <b>Voorstel:</b> kan deze goot (desnoods op 2 korte plaatsen links en rechts van de straat) wat fietsvriendelijker worden aangelegd?
12	Heiveldstraat: stoeprand voetpad hoek Salviastraat	Bij deze oversteekplaats ontbreekt een verlaagde stoeprand. Hierdoor kunnen buggy's, jonge fietsertjes en rolstoelgebruikers moeilijk op en af het voetpad. <b>Voorstel:</b> Kan deze stoeprand verlaagd worden?
13	Hoek Sleutelbloemstraat St Bernadettestraat	De sleutelbloemstraat is enkel bereikbaar voor plaatselijk verkeer en fietsers & voetgangers. Een Jeugdbeweging zit in deze straat. <b>Voorstel:</b> Kan hier een zebepad en een fietsoversteekplaats in de St Bernadettestraat komen?
14	De Keukelaerestraat: oversteken	Het verhoogde voetpad dat dient om de De Keukelaerestraat over te steken is bijzonder gevaarlijk. Kinderen zien geen straat meer, maar een lang voetpad, waardoor ze niet meer uitkijken voor de auto's. Auto's remmen niet automatisch af voor onoplettende kinderen. Automobilisten kennen daarenboven de voorrangregeling voor een dergelijk voetpad niet. Fietsen en fietskarren hebben ook moeite met deze drempel. Merk wel op dat er minder autoverkeer langs de Invalidenstraat rijdt sinds dit verhoogde voetpad er ligt. Deze straat ligt vlak bij een lagere school. <b>Voorstel:</b> voetpad afbreken en een zebepad schilderen
15	Frans Gevaertstraat	De Waterstraat heeft brede voetpaden en wordt gebruikt door voetgangers en kleine fietsertjes naar school (richting Oostakker). <b>Voorstel:</b> Kan hier een zebepad worden voorzien voor overstekende voetgangers en kleine fietsertjes?
16	Ombeekstraat	De Waterstraat heeft brede voetpaden en wordt gebruikt door voetgangers en kleine fietsertjes naar school (richting Oostakker). <b>Voorstel:</b> kan hier een zebepad voor overstekende voetgangers en kleine fietsertjes worden voorzien?
17	Waterstraat kruising waterdreef	<b>Voorstel:</b> Het zou goed zijn dat de voetpaden afhellen bij deze kruising voor buggy's en fietsertjes. Hierdoor kunnen kleuterfietsers gemakkelijker naar school.
18	Ombeekhof: doorsteek naar Bernadettestraat	<b>Voorstel:</b> Hier zou een betere doorsteek naar de Bernadettestraat mogen komen. Zo kan de nieuwe school makkelijker worden bereikt. Via deze doorsteek kan dan ook de speelzone worden bereikt. Omgekeerd kunnen de bewoners van de Bernadettestraat en de nieuwe wijk aan de Hoge weg doorsteken richting Waterstraat.



nr	naam	omschrijving
19	Albrecht Rodenbachstraat	Deze straat is een woonstraat. Ze heeft een lokaal karakter voor verkeer uit de buurt. Bus 38/39 rijdt door deze straat. Deze straat is te smal voor een brede lange bus 38. De bus rijdt daarenboven te snel door deze straat. <b>Voorstel:</b> In het algemeen zou het beter zijn om in woonwijken meer frequente maar veel kleinere bussen te laten rijden. De grote bussen worden beter op de hoofdassen ingezet. Deze straat is hier een voorbeeld van.
20	Waterstraat kruising met Zingemkouterstraat	De voorrang van rechts regel wordt hier niet altijd gerespecteerd. <b>Voorstel:</b> kan een verkeersbord (een X) worden geplaatst in de Waterstraat (komende van de Dampoort) om het kruispunt aan te kondigen? Misschien kan worden overwogen om ook hier op termijn een (fietsvriendelijk licht) verhoogd kruispunt aan te leggen.
21	Waterstraat spoorwegonderdoorgang: Breder voetpad	<b>Voorstel:</b> Een breder voetpad(aan beide zijden) kan het verkeer afremmen en maakt de onderdoorgang veiliger voor voetgangers en jonge fietsertjes op het voetpad.
22	Waterstraat deel 5: Bemerking breedte straat	De straat is hier ondertussen heraangelegd. de weg is nu even breed onder de brug als ervoor en erna. De spoorwegonderdoorgang werd als het ware visueel verbreed. De auto's hebben niet meer de neiging om af te remmen wanneer ze de brug naderen.
23	breder voetpad	Een breder voetpad kan het verkeer afremmen en maakt de onderdoorgang veiliger voor voetgangers en jonge fietsertjes op het voetpad.
24	Keuckelaere straat: Opmerking voetpad	Het voetpad wordt onderbroken door een stukje berm (omdat er nog geen huis werd gebouwd). Voor buggy's en kleine fietjes is dit lastig. <b>Voorstel:</b> Kan dit stukje voetpad worden aangelegd?
25	Keuckelaere straat: Opmerking voetpad 2	Het voetpad eindigt in een stukje berm. Voor buggy's en kleine fietjes is dit lastig. Kan het voetpad worden verlengd tot aan de ingang van het basketbalpleintje maar ook tot aan de kruising?
26	Invalidenstraat: Pleintje zebraapad	<b>Voorstel:</b> Kan er een zebraapad komen voor beide ingangen van het speelpleintje?
27	Invalidenstraat: Pleintje zebraapad	<b>Voorstel:</b> Kan er een zebraapad komen voor beide ingangen van het speelpleintje?
28	Invalidenstraat: onverharde weg	Er is veel sluikestort langs de spoorwegberm. De strook langs de spoorweg wordt veel gebruikt door fietsers. <b>Voorstel:</b> paaltjes zetten die de toegang ook langs deze kant vermijden. We stellen voor dat de bewoners van De Keuckelaerestraat hiervan een sleutel krijgen voor hun achtertuin toegang. Kan er gelet worden dat de tussenafstand voldoende groot is voor bijv fietskarren en bakfietsen aub (in tegstelling tot de ander kant)?
29	Invalidenstraat: Opmerking voetpad	Het voetpad wordt onderbroken door een stukje kasseien. Voor buggy's en kleine fietjes is dit lastig. Dit voetpad wordt gebruikt voor kleine fietsertjes naar school (via speelpleintje). <b>Voorstel:</b> voetpad goed aanleggen.

