

# Verslag klankbordgroep Project Gent Sint-Pieters, 11 maart 2020

**Agenda:** toekomstige mobiliteit in de stationsbuurt

## Inhoud

1.	Inleiding.....	1
1.	Belangrijkste aandachtspunten .....	2
3.	Algemene bemerkingen .....	4
4.	Bemerkingen over specifieke plekken .....	6
4.1.	Hoek K. Boudewijnstraat-K. Fabiolalaan, K&R en ventweg langs K&R.....	6
4.2.	Kruispunt K. Albertlaan-K. Maria Hendrikaplein.....	8
4.3.	Kruispunt K. Elisabethlaan-K. Maria Hendrikaplein en ventweg voor Cinema Rex .....	8
4.4.	Bus- en tramstation .....	8
4.5.	Het K. Maria Hendrikaplein en het station .....	13
4.6.	Kruispunt Cloquetgang – P. Clementinalaan - Flandriagebouw .....	15
4.7.	Cloquetgang .....	16
4.8.	Tramtunnel met fotowand .....	17
4.9.	K. Mathildeplein – Sint-Denijslaan (deel tussen station en Kortrijksesteenweg).....	18
4.10.	K&R en as Voskenslaan - Sint-Denijslaan (deel tussen station en Timichegtunnel).....	19
4.11.	Timichegtunnel en K. Paolaplein .....	21
4.12.	De ruimere stationsomgeving .....	22
5.	Bemerkingen ivm de huidige situatie .....	22
6.	Vragen aan en antwoorden van het Mobiliteitsbedrijf.....	23
	Bijlage 1: voorstel Reizigersbond (REBO) ivm toekomstig tramstation .....	25
	Bijlage 2: Aanwezigheidslijst.....	27

### 1. Inleiding (zie presentatie)

Basil Descheemaeker legt uit dat hij samen met Plus Office zal instaan voor de actualisatie van het masterplan voor de publieke ruimte in het kader van het Project Gent Sint-Pieters. Op het vlak van mobiliteit worden zij hierbij ondersteund door Traject, terwijl Endeavour instaat voor participatie en procesbegeleiding. Samen vormen zij het ontwerpteam.

De opdracht van het ontwerpteam bestaat uit de actualisatie van de plannen die meerdere jaren geleden werden opgemaakt, zoals de plannen van Alain Marguerit (uit 2005) en het synthesesdocument van BUUR (uit 2010). Er werd een strak tijdschema vooropgesteld voor deze opdracht. Momenteel bevinden we ons in fase 1, het mobiliteitsonderzoek. Deze fase loopt tot de zomer van 2020 en moet uitmonden in één of meerdere mobiliteitsscenario's. Na een breed participatiemoment op 27 mei, zullen die mobiliteitsscenario's aan de projectpartners worden

voorgelegd die het definitieve scenario zullen kiezen. Op dat moment bestaat de mogelijkheid dat de opdracht gedurende maximaal 200 dagen wordt geschorst om de projectpartners de tijd te geven het nodige overleg in te plannen en de beslissingsprocedures te doorlopen. Van zodra het definitieve scenario is vastgelegd, zal fase 2 van de opdracht van start gaan. Tijdens deze fase zal het masterplan van de publieke ruimte worden geactualiseerd. Dit moet leiden tot een definitief masterplan, een ontwerphandboek en 2 uitgewerkte cases.

Basil legt de nadruk op het feit 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, van de Snekkaai tot de Kortrijksesteenweg. De aanloopstraten naar de onmiddellijke stationsomgeving werden ook opgenomen in het projectgebied van de opdracht (P. Clementinalaan, K. Astridlaan, K. Elisabethlaan, kruispunt K. Albertlaan-Meersstraat, een deel van de Sint-Denijslaan ...). Voor sommige aspecten, zoals mobiliteit, zal het studiegebied groter zijn dan het projectgebied voor deze opdracht.

Jakob Vandevoorde van Endeavour licht de opzet van deze klankbordgroep toe. Het is de bedoeling om vanavond de verschillende mobiliteitsstromen in de uiteindelijke situatie van Project Gent-Sint-Pieters te onderzoeken. Dat wil zeggen dat we voor alle transportmodi (met een focus op de actieve weggebruiker) gaan kijken welke trajecten deze vooral afleggen en hoe deze bewegingen veilig en logisch gemaakt kunnen worden. Binnen de gegeven randvoorwaarden onderzoeken we de punten waar de vervoersstromen met elkaar in conflict komen, waar er verdere kansen liggen, waar probleempunten op vlak van toegankelijkheid en leesbaarheid zich bevinden, en wat waar verder onderzocht moet worden.

De deelnemers aan deze klankbordgroep krijgen eerst een tiental minuten om individueel na te denken over de verschillende mobiliteitsstromen. Daarna volgt een bespreking in 4 groepjes. Tijdens deze bespreking duiden deelnemers conflictpunten, kansen, probleempunten met betrekking tot leesbaarheid en toegankelijkheid, en verder te onderzoeken punten aan. Na deze bespreking werden de 3 belangrijkste aandachtspunten van elke groep met iedereen gedeeld.

Hieronder volgt eerst een overzicht van de 3 belangrijkste aandachtspunten van de 4 groepjes. Daarna volgt een synthese van de opmerkingen. Die synthese geeft algemene bemerkingen en focust daarnaast op enkele specifieke plekken. Na de bespreking van elke plek volgt een kaart met het overzicht van de signalen. Tot slot worden bemerkingen ivm de huidige situatie en enkele vragen aan en antwoorden van het Mobiliteitsbedrijf opgesteld.

Onderstaande vragen en opmerkingen zijn soms tegenstrijdig. Verschillende groepjes/deelnemers uitten immers soms verschillende meningen. Dit geldt in het bijzonder over het autoverkeer. Sommigen willen dat vlotter maken, terwijl anderen van mening zijn dat het weghalen van autoverkeer op sommige plaatsen te verantwoorden is als dat nodig is voor de veiligheid van fietsers en voetgangers.

## 1. Belangrijkste aandachtspunten

Elke groep heeft de 3 belangrijkste aandachtspunten uit het gesprek meegegeven:

- 1) Ivm de doorgangen tussen noord en zuid:
  - De Cloquetgang zal een belangrijke doorgang tussen noord en zuid worden voor de mensen van de buurt tussen de Voskenslaan en de Kortrijksesteenweg. In de zuidelijke

stationsomgeving zijn immers weinig voorzieningen, terwijl die wel aanwezig zijn in de noordelijke stationsomgeving.

- De zuidelijke toegang tot de ondergrondse fietsenstalling zal voor een conflict tussen de verschillende fietsersstromen zorgen. In de tunnel is de toegang tot de ondergrondse fietsenparking namelijk langs één zijde van het fietspad ingetekend. Dat betekent dat fietsers die 's ochtends door de tunnel van zuid naar noord willen fietsen, in conflict komen met de fietsers die vanuit het zuiden de fietsenparking willen inrijden. Suggestie om de toegang tot de fietsenparking tussen de twee rijrichtingen voor de fietsers te bouwen (dus fietspad – toegang – fietspad). Dit moet verder worden onderzocht.
- Fietsers moeten op meerdere plekken van noord naar zuid kunnen gaan (en omgekeerd). De Timichegtunnel zou hierbij beter kunnen worden benut, maar dan moet de Sint-Denijslaan tussen de Timichegtunnel en de Voskenslaan worden aangepakt.

## 2) Ivm het busstation:

- Er zullen veel oversteekbewegingen (door voetgangers) plaats vinden over het busstation en de zuidelijke K&R.
- Bestudeer of ook private bussen (bv. Flibco bus, pendelbussen naar bedrijven ...) gebruik kunnen maken van het busstation. Misschien komt er in de toekomst plaats vrij als lijn 7 wordt vertramd?

## 3) Ivm toegankelijkheid:

- Heb aandacht voor de toegankelijkheid voor minder valide mensen: vermijd trappen, opstapjes en drempels.
- De randen van het K. Maria Hendrikaplein zijn belangrijk voor mensen met een beperking. De toegankelijkheid van die randen moet dan ook verzekerd worden. Dit vraagt aangepaste materialen (bv. podotactiele tegels), meer eenvormigheid en een eenvoudiger aanleg.

## 4) Ivm samenkomen/scheiden van mobiliteitsstromen:

- In de stationsomgeving liggen meerdere knooppunten waar verschillende stromen samenkomen. De aanleg van die knooppunten moet ervoor zorgen dat fietsers de stationsomgeving vlot kunnen doorkruisen. Om dit te realiseren kan het nodig zijn om auto's weg te halen op bepaalde plekken.
- Heb aandacht voor leesbaarheid: op veel plekken komen verschillende stromen samen en het is niet steeds duidelijk wie waar moet passeren. Het is belangrijk om die stromen zoveel als mogelijk te scheiden en voldoende ruimte te geven (bv voor grote stromen voetgangers, bakfietsen ...). Om dit te realiseren kan het nodig zijn om auto's weg te halen op bepaalde plekken.
- De onmiddellijke stationsomgeving (de middenzone van het K. Maria Hendrikaplein, de stationstoegang, het station zelf en een zone van het K. Mathildeplein) zou enkel voor voetgangers bestemd mogen zijn. Op die manier kan centraal een 'veilige bubbel' worden gecreëerd.
- Rond die 'veilige bubbel' kan een 'fietscirkel' worden aangelegd, die aansluit op de toegangen tot de fietsenstallingen.
- Men vindt dat auto's enkel tot een buitenste schil, verder van het station gelegen, zouden mogen worden toegelaten. Dit zou ook voor taxi's moeten gelden.

### 3. Algemene bemerkingen

#### 1. Ivm toegankelijkheid:

- Mensen met beperking maken gebruik van openbaar vervoer, de routes ervan/naartoe zijn belangrijk.
- Het is heel belangrijk dat er ook ruimtes zijn die enkel voorzien zijn voor voetgangers. Dit is zeker belangrijk voor mensen met een visuele beperking.
- Aandacht voor toegankelijkheid voor mensen die niet goed ter been zijn, voor mensen met kinderwagens, voor de breedte van bakfietsen

#### 2. Ivm voetgangers:

- De huidige voetgangersroutes zijn nu niet leesbaar. Dit moet in de toekomst anders en duidelijker worden gemaakt. Een logische en duidelijke aanleg zal voetgangers ertoe aanzetten om die routes te gebruiken. Zoniet blijft het chaos.
- Voor voetgangers zijn bussen en taxi's gevaarlijker dan trams. Van trams is het immers duidelijk waar die kunnen rijden (enkel op de sporen). Van bussen en taxi's is dit niet het geval. Trams hebben ook altijd voorrang, terwijl de voorrangsregels voor bussen niet steeds duidelijk zijn.
- Het egaliseren van voetpaden en fietspaden zoals in de Voskenslaan is geen goed idee. Voetgangers hebben een eigen veilig voetpad nodig.
- De huidige ligging van de zebapaden is goed en ze worden nu goed gebruikt. Daar moet ook in de toekomst over gewaakt worden
- De voetgangersoversteken mogen niet te lang zijn. Alleen mensen die goed ter been zijn geraken tijdig aan de overkant als oversteken te lang zijn (cf huidige P. Clementinalaan die te breed is en waar veel bussen, trams en fietsers passeren).

