

Workshop Koningin Maria-Hendrikaplein met externe belanghebbenden: verslag

16 maart 2015



1. Inleiding

Het Koningin Maria Hendrikaplein vormt een belangrijk knooppunt van bus-, tram-, auto-, fiets- en voetgangersbewegingen. De partners van het project Gent Sint-Pieters willen de verkeersveiligheid op het plein verbeteren en voeren daartoe een onderzoek uit van die verschillende verkeersstromen. Daartoe deden ze observaties en metingen om het aantal verkeersgebruikers per modus (fietsers, voetgangers, openbaar vervoer, gemotoriseerd vervoer) in kaart te brengen, evenals de loop- en fietsroutes, het gedrag van gebruikers, ...

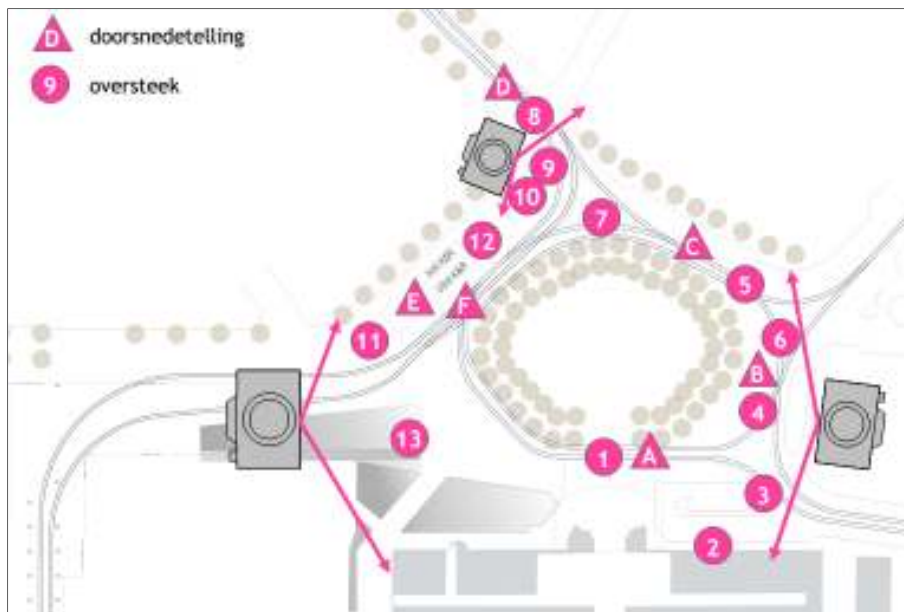


De projectpartners willen hierbij ook van de gebruikers (klankbordgroep, scholen, handelaars) zelf horen welke knelpunten zij ervaren, welke daarvan de belangrijkste zijn, en wat zij als oorzaak zien van deze knelpunten. Via een 'rondgang' op het K. Maria Hendrikaplein en een nabespreking op Infopunt, werden de bevindingen van het onderzoek van de projectpartners met de gebruikers besproken en aangevuld.

Het is de bedoeling om op basis van deze analyse op korte en middellange termijn maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid op het K. Maria-Hendrikaplein te verbeteren. Deze tussentijdse maatregelen zijn nodig omdat de definitieve aanleg van het K. Maria-Hendrikaplein pas in de eindfase van het project Gent Sint-Pieters is voorzien en dus nog meerdere jaren op zich zal laten wachten.

2. Resultaten van de metingen en waarnemingen

Tussen 7u30 en 8u30 is de drukste periode op het K. Maria-Hendrikaplein. Tijdens deze periode werden observaties en tellingen uitgevoerd op basis van 'doorsnedetellingen' en videopnames van het K. Maria-Hendrikaplein van op het Vlaams Administratief Centrum (VAC), het Flandriagebouw en van op een verkeerspaal aan het kruispunt van het K. Maria-Hendrikaplein en de Koning Albertlaan. Hieronder worden de drie meetpunten aangeduid.



De belangrijkste bevinding van de metingen worden hieronder opgesomd.

2.1. *Het drukste moment*

Uit de verzamelde gegevens bleek dat de piek van verkeersdruk voor alle verkeersmodi zich situeert tussen 8u05 en 8u10. In die 5 minuten registreerde men:

- 779 voetgangersbewegingen¹
- 630 fietsbewegingen
- 28 bus- en 17 trambewegingen
- 70 autobewegingen.