nr	naam	omschrijving
30	Invalidenplaats: rondpunt of T kruising	<b>Voorstel:</b> we stellen voor om van dit kruispunt een T kruising te maken (met voorrang van rechts regels). En daarenboven de ruimte te versmallen (bijvoorbeeld door de voetpaden (vooral in de bocht) te verbreden of schuine parkeerplaatsen te voorzien).Merk op we stellen voor om ook de rest van de straat een eenrichtingsstraat te maken (zie verder) zodat op dit kruispunt auto's telkens moeten rekening houden met voorrang van rechts.
31	Invalidenplaats-Goedlevenstraat: eenrichtingstraat	<b>Voorstel:</b> we stellen voor om dit stuk van de straat eenrichting voor auto's te maken richting Goedlevenstraat.
32	Invalidenplaats-Goedlevenstraat: eenrichtingstraat	<b>Voorstel:</b> we stellen voor om dit stuk van de straat eenrichting voor auto's te maken richting Invalidenstraat.
33	Goedlevenstraat-Invalidenplaats	Dit kruispunt is erg gevaarlijk voor voetgangers en fietsers.Het ligt vlak bij de school Vogelzang en wordt gebruikt voor de route naar de scholen Edugo, de grot, de buurtwinkels, .... <b>Voorstel:</b> Geleive duidelijke en korte oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers te voorzien.
34	Goedlevenstraat deel 2	Voetgangers krijgen hier geen ruimte.Eigenlijk zijn er hier geen voetpaden, de landtarenpalen staan in de weg, ...We hopen dat door de heraanleg van de Goedlevenstraat het hier voor fietsers en voetgangers aangenamer zal zijn.
35	Goedlevenstraat deel 3	In deze straat bevindt zich de ingang van de lagere en kleuterschool de Vogelzang.Voetgangers krijgen hier te weinig ruimte. Kleuters die fietsen op het voetpad is niet echt mogelijk.Voorstel 1: bredere voetpadenVoorstel 2: in deze straat het autoverkeer verbieden een kwartier voor en na de schoolopeningsuren. Het autoverkeer kan op die momenten rond rijden (via Invalidenstraat of Krijtestraat-Groenstraat).
36	Goedlevenstraat deel 5	De Goedlevenstraat wordt gebruikt voor verkeer naar het winkelcentrum rond Carrefour enerzijds en voor fietsverkeer naar de lager school Vogelzang anderzijds. <b>Voorstel:</b> Kunnen er fietspaden aan beide zijden van de Goedlevenstraat worden voorzien?
37	Goedlevenstraat deel 4	Dit is een brede straat met snel autoverkeer. Bus 38/39 rijdt door dit stuk van de straat.Het voetpad is niet over de hele lengte doorgetrokken. <b>Voorstel:</b> kan een voetpad over de hele lengte van de Goedlevenstraat worden voorzien? Bij heraanleg van de Goedlevenstraat op termijn moet er rekening worden gehouden dat er momenteel te veel lantarenpalen op voetpad staan waardoor buggy's, kleine fietsertjes en rolstoelen op straat moeten.

nr	naam	omschrijving
38	Goedlevenstraat- Edgard Tinelstraat	<p>Dit is een te breed kruispunt. Fietsers en voetgangers lopen hier verloren. Het autoverkeer rijdt te snel in de Goedlevenstraat.</p> <p><b>Merk op:</b> Bus 38/39 moet hier afslaan.Voorstel 1 : leg zebrapaden aan in alle richtingen (maar niet te dicht bij het kruispunt).Voorstel 2: trek de voetpaden door van de Tinelstraat tot de Goedlevenstraat in alle richtingen.Voorstel 3: Doordat de bus hier moet afdraaien is uit de Tinelstraat fietsen gevaarlijk door de grote bocht van de bus. In het algemeen zou het beter zijn om in woonwijken meer frequente maar veel kleinere bussen te laten rijden. De grote bussen worden beter op de hoofdassen ingezet. Deze straat is hier een voorbeeld van.Voorstel 4: Komende uit de Tinelstraat stellen we voor om auto's maar ook fietsers te laten voorsorteren en dit via wegmarkeringen aan te geven.</p>
39	Goedlevenstraat deel 1	<p>Voetgangers krijgen hier te weinig ruimte.Langsbij beide zijden parkeren in een smalle straat is goed, want dat vertraagt het autoverkeer. Dit is het enige stuk van de Goedlevenstraat waar het autoverkeer vertraagt. Toch is fietsen met (kleine) kinderen hier absoluut niet veilig. Een breder voetpad waar kleine kinderen op kunnen fietsen zou al helpen.</p>
40	Goedlevenstraat - Invalidenstraat	<p>Dit is een veel te groot kruispunt. Fietsers rijden verloren in het niemandsland.Te verhelpen met een groenzone in het midden?</p> <p><b>Voorstel:</b> Een mooie T kruising van maken, brede voetpaden voorzien en extra groen voorzien.</p>
41	Goedlevenstraat - Maalderijstraat	<p>Dit is een veel te groot kruispunt. Fietsers rijden verloren in het niemandsland. De voorrangregeling werd veranderd.</p> <p><b>Voorstel:</b> kan er hier een rond punt komen waarbij er zeker fietspaden worden aangelegd rond het ronde punt?</p>
42	Hollenaarstraat	<p>Indien er hier ooit een nieuwe woonwijk zou komen, kan er dan rekening worden gehouden met fietsdoorsteken? (bijvoorbeeld naar Carrefour of Chiro om de Antwerpsesteenweg te vermijden).</p>
43	Antwerpsesteenweg: kruising Maalderijstraat	<p>Als je met de auto uit de Maalderijstraat komt, kun je moeilijk de Antwerpsesteenweg oversteken naar links richting R4.</p> <p><b>Voorstel:</b> kan er een bredere en veiliger stook komen in het midden? Auto's vermijden nu deze oversteekplaats en rijden veel langer binnendoor in plaats van de steenweg te nemen richting R4.</p>
44	Vuylstekestraat	<p>Wat raar dat hier geen wandel of fiets doorsteek werd voorzien naar de Kortedreef.</p>
45	Karnemelkweg	<p><b>Voorstel:</b> Kan er van deze aarden weg een verhard fietspad gemaakt worden? Graag ook met verlichting.</p> <p><b>Merk op:</b> via GPS worden wagens langs hier geleid. Wat niet de bedoeling kan zijn. Kan hier iets aan gedaan worden?</p>
46	Antwerpsesteenweg: fietspad tot aan Karnemelkweg	<p><b>Voorstel:</b> Kan het fietspad een fietspad in 2 richtingen worden vanuit de oude Antwerpsesteenweg aan de linker kant tot voorbij de Karnemelkweg tot aan het bestaande zebrapad op de nieuwe Antwerpsesteenweg?</p> <p><b>Merk op:</b> Er is al een fietsoversteekplaats in de oude Antwerpsesteenweg. Op die manier kunnen fietsers uit de oude Antwerpsesteenweg oversteken om de wijk van de Esperantostraat in te rijden of oversteken om veiliger (via de 2 oversteekplaatsen) op de</p>