#### 3. Ivm fietsers:

- Op meerdere plaatsen ligt het fietspad in een rechte hoek (bv. het kruispunt van het fietspad onder het VAC met de K. Fabiolalaan). Vaak is dit om gebouwen heen. Daar zie je echter onvoldoende de fietsers die van het dwarse fietspad aan komen rijden. Vraag om rechte hoeken op fietspaden te vermijden.
- Zorg ervoor dat de gewenste fietsroutes snel, goed leesbaar en aangenaam zijn. Dit kan mensen ertoe aanzetten om een andere route te nemen en conflicten tussen verschillende verkeersstromen beperken. Terzelfdertijd is het belangrijk om te beseffen dat er verschillende soorten fietsroutes zijn (lokaal, recreatief, bovenlokaal ...) en rekening te houden met de nieuwe vervoersmiddelen zoals steps elektrische fietsen, speed pedelecs ...
- Bij grote fietsersstromen is het aangewezen om, naar analogie van autoverkeer, afslagstroken voor fietsers te voorzien op fietspaden. Dit geldt bijvoorbeeld voor het fietspad in de Sint-Denijslaan, ter hoogte van de fototunnel. Daar zou je een afslagstrook moeten voorzien voor fietsers die uit de Sint-Denijslaan komen en naar de fototunnel willen afslaan. Nu worden fietsers die rechtdoor willen fietsen gehinderd door fietsers die wachten om over te steken. Die fietsers rijden nu vaak op het trottoir om de wachtende fietsers voorbij te steken. Ook op het kruispunt van de fietsroute door de nieuwe ontwikkeling langs de K. Fabiolaaan (oost-west) en de fietsroute door de Timichegtunnel (noord-zuid) stelt men voor om afslagstroken voor fietsers te voorzien.
- Vermijd zoveel als mogelijk tweerichtingsfietspaden. Die zijn onveilig wanneer daar 'erftoegangen' op uitkomen. Waar geen 'erftoegangen' zijn (bv. onder de fototunnel) zijn die wel veilig, op voorwaarde dat die voldoende breed zijn. De verschillende

vormen van fietsers (bv. bakfietsen) en de steeds groter wordende én sneller rijdende fietsen vragen meer plaats dan vroeger werd gedacht.

- Waar ligt de optimale fietsdoorsteek? Omwonenden moeten vaak het station dwarsen, ook met de fiets. Hoe je dit best doet wordt niet gelezen. Mogelijks kan dit door vb. een ander materiaal, een kleur, ... De conclusie is dat er wellicht best op meerdere plaatsen doorsteken worden voorzien.
- In alle ondergrondse stallingen moet gewerkt worden met een systeem om aan te duiden waar er vrije plaatsen beschikbaar zijn voor zowel normale fietsen, buitenmaatse fietsen als plaatsen voor mindervaliden. Zo is het moeilijker voor senioren om hun (al dan niet elektrische) fiets te stallen in het bovenste deel van de dubbeldekse stallingen. Wat de locatie van de stallingen betreft: de stallingen moeten niet per se heel dicht tegen het station liggen, vooral een goede aanduiding is hier heel erg belangrijk.
- Voor fietsers zijn bussen en taxi's gevaarlijker dan trams. Van trams is het immers duidelijk waar die kunnen rijden (enkel op de sporen). Van bussen en taxi's is dit niet het geval. Trams hebben ook altijd voorrang, terwijl de voorrangregels voor bussen niet steeds duidelijk zijn.

#### 4. Ivm autoverkeer:

- Er moet op worden gelet dat als het K. Maria Hendrikapleinplein autovrij wordt gemaakt, dit geen extra druk legt op de omliggende straten. De Smidsestraat is nu bijvoorbeeld al overbelast door de vele auto's die erdoor rijden.
- De stationsbuurt is opgesplitst tussen noord en zuid. Er moet in de toekomst een doorgang zijn met de auto van de noord- naar zuidzijde
- Veel omrijden moet worden vermeden. Dat is niet alleen zo van noord naar zuid maar ook in de buurten zelf.
- Het ingrijpen op de autostromen kan belangrijke opportuniteiten bieden om de stationsomgeving veiliger te maken voor voetgangers en fietsers.
- Keuzes maken: nadenken waar de auto nog moet zijn. De stationsomgeving is best autoluw en de focus moet liggen op de andere modi.
- Er moeten oplossingen komen voor het K&R-en dat nu vaak overal gebeurt.

#### 5. Andere:

- Leesbaarheid is belangrijk. Alles wat aangelegd wordt moet leesbaar en coherent zijn. Dus geen verschillende types straatstenen of kleuren voor een fietspad, maar eenzelfde ondergrond.
- In de stationsbuurt zijn er conflicten tussen verschillende verkeersstromen: tussen snelle en trage fietsers, en tussen en met auto's. Vooral op de 'shared spaces' treden die conflicten op.
- Verkeersstromen worden best uit elkaar gehaald.
- De bestaande sanitaire faciliteiten zijn te begrensd en worden, bij voorkeur uitgebreid op meerdere logische plaatsen van de stationsite. Het is ook nodig om een verversingsruimte voor baby's te voorzien (zie o.m. het voorbeeld van de metrostations in Wenen).
- Vraag naar overleg tussen het ontwerp bureau en de verschillende scholen in het gebied. De scholen hebben immers specifieke noden en aandachtspunten ivm mobiliteit. Onderwijsinstellingen zorgen ook voor nieuwe ontwikkelingen die best worden meegenomen in de overwegingen. Zo rijden veel fietsers via de V. Vaerwyckweg naar het Atheneum van de Voskenslaan in plaats van langs de Voskenslaan zoals vroeger. En de nieuwe sporthal van Hogent op de Campus

Schoonmeersen zou wel eens voor een grotere aantrekkingskracht van autoverkeer kunnen zorgen.

- De projectontwikkeling met de kantoren zorgt voor dode plekken waar het als voetganger 's avonds niet aangenaam lopen is

#### 4. Bemerkingen over specifieke plekken

Voor de verwerking van dit hoofdstuk werden (alle!) getekende kaarten van de KBG op elkaar gelegd. Deze grafische vertaalslag is handig om als ontwerpteam aan de slag te gaan en verschillende scenario's uit te werken. We krijgen op die manier niet alleen een overzicht van de vernoemde knelpunten, maar ook een notie van de intensiteit en hun aantal. Om volledigheid te bekomen is getracht om alle knelpunten van de kaart zoveel mogelijk te linken aan de opmerkingen in het verslag.

Hieronder vind je de legende van deze kaarten



##### 4.1. Hoek K. Boudewijnstraat-K. Fabiolalaan, K&R en ventweg langs K&R

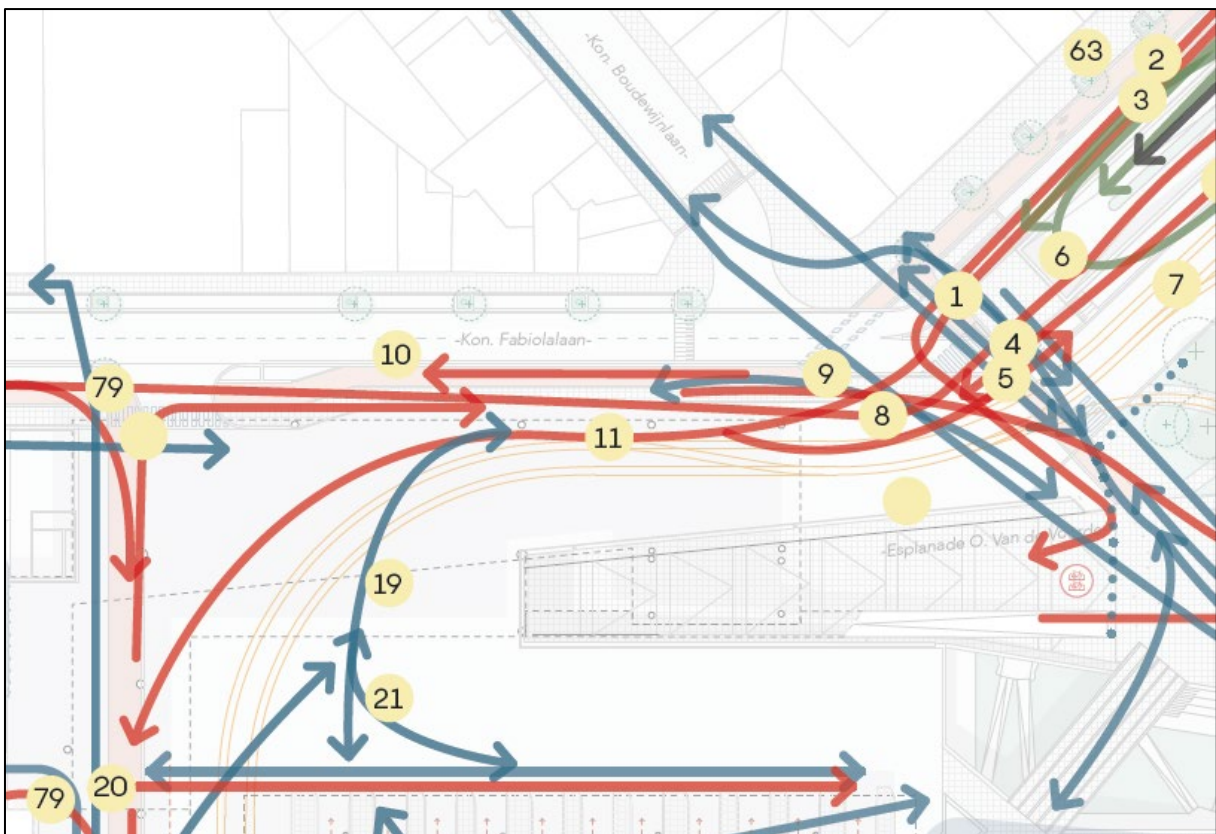
1. Dit is een kruispunt waar conflicten tussen verschillende modi ontstaan, niet alleen tussen actieve weggebruikers en gemotoriseerd vervoer (ook openbaar vervoer), maar ook tussen voetgangers en fietsers. Die inrichting moet in de toekomst worden aangepakt.
2. Het huidige fietspad langs Cafe parti is eigenlijk wel goed maar niet breed genoeg om in de toekomst fietsverkeer in beide richtingen toe te laten.  
*Opmerking van de projectpartners: dit fietspad is al geruime tijd een enkelrichtingsfietspad.*
3. De ventweg voor Café Parti is gevaarlijk voor fietsers, maar er is geen alternatief als je van de Albertlaan/Elisabethlaan/Astridlaan naar de fototunnel wil fietsen.
4. De oversteek voor voetgangers op dit kruispunt is lang en onveilig. Voetgangers moeten daar achtereenvolgens verschillende modi kruisen (fietsers en auto's, bussen en trams, fietsers en auto's), wat voor conflicten zorgt. Die oversteek is bovendien heel verwarrend, zeker voor mensen met een beperking.
5. Het is niet duidelijk wie voorrang heeft op het kruispunt: fietsers die op het fietspad voor Café Parti van de K. Albertlaan naar de fototunnel fietsen of auto's die uit de K. Fabiolalaan komen en richting K. Albertlaan rijden. Dit zorgt voor zeer onveilige situaties.
6. Suggestie: bekijk of hier nog auto's moeten rijden. Kan de ventweg autovrij worden gemaakt? Of rem tenminste de snelheid van de auto's af (bv door overstekende fietsers voorrang te geven).