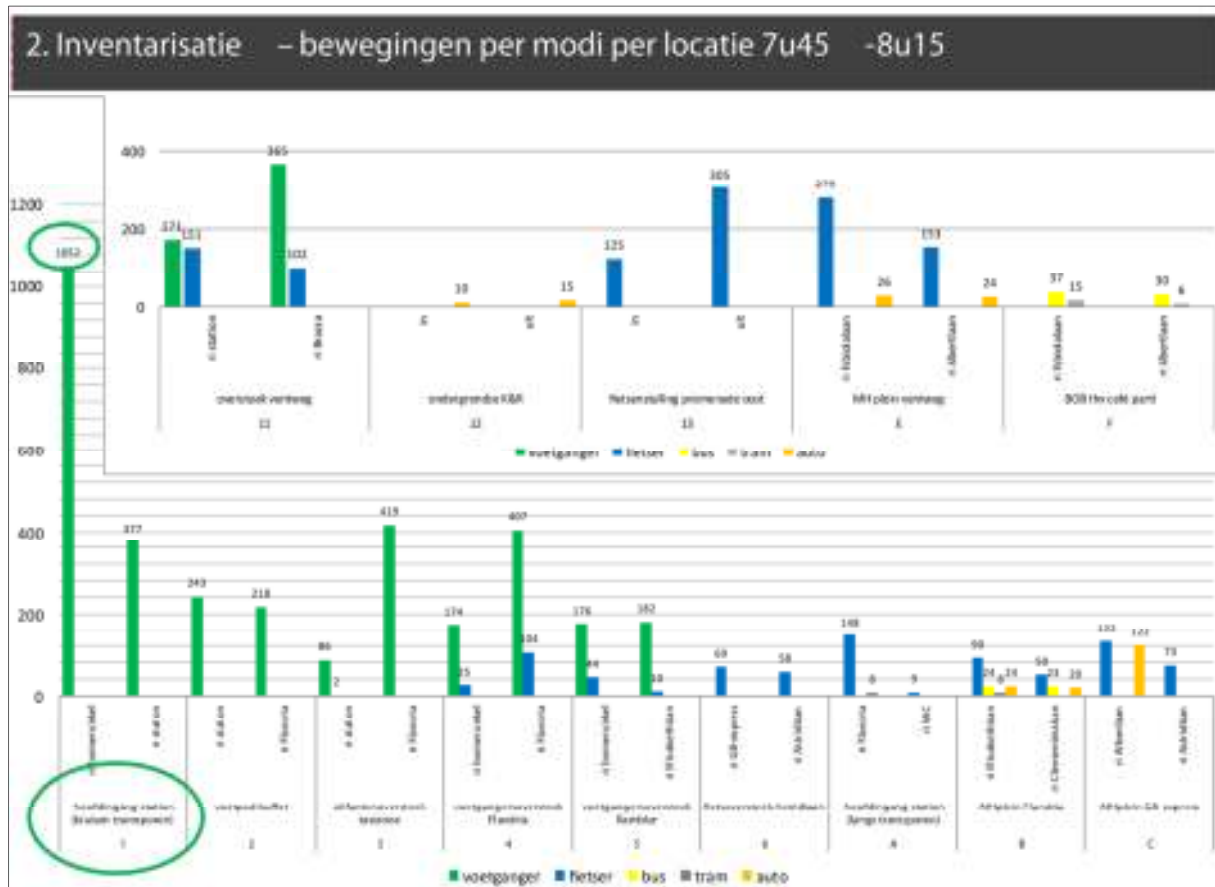
Dit komt allicht doordat leerlingen van de verschillende scholen in de buurt vrij geconcentreerd in de tijd toekomen. Niet-scholieren zoals pendelaars komen meer gespreid in de tijd toe.

Het drukste half uur situeert zich tussen 7u45 en 8u15.

¹ Dezelfde voetganger, fietser ... kon op verschillende plekken worden geregistreerd (bv aan de uitgang van het station en aan de oversteek aan de P. Clementinalaan). Daarom worden de tellingen uitgedrukt in 'bewegingen' per modus.

2.2. De drukste punten (tussen 7u45 en 8u15)

De doorsnedetellingen en de observaties aan de oversteeken (zie bovenstaand schema) gaven volgende resultaten²:



Het drukste punt voor voetgangers bevindt zich aan de in-/uitgang van het station (oversteek 1 en doorsnedetelling A). Daar liepen tussen 7u45 en 8u15 1051 voetgangers van het station richting bomerij en 377 voetgangers richting station. Die voetgangersstroom kruist een fietsersstroom (148 richting Flandriagebouw + 9 richting VAC) en de tramsporen (8 trams).

De voetgangersoversteek tegenover het Flandriagebouw is eveneens een druk punt (oversteek 4 en doorsnedetelling B). Daar steken 407 voetgangers over richting Flandriagebouw en 174 richting bomencirkel. Op die plek registreerde men ook een groot aantal overstekende fietsers (104 fietsers richting Flandriagebouw en 25 fietsers richting bomencirkel). Op de rijweg voor het Flandriagebouw noteerde men daarenboven een belangrijk aantal fietsers (90 richting K. Elisabethlaan en 50 richting P. Clementinalaan), druk verkeer van bussen (24 richting K. Elisabethlaan en 23 richting P. Clementinalaan), trams (8 richting Elisabethlaan) en auto's (24 richting K. Elisabethlaan en 20 richting P. Clementinalaan).

² De resultaten van de oversteeken 8, 9 en 10 en van de doorsnedetelling D zijn niet opgenomen in het schema omdat dit punt later bijkomend werd geregistreerd. Hierdoor waren de gegevens nog niet allemaal verwerkt op het moment van de workshop.

Verder waaiert een groot aantal voetgangers over de taxistandplaats (419 richting Flandriagebouw en 86 richting station; oversteek 3).

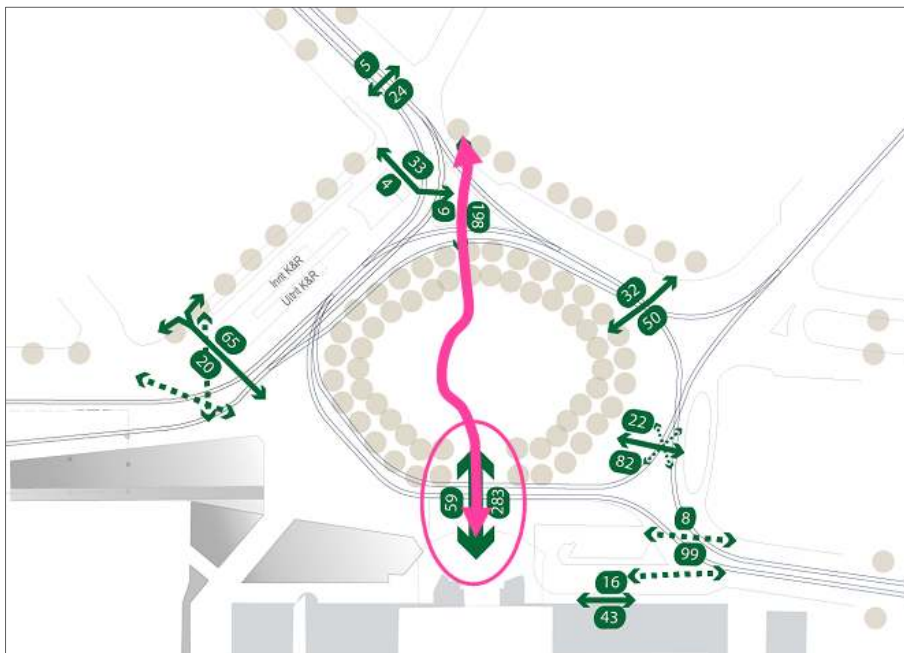
Het drukste punt voor fietsers situeert zich ter hoogte van de in- en uitgang van de fietsenparking (promenade oost; oversteek 13). Tussen 7u45 en 8u15 werden daar 305 vertrekkende en 125 toekomende fietsers geteld.