nr	naam	omschrijving
		nieuwe Antwerpsesteenweg te geraken.
47	Goedlevenstraat-Schoenmakerstraat	<b>Voorstel:</b> Mag deze straat niet gereduceerd worden tot een breed fietspad? Mag de rijweg niet weg ten voordele van tuinen voor de huizen?
48	Lourdesstraat: zebrapad	<p>Deze winkelstraat heeft nood aan langzamer en minder verkeer, brede voetpaden en aparte fietspaden. Daarenboven wordt er veel kort geparkeerd voor de winkeliers. Het is ook een belangrijk punt voor het openbaar vervoer. Er wordt te snel gereden. Ook de bussen rijden hier te snel. Veel verkeer stopt niet voor het zebrapad bij de bakkers en de apotheker.</p> <p><b>Merk op:</b> We stellen voor om het voetpad uit te stulpen bij beide zebrapaden zodat de rijweg daar smaller wordt en voetgangers vlugger worden opgemerkt. (hierdoor wordt geen parkeerplaats opgeofferd want er ligt al een zebrapad)</p> <p><b>Doel :</b> Lagere school kinderen moeten alleen naar de bakker kunnen! Bijvoorbeeld via de Groenespechtwegel.</p> <p><b>Merk op:</b> het voetpad moet verlagen aan een zebrapad, een stukje van het voetpad werd heraangelegd onlangs en werd niet verlaagd aan het zebrapad.</p>
49	Lourdesstraat	<p>Deze winkelstraat heeft nood aan langzamer en minder verkeer, brede voetpaden en aparte fietspaden. Daarenboven wordt er veel kort geparkeerd voor de winkeliers. Het is ook een belangrijk punt voor het openbaar vervoer. Dit is een winkelstraat. De bussen 70-72 rijden door deze straat. De voetpaden zijn breed wat nodig is in een winkelstraat (met voetgangers , kleuters op de fiets, buggy's, geparkeerde fietsen, ...)</p> <p>Er wordt te snel gereden. Ook de bussen rijden hier te snel. Veel verkeer stopt niet voor het zebrapad bij de bakkers en apotheker. Daarenboven verliep in het verleden het verkeer van en naar de Kennedylaan via de Slotendries en niet via dit stukje winkelstraat.</p> <p><b>Voorstel:</b> We stellen voor de rijbaan hier (visueel) te versmallen. Ook al is dit een straat waar een bus door rijdt, in dit gedeelte krijgen de voetgangers voorrang, dan de fietsers die boodschappen doen en dan pas het andere verkeer en de geparkeerde wagens.</p> <p><b>Voorstel:</b> We stellen voor om hier ook fietspaden te voorzien vanaf het rond punt tot aan de Gentstraat (op korte termijn met verf, op lange termijn zoals aangelegd in het verlengde van deze straat: de Gentstraat.)</p> <p><b>Voorstel:</b> Kan van deze straat zone 30 worden gemaakt?</p>
50	Lourdesstraat: parkeerplaatsen	<p>Deze winkelstraat heeft nood aan langzamer en minder verkeer, brede voetpaden en aparte fietspaden. Daarenboven wordt er veel kort geparkeerd voor de winkeliers. Het is ook een belangrijk punt voor het openbaar vervoer. Er wordt te snel gereden. Ook de bussen rijden hier te snel. Veel verkeer stopt niet voor het zebrapad bij de bakkers en apotheker.</p> <p><b>Voorstel:</b> Parkeerplaatsen zouden hier bijkomend kunnen worden voorzien. Zo kunnen er hier meer auto's parkeren en versmalt de rijweg. En zo is er misschien elders meer ruimte voor fietspaden.</p>



nr	naam	omschrijving
51	Lourdesstraat:Groenvinkstraat oversteken	<b>Voorstel:</b> Hier zou de oversteeklengte wel korter mogen worden. Er komt niet veel verkeer uit deze straat maar oversteken is lang. (zeker met auto's die deze ruimte gebruiken om te keren (merk op er is vlak bij een rond punt dat kan gebruikt worden om te keren).
52	Lourdesstraat bushalte & frequentie	Aangezien er door deze straat veel bussen rijden, aangezien dit een winkelstraat is, vinden we dit een belangrijke afstapplaats voor busreizigers  <b>Voorstel:</b> Er zou een fietsenstalling mogen worden voorzien aan beide bushaltes.Met de fiets vanaf dit punt naar het Sint Pieters station duurt 27 minuten (zie fietsrouteplanner); dwz dat je op 35 min een trein kunt halen. Met de fiets naar het Dampoort station duurt 11 min dwz dat je op 15 min een trein kunt halen. Met de bus zou dit vlotter mogen dan met de fiets (en dan vooral naar het Sint Pieters station gezien de <b>Voorstel:</b> de bussen rijden op dit punt om de 8 min (en in de spits om de 5 min) en in de daluren minder dan om de 15 min. De duurtijd naar het Sint Pieters station is maximum 20 min tijdens de spits. (20 min + 8 min = 28 min: je kunt ook op 35 min een trein halen).Alle andere alternatieven zijn ook goed natuurlijk: meer treinen tussen Dampoort en Gent-Sint-Pieters, heropenen Oostakker station, ...
53	Groenstraat deel 1	<b>Voorstel:</b> Kunnen er fietspaden worden voorzien over de hele lengte van de Groenstraat?
54	Groenstraat deel 2	Ingang kleuterschool Edugo: heel veel kiss and ride verkeer, met als gevolg file en fietsers die geen plaats hebben om te passeren
55	Groenstraat - Schoenmakerstraat	Door de vele geparkeerde wagens aan de ingang van de kleuterschool, kun je als fietser van aan winkel Gobeyn bijna niet invoegen in de Groenstraat tijdens de spits. Buiten de spits rijdt het verkeer te snel om als fietser (die eigenlijk voorrang van rechts heeft) in te voegen op de Groenstraat.
56	Onze Lieve Vrouwstraat	We stellen voor om van dit pleintje een rond punt te maken. De school Edugo heeft dit in 2007 al eens gevraagd aan de stad.
57	Sint Jozef straat: parking	<b>Voorstel:</b> Kan deze parking worden verhard?De school Edugo heeft dit in 2007 al eens gevraagd aan de stad.
58	Sint Jozef straat: fietspad	<b>Voorstel:</b> We stellen voor om een fietspad te voorzien voor fietsers die tegen de stroom auto's in fietsen. Hierdoor versmalt de rijbaan. Hierdoor kan de lijnbus geen fietsers inhalen die met de rijrichting meefietsen. De school Edugo heeft dit in 2007 al eens gevraagd aan de stad.
59	Sint Jozef straat: goten	Deze straat heeft aan beide zijden diepe goten. Aangezien in deze straat veel jonge fietsertjes naar school fietsen is dit voor hen geen veilige situatie. ze kunnen als het ware vlug struikelen met hun fiets. Zeker in de spits wanneer er kruisende auto's en bus voorbijsteken.  <b>Voorstel:</b> kan er iets worden gedaan aan de diepen goten?De school Edugo heeft dit in 2007 al eens gevraagd aan de stad.
60	Groenstraat deel 3	Hier is de toegang tot de meisjeschiro: deze straat wordt vaak versmald door parkeren aan overkant.  <b>Voorstel:</b> voor de zichtbaarheid en om een veilige oversteekplaats te creëren, stellen we voor een parkeerverbod rechtover de ingang.

