

De toekomstige mobiliteit in de omgeving van het station Gent Sint-Pieters

Verslag van het online gesprek op 24/6/2020

Deelnemers:

- 8 bewoners van de stationsbuurt, een vertegenwoordiger van de adviesraad voor mensen met een beperking, een bewoner van Gentbrugge en één van de Brugse Poort.
- Voor de projectpartners: Caroline Maes (De Lijn), Joke Van Steenbrugge (NMBS), Ilse Bortels (Stad Gent), Bruno Minnebo (Stad Gent), Linde Vertriest (Stad Gent), Ann Manhaeve (Stad Gent), Sophie Depaepe (Infopunt Project Gent Sint-Pieters), Gisèle Rogiest (Infopunt Project Gent Sint-Pieters)
- Voor het consortium: Basil Descheemaeker, Jitse Massant (plusoffice), Bram Bruggeman (Traject), Jakob Vandevorde (Endeavour), Jan Denoo (Endeavour)

1. Inleiding en werkwijze

Jakob Vandevorde verwelkomt de deelnemers en verontschuldigt schepen Watteeuw.

Een ontwerpteam, samengesteld uit Basil Descheemaeker, Plusoffice, Traject en Endeavour, zal instaan voor de actualisatie van het masterplan voor de publieke ruimte in het kader van het Project Gent Sint-Pieters.

De opdracht van het ontwerpteam bestaat uit de actualisatie van de plannen die meerdere jaren geleden werden opgemaakt. Er werd een strak tijdsschema vooropgesteld voor deze opdracht. Momenteel zijn we aan het einde van de eerste fase, het mobiliteitsonderzoek. Deze avond zullen we de verschillende scenario's die het ontwerpteam samen met de projectpartners heeft uitgewerkt, bespreken.

Tijdens de tweede fase van deze opdracht zal het masterplan van de publieke ruimte worden geactualiseerd. Het is belangrijk om te beseffen dat deze opdracht enkel de publieke ruimte betreft. Dit betekent dat de gebouwen bij deze opdracht niet aan bod zullen komen.

Het projectgebied van deze opdracht bestaat uit het projectgebied van het Project Gent Sint-Pieters. Het eerste deel van de aanloopstraten naar de onmiddellijke stationsomgeving werden ook opgenomen in de opdracht (P. Clementinalaan, K. Astridlaan, K. Elisabethlaan, kruispunt K. Albertlaan-Meersstraat, K. Boudewijnstraat, K. Fabiolalaan, Voskenslaan, Sint-Denijslaan). De kaart hieronder toont het projectgebied van deze opdracht.



Omwille van de geldende coronamaatregelen, werd voor een online gesprek over de mobiliteitsscenario's gekozen. De deelnemers aan dit gesprek hebben op voorhand een infobundel met alle informatie en de vragen die zouden worden besproken, ontvangen. Na een bespreking in 3 groepjes werden de belangrijkste punten teruggekoppeld naar alle deelnemers. Hieronder volgt eerst een synthese van deze terugkoppeling en van de punten waarover eensgezindheid bestond over alle groepjes heen. Daarna worden alle opmerkingen per vraag samengevat. Na het gesprek stuurde één deelnemer nog een mail met aanvullingen. Ook deze werden in dit verslag opgenomen.

2. Synthese: de belangrijkste bemerkingen

2.1. Ivm Kiss & Ride

- Men vindt het een goed idee om de bovenlokale K&R in de ondergrondse parking te voorzien, zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het station.
- Niet iedereen is overtuigd van de noodzaak van de twee K&R voor omwonenden (op de K. Astridlaan en aan het K. Mathildeplein). Deze K&R zijn belangrijk om lokale mensen die slecht ter been zijn dicht bij het station te kunnen afzetten. Dat kan echter ook door parkeerplaatsen voor mensen met een beperking op die plekken te voorzien.
- De aanwezigheid van een K&R voor omwonenden in de K. Astridlaan kan vermijden dat buurtbewoners door de woonstraten naar de toegang van de K&R in de K. Albertlaan zullen rijden.
- Ook de route van de K&R naar het bus- en tramstation of de treinperrons moet vlot toegankelijk (in goede staat en voldoende breed) zijn.
- Men vreest dat een K&R voor omwonenden aan het K. Mathildeplein tot oneigenlijk gebruik en conflicten met andere vervoersmodi zal leiden.

2.2. Ivm fietsers

De fietsroute rond het K. Maria Hendrikaplein en de inrichting van fietsstraten vindt men positief. Als alle aanloopstraten naar de stationspleinen als fietsstraat worden ingericht, zorgt dat voor uniformiteit en duidelijkheid.