Indien hier geen auto's meer zouden passeren, zouden auto's uit de K. Albertlaan enkel naar de K&R kunnen rijden. Voor bewoners van de K. Albertlaan zouden oversteken moeten worden voorzien, zodat zij makkelijk van de ene naar de andere kant van de straat kunnen

rijden om van rijrichting te veranderen.

Ook vanuit de K. Fabiolalaan en de K. Boudewijnstraat zouden auto's dan niet meer op de ventweg kunnen rijden. Autobewegingen tussen deze beide straten zouden wel nog mogelijk zijn.

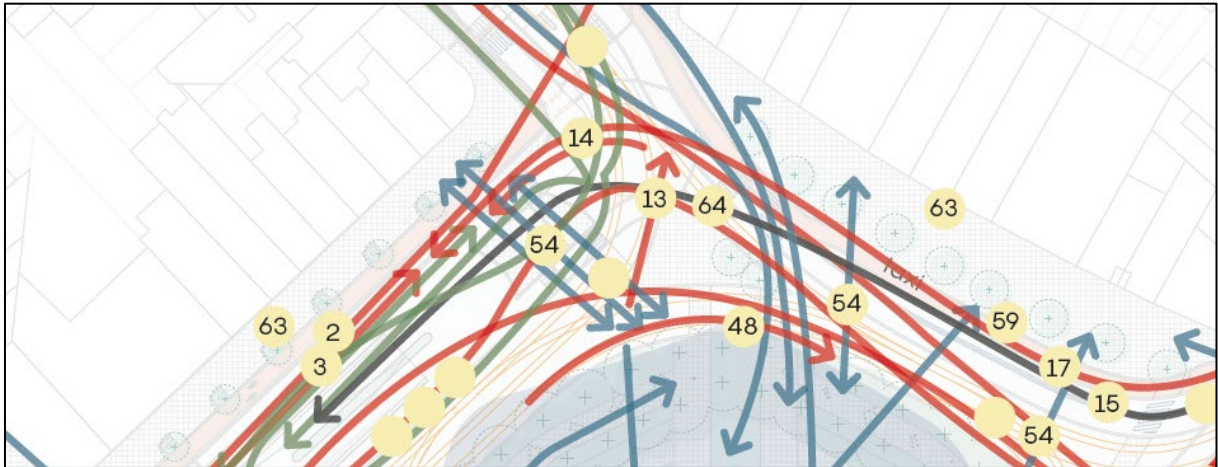
7. De tramsporen tussen de K. Albertlaan en het busstation zullen de drukste sporen van Gent worden. Op deze sporen passeren dan nog eens zeer veel bussen. Die passeren net over een moeilijk en onveilig kruispunt voor actieve weggebruikers. Dit kruispunt vormt dan ook een belangrijke uitdaging.
8. Er is een fysieke drempel voor fietsers die uit de Koningin Fabiolalaan komen en die naar het station rijden. De hele zone rond het plein heeft een borduur, er is slechts één zone die ze kunnen oprijden. Dat creëert een barrière voor fietsers.
9. De zone aan de K. Fabiolalaan waar het tramperron 1 start, wordt vaak gebruikt als een officieuze K&R. Mensen komen uit de Koningin Fabiolalaan, weten niet waar ze naartoe moeten en stoppen dan maar op het fietspad aan het tramperron.
10. Er is veel snel autoverkeer dat van de Koningin Fabiolalaan naar het station rijdt. Zij komen heel snel aan, vaak sneller dan limiet, en stoppen dan op de officieuze K&R aan het tramperron. Die hele rechte Koningin Fabiolalaan moedigt het aan om snel te rijden. Als het zou kunnen om in een ruimere zone rond het station snel verkeer af te raden, dan kunnen we dit vermijden.
11. Slechtzienenden kunnen momenteel niet zelfstandig van de ondergrondse K&R naar perrons of naar de haltes voor bus en tram. Toegankelijkheid vanaf de ondergrondse K&R is een belangrijk aandachtspunt.
12. Mensen gebruiken de ondergrondse K&R niet, de afstand tot de perrons is te groot. Er zijn bovendien heel veel mensen die niet weten hoe ze er moeten geraken als ze uit de Koningin Fabiolalaan komen. Het is een probleem met veel verkeersstromen rond het plein: op zich zouden ze goed functioneren, maar ze zijn slecht aangeduid.



#### 4.2. Kruispunt K. Albertlaan-K. Maria Hendrikaplein

13. Dit kruispunt is onveilig en moeilijk leesbaar.

14. Er zijn veel fietsers die tijdens de route van de Koningin Elisabethlaan naar de Koningin Fabiolalaan de bocht afsnijden aan de Koning Albertlaan. Die bocht moet beter aangeduid worden. Het is belangrijk dat we de fietsers rond het plein laten in plaats van voor het station. Om dat waar te maken, moeten fietspaden uitnodigend zijn.

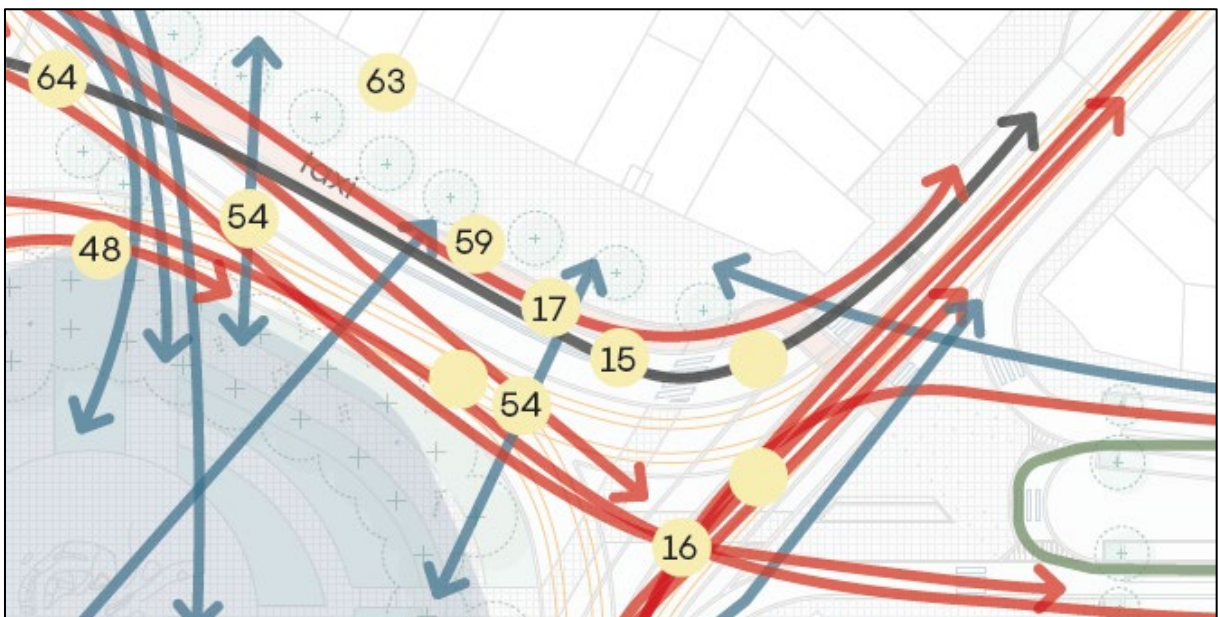


#### 4.3. Kruispunt K. Elisabethlaan-K. Maria Hendrikaplein en ventweg voor Cinema Rex

15. Dit kruispunt is gevaarlijk voor fietsers die van de tunnel met fotowand naar de K. Elisabethlaan en omgekeerd fietsen. Bewoners van de zuidzijde van het station zijn aangewezen op de winkels in de K. Elisabethlaan vermits er aan de zuidzijde zeer weinig buurtwinkels zijn gevestigd. Deze route is voor hen dus belangrijk.

16. Hoe kan men veilig fietsen van de K. Albertlaan naar de K. Astridlaan en omgekeerd?

17. Is het nog nodig dat auto's passeren door deze ventweg?



#### 4.4. Bus- en tramstation

18. Veel leerlingen voor de middelbare scholen (Sint-Pieters en Sint-Paulus) komen met de tram. Zij zullen allicht voor de kortste route naar hun school kiezen. Dit betekent dat zij dwars door



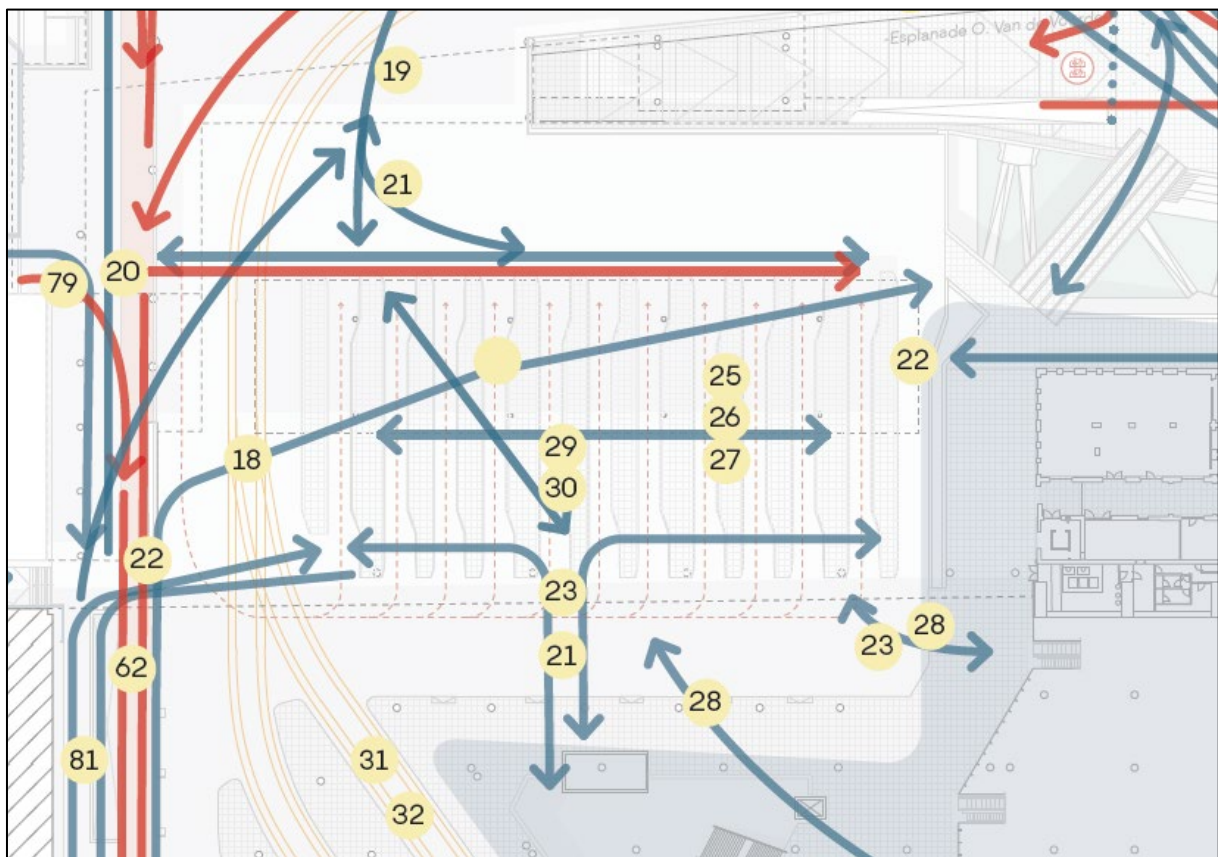
het busstation zullen lopen om van en naar het tramstation te gaan. Deze stromen zullen hierbij ook langs weerszijden van de toegangshelling naar de fietsenparking lopen.