nr	naam	omschrijving
61	Groenstraat deel 5	<p>Fietsers van Lochristi die via de fietsersbrug aan Volvo komen, moeten via dit stuk van de Groenstraat naar de Krijtstraat en Waterstraat om naar het Centrum van Gent te fietsen. In de Groenstraat is fietsen niet aangenaam, onder andere door het snelle autoverkeer.</p> <p><b>Voorstel:</b> Kan er een fietspad komen langs ene kant (er is nu een brede berm) (liefst over de hele lengte) van de Groenstraat?</p>
62	Groenstraat deel 6	<p>Op dit kruispunt zijn er 2 toegangen tot de Smalle Heerweg. Dit betekent 2 plaatsen met kruisingen met fietsers (met voorrang van rechts die ook door fietsers dienen verleend te worden. Merk op: het feit dat systematisch op alle kruispunten voorrang van rechts moet worden verleend vinden we goed.)</p> <p><b>Voorstel:</b> kan er maar 1 toegangsweg open blijven tot de Smalle heerweg?</p>
63	Groenvinkstraat	<p>Deze straat is "uitgezonderd plaatselijk verkeer". Mogen hier geen fietsers in? Dit is de ideale fietsverbinding richting de winkels in de Lourdesstraat</p> <p><b>Voorstel:</b> verkeersbord aanpassen "uitgezonderd fietsers".</p>
64	Goedlevenstraat	<p>Deze straat ligt er zeer slecht bij. Voor fietsers is dit erg onaangenaam fietsen.</p> <p><b>Voorstel:</b> de Goedlevenstraat wordt ooit heraangelegd, we kennen de timing niet. Kan er op korte termijn al iets gedaan worden aan de putten?</p>
65	Verbinding Groenstraat - Gentstraat	<p>Deze straat ligt er zeer slecht bij. Voor voetgangers en fietsers is dit nochtans een aangename doorsteek.</p> <p><b>Voorstel:</b> kan het wegdek worden geëffend?</p>
66	Groenvinkstraat: voetpad achter groenzone	<p>Doordat het voetpad afwijkt van de rijweg, fietsen kleuters steeds verder van hun ouders. Auto's stoppen ook niet automatisch aan het einde van het voetpad maar pas aan de T kruising iets verder. Indien er ooit een aanpassing komt aan deze groenzone dan zou het goed zijn dit te herbekijken.</p>
67	Groenvinkstraat	<p>Dit is een straat met plaatselijk verkeer en daarenboven een eenrichtingstraat. Is het toch mogelijk om hier een voetpad langs een kant te voorzien?</p>
68	Gemiste kans?	<p>We stellen voor om bij alle nieuwe verkavelingen meer aandacht te besteden aan doorsteken voor voetgangers en fietsers. Bijvoorbeeld: In deze ruime zone zijn doorsteken een (gemiste) kans om als fietser de volgende straten te vermijden: Groenstraat, Hollenaarstraat, Krijtstraat en Goedlevenstraat.</p>
69	Gemiste kans	<p>Een doorsteek langs alle nieuwe verkavelingen richting achteringang van de Carrefour is een gemiste kans om het fietsverkeer te vermijden in de Goedlevenstraat</p>
70	doorsteek naar bushalte	<p>Er is hier momenteel een doorsteek door het gras dat door de bewoners wordt gebruikt om naar de bushaltes te geraken op de steenweg.</p> <p><b>Voorstel:</b> Kan deze doorsteek ook op termijn worden behouden (en fietsbaar houden)?</p>

nr	naam	omschrijving
71	Mediamarkt: bushalte	<p>De bushalte ligt op een verkeerde plaats. Een bushalte aan dit winkelcentrum zou vlotter te voet moeten bereikbaar zijn, goed verlicht zijn, aangenaam om te wachten en duidelijk zichtbaar voor wie hier eerst eens met de wagen is geweest.</p> <p><b>Voorstel:</b> kan de bushalte worden verplaatst op zijn minst vlak tot aan het zebrapad? Zorg voor veel ruimte voor voetgangers iets verder van de weg: je moet tenslotte in de kou (en in het donker) wachten langs een erg drukke baan. Misschien kan er ook een fietsstalling komen voor de bewoners uit Wildebrake.</p>
72	Kans?	Is er hier nog een mogelijkheid voor een fietsdoorsteek tussen Krijtestraat (of zelfs Groenstraat via Aan de Ratte) naar de achteringang van de Carrefour?
73	Kans?	Is er hier nog een mogelijkheid voor een fietsdoorsteek tussen de Groenstraat via Aan de Ratte naar de Krijtestraat (en verder naar de Zangvogellaan naar de achteringang van de Carrefour)?
74	Smalle Heirweg: verbinding met buurgemeente	<p>Het verlengde van deze straat in de buurgemeente Lochristi werd fietsvriendelijker aangelegd.</p> <p><b>Voorstel:</b> kan op grondgebied Gent dezelfde inrichting tot aan het rond punt worden doorgetrokken?</p>
75	Koerspleinstraat: verbinding met buurgemeente	<p>Het verlengde van deze straat in de buurgemeente Destelbergen werd fietsvriendelijker aangelegd.</p> <p><b>Voorstel:</b> kan op grondgebied Gent dezelfde inrichting worden door getrokken?</p>
76	Gentstraat: oversteekplaats	<p>Dit is een goede - en verlichte - oversteekplaats voor voetgangers.</p> <p><b>Voorstel:</b> Maak naast het zebrapad een oversteekplaats voor fietsers. Verlaag de bordure over een iets langere afstand dan het zebrapad. Dit punt is beter om over te steken voor fietsers dan 10 meter eerder over de middenberm. Pas hier vertraagt het autoverkeer komende van de brug (door de middenhaag en het zebrapad). Merk op dat de bordure van het fietspad ook elders nergens verlaagt om over te kunnen steken. Vergeet niet dat het hier vaak om recreatief verkeer zal gaan, met kleine kinderen op fietsjes richting bos of speeltuin. Daarnaast ook fietsers komende van de brug naar de achterkant van de lagere en kleuterschool Edugo.</p>
77	Slotendries: Kennedylaan	Deze straat wordt momenteel gebruikt als verbinding met R4 en autostrade. Deze oprit wordt echter gesloten. Hierdoor moet het autoverkeer van en naar de R4, Kennedylaan en autostrade door de winkelstraat Lourdesstraat (of door de hele Groenstraat). Deze winkelstraat heeft nood aan langzamer en minder verkeer, brede voetpaden en aparte fietspaden. Daarenboven wordt er veel kort geparkeerd voor de winkeliers. Het is ook een belangrijk punt voor het openbaar vervoer. Daarnaast vermoeden we dat er veel verkeer vanuit Oostakker Dorp via de Gentstraat (en later dus ook via de Lourdesstraat) rijdt om andere knelpunten te vermijden.
78	Motorstraat: fietspad	<b>Voorstel:</b> we stellen voor fietsers vanaf het rond punt aan de linkerkant in twee richtingen te laten fietsen op het fietspad. Het fietspad aan de rechterkant blijft behouden tot aan het eerste kruispunt. (restaurants aan rechterkant bereiken per fiets).