Over de bus- en trambedding ter hoogte van de ventweg aan de toegang tot de ondergrondse K&R (doorsnedetelling F) passeert het grootste aantal bussen (37 richting K. Fabiolalaan en 30 richting K. Albertlaan) en trams (15 richting K. Fabiolalaan en 6 richting K. Albertlaan).

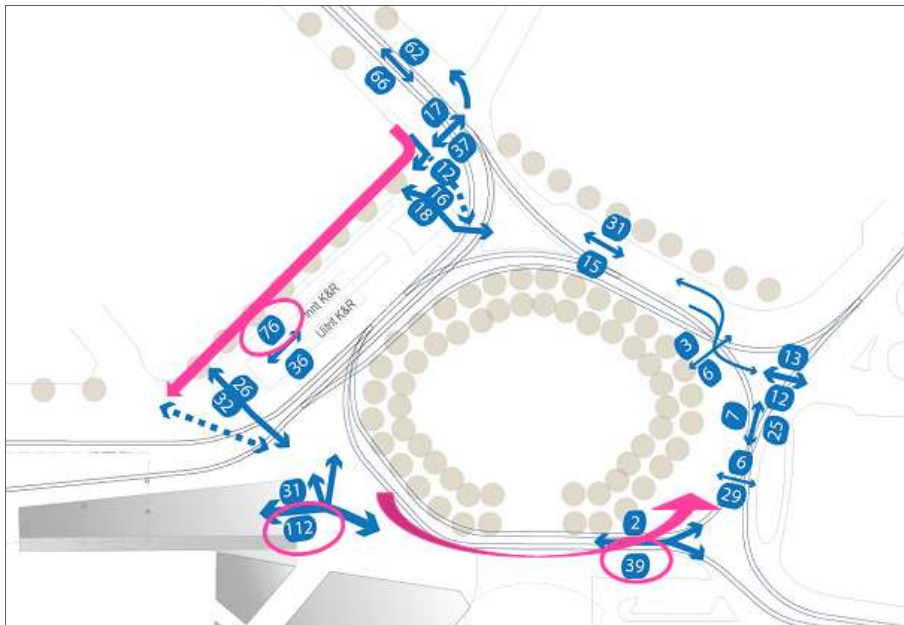
Het grootste aantal auto's telde men op de ventweg ter hoogte van cinema Rex (122 enkelrichting naar K. Albertlaan; doorsnedetelling C). Het valt op dat de ondergrondse Kiss & Ride weinig wordt gebruikt (10 toekomende en 15 vertrekkende wagens tussen 7u15 en 8u15).

2.3. De belangrijkste stromen (tussen 8u05 en 8u10)

Op het drukste moment (8u05 – 8u10) loopt de belangrijkste stroom **voetgangers** tussen de in/uitgang van het stationsgebouw en de K. Albertlaan (dwars over het Koningin Maria-Hendrikaplein). Dit wordt allicht veroorzaakt door de scholen die in deze richting gelegen zijn.



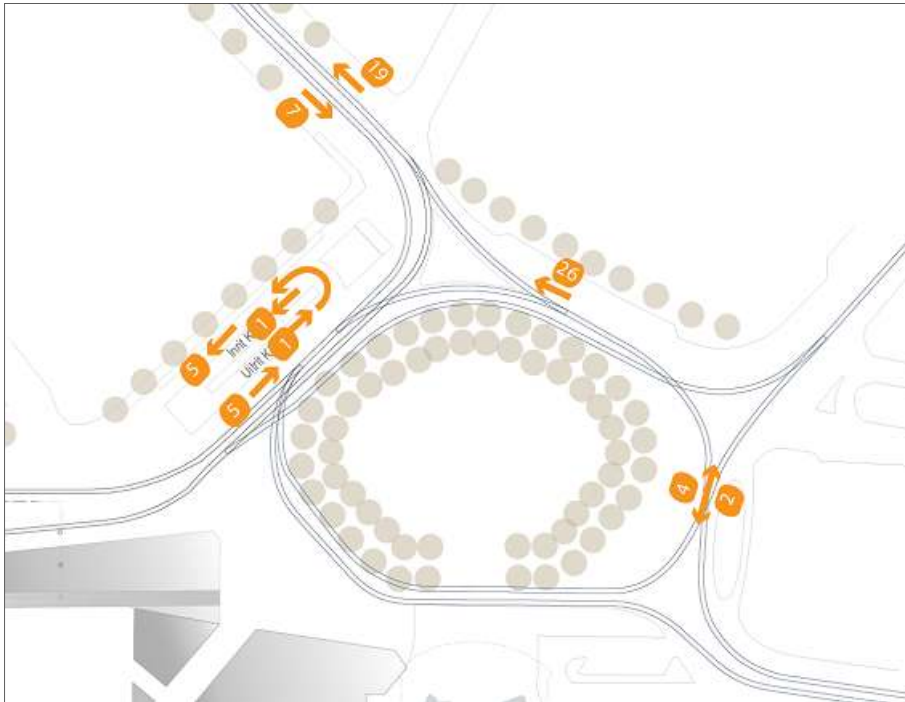
Er werden tijdens de piek tussen 8u05 en 8u10 twee belangrijke **fietserstromen** geregistreerd:
 * langs de ventweg ter hoogte van de toegang tot de ondergrondse K&R richting K. Fabiolalaan en
 * voor het stationsgebouw van de uitgang van de fietsenparking richting P. Clementinalaan:



Tussen 8u05 en 8u10 passeren het grootste aantal **bussen en trams** op de tram- en busbanen ter hoogte van de toegang tot de ondergrondse K&R en ter hoogte van cinema Rex:

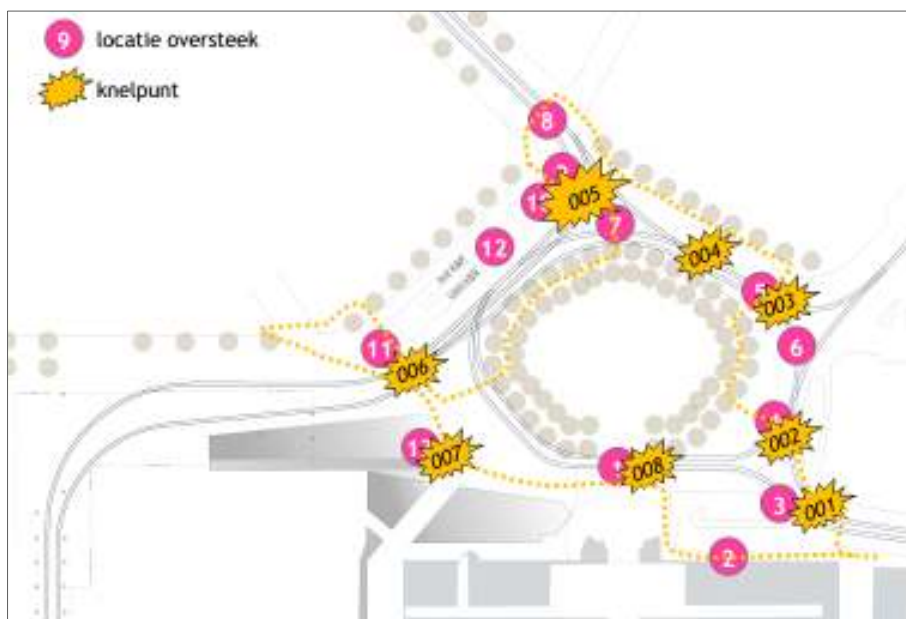


Op het drukste moment (tussen 8u05 en 8u10) passeert het grootste aantal **auto's** via de ventweg voor cinema Rex (26 wagens; doorsnedetelling C) en in de K. Albertlaan (19 wagens richting R40 en 7 richting station; doorsnedetelling D).



3. Bespreking van de vastgestelde knelpunten

Er werden 8 knelpunten gelokaliseerd, die hieronder schematisch worden weergegeven. De knelpunten werden op het terrein bekeken en nadien besproken. Hieronder volgt de weergave van die bespreking per knelpunt.



3.1. Knelpunt 001: oversteek van de taxizone naar en van de Prinses Clementinalaan aan tramhalte



Vaststellingen:

- Een grote stroom voetgangers gaat naar de tram- en bushaltes in de P. Clementinalaan. Daarvan loopt 1/3 op het trottoir langs het stationsgebouw naar de oversteek. Twee derden van die voetgangers waaiert echter uit over de taxizone en het kruispunt (zonder het zebrapad over de P. Clementinalaan te gebruiken). Dit zorgt ervoor dat bussen verschillende keren moeten stoppen voor overstekende voetgangers.
- Op dit knelpunt werden quasi geen overstekende fietsers geteld. Fietsers rijden er wel op het fietspad langs het K. Maria-Hendrikaplein (voor het Flandriagebouw) in beide richtingen. Fietsers komende van de ondergrondse fietsenparking rijden via de tramsporen naar het fietspad richting P. Clementinalaan of K. Elisabethlaan. Fietsers richting P. Clementinalaan

komen thv de betaalautomaat van De Lijn op het fietspad. Die fietsers kruisen daarbij wel de overstekende voetgangers aan dit knelpunt.

- Deze oversteek is onoverzichtelijk door de vele verkeersstromen (voetgangers, bussen, trams, auto's en fietsers) die er passeren en kruisen.
- Op deze plek passeren veel taxi's.
Opmerking: de zone voor de taxi's zal worden heringericht. Er zal oa een deel gereserveerd worden voor laden en lossen. Het trottoir zal in de huidige fase echter nog niet worden verbreed.
- Wanneer een tram halteert aan de halte P. Clementinalaan kunnen overstekende voetgangers het verkeer dat van achter de tram komt, niet zien aankomen.
Opmerking: de flexity tram zal voor tram 1 worden ingezet en van de K. Elisabethlaan rond het Maria Hendrikaplein (voor cinema Rex) naar het busstation en de Voskenslaan rijden.
- Overstekende voetgangers die zich tussen beide tramsporen bevinden wanneer een tram uit beide richtingen komt, hebben geen veilige plaats om te wachten. Voor rolstoelgebruikers is de ruimte tussen beide tramsporen te smal om zowel voor als achter hen een tram te laten passeren.
- Het fietspad dat voor het Flandriagebouw loopt, stopt plots ter hoogte van deze oversteek. Aan de zijde van het Infopunt, loopt het fietspad dood op een paal.
- Over de tramsporen is geen zebrapad aangebracht. De wegcode schrijft nochtans voor dat dat wel kan, maar dat voetgangers op een zebrapad steeds voorrang moeten geven aan een voorbijrijdende tram.
Over deze tramsporen rijden ook bussen. Die bussen zouden wel moeten stoppen voor voetgangers indien hier een zebrapad zou liggen.
Observaties van het K. Maria-Hendrikaplein toonden aan dat bussen inderdaad stoppen als voetgangers oversteken over een zebrapad, zoals dat voor het Flandriagebouw waar het zebrapad wel doorloopt over de tram- en busbaan.
Uniformiteit mbt de voetgangersoversteken over tram- en busbaan is hier noodzakelijk ikv leesbaarheid en verkeersveiligheid.
- Het trottoir voor het Infopunt wordt zeer vaak gebruikt om te laden/lossen.
- Deze oversteek wordt aangeraden aan blinden en slechtzienden die van het station naar de K. Astridlaan willen gaan of tram 1 naar het stadscentrum willen nemen. Blinden en slechtzienden wordt immers aangeraden om de halte Van Monckhoven te nemen als zij tram 1 naar het stadscentrum willen nemen.