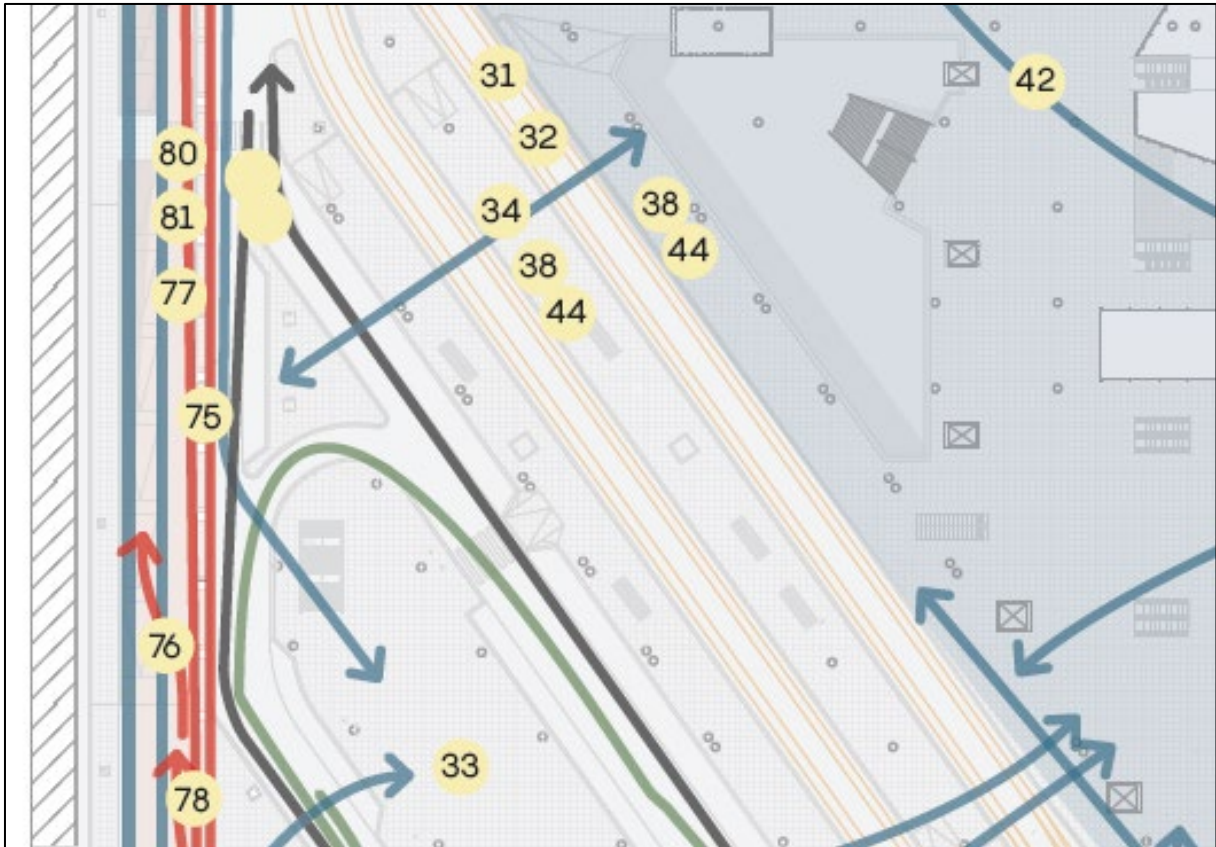
19. Voetgangers die van de tunnel met fotowand of van het tramstation komen en richting kruispunt K. Fabiolalaan-K. Boudewijnstraat stappen, volgen het trottoir onder de A1 niet tot aan de K. Fabiolalaan, maar slaan vaak eerder af en lopen over het busstation in de richting van dat kruispunt.
20. De gelijkgrondse doorgang onder het VAC (naar de A3 en verder) is nu al een punt waar veel fietsers en voetgangers uit komen. Dit zal in de toekomst nog versterkt worden door de realisatie van de nieuwe ontwikkelingen. Voetgangers en fietsers die van deze plek van en naar het station willen gaan, zullen het busstation dwarsen.
21. Bussen rijden 'overal' over het busstation. Dit zorgt voor onvoorspelbare kruisingen met voetgangers en fietsers. Vraag om de routes langs waar bussen mogen/moeten passeren duidelijk aan te geven, bv door een andere kleur op de rijweg. Dit zou de leesbaarheid verbeteren.
22. Voor mensen met een visuele beperking is het belangrijk dat zones waar voetgangers fietsers kruisen heel goed aangeduid zijn.
23. Ook looplijnen voor voetgangers zijn belangrijk, bv. aan het busstation waar iedereen door elkaar loopt. Het is belangrijk dat iemand die deze plek niet kent ook onmiddellijk ziet hoe hij of zij moet lopen.
24. Er is gebrek aan uitwijkruimte voor de (streek)bussen om te bufferen (ze staan bijvoorbeeld aan het Citadelpark).
25. Men geeft aan dat de verdeling over de perrons van de verschillende bussen niet geheel logisch lijkt (veel op één, en weinig op een ander) en vraagt dat dit in de definitieve regeling toch aangepakt zal worden.
26. Moet Gent-Sint-Pieters nog een eindstation zijn voor zoveel bussen? Indien dit voor minder bussen het geval zou zijn, zouden er minder wachtende bussen moeten staan en zou het busstation misschien kleiner kunnen zijn. Nu is het busstation immers zeer groot. Men verwijst naar het busstation van Leuven dat veel kleiner is dan dat van Gent-Sint-Pieters. Minder bussen naar Gent-Sint-Pieters zou ook voor minder conflicten met andere modi zorgen, waardoor de stationsomgeving veiliger zou zijn (bv na de vertramming van lijn 7).
27. Het zou mogelijk moeten zijn om een (meer) dynamisch busstation te maken, op voorwaarde dat de signalisatie goed gebeurt.
28. Op het busstation is de route langs de keermuur momenteel een veilige route, maar voetgangers nemen deze niet. Moet je hen niet verplichten om een bepaalde route te volgen? Deze route langs de keermuur is ook veilig voor mensen met een (visuele) beperking.
29. Er is bezorgdheid over de oversteken naar de busperrons. Licht en Liefde suggereert om een witgrijs dambordpatroon te schilderen als oversteekplaats zodat buschauffeur kunnen zien waar voetgangers oversteken. Dergelijke oversteken zouden alvast een meerwaarde zijn voor blinden en slechtzienden.
30. Voor mensen met een visuele beperking zou het ook een meerwaarde zijn om het perronnummer in braille aan te geven op de plek waar je van de veilige route langs de keermuur naar een bepaald perron gaat.
31. Het is belangrijk om voldoende flexibiliteit in te bouwen voor de toekomst en extra capaciteit om trams op te stellen te voorzien. Dit is nu onvoldoende het geval want:
  - Op de plannen is geen mogelijkheid voorzien om defecte tramvoertuigen tijdelijk uit de weg te zetten;
  - Er is momenteel geen plek voorzien waar extra tramcapaciteit kan worden opgesteld bij grote evenementen (een 'evenementenhalte');

- Als buslijn 7 in een eerste fase niet wordt vertramd tussen station Gent-Sint-Pieters en Sint-Denijs-Westrem, kan het ook nodig zijn om aan station Gent-Sint-Pieters een eindhalte in te richten voor de toekomstige 'tram 7'. En aandachtspunt hierbij is dat deze eindhalte (en keerbeweging) geen impact mag hebben op de doorstroming van de 3 'doorgaande' lijnen 1, 2 en 4. Ook dit is niet mogelijk bij de huidige plannen.
32. Als drukste reizigersstation van Vlaanderen en als groot (stads)gewestelijk knooppunt mogen de overstapvoorzieningen trein-tram-bus in het project Gent-Sint-Pieters ambitieus zijn. Men vraagt zich af of het nieuwe tramstation wel voldoende sporen heeft en/of voldoende haltes voorziet. De vergelijking werd gemaakt met het recente tram station van Oostende waar 3 sporen zijn voorzien voor één enkele tramlijn. Hierdoor ontstaan veel mogelijkheden om uit te wijken in geval van incidenten. In vergelijking met het recente tramcomplex te Oostende station blijft het ontworpen viersporige tramstation onder de treinsporen van Gent-Sint-Pieters nog vrij bescheiden.
33. Er werden meerdere voorstellen geformuleerd om de mogelijkheden van het tramstation uit te breiden:
- Kan de zuidelijke K&R onder de treinsporen ingeperkt worden om een bijkomend spoor te voorzien?
  - Er is op vandaag geen uitwijkspoor of extra opstelspoor voorzien. Men stelt voor om een derde spoor als reserve(opstel)spoor te voorzien in de Sint-Denijslaan, en indien nodig de huidige parkeerzone hiervoor in te nemen.
  - In de Sint-Denijslaan liggen momenteel 2 sporen. Eén van deze sporen zou als opstelspoor kunnen worden gebruikt op momenten dat dat nodig is. Op dat moment zou het overblijvende spoor beurtelings in 2 richtingen kunnen worden gebruikt. Om dit mogelijk te maken zou men de nodige keerwissels en signalisatie moeten aanbrengeen.
  - Voorzie een 'noodspoor' dat de Voskenslaan met de Sint-Denijslaan verbindt en dat in geval van nood ervoor kan zorgen dat het tramverkeer ten zuiden van het station kan blijven bestaan zonder naar de noordzijde van het station te rijden.
  - Het calamiteitenspoor voor het station blijft noodzakelijk om voldoende flexibiliteit in het tramverkeer te waarborgen.
  - Voorzie een noodhalte (ter hoogte van het calamiteitenspoor voor het station?) zodat reizigers toch in de nabijheid van de stationsingang kunnen uitstappen wanneer trams vanuit het noorden en het noordoosten van Gent bij uitzonderlijke situaties niet meer naar het tramstation onder de sporen kunnen rijden. Een specifiek aandachtspunt hierbij is dat de plek van deze noodhalte zo moet worden gekozen dat reizigers het busstation niet moeten oversteken om van deze noodhalte naar het station te gaan (of omgekeerd).
34. Momenteel werken de projectpartners met een scenario waarbij voetgangers de tramperrons enkel aan de beide uiteinden (ter hoogte van het K. Maria Hendrikaplein en van de zuidelijke K&R) kunnen oversteken. Men vraagt om te onderzoeken of het mogelijk is om ook een derde, centraal gesitueerde, voetgangersoversteekplaats in het tramstation te voorzien. Op die manier kan men zoveel als mogelijk vermijden dat mensen de sporen dwarsen waar dat niet is voorzien (bijvoorbeeld door over het scheidingshekken springen, zoals frequent werd vastgesteld in de 'oude' tramonderdoorgang. Deze oversteek zou ook nuttig zijn voor het bereiken en verlaten van de naastliggende K&R. De Reizigersbond werkte dit voorstel in detail uit. Dat gedetailleerde voorstel vind je als bijlage bij dit verslag.
35. Belangrijk is dat reizigers op een veilige manier op de verschillende perrons geraken als ze een tram willen nemen.
36. Omdat er per richting 2 lijnen aan hetzelfde perron moeten halteren, zijn de perrons behoorlijk lang. Men vraagt zich af waarom er geen eigen perron per lijn voorzien wordt.