nr	naam	omschrijving
79	Motorstraat: verbinding Kennedylaan	<b>Voorstel:</b> Is het mogelijk om het autoverkeer in deze korte bocht- veilig- in twee richtingen te laten rijden?Dit kan er misschien voor zorgen dat er meer autoverkeer van de R4 deze route kiest ipv via de afrit Lochristi heel de Groenstraat uit te rijden.Daarenboven worden de spoorwegovergangen vermeden.
80	Motorstraat: fietsoversteekplaats Hogeweg	Vooral door het zware vrachtverkeer is dit een gevaarlijke zone. <b>Voorstel:</b> fietsers vanaf het ronde punt aan de Lourdesstraat in beide richtingen op het (licht) verhoogde fietspad aan de linkerkant van de Motorstraat laten fietsen.Aan het kruispunt met de Hogeweg steken ze over en fietsen verder aan de linkerkant (richting grasland, richting Weba).Op termijn kan het fietspad breder worden gemaakt dan vandaag (eventueel met grind of aarde aan de kant van de berm).
81	Hogeweg	<b>Voorstel:</b> in dit laatste stuk van de Hogeweg mogen de fietspaden gerust breder en de rijweg smaller (zoals in het eerste gedeelte van de Hogeweg).
82	Hogeweg: verbinding Bernadettestraat met Weba	<b>Voorstel:</b> Hier komt een oversteekplaats voor fietsers. Vanaf dit punt mogen fietsers in beide richtingen rijden op het fietspad richting Farmantstraat aan de linkerkant. (maar het fietspad aan de rechterkant blijft behouden).Dat vermijdt een extra keer oversteken aan de spoorwegonderdoorgang.
83	Farmanstraat: fietsoversteekplaats Hogeweg	Vooral door het zware vrachtverkeer is dit een gevaarlijke zone. Fietsers nemen noodgedwongen deze weg richting Meulestede, Muide, ziekenhuis St Lucas, Wondelgem en de Bourgoyen. <b>Voorstel:</b> Kan hier een verhoogd breed fietspad komen voor fietsers in beide richtingen aan deze ene zijde van de Farmanstraat (minimaal tot aan een dwarsverbinding naar de Weba; idealiter tot aan de eerste zijstraat links en rechts)?Een alternatief zou kunnen zijn dat fietsers de sporen wat verder in het grasland kunnen oversteken richting Weba zodat ze vanuit de Motorstraat of Hogeweg helemaal de Farmanstraat niet moeten opfietsen.
84	Motorstraat: verbinding Kennedylaan	... en dan voorrang te geven aan afslaand verkeer
85	Motorstraat: gevaarlijk fietspad	Kan dit fietspad aan deze zijde van de straat worden afgeschaft?Hierdoor komt misschien ruimte vrij voor een buffer (met witte streep) tussen het (licht verhoogde) fietspad en de rijweg aan de overkant van de straat.
86	Invalidenstraat: bocht	Het voetpad in deze bocht is te smal. Tegelijkertijd rijden de auto's te snel in deze bocht. Deze straat wordt gebruikt door fietsers richting scholen Vogelzang en Edugo, maar ook richting winkelstraat Lourdesstraat. <b>Voorstel:</b> Kan het voetpad breder gemaakt worden zodat er maar C)C)n auto gemakkelijk doorkan? Dit kan de auto's afremmen als ze dit kruispunt naderen.(Het voordeel is dan dat kleuters met een fietsje op het voetpad bijna niet meer op straat moeten onderweg van het begin van de Waterstraat naar de bakker in de Lourdesstraat).
87	Invalidenstraat: smal voetpad	Het voetpad is te smal voor een kinderwagen. Dit voetpad wordt gebruikt voor kleuterfietsers en voetgangers richting lagere scholen Edugo en natuurlijk Vogelzang. <b>Voorstel:</b> Het voetpad breder maken. Het feit dat er maar C)C)n auto



nr	naam	omschrijving
		gemakkelijk doorkan is dan mooi meegenomen.
88	Waterstraat deel 4	<p><b>Merk op:</b> In dit stuk van de Waterstraat hebben alle huizen een oprit of parkeerplaats. De Waterstraat ligt voor ons op de fietsroute van Lochristi (Kouterbos) en de Middelbare school Edugo naar Dampoort. De Groene banaan zal hier misschien geen alternatief voor kunnen vormen. (Momenteel is het niet zo veilig fietsen in de Waterstraat.)</p> <p><b>Voorstel:</b> Aan beide zijden een breed fietspad. Parkeren mogelijk maken op de rijweg zodat auto's eigenlijk net te weinig plaats hebben om elkaar te kruisen en zodat auto's ook continu moeten slalommen.</p>
89	Waterstraat deel 5	<p>Gedeelte van de Waterstraat in Oostakker Merk op dat dit stukje van de straat werd heraangelegd, wat je ziet in Street view is niet meer de werkelijke situatie. De Waterstraat ligt momenteel op onze fietsroute van Lochristi (Kouterbos) en de Middelbare school Edugo naar Dampoort. De Groene banaan zal hier volgens ons geen alternatief voor kunnen vormen. (Momenteel is het niet zo veilig fietsen in de Waterstraat, vooral in de spits.)</p> <p><b>Voorstel:</b> Aan beide zijden een breed voetpad en fietspad voorzien. Parkeren mogelijk maken op de rijweg zodat auto's eigenlijk net te weinig plaats hebben om elkaar te kruisen en zodat auto's ook continu moeten slalommen. Aangezien deze straat recent werd heraangelegd vermoeden we dat er naar een andere oplossing moet worden gezocht?</p>
90	Edmond Helderweireldstraat: toegang groenzone	<p>In deze groenzone mag momenteel niet worden gefietst. Dit zou nochtans een alternatief kunnen bieden voor het fietsverkeer in de Groenstraat (en van Oostakker fietsbrug Volvo naar de Middelbare school Edugo).</p> <p><b>Voorstel:</b> plaats een verkeersbord dat fietsverkeer toelaat.</p>
91	Krijtekerkweg: toegang groenzone	<p>In deze groenzone mag momenteel niet worden gefietst. Dit zou nochtans een alternatief kunnen bieden voor het fietsverkeer in de Groenstraat (en van Oostakker fietsbrug Volvo naar de Middelbare school Edugo).</p> <p><b>Voorstel:</b> plaats een verkeersbord dat fietsverkeer toelaat.</p>
92	Eksaarderijweg -St Jozefstraat	<p>Het autoverkeer van de brug rijdt hier veel en veel te snel.</p> <p><b>Voorstel:</b> we stellen voor om van deze driehoekige groenzone als het ware een rond punt te maken.</p>
93	St Jozefstraat: oversteekplaats	<p>Het zebra pad ligt te dicht bij het kruispunt.</p> <p><b>Voorstel:</b> kan dit zebra pad niet worden verlegd naar de ingangpoortje van de voetbalvelden? Kan er extra verlichting komen boven dit zebra pad? Dit poortje is momenteel nog gesloten. Kan dit worden geopend?</p>
94	St Jozefstraat	<p>In (dit gedeelte van) deze straat ligt geen voetpad.</p> <p><b>Voorstel:</b> Kan hier een voetpad worden aangelegd?</p>
95	Eksaarderijweg kruising Groenstraat	<p>Dit is een gevaarlijk kruispunt voor fietsers. Hier komen veel fietsers langs (van Krijtestraat en Groenstraat naar de middelbare school Edugo).</p> <p><b>Voorstel:</b> kan er hier een verhoogd kruispunt komen? (Misschien kan ook eens nagedacht worden over de plaats van de electriciteitscabine.)</p>

nr	naam	omschrijving
96	Eksaarderijweg - Krijtekerkweg	<b>Voorstel:</b> we stellen voor om fietsers hier via de parking te laten oversteken en niet via het kruispunt Eksaarderijweg - St Jozefstraat te laten fietsen. Momenteel is geen oversteek mogelijk door heraanleg parking
97	Alfons Van den Broeck: toegang groenzone	In deze groenzone mag momenteel niet worden gefietst. Dit zou nochtans een alternatief kunnen bieden voor het fietsverkeer in de Groenstraat (en van Oostakker fietsbrug Volvo naar de Middelbare school Edugo).
98	Fietsersbrug naar Volvo	Ter info: Deze brug wordt op termijn een brug enkel voor fietsers.
99	Waterstraat deel 1	De Waterstraat ligt momenteel voor ons op de fietsroute van Lochristi (Kouterbos) en de Middelbare school Edugo naar Dampoort. De Groene banaan zal hier misschien geen alternatief voor kunnen vormen. (Momenteel is het niet zo veilig fietsen in de Waterstraat.)  <b>Voorstel:</b> kan hier aan beide zijden een breed fietspad komen? Parkeren mogelijk maken op de rijweg zodat auto's eigenlijk net te weinig plaats hebben om elkaar te kruisen en zodat auto's ook continu moeten slalommen.
100	Sint Bernadettestraat: kruispunt Waterstraat	De Waterstraat ligt op de fietsroute van Lochristi (Kouterbos) en de Middelbare school Edugo naar Dampoort. De Groene banaan zal hier misschien geen alternatief voor kunnen vormen. Het kruispunt met de Sint Bernadettestraat is voor zwakke weggebruikers niet zo veilig omdat het autoverkeer snel rijdt. Er is wel goede zichtbaarheid.  <b>Voorstel:</b> We zijn geen voorstander van nog een vluchtheuvel maar een wegversmalling of zo zou wel helpen.
101	Waterstraat deel 2	De Waterstraat ligt voor ons op de fietsroute van Lochristi (Kouterbos) en de Middelbare school Edugo naar Dampoort. De Groene banaan zal hier misschien geen alternatief voor kunnen vormen. (Momenteel is het niet zo veilig fietsen in de Waterstraat.)  <b>Voorstel:</b> We stellen voor om aan beide zijden een breed fietspad te voorzien. Parkeren mogelijk maken op de rijweg zodat auto's eigenlijk net te weinig plaats hebben om elkaar te kruisen en zodat auto's ook continu moeten slalommen.
102	Hans Memlingstraat	Deze straat verbindt de Bernadettewijk met Potuit / st-Amandsberg / Rozebroeken via de scoutsweg.  <b>Voorstel:</b> We stellen voor om aan beide zijden een breed fietspad te voorzien. Op korte termijn: gewoon schilderen: op die manier kunnen de fietsers al gebruik maken van de platte stenen aan de zijkant waar er nu auto's op geparkeerd staan. Parkeren mogelijk maken op de rijweg zodat auto's eigenlijk net te weinig plaats hebben om elkaar te kruisen en zodat auto's ook continu moeten slalommen. Er zullen minder parkeerplaatsen mogelijk zijn dan nu. Dit kan worden opgevangen door parkeerhavens in de buurt.  <b>Merk op:</b> Doorgaand autoverkeer is in deze straat niet nodig? Deze straat zou een woonerf kunnen worden of een eenrichtingsstraat of een leefstraat. Dit is tot nu toe echter nooit besproken met de bewoners van de straat.