3.2. Knelpunt 002: oversteek tussen het Flandriagebouw en het Maria Hendrikaplein



Vaststellingen:

- Bussen stoppen meestal aan het zebrapad voor overstekende voetgangers. Dit is dan ook de meest veilige oversteek van het K. Maria-Hendrikaplein.
- Het trottoir voor het Flandria-gebouw is smal. Hierdoor lopen veel voetgangers op de rijweg of het fietspad.
Opmerking: het is niet mogelijk om de helling voor het Flandriagebouw in te richten voor voetgangers/fietsers/rolstoelgebruikers. Die helling wordt vaak gebruikt om te laden en te lossen voor het Flandriagebouw en is geen openbaar domein (eigendom van NMBS).
- Doordat de boordstenen niet zijn verlaagd, is het trottoir niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Zij worden hierdoor verplicht om op de rijweg te rijden.
- In plaats van de oversteek thv het Flandriagebouw te gebruiken, kiezen vele voetgangers die uit de K. Astridlaan komen een kortere weg. Ze lopen nl. via het fietspad voor het Flandriagebouw naar de doorgang voor het zebrapad in de middenberm in plaats van over het trottoir naar het zebrapad te lopen.
- Fietsers en vele voetgangers die van het tramperron voor het stationsgebouw richting K. Astridlaan gaan, steken schuin over voor het Flandriagebouw in plaats van het zebrapad te gebruiken.
- Het zebrapad loopt hier wel door over de tramsporen. Door het zebrapad de ene keer wel en de andere keer niet te laten doorlopen over de tramsporen, creëert men onduidelijke situaties. Het is belangrijk om de oversteeken eenvormig in te richten.

3.3. Knelpunt 003a: oversteken thv het kruispunt van de K. Elisabethlaan en de K. Astridlaan



Vaststellingen:

- Op de oversteek via het zebrapad over de K. Elisabethlaan ligt een geul tussen de tramsporen. Dit bemoeilijkt de passage van rolstoelgebruikers.
- Fietsers die van de K. Astridlaan richting station willen rijden, moeten via de opening in het hekwerk thv het zebrapad over de K. Elisabethlaan passeren. De opening tussen die hekkens is echter te smal om de vele fietsers (in bijzonder fietskarren en bakfietsen) vlot te laten passeren.
Men vraagt zich af of fietsers over de tramsporen mogen rijden om van de K. Astridlaan naar de ventweg voor cinema Rex te fietsen. Dit is nu niet duidelijk uit het wegbeeld af te leiden.
Opmerking: vroeger was de opening breder. Men heeft die moeten versmallen omdat ook auto's door die opening reden.
Suggestie: maak duidelijk langs waar fietsers moeten rijden als zij van de K. Astridlaan richting Albertlaan willen fietsen.
- Voetgangers die de K. Elisabethlaan oversteken via het zebrapad en zich tussen beide tramsporen bevinden wanneer een tram uit beide richtingen komt, hebben geen veilige plaats om te wachten. Voor rolstoelgebruikers is de ruimte tussen beide tramsporen te smal om zowel voor als achter hen een tram te laten passeren.
- In het begin van de K. Astridlaan ligt een K&R (kant Flandriagebouw). Fietsers die van op de oversteek (kant K. Maria Hendrikaplein) of van de ventweg voor het Flandriagebouw komen, worden daar vaak gehinderd door stilstaande wagens. Wagens parkeren daar soms langdurig, in plaats van kort om iemand af te zetten of op te halen.
Suggestie: schuif deze K&R wat dieper in de K. Astridlaan en begrensd die aan de zijde van het fietspad dmv een paaltje.
- Deze oversteken wordt aangeraden aan blinden en slechtzienden die van het station richting K. Astridlaan/K. Elisabethlaan gaan en/of tram 1 richting centrum willen nemen aan halte Van Monckhovenlaan.

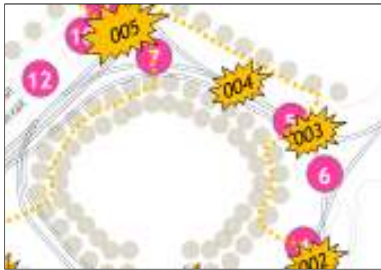
3.4. Knelpunt 003b: oversteek van de ventweg voor cinema Rex, kant K. Elisabethlaan



Vaststellingen:

- De aangewezen route via de fietsoversteeken van de ventweg naar het K. Maria - Hendrikaplein en richting K. Astridlaan wordt door veel fietsers gebruikt. Ook voetgangers gebruiken frequent die fietsoversteek.
- Het zebra pad wordt er beperkt door fietsers gebruikt.
- Het zebra pad loopt niet door over de tramsporen. Ook hier stoppen bussen dus zelden voor overstekende voetgangers.
- Suggestie: voorzie een verkeerslicht met drukknop voor blinden en slechtzienden.
Opmerking: dit is moeilijk op deze plek, want hier passeert te veel verkeer. Dit zou nefast zijn voor de doorstroming openbaar vervoer.

3.5. Knelpunt 004: tram- en busbaan en ventweg voor cinema Rex



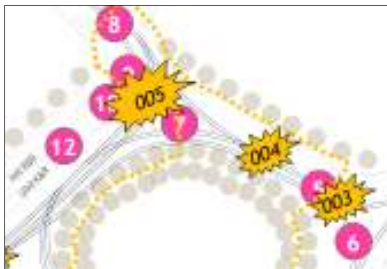
Vaststellingen:

- Vrachtwagens die laden/lossen voor de handelszaken langs de ventweg blokkeren vaak de rijweg tijdens de drukste momenten van de ochtendspits. Hierdoor worden auto's én fietsers gehinderd. Auto's rijden hierbij over het fietspad (als dat nog vrij is), de groene berm of zelfs over de tram- en busbaan.
- Op drukke momenten passeren hier veel bussen trams.
- De ventweg is een belangrijke toegangsweg voor bewoners van de Rijsenbergbuurt als zij van de Kortrijksesteenweg naar hun woning willen rijden. Het alternatief via de R40 vormt immers een lange omweg.
- Auto's rijden hier soms over de trambaan in de 'verkeerde richting' (van K. Albertlaan naar K. Astridlaan).
- De bocht van de bus- en trambaan is smal waardoor bussen elkaar daar niet kunnen kruisen. Hierdoor moeten zij op elkaar wachten en verliezen tijd.
- Er loopt enkel een fietspad aan de kant van het K. Maria Hendrikaplein. Dat is een eenrichtingsfietspad vanuit richting K. Albertlaan richting P. Clementinalaan, maar voor veel fietsers is dat niet duidelijk. Zij denken dat het om een tweerichtingsfietspad gaat.