37. Per richting zullen 2 tramlijnen aan hetzelfde perron halteren. De lengte van de perrons laat toe dat 2 trams achter elkaar staan, één op een voorste halteplaats (halte A) en één op een achterste halteplaats (halte B). Deze perrons zullen worden bediend volgens het principe 'first in, first out'. Dit betekent bijvoorbeeld dat tram 1 de ene keer in haltesector A, en een andere keer in haltesector B zal halteren. Hierdoor zal het niet op voorhand duidelijk zijn welke tram waar halteert. Hoe zullen mensen met een beperking weten waar zij hun tram moeten nemen? Zal de tram zowel op het voorste als op het achterste deel van het perron stoppen? Visueel gehandicapte reizigers, reizigers in rolstoel en met rollator kunnen problemen ondervinden wanneer zij niet (op tijd) weten waar zij moeten opstappen of wanneer de trambestuurder niet op tijd merkt dat specifieke maatregelen nodig zijn (zoals het uitleggen van de oprijdplaat).
38. Men stelt voor om op de kop van (elk) tramperron één specifiek aangeduide plaats - met geleidelijnen - te voorzien waar mensen met een beperking op hun tram kunnen wachten. Op die specifieke plaatsen zullen reizigers met een zichtbare beperking (met zichtbare blindenstok, rolstoel, rollator, enz.) goed zichtbaar zijn voor de naderende trambestuurder die de gepaste maatregel kan treffen (bijvoorbeeld de uitklapbare of draagbare oprijdplaat uitleggen). Zij zullen op de kop van het tramperron ook goed zichtbaar zijn voor de bestuurder van de tram in tweede haltepositie wanneer deze laatste optrekt na het vertrek van de eerste tram die voor hem gehalteerd heeft. In dit geval wordt de bestuurder van de 'tweede' tram geacht om nogmaals te halteren en om ook de gepaste maatregelen te treffen. Dit systeem wordt nu al toegepast in de *Doppelhaltestelle* in o.m. Bochum-Gelsenkirchen.
39. De zone die niet enkel voor voetgangers bestemd is (de 'shared space'), zal groter worden want er komt een tramstation bij. Het is heel belangrijk dat er ook ruimtes zijn die enkel bedoeld zijn voor voetgangers. De huidige situatie is bijvoorbeeld weinig toegankelijk: je kan als blinde onmogelijk zelfstandig van tram 1 tot aan het station stappen.
40. Er is een wachtruimte nodig aan het toekomstige busstation. Men vraagt zich af hoe de toekomstige wachtruimte er uit zal zien. Onder het VAC is deze nu heel onaangenaam. Aangehaalde vragen zijn:
- Aangenaam windklimaat, beschut
  - Voldoende groot en comfortabel
  - Aantrekkelijk, verblijfskwaliteit van de wachtruimte
  - de voorziene locatie bij De Lijnwinkel lijkt OK
  - de wachtruimte moet worden uitgerust met luidsprekers en met monitoren die de vertrektijden in real time aankondigen.
41. Kan één enkel onthaal voorzien worden voor de verschillende types reizigers (toerist, pendelaar, openbaarvervoergebruiker, ...). Dit zou een centraal aanspreekpunt kunnen zijn waar verschillende diensten gecentraliseerd worden (o.a. toeristische dienst, De Lijn, NMBS, fietsverhuur, ...). Zo kan een 'poort' georganiseerd worden die de stad en duurzame mobiliteit ontsluit. Idealiter bevindt die 'knoop' zich heel centraal, zodat je er als reiziger niet naast kan kijken (referentie naar Duitse stations).
42. Deelnemers geven aan dat ze heel regelmatig aangesproken worden door bijvoorbeeld toeristen die niet weten hoe ze naar het centrum moeten en de taxi's, bussen of trams niet vinden. Naast een 'poort' is ook nood aan duidelijke signalisatie in het station (centrum, lijn, ...)
43. Private busmaatschappijen stoppen o.a. op het fietspad aan de Sint-Denijslaan/ Voskenslaan om reizigers op en af te laten stappen. Dit is geen goede situatie. Deze bussen moeten een goede plek krijgen in de toekomst. Idealiter krijgen die private busmaatschappijen een plek op het toekomstige busstation, zoals dit vaak in Oost-Europa het geval is. Hierbij formuleert men enkele aandachtspunten:
- sommige van deze bussen laden langs 2 zijden bagage in, waardoor zij een brede opstelzone nodig hebben.

- Er is afstemming nodig met het gebruik van station Gent-Dampoort door deze bussen.
  - Er moet voldoende opstelcapaciteit voor De Lijn overblijven. Wanneer buslijn 7 wordt vertramd, zullen de perrons die momenteel door de bussen van lijn 7 worden gebruikt allicht vrijkomen waardoor De Lijn minder ruimte zou nodig hebben voor haar bussen.
44. Men vraagt aangepaste maatregelen voor mensen met een beperking, meer bepaald:
- een specifieke wachtplaats voor reizigers met een beperking
  - visuele aanduidingen op het perron van de plek waar de tramdeuren zich zullen bevinden bij correct halteren (bijvoorbeeld 'deur(openings)strepen'). Dit systeem wordt nu al toegepast in Tours en in Kassel. Belangrijk is dat de trambestuurder de haltestopknop goed kan zien, ook wanneer deze bij reizigerstoeloopt 'onzichtbaar' wordt.
  - Automatische auditieve bestemmingsaankondiging van een naderende tram, zoals nu al in Besançon gebeurt. Idealiter wordt ook aangekondigd op welk deel van het perron (voorste of achterste deel) de tram zal halteren.



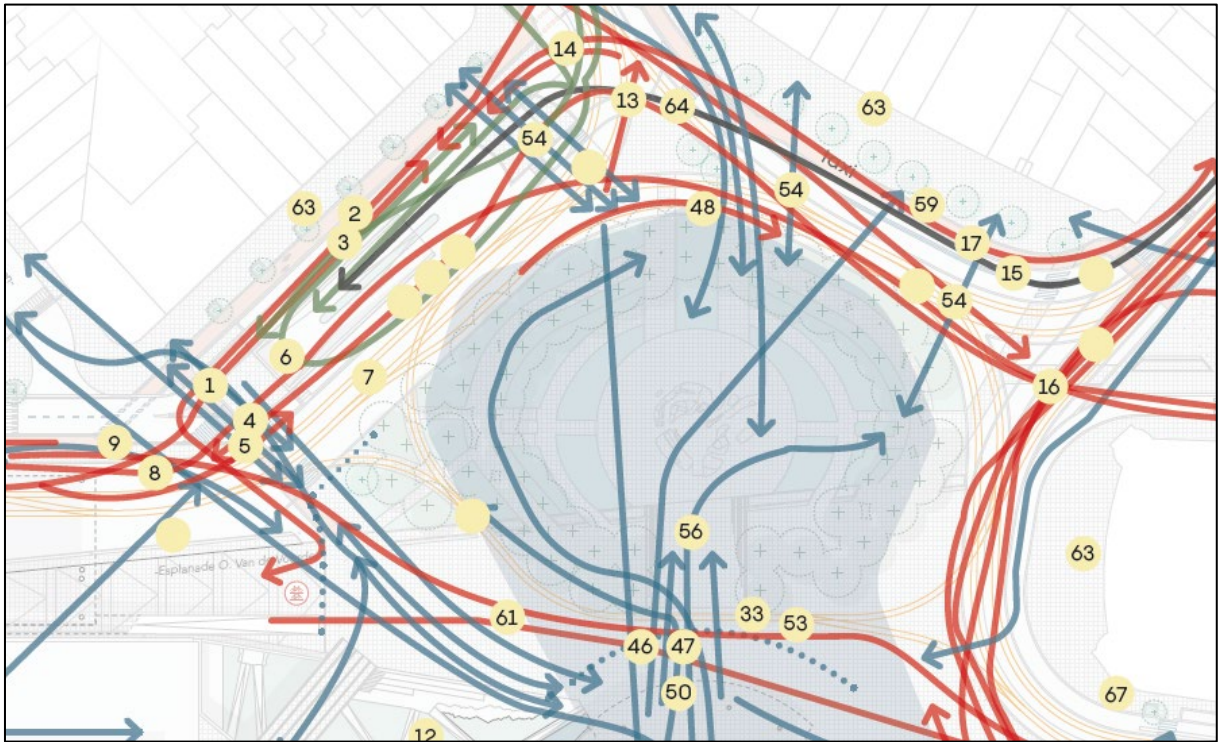


#### 4.5. Het K. Maria Hendrikaplein en het station

45. Idealiter worden de verkeersstromen uit elkaar getrokken. De combinatie fietsen/tramsporen moet absoluut worden vermeden. Op sommige plaatsen zijn er nu conflicten tussen fietsers en wagens en bussen.
46. Fietsen voor de uitgang van het station is geen goed idee. De fietsroute voor het station veroorzaakt een conflict tussen de voetgangersstroom naar en van het station en dwarsende fietsers. Dit conflict blijft ook in de toekomst bestaan.
47. Fietsers horen niet thuis in de zone voor het station. Fietsers die langs de voorkant van het station rijden, zijn doorgaand verkeer en moeten niet in het station zijn. De fietsroute rond het plein naar de ondergrondse fietsenstalling is veiliger en moet beter aangeduid worden. Vandaag is deze echter niet duidelijk genoeg en weten fietsers niet altijd hoe ze moeten rijden.
48. Fietsers zullen niet langs de ingang van het station rijden als er een comfortabel en leesbaar fietspad rond het plein wordt aangelegd. Een fietser zal immers geen voetgangers kruisen als hij of zij een mooi pad heeft.
49. De vraag wordt gesteld hoeveel fietsers in elke richting de oversteek rond of voor het Koningin Maria Hendrikaplein maken. Vraag om dit te onderzoeken.
50. Het is een comfortabele gedachte dat je veilig bent als je achter de palen onder de luifel aangekomen bent, dat je in een zone bent die alleen voorzien is voor voetgangers. Blinden en slechtzienden ervaren dat zeker zo.
51. De fietsenstallingen die op het plein geparkeerd staan, gaan weg van dat plein in de toekomst. Er zullen dan minder fietsers zijn aan het plein. Maar je zal altijd mensen hebben die op het pad fietsen, je gaat altijd mensen hebben die niet van hier zijn en die niet weten waar ze met hun fiets naartoe moeten.