nr	naam	omschrijving
103	Waterstraat deel 3	<p>De Waterstraat ligt voor ons op de fietsroute van Lochristi (Kouterbos) en de Middelbare school Edugo naar Dampoort. De Groene baan zal hier misschien geen alternatief voor kunnen vormen. (Momenteel is het niet zo veilig fietsen in de Waterstraat.)</p> <p><b>Voorstel:</b> We stellen voor om aan beide zijden een breed fietspad te voorzien. Parkeren mogelijk maken op de rijweg zodat auto's eigenlijk niet te weinig plaats hebben om elkaar te kruisen en zodat auto's ook continu moeten slalommen.</p>
104	Snellaertplein: verkeersstromen	<p><b>Voorstel:</b> We stellen voor om het aantal verkeersstromen rond dit punt te beperken. De ruimte invullen met meer parkeerplaatsen in een parkeerhaven voor de Hans Memlingstraat of met een grotere groenzone. Merk op dat er voor ons hier belangrijke fietsroutes van Potuit of van Rozebroeken naar de Bernadettewijk lopen.</p>
105	Biest-Snellaertpelin	<p>Deze open ruimte is slecht benut: - autoverkeer rijdt te snel - brede fietspaden aan beide zijden zijn mogelijk - bijkomende parkeerplaatsen in een parkeerhaven is mogelijk - bijkomend groen is mogelijk</p>
106	Biest open ruimte	<p>Deze open ruimte is slecht benut: - autoverkeer rijdt te snel - brede fietspaden aan beide zijden zijn mogelijk - bijkomende parkeerplaatsen in een parkeerhaven is mogelijk - bijkomend groen is mogelijk</p> <p><b>Voorstel:</b> we stellen voor om het park uit te breiden tot aan deze groenzone zodat er een kleinere T kruising overblijft. Auto's worden zo verplicht om af te remmen (ook door voorrang van rechts regel).</p>
107	Biest	<p><b>Voorstel:</b> we stellen voor om twee brede fietspaden aan beide zijden te voorzien. Deze straat is breed genoeg. Momenteel wordt in deze straat zeer snel gereden alhoewel, of juist omdat, er niet erg veel verkeer is. Deze straat ligt op de fietsroute van de Bernadettewijk naar Potuit/StAmandsberg. Dit kan een veilige fietsverbinding worden met de basisscholen StJan (achteringang) en de Toverfluit in de Schoolstraat (achteringang Azaleastraat).</p>
108	Paviljoenweg	<p><b>Voorstel:</b> we stellen voor om twee brede fietspaden aan beide zijden te voorzien. Deze straat is breed genoeg. Momenteel wordt in deze straat zeer snel gereden alhoewel, of juist omdat, er niet erg veel verkeer is. Er rest plaats genoeg om te parkeren (desnoods beurtelings).</p>
109	Frans Uyttenhovestraat	<p>Deze straat is een icoon project van het fiets van Troje project. Er wordt voorgesteld om de straat te knippen.</p>
110	Frans Uyttenhovestraat kruising Lijnmolenstraat	<p>Fietsers komende uit de Uyttenhovestraat zien het verkeer uit de Lijnmolenstraat niet aankomen.</p> <p><b>Voorstel:</b> maak een fietsdoorsteek tussen het voetpad en de elektriciteitskast door de minigroenzone.</p>
111	Zingenkouterstraat kruising Lijnmolenstraat	<p>We vinden dat dit kruispunt goed werd aangelegd. Het remt het verkeer uit alle richtingen af.</p> <p><b>Voorstel:</b> een fietsdoorsteek achter de groenzone zou het nog veiliger maken.</p>
112	Edgard Tinelstraat: wegdek	<p>Het wegdek is in erbarmelijke staat.</p> <p><b>Voorstel:</b> Kan dit wegdek opnieuw worden aangelegd? We stellen voor om een fietspad te voorzien.</p>

nr	naam	omschrijving
113	Edgard Tinelstraat: bushalte	Er zijn hier 2 bushaltes op korte afstand. Een bushalte ligt te dicht bij de kruising met de Goedlevenstraat. <b>Voorstel:</b> we stellen voor om maar 1 halte over te houden (tussen huidige haltes). daardoor wordt de kruising ook veiliger.
114	Karnemelkwegel	<b>Voorstel:</b> kan de parkeervrije zone in de Edgar Tinelstraat breder gemaakt worden aan beide zijden zodat veilig de Karnemelkwegel uit kan worden gefietst?Aangezien er veel fietsers uit de Karnemelkwegel de Tinelstraat in fietsen stellen we voor om de rand van het voetpad hier op een correcte manier te verlagen.
115	St Dorotheastraat	Het verkeer in deze straat rijdt te snel. Ook de bus (38/39) rijdt te snel. Voorrang van rechts uit de zijstraten wordt niet gerespecteerd juist omdat er te snel wordt gereden in de Dorotheastraat. <b>Voorstel:</b> (licht) verhoogde kruispunten ter hoogte van alle zijstraten.
116	Antwerpsesteenweg oversteekplaats Lijnmolenstraat	Wagens die uit de Lijnmolenstraat komen en rechts willen afslaan, kijken vooral om naar links om te kijken of er verkeer aan komt. Pas als ze optrekken en afslaan merken ze op dat er een zebrapad rechts van hen ligt. <b>Voorstel:</b> Kan het zebrapad worden verlegd naar hier ipv zo dicht bij de kruising met de Lijnmolenstraat?Voor ouders met jonge fietsertjes komende uit de Lijmolestraat biedt dit meteen het voordeel dat ze via het zebrapad kunnen oversteken en aan de rechterzijde van de Zavelput terecht komen.
117	Lijnmolenstraat	De vluchtheuvels in deze straat zijn te hoog. <b>Voorstel:</b> kunnen de vluchtheuvels iets worden verlaagd?
118	St Dorotheastraat	Het verkeer in deze straat rijdt te snel. Ook de bus (38/39) rijdt te snel. Voorrang van rechts uit de zijstraten wordt niet gerespecteerd juist omdat er te snel wordt gereden in de Dorotheastraat. <b>Voorstel:</b> (licht) verhoogde kruispunten ter hoogte van alle zijstraten.
119	Frans Uyttenhovestraat kruising	Het verkeer in deze straat rijdt te snel. Ook de bus (38/39) rijdt te snel. Voorrang van rechts uit de zijstraten wordt niet gerespecteerd juist omdat er te snel wordt gereden in de Dorotheastraat. Dit kruispunt is veel te breed. <b>Voorstel:</b> maak van dit kruispunt een mooie T-kruising, door 2 bomen te plaatsen. fietsers kunnen achter de bomen langs. Het autoverkeer moet er voor rijden.
120	Paviljoenweg deel 2	<b>Voorstel:</b> we sellen voor om twee brede fietspaden aan beide zijden te voorzien. Deze straat is breed genoeg. Momenteel wordt in deze straat zeer snel gereden alhoewel, of juist omdat, er niet erg veel verkeer is. Deze straat ligt op de fietsroute van de Bernadettewijk naar Potuit/StAmandsberg. Dit kan een veilige fietsverbinding worden met de basisscholen StJan (achteringang) en de Toverfluit in de Schoolstraat (achteringang Azaleastraat).