Veiligheid voor fietsers vormt een belangrijk aandachtspunt op verschillende plekken:

- De mogelijke interferentie tussen fietsers en de tram op het dubbelrichtingsfietspad rond het K. Maria Hendrikaplein vraagt bijzondere aandacht. Vooral het kruisen van de tramsporen moet veilig kunnen. Hiervoor kan signalisatie nodig zijn. Men moet er ook voor zorgen dat fietsers die de tramsporen willen kruisen, goed zichtbaar zijn voor trambestuurders.
- Aan de zuidzijde van het station zullen veel studenten en scholieren fietsen. De veiligheid van deze fietsers moet een belangrijk criterium zijn bij de keuze van het definitieve scenario voor de Sint-Denijslaan.
- De inrichting van een fietsstraat op een deel van de Voskenslaan is een goede zaak. Men vraagt zich wel af tot welk kruispunt de fietsstraat moet lopen. En zal de Voskenslaan wel veilig genoeg zijn voor fietsers. Zullen auto's niet proberen om fietsers in te halen, niettegenstaande dat verboden is in een fietsstraat.
- Een fietsstraat in het middelste deel van de Sint-Denijslaan (tussen station en Timichegtunnel) zorgt voor uniformiteit in de volledige stationsomgeving. De meeste aanloopstraten naar de stationspleinen zullen immers als fietsstraat worden ingericht. Een fietsstraat lijkt ook veiliger dan een dubbelrichtingsfietspad dat steeds bijkomende oversteken voor fietsers creëert. Deze oversteken zouden dus extra onveilige punten voor fietsers creëren.
- De keuze voor een fietsstraat in het middelste deel van de Sint-Denijslaan laat ook toe om een maximaal aantal parkeerplaatsen te behouden. De parkeerdruk is er immers vrij hoog.

2.3. Ivm aanlooproutes naar het K. Maria Hendrikaplein

De zones waar het 'verkeersysteem' verandert zullen specifieke aandacht vragen. Het gaat daarbij om plekken waar een fietsstraat begint (bvb bij het kruispunt van de K. Albertlaan en de Aigemstraat) of waar een aanloopstraat aantakt aan het K. Maria Hendrikaplein. Een goed ontwerp van deze plekken zal nodig zijn om het voorgestelde systeem correct te laten functioneren.

2.4. Ivm eenrichtingsverkeer in de Voskenslaan en/of een deel van de Sint-Denijslaan

De meningen waren verdeeld over het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Voskenslaan en/of het middelste deel van de Sint-Denijslaan (tussen station en Timichegtunnel). Vooral de bewoners van de Sint-Denijslaan vinden het behoud van het tweerichtingsverkeer noodzakelijk om hun 'basismobiliteit' te kunnen garanderen. Anderzijds staan bewoners van de buurt rond de Voskenslaan positief tegenover eenrichtingsverkeer in de Voskenslaan en dat stuk van de Sint-Denijslaan omwille van de daling van de verkeersdruk die hiermee gepaard gaat.

3. Overzicht van alle opmerkingen per vraag

3.1. Dubbelrichtingsfietspad rond het K. Maria Hendrikaplein

Toelichting:

We willen een comfortabel, voldoende breed dubbelrichtingsfietspad rond het K. Maria Hendrikaplein aanleggen. Dat fietspad zal van de toegang van de ondergrondse fietsenparking tot aan de P. Clementinalaan lopen. Het fietspad langs de K. Fabiolalaan en de Cloquetgang zullen aantakken op dit dubbelrichtingsfietspad.

Om hiervoor voldoende plaats te maken en een veiliger en aangenamer plein te maken, willen we het doorgaand autoverkeer voor het Flandriagebouw en voor de vroegere cinema Rex weren. Voor cinema Rex zal enkel laden en lossen voor de horeca en handelszaken toegelaten zijn, buiten de spits. Bewoners van die zone kunnen ook een vergunning krijgen.

Ter hoogte van de toegang tot de ondergrondse K&R zal het dubbelrichtingsfietspad worden aangelegd op de plek waar nu auto's van de K. Fabiolalaan naar de K. Albertlaan kunnen rijden. Dat zal in de toekomst niet meer mogelijk zijn. Auto's zullen in die zone in de toekomst enkel van de K. Albertlaan naar de K. Fabiolalaan/K. Boudewijnstraat kunnen rijden.

Doorgaand autoverkeer dat van de Kortrijksesteenweg naar de Rijsenbergbuurt rijdt, passeert momenteel vaak voor cinema Rex. Als dit niet meer mogelijk is, zullen deze chauffeurs bvb via de V. Vaerwyckweg en de Sint-Denijslaan of via de R40 en de K. Albertlaan naar de Rijsenbergbuurt moeten rijden.

Door een dergelijk comfortabel fietspad aan te leggen, stimuleren we fietsers om langs de noordzijde van het plein te rijden, in plaats van langs het stationsgebouw. Aan de toegang tot het station krijgt de voetganger dus voorrang. We zullen daar alvast geen fietspad meer aanleggen.

Bespreking:

- Een dubbelrichtingsfietspad rond het K. Maria Hendrikaplein is een goed idee. Daarbij moet men voldoende aandacht besteden aan de veiligheid van fietsers bij het kruisen van de tramsporen. Hiervoor kan signalisatie nodig zijn. Men moet er ook voor zorgen dat fietsers die de tramsporen willen kruisen, goed zichtbaar zijn voor trambestuurders.
Antwoord studiebureau: dit aandachtspunt zal aan bod komen wanneer deze plekken concreet vorm zullen krijgen.
- Fietsers die van de K. Albertlaan richting Koningin Maria-Hendrikaplein fietsen zullen tweemaal auto's moeten kruisen. Hierdoor zou het voor fietsers 'tegen-intuïtief' kunnen zijn om daar het dubbelrichtingsfietspad te nemen.
Antwoord studiebureau: Het zal voor fietsers logisch aanvoelen om het tweerichtingsfietspad te nemen omdat zij vanuit fietsstraat komen aangereden.
- Auto's zullen niet meer langs het plein kunnen rijden na de aanleg van dit dubbelrichtingsfietspad. Op dat moment zal een circulatieplan voor de buurt nodig zijn om sluipverkeer door de woonstraten te vermijden. Goede signalisatie van een dergelijk circulatieplan zal nodig zijn om onnodig rondrijden te vermijden.
Antwoord studiebureau: het uitwerken van een circulatieplan zal inderdaad noodzakelijk zijn. Dit behoort echter niet tot de huidige opdracht van de ontwerpers en zal later aan bod komen.
- De huidige fietsroute voor het station is niet evident:

- Als men van de Prinses Clementinalaan komt en over het plein rijdt richting de fietsenstalling, is het niet duidelijk aan de kruising naar de K. Boudewijnlaan in welke richting je moet fietsen.
 - Voor voetgangers die uit het station komen creëren de fietsers die voor de luifel rijden soms gevaarlijke situaties.
 - Over het plein fietsen is moeilijk met kinderen (bv. van de K. Boudewijnlaan naar de Prinses Clementinalaan). Voor hen is het veel moeilijker om te anticiperen op bepaalde situaties.
- Het plein is een shared space waar fietsers voorzichtig moeten zijn. Men moet stimuleren dat fietsers rondrijden. Fietsers die wel over het plein willen rijden, moeten dit op een trage en voorzichtige manier doen. De verleiding om voor het station te fietsen zal groot blijven, tenzij de weg er versperd wordt. Een hindernis op die plek moet echter ook veilig zijn voor mindervalide gebruikers.
Reactie Mobiliteitsbedrijf Stad Gent: Deze plek kan je vergelijken met andere zones in de stad, bv. Korenmarkt en Veldstraat. Op een drukke dag ga je daar ook de alternatieve route nemen ipv door de grote drukte te fietsen. Als je ziet dat het druk is voor het station, is het logisch dat je een klein beetje anders fietst, langs een route die veel meer comfort geeft.
 - De route van de Prinses Clementinalaan naar de ondergrondse fietsenparking is niet duidelijk. Moeten de fietsers helemaal rondrijden?
Antwoord studiebureau: In de toekomst zullen er ook aan de zijde waar nu het Infopunt Project Gent Sint-Pieters staat fietsenstallingen zijn. Op die manier moet je als fietser komende van de Prinses Clementinalaan niet het plein over te steken om een comfortabele en ruime fietsenstalling te bereiken. Daarnaast is het ook de bedoeling om comfortabele fietspaden rond het plein te creëren, zodat er zo min mogelijk autobewegingen gekruist moeten worden.
 - Vraag naar sensibilisatie: fietsers moeten rekening houden met de (slechtziende) voetgangers. Deelnemer heeft al twee witte stokken gebroken in de spaken van een fiets.
Reactie Mobiliteitsbedrijf Stad Gent: Fietsers moeten leren dat ze in de onmiddellijke omgeving van het station niet de 'eerste gebruiker' zijn en dat zij rekening moeten houden met het STOP principe.

3.2. Breder trottoir voor het Flandriagebouw

Toelichting:

We zullen bredere trottoirs aanleggen voor het Flandriagebouw. Voor het Flandriagebouw zal ook een breed fietspad liggen. Dat betekent dat daar geen plaats meer zal zijn voor doorgaand verkeer. De P. Clementinalaan en de K. Astridlaan eindigen als lussen voor het Maria Hendrikaplein.

Bespreking:

- Dit is een goede zaak.

3.3. Breder trottoir voor 't vroegere café 't Putje

Toelichting:

Het fietspad voor het vroegere café 't Putje zal worden toegevoegd aan het trottoir. Hierdoor komt er meer plaats voor voetgangers en voor terrassen. Voor de fietsers zal een dubbelrichtingsfietspad worden aangelegd tussen de toegang tot de ondergrondse K&R en het K. Maria Hendrikaplein (waar nu auto's rijden van de K. Fabiolalaan naar de K. Albertlaan). Auto's zullen nog enkel naar het zuiden, van de K. Albertlaan naar de K. Boudewijnstraat of de K. Fabiolalaan kunnen rijden op die plek. Autoverkeer naar het noorden zal niet meer mogelijk zijn. Chauffeurs zullen via de K. Boudewijnstraat, de Aagemstraat of de Sportstraat van de K. Fabiolalaan naar de K. Albertlaan moeten rijden.

Bespreking:

- Bezorgdheid omtrent toegankelijkheid voor blinden: Als men te voet van de K. Albertlaan komt richting het station, is dat een betonnen woestijn die moet overgestoken worden. Rechtdoor lopen zonder referentiepunten bestaat niet voor een blinde, er moeten referentiepunten voorzien worden zoals geleidelijnen of noppentegels. Op die manier kan men de juiste richting aanhouden. Dat kan met ribbellijnen of natuurlijke gidslijnen zoals een strookje groen. De grootste afstand die een blinde rechtdoor kan lopen is 3 tot 4 meter. Een slechtziende deelnemer lost dit probleem momenteel op door naar de tramhalte in de K. Albertlaan te gaan en een tram te nemen voor 1 halte. Zo kan hij dicht tegen het station afstappen. Tussen de fiets- en autorijstroken die men moet oversteken aan de K&R kunnen er ribbelstroken aangelegd worden zodat een blinde van het ene zebrapad naar het andere geleid wordt.
- Het voorstel om fietsers een aparte bedding te geven tussen de toegang van de K&R en het K. Maria Hendrikaplein is een goed idee. Argumenten hiervoor zijn:
 - o De verplaatsing van het fietspad zal duidelijkheid scheppen voor fietsers. Het huidige fietspad aan 't Putje was vroeger een dubbelrichtingsfietspad en vandaag gebruiken er veel mensen dat nog zo. Dat creëert daar momenteel een verwarrende situatie.
 - o Op het voetpad voor 't vroegere café 't Putje is er momenteel heel weinig plek door de terrassen. Er moet over gewaakt worden dat er voldoende plaats overblijft voor voetgangers, in het bijzonder voor mensen die slechtziend zijn.
Antwoord studiebureau: dit wordt bekeken in de volgende fase. Dan wordt gekeken in welke zones van de openbare ruimte terrassen toegelaten worden.
 - o Vandaag is het fietspad aan de terrassen niet ideaal omdat er soms glasscherven liggen.
 - o In de huidige situatie liggen het fietspad en het trottoir op dezelfde hoogte. Dat is gevaarlijk. Als het fietspad wordt verplaatst, zal dat niet meer zo zijn.
- Fietsers die van de K. Albertlaan op het tweerichtingsfietspad willen rijden, zullen hier verschillende stromen moeten kruisen: verkeer van en naar de Smidsestraat, de K. Elisabethlaan en de K. Fabiolalaan/K. Boudewijnstraat. Dit zou een knelpunt kunnen worden en vraagt bijzondere aandacht.
- Men vraagt zich af waarom wagens op die plek nog steeds van de K. Albertlaan naar de K. Fabiolalaan zullen kunnen doorrijden.
Antwoord studiebureau: Auto's die uit de K. Albertlaan richting station rijden, kunnen niet keren ter hoogte van het K. Maria Hendrikaplein. Iemand die per ongeluk richting K&R rijdt of

met een groter voertuig vast komt te zitten, kan daar dan niet draaien. Op die manier kunnen zij dus nog verder rijden.

Antwoord Mobiliteitsbedrijf Stad Gent: Men moet er rekening mee houden dat hier vandaag niet meer zoveel autoverkeer rijdt.

- Er moet voldoende ruimte zijn om vrachtwagens van de K. Albertlaan richting K. Fabiolalaan te laten indraaien.
- De Aaigemstraat wordt binnenkort een eenrichtingsstraat. Het zou goed zijn om dan nog eens te bekijken of de voorgestelde circulatie waarbij auto's die enkel van de K. Albertlaan naar de K. Fabiolalaan kunnen rijden, een goede zaak is.

3.4. Brede trottoirs en fietsstraten in zijstraten van het K. Maria Hendrikaplein

Toelichting:

Ook in de K. Albertlaan, de K. Elisabethlaan, de K. Astridlaan en de P. Clementinalaan is er momenteel te weinig plaats voor de grote aantallen voetgangers en fietsers. Daarom willen we in deze straten de trottoirs verbreden en een fietsstraat aanleggen. In fietsstraten zijn auto's welkom, maar ze mogen fietsers niet voorbijsteken.

- 1) In de K. Albertlaan maken we een fietsstraat tussen het K. Maria Hendrikaplein en de Aaigemstraat. Het bestaande fietspad in dat deel van de K. Albertlaan wordt trottoir. Zo hebben voetgangers meer plaats en verbetert de toegankelijkheid van dat trottoir.
- 2) De volledige K. Elisabethlaan wordt een fietsstraat. Om de veiligheid van fietsers te waarborgen, zullen we de dwarse parkeerplaatsen vervangen door langsparkeerplaatsen. Laden en lossen voor de handelszaken blijft uiteraard mogelijk, maar enkel buiten de spits.
- 3) Voor de K. Astridlaan liggen nog 2 scenario's op tafel. Bij beide scenario's wordt de volledige K. Astridlaan een fietsstraat en worden de parkeerplaatsen in het midden van de straat vervangen door een groene strook met bomen, waar voetgangers doorheen kunnen wandelen.
 - Bij een eerste scenario voor de K. Astridlaan zijn de parkeerplaatsen aan beide zijden van de straat vervangen door een breder voetpad.
 - Bij een tweede scenario is de parkeerstrook slechts aan één van de huizenkanten vervangen door een breder voetpad. De parkeerstrook aan de overkant blijft dan behouden.
- 4) De volledige P. Clementinalaan wordt een fietsstraat. De parkeerstrook en het trottoir blijven zoals vandaag.

Bespreking:

- Over het algemeen is iedereen voorstander van de aanleg van fietsstraten rondom het stationsplein. Het is een logische manier om voetgangers meer ruimte te geven. Om de veiligheid van fietsers te garanderen is het belangrijk dat de snelheid van het verkeer wordt beperkt tot 30 km/u in dergelijke straten.
- De voetpaden in de K. Astridlaan zijn aan de smalle kant maar niet meteen hinderlijk. Extra breedte is wel altijd meegenomen.
- Het is belangrijk om de fietsers in de toekomstige fietsstraten te sensibiliseren om in de juiste richting te rijden in de fietsstraat.

Antwoord studiebureau: Wij streven hier naar een zo groot als mogelijk fietscomfort, waarbij je als fietser als het ware naar het juiste pad wordt geleid.

- De aansluiting van de K. Astridlaan naar het Citadelpark moet beter geregeld worden. Daar zijn regelmatig gevaarlijke situaties voor fietsers. Dit moet ook afgestemd worden met deze studie.

Antwoord Studiebureau: Dat kruispunt zal in de toekomst worden aangepakt.