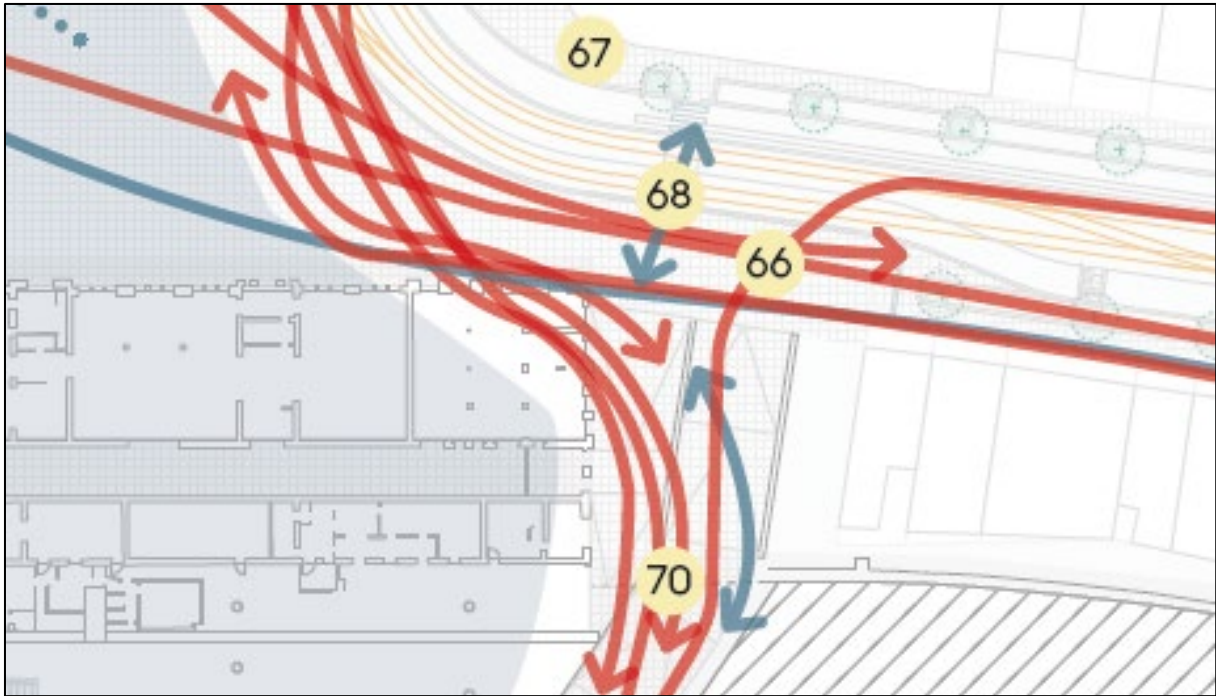
52. Het fiets- en voetpad aan de glazen luifel voor de ingang van het station is verkeerskundig gezien een woonerf, maar fietsers en voetgangers zien dit niet. De fietsers denken dat het een fietspad is, zij houden niet altijd rekening met de voetgangers.
53. Het calamiteitenspoor is gevaarlijk voor fietsers. Zou dit spoor niet kunnen worden vervangen door een grotere lus rond het station, via de Sint-Denijslaan en de P. Clementinalaan? Het K. Maria Hendrikaplein is te klein om alle functies op dit plein te 'proppen'. Vraag om te zoeken naar mogelijkheden om zoveel als mogelijk de functies die nu op het plein werden voorzien, elders in te plannen. Het calamiteitenspoor verleggen is hier een voorbeeld van.
54. Oversteekplaatsen moeten eenvormig, eenvoudig, duidelijk en helder gemaakt worden. Bijvoorbeeld: stappen van het station naar de K. Albertlaan of de K. Boudewijnstraat is geen evidente route. De looproutes op zich zijn niet duidelijk, er je moet heel erg opletten en het is moeilijk om te weten hoe je veilig moet lopen.
55. In de huidige situatie moet je rond het plein lopen in de binnencirkel, tenzij je de trappen gebruikt en langs de fontein loopt. Dit is geen voorbeeld van een goede aanleg. De mensen gaan naar het station en willen niet rondlopen. Daar moet aan worden gedacht bij de aanleg van het plein.
56. Voor mensen die slecht ter been zijn, zijn trappen zoals op het K. Maria-Hendrikaplein absoluut te vermijden.
57. Er zal sowieso een dubbele rijrichting voor fietsers en voor trams voorzien moeten worden. Door de beperkte ruimte op het plein zal het een hele uitdaging zijn om binnen die randvoorwaarde veranderingen en verbeteringen door te voeren.
58. Er wordt gevraagd om in te zetten op zo weinig mogelijk auto's om meer kansen te geven aan andere weggebruikers.
59. De bevoorrading moet verzekerd kunnen worden. Bij de nieuwe Delhaize gebeurt dit bijvoorbeeld op straat, waarbij paletten soms op fietspad worden gezet. Dat is een onveilige situatie.
60. Het mengen van fietsers en voetgangers moet men vermijden.
61. Ook de helling naar de fietsenparking, waarvoor je eerst door een shared space zone moet rijden voor je deze kan bereiken, wordt als gevaarlijk gezien. Er wordt gevraagd naar een fietsingang waar het zeker is dat er geen voetgangers zullen kruisen. Voor blinden en slechtzienden wordt een dergelijke shared space 'moordend' genoemd.
62. De noord-zuid as voor fietsers moet meer zichtbaar en comfortabeler zijn. Het knooppunt van de noord-zuid as met de oost-west verbinding ligt nu op Koningin Maria Hendrikaplein en zorgt daar voor conflicten met andere vervoersstromen. Vraag om dit knooppunt zo veel als mogelijk te ontlasten door fietsers te spreiden en hen alternatieve routes aan te bieden die de noordzijde van het station vermijden (bijvoorbeeld de Kortrijksesteenweg, de Cloquetgang, de Timichegtunnel, ...). Dit is samen te bekijken met het aanpakken van de Sint-Denijslaan (zie verder).
63. Door blinden en slechtzienden wordt eerder de periferie van de pleinen opgezocht dan het midden van de pleinen. De randen van het Koningin Maria Hendrikaplein moet men daarom toegankelijker maken. Dit kan o.a. door:
  - een verkeersluwe zone (beperken van privaat vervoer)
  - aanduidingen (bijvoorbeeld door podotactiele tegels) naar zebrapaden waar overstekende voetgangers voorrang hebben
  - een voldoende brede doorwaadbare route tussen terrassen en rand van de weg.
64. Ook de taxi's zorgen voor conflicten. Zij rijden op de busbanen, rijden (te) snel, en dat is gevaarlijk voor fietsers. De oversteek aan de Rambler is gevaarlijk omdat ze daar te snel de bocht nemen en de overstekende fietsers en voetgangers niet zien.

65. Ook in het station is leesbaarheid belangrijk: toeristen belanden soms aan de achterkant van het station terwijl zij aan de voorzijde zouden moeten zijn.



#### 4.6. Kruispunt Cloquetgang – P. Clementinalaan - Flandriagebouw

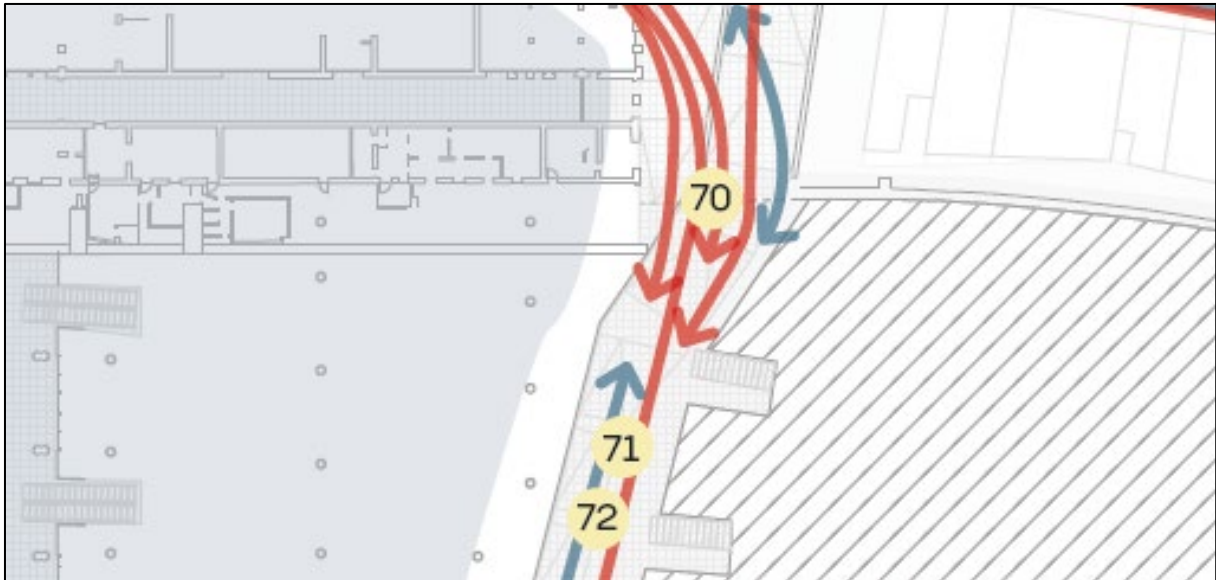
- 66. Fietsers en voetgangers zullen de P. Clementinalaan oversteken ter hoogte van de Cloquetgang, bv om te gaan winkelen in de K. Elisabethlaan. Aan de zuidzijde van het station zijn immers zeer weinig winkels, waardoor bewoners van die buurt aangewezen zijn op de winkels aan de noordzijde.
- 67. Aan het Flandriagebouw zou de voetgangerszone (heel wat) breder mogen zijn. Vanuit de zorg voor toegankelijkheid is dit belangrijk.
- 68. De oversteek over de P. Clementinalaan is voor voetgangers niet evident: de oversteek is lang en voetgangers moeten bussen, auto's, fietsers en trams kruisen.