Suggestie: voorzie een symmetrische aanleg met fietssuggestiestroken langs weerszijden van de ventweg of maak er een fietsstraat van.

Opmerking: deze aanleg dateert van lang geleden. Toen werd er bij éénrichtingsstraten met een te smal wegprofiel voor fietspaden langs weerszijden geopteerd voor één fietspad in tegenrichting en fietsers meerrijdend met autoverkeer (zonder fietspad) in de andere richting. Dat is bv. ook het geval in de Sint-Denijslaan deel Kortrijksesteenweg – Ganzendries.

3.6. Knelpunt 005: oversteek tussen de ventweg aan de toegang tot de ondergrondse K&R en de Koning Albertlaan/Smidsestraat



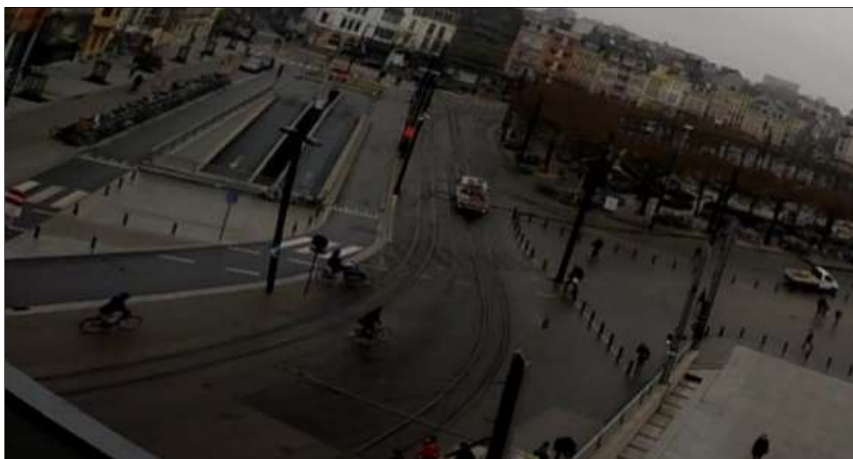


Vaststellingen:

- De verkeerssituatie is weinig 'leesbaar' door de vele conflicten op een beperkt oppervlak. Er passeren nl niet alleen veel voetgangers (meer dan 1.000 per uur tijdens de spits), maar ook veel fietsers, auto's, bussen en trams. Ook taxi's rijden hier (snel) langs als ze via de tram- en busbaan van de K. Albertlaan naar het station (of omgekeerd) rijden.
- Op de looproute bevinden zich verschillende obstakels, waardoor de looproute onveilig wordt. Zo staan er bv palen op de route tussen het zebrapad over de ventweg voor cinema Rex en het Maria Hendrikaplein.
Suggestie: verminder het aantal palen.
- Bij regenweer wordt het water niet goed afgevoerd en ontstaan vaak grote plassen op de ventweg voor cinema Rex.
- De fietsoversteek tussen de ventweg voor cinema Rex en die langs de toegang tot de ondergrondse K&R is te smal om vlot tweerichtingsverkeer toe te laten.
- Auto's die komen van de ventweg voor cinema Rex en richting K. Fabiolalaan of ondergrondse K&R willen rijden, rijden over de blokmarkering op de rijweg.
Suggestie: laat auto's toe om van de ventweg naar de ondergrondse K&R te rijden.
- Fietsers uit de K. Albertlaan fietsen vaak rechtdoor richting K. Astridlaan zonder de fietsoversteek te gebruiken.
- Fietsers uit de K. Albertlaan fietsen vaak snel de ventweg langs de ondergrondse K&R op. Door die snelheid ontstaan soms conflicten met voetgangers of andere fietsers (uit de tegenrichting op het dubbelrichtingsfietspad).
Suggestie: schilder een middellijn op het fietspad om duidelijk te maken dat dit een tweerichtingsfietspad is.
- Tussen de ventweg langs de toegang tot de ondergrondse K&R en de Smidsestraat werd slechts over één zijde van de Albertlaan (richting station) een fietsoversteek aangebracht. Die fietsoversteek stopt nl ter hoogte van de tramsporen. Fietsers die van de ventweg naar de Smidsestraat of de K. Albertlaan richting R40 willen rijden, weten niet hoe dat best gebeurt.
- Auto's stoppen op het fietspad naast de ventweg langs de ondergrondse K&R om te laden en lossen en blokkeren daarmee het fietspad.

- Aan het kruispunt van de K. Albertlaan en de ventweg langs de toegang tot de ondergrondse K&R staan momenteel verkeerslichten op knipperstand. Dergelijke lichten leiden chauffeurs af en staan ook in de weg van voetgangers en fietsers.
Suggestie: kan men die verkeerslichten verwijderen?

3.7. Knelpunt 006: oversteek over K. Fabiolalaan thv de tijdelijke tramhalte en over de ventweg (langs de toegang voor de ondergrondse K&R) thv de Boudewijnstraat



Vaststellingen:

- Voetgangers waaiëren daar uit over het zebrapad en de K. Fabiolalaan
- Waar voetgangers niet over het zebrapad oversteken, stoppen de bussen niet. Hierdoor worden vele voetgangers verrast door toch doorrijdende bussen.
- Vele voetgangers willen nog voor de tram oversteken.
- Fietsers op de ventweg komend van de K. Albertlaan gebruiken de fietsoversteek richting station.
- Fietsers komend van de K. Fabiolalaan gebruiken de fietsoversteek niet maar rijden via de rijweg om dan af te slaan richting fietsenstalling.
- Fietsers komend van de K. Boudewijnstraat steken de K. Fabiolalaan schuin over naar de toegang van de ondergrondse fietsenparking.
- Fietsers die willen oversteken over de K. Fabiolalaan van de zijde van het station naar het dubbelrichtingsfietspad langs de ventweg, hebben onvoldoende zicht op het verkeer.