- De K. Astridlaan staat altijd vol geparkeerde wagens. Het kan gevoelig liggen dat parkeerplaatsen verdwijnen.

Antwoord studiebureau: We werken hier op 2 aparte sporen. Enerzijds wordt een fietsstraat aangelegd. Een fietsstraat is even breed als een rijbaan, hier moeten dus geen parkeerstroken voor verdwijnen. Anderzijds willen we de trottoirs verbreden. Dat zou kunnen door parkeerplaatsen te schrappen. Daar zijn in de K. Astridlaan verschillende scenario's voor: alle parkeerplaatsen weghalen of slechts een gedeelte.

- Het is goed dat er meer aandacht is voor de zwakke weggebruikers en dat het STOP principe gehanteerd wordt, zeker in een stationsomgeving. Er moet wel rekening gehouden worden met de impact van de veranderingen op de omwonenden.
- Hoe wordt het kruispunt van de K. Albertaan met de Aaigemstraat uitgevoerd?

Antwoord Mobiliteitsbedrijf: op dat detailniveau wordt nog niet gewerkt. Belangrijk is om een aantal ambitieniveaus op langere termijn vast te leggen. Die ambitie kan dan stap voor stap worden gerealiseerd.

- Het dubbelrichtingsfietspad in de K. Fabiolalaan naast de tramhalte is zeer smal, je komt daar in een trechter terecht.

Antwoord studiebureau: Op het moment dat die halte weggehaald wordt en het tramstation onder de treinsporen komt, zal dat fietspad verbreed kunnen worden.

- Het kruispunt van de tramtunnel met de K. Fabiolalaan creëert ook gevaarlijke situaties. Fietsers die van de Diamant komen, zien de fietsers die uit de tramtunnel komen niet afkomen. Fietsers botsen daar soms met elkaar.

3.5. K&R aan de noordzijde van het station

Toelichting:

De ondergrondse Kiss&Ride met inrit ter hoogte van de K. Albertlaan blijft de aangewezen plek om mensen op te halen of af te zetten aan de noordzijde van het station. Daarnaast bieden we de mogelijkheid om mensen af te zetten op de K. Astridlaan. Deze K&R op de Astridlaan is bedoeld voor omwonenden. We zullen die niet aanduiden op de toegangswegen tot Gent, ter plaatse zal wel een bord staan om de K&R plek aan te duiden.

Bespreking:

- De K&R voor omwonenden in de K. Astridlaan is belangrijk om lokale mensen die slecht ter been zijn dicht bij het station te kunnen afzetten. Ook de route van de K&R naar het bus- en tramstation of de treinperrons moet vlot toegankelijk (in goede staat en voldoende breed) zijn.

- Een vlotte route van de K&R/taxistandplaats naar de perrons is belangrijk. Die route moet goed worden aangeduid aan elk perron. Daarnaast moet ook de route naar het bus- en tramstation en naar de fietsenstallingen aan elk perron worden aangeduid.
- Sommigen stellen de noodzaak van een K&R voor omwonenden in vraag. Kan men niet beter een parkeerplaats voor mensen met een beperking aanleggen? Iedereen kan immers naar de ondergrondse K&R. Het is belangrijk om die aantrekkelijk te maken zodat chauffeurs niet meer op straat stoppen.
- Vraag naar aandacht voor slechtzienden en hun begeleiding. Aan een K&R moet de chauffeur in zijn auto blijven zitten. Hoe kan deze bv. een blinde begeleiden tot in het station?
Antwoord studiebureau: Men kan de K&R in de parking gebruiken. Die is beter toegankelijk. Ook kan je hier een kwartier parkeren zonder te betalen. Iemand afzetten of ophalen aan het station moet mogelijk zijn maar niet alle mogelijkheden moeten overal aanwezig zijn.
- Hoe moet je het doen als de trein vertraging heeft?
Antwoord Mobiliteitsbedrijf: De ondergrondse K&R is te bereiken via de K. Albertlaan. Daar kan je gemakkelijk lang wachten en is redelijk wat ruimte. Daar bestaat ook de mogelijkheid om uit te stappen om een persoon te begeleiden.
De K&R voor omwonenden zijn bedoeld voor mensen die zich per toeval aan die kant van het station bevinden, zodat ze geen vreemde bewegingen moeten doen om de ondergrondse K&R te bereiken. Op de bovengrondse K&R-plaatsen moet je in je auto blijven zitten.
- In de omgeving van de K. Boudewijnstraat worden nu vaak mensen opgehaald of afgezet. Dat veroorzaakt gevaarlijke situaties. Kan die oneigenlijke K&R-problematiek worden vermeden door langs die kant van het plein ook een K&R voor omwonenden te voorzien?
Antwoord studiebureau: onze eerste strategie in fase 2 zal zijn om dat oneigenlijk gebruik tegen te gaan. K&R moet op die plek zo weinig mogelijk gefaciliteerd worden, zodat het niet aantrekkelijk is om daar te K&R-den.
- Er zijn maatregelen nodig om dit oneigenlijk K&R zo snel mogelijk aan te pakken.
Antwoord Mobiliteitsbedrijf: We wachten eerst de voorstellen van het studiebureau af. Dan bekijken we of er van die voorstellen nu al een gedeelte kan geïmplementeerd worden. Men kan altijd betonblokken zetten, maar dat is ook gevaarlijk voor voetgangers en fietsers. We kunnen nu nog niet zeggen of daar op korte termijn iets aan kan gedaan worden.