#### 4.7. Cloquetgang

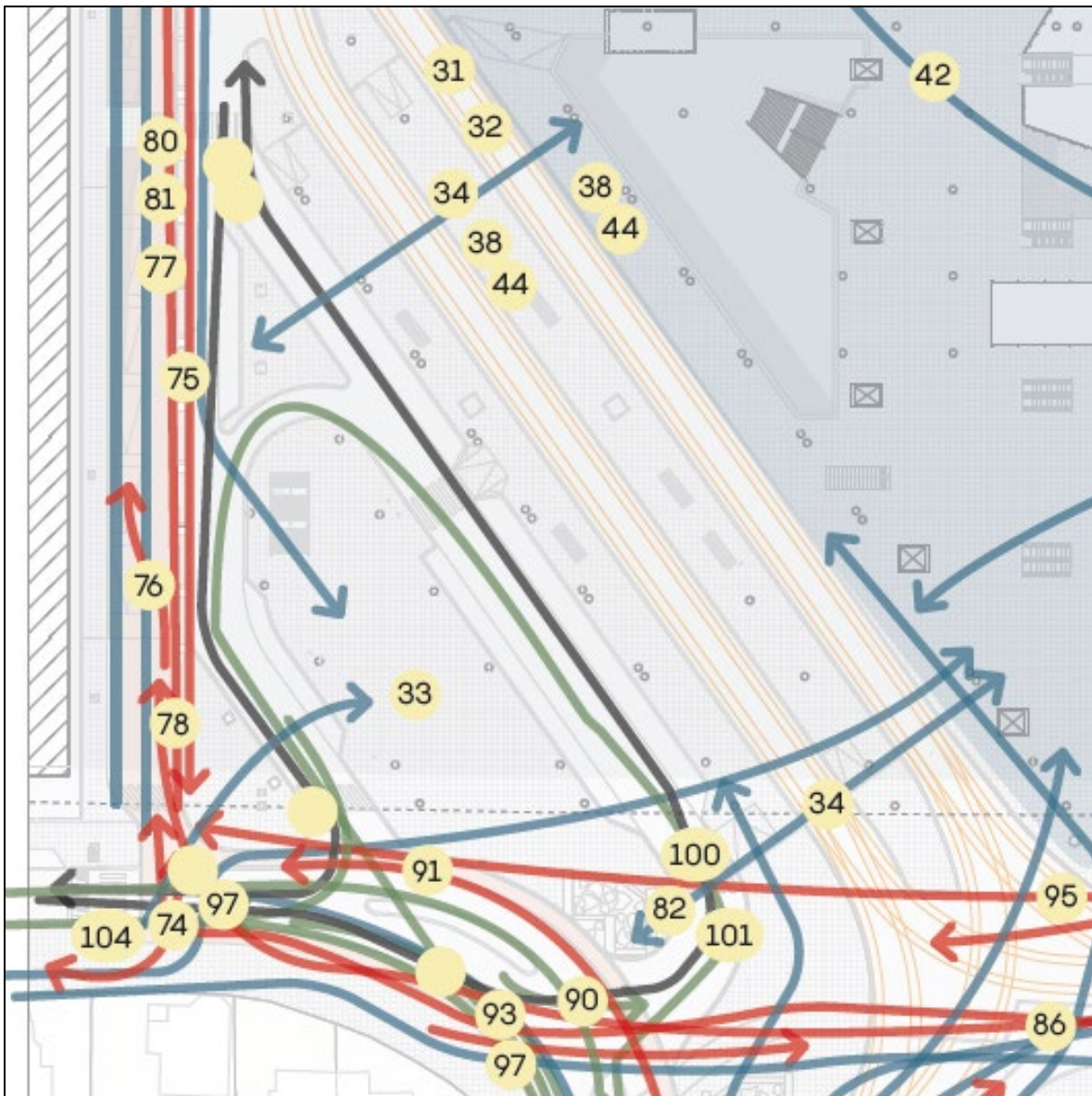
69. Dit zal een belangrijke noord-zuid verbinding worden voor de bewoners van de buurt tussen de Voskenslaan en de Kortrijksesteenweg. Die bijkomende doorgang wordt dan ook positief onthaald. Deze doorgang zou wat aan belang kunnen inboeten als er aan de zuidzijde van het station meer buurtwinkels zouden komen (bv in het S-gebouw).
70. De vraag stelt zich of de Cloquetgang niet breder moet (kan) zijn. Er wordt verwezen naar de coupure (fietsstraat) als wensbeeld. De breedte is cruciaal, want op die gang komen ook de trappen van de perrons uit.
71. De plannen voorzien langs deze gang een vlotte doorgang voor voetgangers. Het fietspad ligt hier in helling want is hier vooral gericht op toegangen tot de fietsenstallingen. Fietsers zullen met de fiets aan de hand door de Cloquetgang moeten gaan, maar zullen allicht geneigd zijn om toch door de Cloquetgang te fietsen. Er zullen duidelijke maatregelen moeten worden getroffen én afgedwongen om dit te verhinderen. Vraag is of dit haalbaar zal zijn.
72. Om de veiligheid van fietsers en voetgangers te waarborgen, zal het nodig zijn om een reling te voorzien tussen beide stromen. Hierbij wordt verwezen naar de Voskenslaan als slecht voorbeeld: in de Voskenslaan zijn voetgangers en fietsersstromen niet fysiek gescheiden waardoor conflicten tussen beide stromen ontstaan in de spits.
73. Leuven zou een referentie kunnen zijn, maar dan een referentie zoals je ze niet wil: je moet er de fiets aan de hand nemen en ook dan is met 2 fietsers kruisen een probleem.





#### 4.8. Tramtunnel met fotowand

74. Fietsers die van uit de Sint-Denijslaan komen en de tunnel willen inrijden, komen in de ochtendspits in conflict met de massa fietsers die uit de tunnel richting Voskenslaan fietsen en die zij moeten dwarsen.
75. In de tunnel zelf is het fietspad te smal om in de spits tegen de richting van de hoofdstroom te fietsen, bijvoorbeeld als je 's morgens van zuid naar noord wil fietsen.
76. In de tunnel is de toegang tot de ondergrondse fietsenparking momenteel langs één zijde van het fietspad ingetekend. Dat betekent dat fietsers die 's ochtends door de tunnel van zuid naar noord willen fietsen, in conflict komen met de fietsers die vanuit het zuiden de fietsenparking willen inrijden. Suggestie om de toegang tot de fietsenparking tussen de twee rijrichtingen voor de fietsers te bouwen (dus fietspad – toegang – fietspad). Dit moet verder worden onderzocht.
77. Vraag om een afscheiding ('reling') tussen voetgangers en fietsers te voorzien in de tunnel.
78. De doorgang voor fietsers en voetgangers in de tunnel is veel te smal voor de stromen die hij zal moeten verwerken. Dit zou breder moeten. Bovendien staan daar palen voor de tram die de bewegingsruimte van fietsers en voetgangers beperken.
79. Het kruispunt van het fietspad onder het VAC en dat van de K. Fabiolalaan is te haaks als verknoping van 2 belangrijke fietsstromen. Dit is bijna dagelijks een probleempunt. Fietsers zoeken dan ook alternatieve routes, bijvoorbeeld de route over de campus van de Hogeschool en door de Timichegtunnel.
80. De route door de tunnel met fotowand zal een belangrijke route voor voetgangers blijven. Die zal in de toekomst immers verschillende functies met elkaar verbinden, zoals het tramstation en de K&R.
81. Wanneer de stationshal een open zone is, zullen een aantal mensen misschien niet meer langs de fotowand lopen. Voor blinden en slechthzienden blijven de wanden van de open stationsruimte echter belangrijk vanuit het oogpunt van toegankelijkheid.



#### 4.9. K. Mathildeplein – Sint-Denijslaan (deel tussen station en Kortrijksesteenweg)

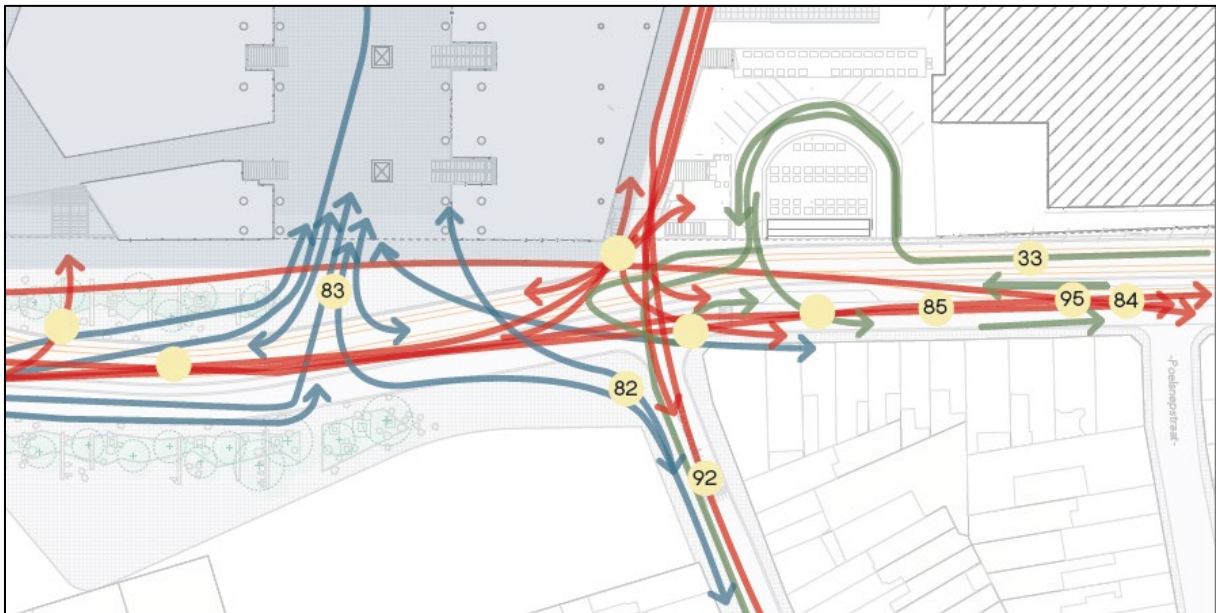
82. De huidige zuidelijke hoofdtoegang van het station zal aan belang inboeten in de toekomst.

De belangrijkste stromen voetgangers zullen immers langs de zijkanten van het plein lopen:

- Langs de westzijde: van en naar de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan (deel tussen Voskenslaan en Timichegtunnel) en over de K&R en het tramstation richting station I
- Langs de oostzijde zal een grote stroom voetgangers (en fietsers) van de Ganzendries richting station of fietsroute verlopen. Die zullen de tramsporen allicht vooral oversteken thv de Ganzendries en veel minder ter hoogte van de huidige hoofdtoegang.

83. Als je in de toekomst langs de zuidzijde het station uitkomt, zal er een afscherming nodig zijn om slechtziende personen te beschermen voor de tram.

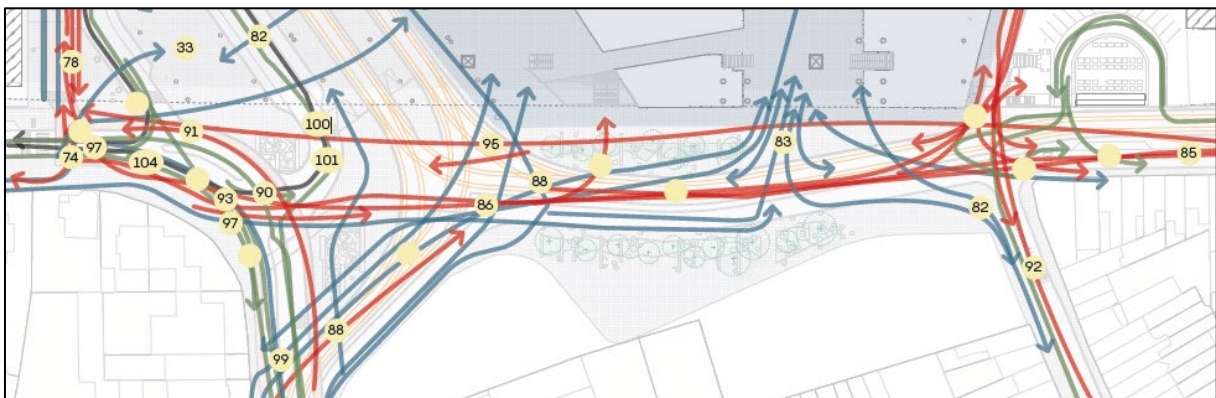
84. De beleving van het station en het S-gebouw zou niet over het K. Mathildeplein mogen gebeuren. Suggestie: organiseer de beleving over de tramsporen via de Sint-Denijslaan (deel tussen station en Kortrijksesteenweg).
85. De fietsstraat in de Sint-Denijslaan werkt nu omdat er quasi geen autoverkeer is.