Suggestie 1: geef fietsers hier voorrang bij het oversteken.

Suggestie 2: laat fietsers toe om de toegang tot de ondergrondse K&R te gebruiken als toegang tot de fietsenparking. Dit zou ervoor zorgen dat vertrekkende fietsers die in noordelijke richting willen rijden of toekomstige fietsers uit noordelijke richting op een veilige manier de vele verkeersstromen op dit punt kunnen kruisen.

- Het trottoir langs de tramsporen (in het verlengde van het fietspad van de K. Fabiolalaan) wordt beperkt gebruikt als K&R. Meerdere chauffeurs denken dat deze strook inderdaad een K&R is door een oranje signalisatiebord dat daar is geplaatst. Hoewel dit bord verwijst naar de ondergrondse K&R leidt dit tot verwarring. Dit bord zou verwijderd moeten worden.
- Laden en lossen voor de handelszaken vormt er een probleem. Dit moet ofwel op de ventweg, ofwel in de K. Boudewijnstraat gebeuren. Op beide plekken veroorzaakt dit echter hinder voor andere weggebruikers. In de K. Boudewijnstraat veroorzaakt laden en lossen er bovendien vaak gevaarlijke situaties voor fietsers (bij laden en lossen 'in tweede file'). Iemand merkt op dat (niet reglementair) lossen op het trottoir langs de tramsporen eigenlijk minst gevaarlijk/hinderlijk zou zijn.

Suggestie: voorzie voorbehouden plaatsen voor laden en lossen in de K. Boudewijnstraat (evt. met tijdsvenster), op dezelfde manier als dat in het stadscentrum gebeurt.

- Het is niet duidelijk welke weg fietsers moeten volgen wanneer die komen uit de K. Boudewijnstraat en naar het dubbelrichtingsfietspad langs de ventweg willen fietsen: de officiële route is de K. Fabiolalaan oversteken en terug oversteken via de markering, maar dit betekent twee maal kruisen binnen amper 20m. Het alternatief is in tegenrichting op de K. Fabiolalaan naar het dubbelrichtingsfietspad rijden.
- Wanneer alle terrassen worden geplaatst, is het overblijvende trottoir vaak te smal. Het terras op de hoek hindert fietsers die van het dubbelrichtingsfietspad langs de ventweg de Boudewijnstraat willen inrijden. Sommige fietsers rijden dan ook over het terras. Opmerking: het terras op de hoek werd op die manier vergund. In alle vergunningen eist de Stad Gent een vrije doorgang voor voetgangers tussen gevel en terras van 2m breedte.
- De oversteek is te weinig verlicht.
- In de winter zijn de granieten stenen glad. Vele oudere mensen komen hierdoor ten val.
- De route die voetgangers best volgen tussen de ventweg/K. Boudewijnstraat en het busstation is niet duidelijk.

Suggestie: breng een zebrapad aan over de K. Fabiolalaan ter hoogte van de voorlopige tramhalte.

3.8. Knelpunt 007: uitgang van ondergrondse fietsenparking (promenade oost)



Vaststellingen:

- Fietsers die uit de fietsenparking komen, rijden in verschillende richtingen:
 - o via de tramsporen langs de toegang van het stationsgebouw richting P. Clementinalaan en K. Astridlaan (grootste aantal).
 - o naar links, richting fietsoversteek (richting K. Albertlaan of K. Boudewijnstraat)
 - o via de trambaan richting K. Albertlaan.
 - Fietsers die uit de fietsenparking komen, vinden geen signalisatie op hun weg. Er staat bv geen verbodsbord om te verhinderen dat fietsers voor de toegang tot het station fietsen. Suggestie: breng signalisatie of markering aan, zodat het voor fietsers duidelijk is welke route ze moeten gebruiken om op hun bestemming te geraken (bv. aanduiding naar centrum, Ledeborg, Watersportbaan ...)
- Vraag: Op termijn zal het aantal fietsers dat uit de ondergrondse fietsenparking komt nog veel groter zijn. Wat is het concept om die fietsers in goede banen te leiden?
- Opmerking: We willen nu werken aan korte en middellange termijn oplossingen.
- In de definitieve situatie zal de tram niet meer voor het station halteren. Bovendien zullen de fietsersstromen in de toekomst verdeeld worden over verschillende toegangen tot

fietsenparkings waardoor die niet meer geconcentreerd aan de kant van het K. Maria-Hendrikaplein zullen verlopen. Naast de huidige toegang tot de fietsenparking aan het K. Maria Hendrikaplein, zal immers ook een zuidelijke toegang (richting Voskenslaan, Sint-Denijslaan ...) en een toegang aan de nis aan de P. Clementinalaan worden voorzien.

3.9. Knelpunt 008: voor de hoofdingang van het stationsgebouw



Vaststellingen:

- Er komt een grote stroom voetgangers uit het station tijdens de spits.
- Die voetgangers kruisen de fietsers die voor het station vanuit de fietsenparking naar de P. Clementinalaan/K. Astridlaan rijden. Hierdoor worden de voetgangers vaak verrast.
Suggestie 1: laat fietsers gecontroleerd voor het station rijden (bv over een fietsstrook, evt met drempels om snel rijden te vermijden).
Suggestie 2: zorg ervoor dat rond het plein rijden voor fietsers een veilig en gemakkelijk alternatief vormt. In de huidige situatie moeten fietsers die rond het Maria Hendrikaplein rijden vaak oversteken, zijn er meerdere bochten van 90° ... De ventweg voor cinema Rex vormt ook een moeilijk punt voor fietsers door de vele auto's en het laden & lossen voor de handelszaken. Kunnen auto's geweerd worden uit deze ventweg?
- Fietsers rijden tussen de trams.
- De haltes voor het station zijn moeilijk toegankelijk voor slechtzienden en rolstoelgebruikers. De Lijn zal dit bekijken.
Opmerking: de aangewezen halte voor slechtzienden van tram 1 aan het station bevindt zich aan de Van Monckhovenlaan. Naar die halte loopt immers de meest veilige route.
- Voor niet-Gentenaars (oa toeristen, studenten) is het niet duidelijk welke richting de trams uitgaan (centrum, Flanders Expo ...). De Lijn zal dit bekijken.
- De ticketautomaten staan aan de overzijde van de tramsporen voor wie van uit het station komt. Dit zorgt ervoor dat die moeilijk te vinden of te bereiken zijn.
Opmerking: De Lijn zal nagaan waarom de ticketautomaten op die plek werden geplaatst.