3.6. Meer plaats voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer aan het K. Mathildeplein

Toelichting:

Op het kruispunt van de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan passeren grote stromen voetgangers, fietsers, auto's, bussen en trams. In deze zone komt ook een K&R (voor omwonenden).

Ook vrachtwagens die komen laden of lossen voor het station en voor het S-gebouw zullen over deze zone moeten passeren.

Om dit in goede banen te leiden, onderzoeken we momenteel meerdere toekomstscenario's. Welk scenario uiteindelijk wordt gekozen zal sterk worden bepaald door meer gedetailleerd ontwerp onderzoek. We willen de verschillende mogelijkheden toch al nu bespreken om eventuele aandachtspunten uit de buurt te horen.

Dit zijn de scenario's die momenteel worden onderzocht:

- 1) Net zoals in de huidige situatie, blijft autoverkeer in beide richtingen mogelijk op de Voskenslaan en in het deel van de Sint-Denijslaan tussen Vaerwijkweg en K. Mathildeplein.
- 2) We beperken de autostroom door eenrichtingsverkeer richting station in te voeren in de Voskenslaan, tussen de Tuinwijklaan en het station. Auto's zullen in dat deel van de Voskenslaan niet meer richting Sterre mogen rijden op de bus- en trambaan. Net zoals vandaag kunnen auto's ter hoogte van de Tuinwijklaan keren op de Voskenslaan. Net zoals vandaag kunnen auto's in het middelste deel van de Sint-Denijslaan in twee richtingen rijden.
- 3) Een derde optie combineert eenrichtingsverkeer in een deel van de Voskenslaan (zoals hierboven beschreven) met eenrichtingsverkeer weg van het station in het middelste deel van de Sint-Denijslaan.

Bespreking:

- De meningen zijn verdeeld over het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Voskenslaan en het middelste deel van de Sint-Denijslaan. Grosso modo kan men stellen dat de meeste mensen uit de Sint-Denijslaan dit geen goede zaak vinden. Mensen van elders zijn vaak wel voorstander van eenrichtingsverkeer omdat zij de daling van de verkeersdruk door deze ingreep belangrijk vinden.
- Argumenten tegen eenrichtingsverkeer zijn:
 - o De bewoners van dat stuk Sint-Denijslaan en de mensen in Vina Bovy hebben de weg richting Voskenslaan nodig. Zij maken gebruik van de winkels en andere voorzieningen in die buurt.
 - o Het eenrichtingsverkeer houdt geen rekening met het huidige wijkcirculatieplan voor de buurt tussen de Voskenslaan en de Kortrijksesteenweg.
 - o Eenrichtingsverkeer kan nadelig zijn voor grote gezinnen en ouderen.
 - o Als eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd in het middelste deel van de Sint-Denijslaan zal het verkeer op het andere stuk van de Sint-Denijslaan (tussen Timichegtunnel en M. Dupuislaan) allicht drukker worden.
- Argumenten voor eenrichtingsverkeer zijn:
 - o Eenrichtingsverkeer zal de verkeersdruk in de omgeving doen dalen.
 - o In de stationsomgeving is het niet nodig om alle boodschappen (bv. naar Okay en Delhaize) met de auto te doen.
 - o Eenrichtingsverkeer vermijdt sluipverkeer door de buurt bij problemen op het hogere wegennet.
- Er zal allicht minder verkeer komen als er eenrichtingsverkeer is. Dat vinden bewoners er zeker welkom. Het voorstel vanuit de buurtbewoners is om enkel buurtbewoners in twee richtingen te laten rijden (dus éénrichting voor niet-buurtbewoners).
Reactie van Stad Gent: Een knip enkel voor bewoners is een zeer zware en dure ingreep. Die ingreep vraagt immers camera's, beheer van vergunningen ...
- Mensen die verder wonen op Sint-Denijslaan (voorbij de Timichegtunnel) doen eerder boodschappen aan de Watersportbaan. Een deel van hen zal toch toegang willen tot de Voskenslaan. Men vreest dat het niet makkelijk zal zijn om draagvlak bij de buurt te vinden voor eenrichtingsverkeer.
- De V. Vaerwyckweg is vooral bedoeld als toegangsweg tot de parking en het station. Buurtbewoners geven aan dat deze weg echter ook extra verkeer genereert op de Sint-Denijslaan en de Voskenslaan. Daarom stelt men voor om ook in het meest oostelijke deel

van de Sint-Denijslaan eenrichtingsverkeer in te voeren, bvb tussen de Timichegtunnel en de Roosakker. Hierdoor zou het verkeer op de V. Vaerwyckweg enkel naar de parking kunnen rijden en zou de verkeersdruk in de Sint-Denijslaan en de Voskenslaan dalen. Chauffeurs die nu via de Sint-Denijslaan rijden, zouden dan via andere afritten van de R4 hun bestemming kunnen bereiken (bvb. via de afrit aan de Watersportbaan).