nr	naam	omschrijving
121	Park Ter Biest oversteekplaatsen	<b>Voorstel:</b> we stellen voor om het park uit te breiden tot aan de boom. Hierdoor worden de verkeersstromen verminderd. (Fietspaden kunnen eventueel wel rechtuit lopen tenzij dit niet veilig kan aansluiten op de nieuwe verkeerssituatie.) Op korte termijn kan een zone worden voorzien voor bijkomende parkeerplaatsen voor de omliggende straten waar door nieuwe fietspaden er minder parkeerplaatsen over blijven.
122	August Van Geertstraat	Deze straat verbindt de Bernadettewijk met Portuit/St Amandsberg/Rozebroeken. Maar vooral geeft deze straat een verbinding met de achteringang van de school St-Jan.  <b>Voorstel:</b> Kan er aan beide zijden een (breed) fietspad komen? Parkeren mogelijk maken op de rijweg zodat auto's eigenlijk niet te weinig plaats hebben om elkaar te kruisen en zodat auto's ook continu moeten slalommen. Er zullen minder parkeerplaatsen mogelijk zijn dan nu. Dit kan worden opgevangen door parkeerhavens in de buurt.
123	Paviljoenweg deel 1	<b>Voorstel:</b> kan aan beide zijden een breed fietspad komen? Parkeren mogelijk maken op de rijweg zodat auto's eigenlijk niet te weinig plaats hebben om elkaar te kruisen en zodat auto's ook continu moeten slalommen. Er zullen minder parkeerplaatsen mogelijk zijn dan nu. Dit kan worden opgevangen door parkeerhavens in de buurt.
124	Oversteekplaats Potuitpark- Park Ter Biest	<b>Voorstel:</b> kan er hier een veilige oversteekplaats komen (met verkeerslichten afgestemd op de verkeerslichten van Potuit bijvoorbeeld)? Hierdoor kunnen (school)kinderen veilig oversteken van Park Ter Biest via de August van Geertstraat naar het Potuitpark (richting lagere school achteringang St Jan & richting Potuit via de Achterstraat & richting Rozebroeken via de Achterstraat).
125	Potuitpark-doorsteek naar Rozebroeken	<b>Voorstel:</b> kan er hier een doorsteek komen naar de Heiveldstraat? We zouden graag zien dat er een veilige route komt van Rozebroeken via de Bromeliastraat naar het Potuitpark en dan verder via (verkeerslichten naar) de August van Geertstraat, Ter Biest ... en dan verder naar bijv. de Bernadettestraat.
126	Potuit vermijden	Via deze doorgang kan het kruispunt Potuit worden vermeden voor voetgangers en Fietzers.
127	Potuit vermijden	Via deze doorgang kan het kruispunt Potuit worden vermeden voor voetgangers en Fietzers.
128	Campo Santo: Alternatief Antwerpsesteenweg - Potuit	Is het een optie dat tijdens de openingsuren van Campo Santo fietsers (rustig) door de begraafplaats fietsen? Op die manier kan men de Antwerpsesteenweg vermijden tussen (bijna) Potuit en de Dampoort. Hiervoor zou er een aanpassing moeten gebeuren aan de ingang in de Visitatiestraat.
129	Achterstraat : 5 hoek kruispunt	Voor volwassenen is dit een relatief veilig kruispunt. Alle verkeer remt af. Voor kinderen is dit een wijd kruispunt.
130	Campo Santo: Alternatief Antwerpsesteenweg - Potuit: ingang	Is het een optie dat tijdens de openingsuren van Campo Santo fietsers (rustig) door de begraafplaats fietsen? Op die manier kan men de Antwerpsesteenweg vermijden tussen (bijna) Potuit en de Dampoort. Hiervoor zou er een aanpassing moeten gebeuren aan de ingang in de Visitatiestraat. Fietsen opheffen op de trappen zou eenvoudiger kunnen dooreen fietsgootje te leggen op de trappen. (Moet er dan ook rekening worden gehouden met buggy's?)



nr	naam	omschrijving
131	Rozebroeken: oversteekplaats	Hier mag een veiliger oversteekplaats komen voor het zwembad Rozebroeken vinden we. Dit is ook nuttig voor de bereikbaarheid van de lagere school St Jan in de Heiveldstraat. We veronderstellen dat dit voorzien is door de aanleg van de nieuwe weg naar het nieuwe zwembad?
132	Rozebroeken: oversteekplaats 2	<b>Voorstel:</b> kan hier een veiliger oversteekplaats komen voor fietsers (en niet enkel voor voetgangers) voor het zwembad Rozebroeken?
133	Rozebroeken - Jef Crickstraat	Op dit kruispunt wordt er door fietsers op heel veel manier overgestoken naar de Jef Crickstraat. <b>Voorstel:</b> een oversteekplaats voor fietsers in beide richtingen naast dit zebrapad. De witte stoplijn voor auto's moet daarvoor iets meer naar achter.
134	Rozebroeken - Jef Crickstraat: verhoogd obstakel	Op dit kruispunt wordt er door fietsers op heel veel manier overgestoken naar de Jef Crickstraat. <b>Voorstel:</b> een oversteekplaats voor fietsers in beide richtingen naast dit zebrapad. De witte stoplijn voor auto's moet daarvoor iets meer naar achter. Hiervoor moet ofwel dit verhoogd opstakel verdwijnen ofwel moet het fietspad hier rond fietsen en moet de witte lijn voor de auto's nog iets meer naar achter.
135	Jef Crickstraat: oversteekplaats voor fietsers	<b>Voorstel:</b> Indien fietsers het kruispunt overstaken via het zebrapad aan de linkerkant, is er hier nood aan een oversteekplaats voor fietsers. Alternatief: een heel breed fietspad voor fietsers in twee richtingen in de hele straat?
136	Groene banaan: afrit	We kennen de plannen van de Groene Banaan niet. <b>Voorstel:</b> Volgens ons is dit bijvoorbeeld een goede plaats voor een afrit van en naar de groene banaan (naar Potuit, naar school St Jan, naar dienstencentrum, ...)
137	Dampoort: Antwerpsesteenweg vermijden	Iedereen die ten noorden van de oude Antwerpsesteenweg woont, fietst door de Visitatiestraat. De Waterstraat is momenteel voor ons een belangrijke fietsroute (o.a. Lochristi - Centrum en Centrum-Edugoscholen). <b>Voorstel:</b> Indien er hier een doorgang komt naar de Spijkstraat kunnen we daar veiliger vanaf de Dampoort geraken. Indien fietsers dan ook nog vanuit de Dampoortstraat in tegengestelde richting over het Dampoortkruispunt mogen fietsen dan wordt deze verbinding met de stad veel korter.
138	Dampoort: nieuwe Antwerpsesteenweg oversteekplaats	Deze oversteekplaats zou - voor een groot stuk - kunnen worden vermeden door een doorsteek te maken naar de Spijkstraat van aan de bushaltes aan de Dampoort.
139	Dampoort: oude Antwerpsesteenweg oversteekplaats	Fietsers die van de Dampoort komen slaan meestal hier linksaf richting Lourdes. Dit linksafslaan zou - voor een groot stuk - kunnen worden vermeden door een doorsteek te maken naar de Spijkstraat van aan de bushaltes aan de Dampoort.