3.10. Andere opmerkingen en vragen

- Het is een goede zaak dat men de leesbaarheid van het K. Maria- Hendrikaplein wil vergroten. Het zou een gemiste kans zijn om niet hetzelfde te doen op het busstation. Het is belangrijk dat beide op dezelfde, uniforme manier worden aangepakt.
- De toegangshelling van het VAC is niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Langs de K. Fabiolalaan bevindt zich een toegang die wel bruikbaar is voor rolstoelgebruikers. Deze toegang is echter niet aangeduid. Infopunt zal hiervoor contact nemen met de gebouwenbeheerder van het VAC.
- Bij het bepalen van de maatregelen om de leesbaarheid van het K. Maria -Hendrikaplein te verhogen is het belangrijk om rekening te houden met het feit dat assistentiehonden niet reageren op 'shared spaces'. Op dergelijke 'shared spaces' vinden deze honden immers geen aanwijzingen voor de route die moet worden gevolgd.
- Men vraagt zich af of de politie wel voldoende controleert en of de bevoegdheidsverdeling tussen stedelijke politie en spoorwegpolitie wel afdoende is geregeld.
De stedelijke politie komt wanneer het nodig is (vaak op vraag), maar kan hier uiteraard niet elke dag de orde handhaven. De spoorwegpolitie treedt enkel op in het station en onder de luifel, maar niet op het K. Maria-Hendrikaplein.
Men vraagt meer controle, o.a. op fout parkeren en laden en lossen.
- In de werfsituatie is de ondergrondse K&R weinig toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Rolstoelgebruikers kunnen nl enkel via de fietshelling van de promenade de ondergrondse K&R bereiken.
- Door de vele veranderingen in de organisatie van het verkeer op en rond het K. Maria-Hendrikaplein gedurende de voorbije jaren, is het voor mensen niet meer duidelijk hoe men zich op en rond dat plein moet bewegen.
Suggestie: werk één duidelijk en uniform concept uit voor de volledige duur van de werfsituatie, signaleer dat op een uniforme en eenduidige manier en dwing de verschillende verkeersgebruikers om zich aan dat concept te houden. Gebruik hetzelfde concept voor het busstation.
- Men suggereert om een openbaar toilet te plaatsen op het Maria Hendrikaplein. Er bestaat immers een grote vraag naar. Deze suggestie zal aan de werkgroep publiek sanitair van de Stad Gent worden voorgelegd.
- Het is belangrijk om ook de scholen bij deze oefening te betrekken. Wat hebben de scholen nodig om ervoor te zorgen dat hun leerlingen meer gebruik maken van het openbaar vervoer?
Infopunt merkt op dat de scholen mee zijn uitgenodigd voor deze avond aangezien ze deel uitmaken van de klankbordgroep. Het Infopunt werkt nu al samen met de hogescholen en Ugent via de studentenambtenaar. Infopunt ontwikkelde ondertussen ook een leerpakket over het project Gent Sint-Pieters, met een module over mobiliteit. Dit pakket werd aan de scholen bezorgd.
- Soms komen tram 4 en tram 21 tegelijkertijd toe aan de halte voor het station. Kunnen zij wat langer wachten, zodat mensen voldoende tijd hebben om over te stappen van de ene

tram op de andere? De Lijn merkt op dat het de bedoeling is dat chauffeurs voldoende lang wachten en zal deze vraag intern doorgeven.

- De auto's op het plein zouden het gevoel moeten krijgen dat ze er de andere verkeersgebruikers moeten laten voorgaan (zoals bv op een woonerf). Men suggereert om via een auditief signaal voetgangers aan de voetgangersoversteken te waarschuwen als er een tram aankomt. Een dergelijk signaal zou door de tram moeten worden bediend.

4. Verder proces

In een eerste stap zullen de projectpartners de knelpunten verder analyseren en oplossingen zoeken.

Op basis van die analyse zullen enkele scenario's worden uitgewerkt en gesimuleerd.

Bij de huidige analyse is het ook belangrijk dat alle suggesties worden bestudeerd en afgetoetst aan de bekommernissen van de betrokken partijen.

Het is de bedoeling om het definitieve scenario tegen de zomer van 2015 te bepalen. De timing voor de realisatie ligt nog niet vast.

In de loop van 2015 zullen de stromen van fietsers en voetgangers langs de zuidzijde worden geanalyseerd.

De klankbordgroep van het project zal verder bij dit proces worden betrokken.

Bijlage: aanwezigen op de workshop

- Leden van de **klankbordgroep**: Luc Lavrysen (Buitensporig), Rudy Deceuninck (TreinTramBus), Dirk Van Gijseghem (Buitensporig) Yves De Bruyckere (Fietzersbond), Jan Vanseveren (TreinTramBus), Patrick Van Oostveldt, Lieven Theys (Buitensporig), Beatrijs Verstichel (Buitensporig), Herman Vandersteen (bewoner), Jan Decoene (Werkgroep Sint-Pieters-Buiten)
- **Handelaars**: Anne Francet (Brazza)
- **Stedelijke adviesraad voor personen met een beperking**: Rosette Roland, Anita Hoste, Roos Vandenberghe, Firmin Criel (reizigersbond), Maggie Dries (voetgangersbeweging), Kurt Van Nauwaert (klankbordgroep integrale toegankelijkheid),
- **Projectpartners project Gent Sint-Pieters**: Gisèle Rogiest (Infopunt), Dirk Van Dorpe (Infopunt), Philippe De Clercq (NMBS), Caroline Maes (De Lijn), Ilse Bortels (Stad Gent), Ann Manhaeve (Stad Gent), Veerle Duportail (Eurostation), Marie-Andrée Avraam (toegankelijkheidsambtenaar Stad Gent)