- Volgens het Milieu Effectenrapport van het Project Gent Sint-Pieters zouden auto's van de Sint-Denijslaan naar de K. Fabiolalaan kunnen rijden via de Timichegtunnel. Die doorgang is nu echter niet meer voorzien. Men veronderstelt dat het ontbreken van deze doorgang één van de oorzaken is voor het feit dat er meer verkeer door de Sint-Denijslaan rijdt (tussen Timichegtunnel en M. Dupuislaan).
- Het klopt niet dat de Sint-Denijslaan als wijkverbindingsweg wordt aanzien, dit moet herdacht worden vindt men.
- Er is inderdaad nood aan ontlasting van de Voskenslaan. Hiervoor is een coherente aanpak van de zuidelijke stationsbuurt, zowel van de Sint-Denijslaan als van de Voskenslaan, noodzakelijk
- Er zijn onvoldoende kwantificeerbare gegevens om een oordeel te kunnen vellen over het al dan niet invoeren van eenrichtingsverkeer. Bovendien wordt in dit gesprek geen rekening gehouden met een evt. parking onder het S-gebouw.
Antwoord Stad Gent: Voor het S-gebouw is er nog geen ontwikkelaar aangesteld. We weten dus nog niet exact hoe de mobiliteit voor dit gebouw zich zal afwikkelen. Wat wel vastligt is dat de verkeersafwikkeling aan de koppen van het gebouw zal gebeuren. De parking is bovendien beperkt in grootte aangezien dit gaat om een stationsomgeving. Eind juni weten we wellicht meer.
De verkeerstellingen konden niet uitgevoerd worden wegens corona. Het is dan ook de bedoeling om eerst metingen uit te voeren en dan pas een beslissing te nemen.
- Bij het ontwerp van het K. Mathildeplein moet men voldoende aandacht hebben voor voetgangers en fietsers.

3.7. Meer plaats voor voetgangers en fietsers in de Voskenslaan

Toelichting:

In de Voskenslaan is vaak te weinig plaats voor de grote stromen voetgangers en fietsers. We onderzoeken hoe we meer plaats kunnen maken voor deze stromen.

Dit zijn de scenario's die momenteel worden onderzocht:

- 1) We kunnen meer plaats voor de voetgangers maken als we de fietsers samen met de auto's op de rijweg laten rijden. Dat kan enkel aan de zijde zonder bus- en trambaan. De rijweg richting station zou dan een fietsstraat worden (tussen de Maaltebruggestraat en het station).
Het bestaande fietspad richting station wordt dan toegevoegd aan het trottoir, zodat dat veel breder wordt. Hierdoor krijgen voetgangers meer plaats.
Aan de overzijde van de Voskenslaan, richting Sterre, blijven het huidige trottoir en het fietspad behouden.
- 2) We kunnen meer plaats maken voor voetgangers en fietsers als we de parkeerstrook van de Voskenslaan (tussen Tuinwijklaan en station) omvormen tot fietspad en het bestaande fietspad gebruiken om het trottoir te verbreden. De zijde met een tram- en busbaan blijft zoals vandaag.

Bespreking:

- Meer ruimte voor voetgangers en fietsers is positief.
- Argumenten voor een fietsstraat:
 - o De veiligheid van fietsers verbetert door een fietsstraat omdat die de auto's afremt.
 - o De keuze voor een fietsstraat laat toe om (een deel van) de parkeerplaatsen te behouden.
 - o Behoud van de parkeerstrook laat ook toe om een deel van de parkeerplaatsen te vervangen door bomen en zo de Voskenslaan te vergroenen.
- Argumenten voor een fietspad in de plaats van de parkeerstrook:
 - o Voor de veiligheid van de fietsers is een eigen fietspad veiliger dan een fietsstraat.
 - o Er passeren vrij veel auto's in de Voskenslaan. Fietsers voelen zich vaak verdrukt op een fietsstraat in een drukke omgeving, zeker als ze niet in groep fietsen. Het vraagt wat assertiviteit om niet opzij te gaan voor de auto, wat een nadeel is op vlak van comfort.
- Als de parkeerstrook toch zou worden ingenomen door een fietspad, moet een alternatieve parkeerplek beschikbaar zijn voor die bewoners. De parkeerdruk in de buurt is immers hoog.
- De keuze voor een fietsstraat hangt ook af van aantal fietsers. Van het station tot aan de Maaltebruggestraat zijn er veel scholen en dus veel fietsers. Tussen de Maaltebruggestraat en de Sterre is dat niet het geval. In het eerste deel lijkt een fietsstraat dan zinvol, terwijl dat in het tweede deel minder het geval is.

Antwoord Stad Gent: er zijn hier nog geen keuzes gemaakt. We hebben ervaringen met plekken met veel autoverkeer, zoals bijvoorbeeld de Coupure. Dit is moeilijk maar met de nodige voorzichtigheid lukt dat wel.

Antwoord studiebureau: Het is inderdaad de bedoeling om de fietsstraat niet over de volledige lengte door te trekken. Wij dachten eerder tot aan de Tuinwijklaan.
- Als een fietsstraat te lang is zullen auto's willen voorbijsteken. Dit kan alleen via de trambaan, en dan nog enkel op de kruispunten, zoals aan de Tuinwijklaan. Een te lange fietsstraat vormt daarom een risico naar veiligheid. Daarom is een fietsstraat tot aan de Tuinwijklaan beter dan één tot aan de Maaltebruggestraat.

3.8. Comfortabele fietsroute aan de zuidzijde van het station

Toelichting

We willen een comfortabele fietsroute creëren aan de zuidzijde van het station. De fietsstraat in de Sint-Denijslaan (tussen Kortrijksesteenweg en station) blijft behouden. Op het K. Mathildeplein zullen we een comfortabel dubbelrichtingsfietspad aanleggen dat langs de tramsporen loopt. Op die manier krijgen tram, fietser en voetganger op het K. Mathildeplein elk hun eigen zone (we maken dus geen "shared space").