nr	naam	omschrijving
140	oude Antwerpsesteenweg: oversteekplaats	Wie van de Achterstraat of Azaleapark komt zou gemakkelijk met de fiets moeten kunnen oversteken richting Visitatiestraat (en de lagere school). Voorstel 1: fietsen in de onderdoorgang tussen dienstencentrum en Politie wordt momenteel niet toegelaten. We vroegen ons af of dat niet kan worden toegestaan? Voorstel 2: kan de huidige oversteekplaats voor voetgangers worden verbreed (de stopstreep voor auto's komt eerder dan nu langs de kant van de Politie) zodat oversteken tussen de onderdoorgang aan het dienstencentrum en de Visitatiestraat vlotter verloopt en vooral meer recht op de onderdoorgang?
141	oude Antwerpsesteenweg: verblijfsplein	<p>1. De verblijfsfunctie van de Antwerpse Steenweg, zeker ter hoogte van Campo Santo, is ondermaats. De Antwerpsesteenweg is één van de lokale hoofdstraten van Sint-Amandsberg en heeft verschillende functies. Een opvallende aanwezigheid is Campo Santo, een begraafplaats gekenmerkt door zijn vele praalgraven. Vooral het perspectief vanuit de Antwerpsesteenweg op de Sint-Amandsberg met de Sint-Amandskapel is beeldbepalend. Dat wordt nog versterkt door de aanwezigheid van dienstencentrum in neogotische stijl. De ruimtelijke kwaliteiten van de Antwerpsesteenweg en het Campo Santoplein zijn echter niet in overeenstemming met de site Campo Santo. De verblijfsfunctie is ondermaats. De school is ondanks het grote ruimteoppervlak dat zij inneemt niet duidelijk zichtbaar in het straatbeeld.</p> <p>*Concrete beschrijving problematiek: De aansluiting Antwerpsesteenweg - Visitatiestraat is sterk overgedimensioneerd. De brede asfaltstrook tussen fietspad en geparkeerde wagens heeft geen enkele functie.</p> <p>*Concrete voorstel bij heraanleg Antwerpsesteenweg (of liever nog vroeger):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De asfaltstrook tussen fietstrook en voetpad annex parkeerstrook aan de schooluitgang wordt opgenomen als verblijfsruimte. Hierdoor ontstaat een voorplein ten aanzien van het oude dienstencentrum.</li> <li>- De extra verblijfsruimte betekent dat het huidige voetpad aan de kant van de school het uitzicht krijgt van een pleintje. Hierdoor ontstaat een aangename wachtplaats aan de schooluitgang met mogelijkheid voor het plaatsen van een boom, extra fietsenstalling,...</li> </ul> <p>(uit: Schoolvervoersplan O.L.Vrouw Visitatie, augustus 2002)</p> <p>2. De ligging van het fietspad op de Antwerpsesteenweg moet bestudeerd worden. Het afschaffen van het fietspad bij een heraanleg van de steenweg (zeker vlak bij een school) vinden we uit den boze.</p>
142	Dampoort: ongebruikt fietspad	<p>Dit fietspad wordt in de praktijk zelden gebruikt. Het is een omweg. Fietsers rijden voor de busstroken langs.</p> <p><b>Voorstel:</b> door een doorsteek te maken naar de Spijkstraat (zie andere bol) zal dit fietspad (in twee richtingen) misschien vaker worden gebruikt. Een alternatief is de Groene Banaan die hier zou kunnen vertrekken, maar voor fietsers richting Lochristi en het oosten van Lourdes is dit een omweg?</p>
143	Dampoort: fietsers in twee richtingen	<p><b>Voorstel:</b> Mogen fietsers ook aan deze kant van het kruispunt in twee richtingen fietsen? De verbinding met de Dampoortstraat wordt daardoor korter. De in- en uitritten van het station worden vermeden.</p>

nr	naam	omschrijving
		<p><b>Merk op:</b> tot voor de oversteekplaats met de Afrikalaan mogen fietsers al in twee richtingen fietsen.</p> <p><b>Merk op:</b> de ruimte onder de spoorweg is niet zo breed voor en fietsers en voetgangers. Kan hier op termijn iets worden aangepast?</p>
144	Dampoort: uitritten station	<p><b>Voorstel:</b> Kunnen de 3 uitritten van het station naar het rond punt smaller worden gemaakt? Hierdoor wordt de verkeerssituatie voor fietsers veiliger.</p>
145	Dampoort: oversteekplaats	<p>De oversteekplaats is veilig voor voetgangers en fietsers. Maar niemand kan bij groen licht in C)C)n keer oversteken.</p> <p><b>Voorstel:</b> De eerste en de laatste oversteekplaats zouden steeds groen moeten zijn voor fietsers en maar zo nu en dan voor autoverkeer. (in plaats van omgekeerd nu).</p>
146	Dampoortstraat: poort naar de stad	<p><b>Voorstel:</b> maak van deze straat een aangename wandel- en winkel- en fietsstraat. Vanuit het Dampoortstation is dit het visitekaartje van de stad. Auto- en busverkeer kan via de kaden. Toeristen kunnen nu het Dampoortkruispunt waarschijnlijk niet overzien. Het is voor hen niet duidelijk welke richting ze moeten uitwandelen om te voet in het centrum te komen.</p>
147	Verbinding Achterstraat - Potuitpark - A. Van Geertstraat	<p>Wie in tegengestelde richting vanuit het Potuitpark naar de Achterstraat wil fietsen moet (en mag volgens de Mobiliteitsdienst) een kort stukje over het fietspad in de verkeerde richting fietsen. Het fietspad is echter te smal voor fietsers in beide richtingen (zeker als er een bus aan komt). Fietsers fietsen dus gewoon over het voetpad. Een breder fietspad over dit brede voetpad zou beter zijn. Deze zone werd nog niet erg lang geleden heraangelegd. Het is jammer dat er hier niet werd aan gedacht.</p>
148	Antwerpsesteenweg: oversteekplaats	<p>Het oversteken voor zwakke voetgangers tussen Antwerpsevoetweg - Achterstraat en Verkortingsstraat zou beter kunnen. (Via Antwerpsevoetweg kan Potuit worden vermeden &amp; via Campo Santo kan de Antwerpsesteenweg worden vermeden)</p>