Ter hoogte van het kruispunt met de Voskenslaan zal het fietspad aansluiten op het fietspad van de Voskenslaan enerzijds en op de fototunnel en het middelste deel van de Sint-Denijslaan (tussen Voskenslaan en Timichegtunnel) anderzijds.

Voor het middelste deel van de Sint-Denijslaan, tussen de Voskenslaan en de Timichegtunnel liggen 3 scenario's klaar:

- 1) een fietsstraat,

- 2) een dubbelrichtingsfietspad langs de sporen of
- 3) een dubbelrichtingsfietspad langs de huizen.

Het dubbelrichtingsfietspad komt dan telkens in de plaats van de bestaande parkeerstrook.

Bespreking:

- Argumenten voor een fietsstraat:
 - o Een fietsstraat remt het verkeer.
 - o Een dubbelrichtingsfietspad is minder veilig voor fietsers. Je moet meer oversteken met risico's op aanrijdingen. Als het dubbelrichtingsfietspad langs de sporen komt, moeten fietsers een scherpe bocht maken in en uit de fototunnel. Aan de huizenkant is het gevaarlijk voor bewoners met een garage.
 - o Bij het inrichten van een fietsstraat kunnen parkeerplaatsen worden behouden. In deze buurt met een hoge parkeerdruk is dat belangrijk.
 - o In een fietsstraat mogen de wagens de fietsers niet voorbijsteken. Hierdoor worden ze verplicht om trager te rijden. Dat is belangrijk in deze straat, waar vaak (te) snel wordt gereden.
 - o De andere invalswegen naar het station zullen ook fietsstraat worden. De keuze voor een fietsstraat in het middelste deel van de Sint-Denijslaan zorgt voor uniformiteit in de stationsomgeving. Hierdoor zal allicht ook de bereidheid om zich aan de regels te houden vergroten.
- Langs die route zullen veel studenten fietsen. Hun veiligheid primeert. Daarom is een dubbelrichtingsfietspad langs de huizen beter dan één langs de sporen.
- *Opmerking studiebureau: De Lijn wil een bus niet graag combineren met een fietsstraat bij bepaalde frequenties. Deze buslijn zit op de grens.*
- *Reactie Stad Gent: Dit is een duidelijk signaal en de argumenten houden steek. We proberen het parkeren in de stationsomgeving te verminderen maar we begrijpen dat er bewoners zijn die een parkeerplaats nodig hebben.*
- Het zijn niet de bewoners die moeten verhinderd worden om met de auto te komen, maar wel de mensen die naar het station komen.
- Fietsers die van het deel van de Sint-Denijslaan tussen het station en de Kortrijksesteenweg richting Voskenslaan fietsen, zullen op het K. Mathildeplein in conflict komen met de voetgangers (ter hoogte van de voorziene K&R).
Antwoord studiebureau: De plaats van de K&R ligt nog niet vast. Eventuele conflicten hangen af van de plaats van de K&R.

3.9. K&R aan de zuidzijde van het station

Toelichting

Aan de zuidzijde van het station richten we een Kiss&Ride in in de ondergrondse autoparking. Dit is de aangewezen K&R voor wie van ver(der) komt. Daarnaast bieden we een K&R aan ter hoogte van het K. Mathildeplein. De K&R op het K. Mathildeplein is enkel bedoeld voor mensen van de omliggende straten. We zullen die niet aanduiden op de toegangswegen tot Gent. Ter plaatse zal de K&R wel worden aangeduid.

De niet-commerciële busjes voor collectief vervoer (bv. naar het Technologiepark, scholen, post ...) zullen we een plek geven op het busstation. De commerciële bussen voor collectief vervoer (bv. Flibco) zullen geen halte meer krijgen in de onmiddellijke nabijheid van het station.

Bespreking:

- *Opmerking studiebureau: In tegenstelling tot de bovenlokale K&R in de parking, zal de K&R voor omwonenden niet worden aangeduid op plannen of door signalisatie op de toegangswegen tot Gent.*
- Is een K&R voor omwonenden wel noodzakelijk? Kan men niet beter een parkeerplaats voor mensen met een beperking aanleggen? Iedereen kan immers naar de ondergrondse K&R. Het is belangrijk om die aantrekkelijk te maken zodat chauffeurs niet meer op straat stoppen.
- Het voorstel voor een K&R voor omwonenden staat haaks op het voorstel voor eenrichtingsverkeer in de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan.
- De K&R voor omwonenden aan het K. Mathildeplein is belangrijk om lokale mensen die slecht ter been zijn dicht bij het station te kunnen afzetten. Parkeerplaatsen voor mensen met een beperking kunnen deze nood opvangen.
- De hoek met de Ganzendries, ter hoogte van de toekomstige laad- en loszone voor het station, wordt zeer druk gebruikt als K&R. Mensen kennen die plek, die ligt vlakbij het station en dat zorgt voor een aanzuigeffect - ook al is ze niet officieel. Op drukke momenten ontstaat daar een file omdat men verwacht de plek te kunnen gebruiken. Deze situatie moet vermeden worden.

3.10 Andere opmerkingen

- De shared space op het busstation voelt onveilig aan.
Antwoord studiebureau: Tijdens de komende werken aan het station Gent-Sint-Pieters zullen de busperrons worden verlengd. Hierdoor heeft De Lijn minder perrons nodig en kan worden gezocht naar een goede manier om voetgangers meer ruimte te geven. Dit zal later, tijdens de ontwerpfase, aan bod komen.