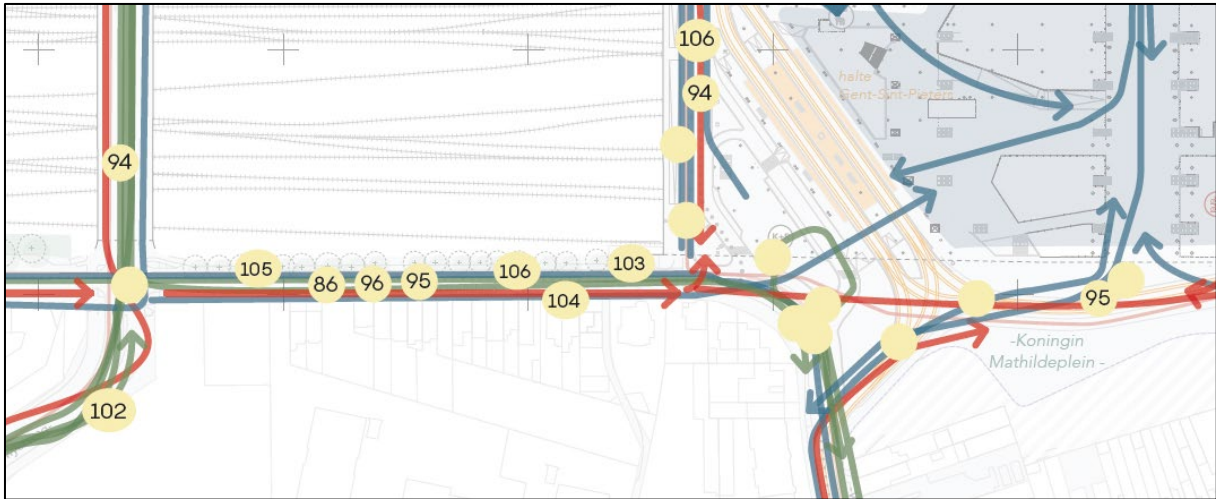


#### 4.10. K&R en as Voskenslaan - Sint-Denijslaan (deel tussen station en Timichegtunnel)

86. Er moet een doorgaand fietspad van de Sint-Denijslaan oost (vanaf de Kortrijksesteenweg) naar de Sint-Denijslaan west (minstens tot aan de Timichegtunnel) komen. Daarom wordt de hoek Voskenslaan/Sint-Denijslaan best geïntegreerd in het plein
87. Men vraagt zich af of het principe van 'shared space' aan het einde van de Voskenslaan kan werken. In den Haag heeft men dit geprobeerd, maar dit heeft geleid tot nog meer verwarring. Er zijn te veel functies op deze plek om er een 'shared space' van te maken.
88. Gevaarlijkste punten in de stad zijn deze die een combinatie van tramsporen en fietsersstromen bevatten. Beide aspecten zijn (in grote mate) aanwezig op het kruispunt van de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan: er zijn veel meerdere sporen en wissels en er zal een grote fietsersstroom passeren. De fietsroute van oost naar west loopt immers over dit kruispunt.
89. Hoe maak je deze zone toegankelijk?
90. Er is een groot conflict aan het Koningin Mathildeplein want daar komen verschillende stromen samen, zeker als er binnenkort nog een K&R bijkomt.
91. Fietsers die van de Voskenslaan richting Timichegtunnel fietsen, worden geconfronteerd met 2 conflictpunten met de K&R (in- én uitgang) en 1 conflictpunt met de tramsporen. Het lijkt erop dat dit kruispunt even problematisch zal worden als het kruispunt K. Fabiolalaan-K. Boudewijnstraat-K. Maria Hendrikaplein.
92. Ook oost-west moeten er voldoende doorsteken voor fietsers zijn. Kunnen fietsers via Ganzendries en Reigerstraat omgeleid worden richting Voskenslaan?
93. Er zijn veel mensen die de noord-zuid beweging moeten maken, wat aanleiding kan geven tot problemen:
- bij het kruisen van de oost-westroute voor fietsers;
  - door de grote aantallen fietsers en voetgangers worden die doorgangen als te smal ervaren.
  - door conflicten met busverkeer.

94. Men uit geen voorkeur voor de Timichegtunnel of de tunnel met fotowand als noord-zuid doorsteek voor fietsers.
95. De Timichegtunnel vormt een alternatieve noord-zuidverbinding voor de tunnel met fotowand, maar dan moet men de fietsstraat in de Sint-Denijslaan doortrekken van de Kortrijksesteenweg tot aan de Timichegtunnel. In dat deel van de Sint-Denijslaan is voorlopig nog veel busverkeer (vooral van de flexi-bussen, postbus, ...) wat niet compatibel lijkt met een fietsstraat.
96. In het deel van de Sint-Denijslaan tussen de Voskenslaan en de Timichegtunnel is er op vandaag geen probleem. Vraag om ervoor te zorgen dat dit in de toekomst ook niet het geval zal worden.
97. Het kruispunt Voskenslaan en Sint-Denijslaan moet een logische en veilige oversteekplaats voor voetgangers hebben.
98. De scholieren en studenten die te voet naar de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan gaan, moeten via een logische flow van het station naar hun school kunnen gaan. Anders eigenen ze zich een terrein toe dat aan andere vervoerswijzen is toegewezen. Voetgangers steken nu de Voskenslaan op meerdere plekken over om van het station naar de scholen te gaan. Zij doen dat niet alleen op de zebrapaden ...
99. De kruising van de scholieren en studenten (voetgangers) met de tramsporen is een probleem.
100. Zorg ervoor dat je de K&R zo aanlegt dat passagiers de K&R niet moeten oversteken, maar kunnen uitstappen aan de kant van hun bestemming.
101. Hoe zullen auto's en bussen over de K&R rijden? Dat is niet duidelijk.
102. Het lijkt een goed idee om K&R in de ondergrondse autoparking te voorzien, op voorwaarde dat informele K&R in de onmiddellijke stationsomgeving onmogelijk wordt gemaakt én dat de K&R in de parking goed wordt aangeduid op de V. Vaerwyckweg.
103. Private busmaatschappijen stoppen o.a. op het fietspad aan de Sint-Denijslaan/ Voskenslaan. Deze moeten elders een plek krijgen in de toekomst. Hierdoor zou meer ruimte aan fietsers kunnen worden geven langs de zuidzijde van het station.
104. Momenteel stoppen auto's geregeld op het fietspad aan het kruispunt van de Sint-Denijslaan en de Voskenslaan om mensen te laten uitstappen. Dergelijke gevaarlijke situaties moeten fysiek onmogelijk worden gemaakt. Het lijkt noodzakelijk om de Sint-Denijslaan (tussen V. Vaerwyckweg en Voskenslaan) her aan te leggen om informele K&R onmogelijk te maken.
105. In het westelijk deel van de Sint-Denijslaan is er een gekende zone waar geen parkeerautomaat staat en chauffeurs dus niet moeten betalen voor parkeren. Het gaat om het stuk van de parkeerstrook langs de kant van de sporen, tussen Vina Bovypark en de Timichegtunnel. Dit is een gegeerde plek voor wagens en een hiaat in het parkeerbeleid.

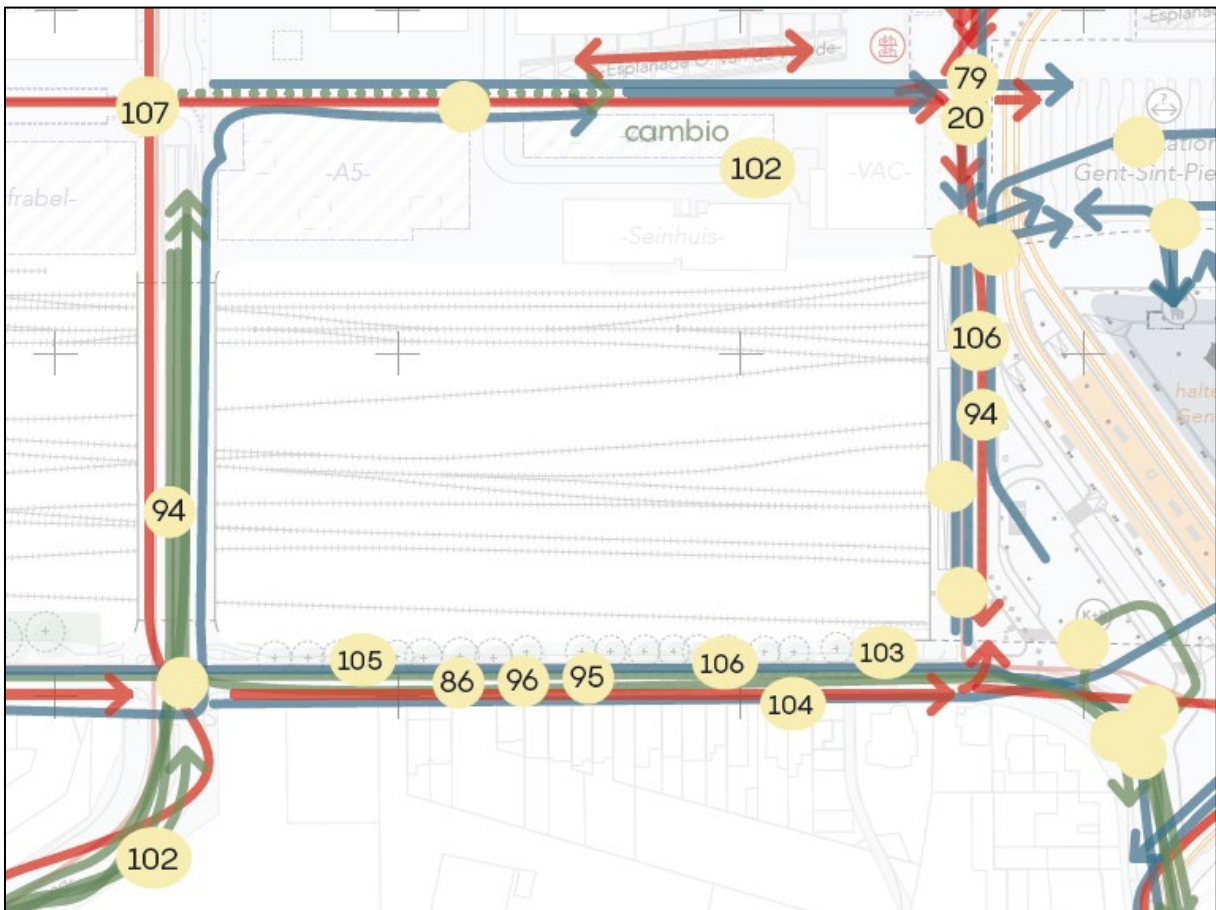




#### 4.11. Timichegtunnel en K. Paolaplein

106. Fietsers die van de V. Vaerwyckweg/Sint-Denijslaan (deel tussen V. Vaerwyckweg en Duipuislaan) naar de noordelijke stationsomgeving fietsen (en omgekeerd), fietsen meestal niet via de Timichegtunnel, maar via de Sint-Denijslaan en de fototunnel. Allicht omdat de route via de Timichegtunnel niet in hun 'mental map' zit?

107. Ter hoogte van het K. Paolaplein zal de fietsroute van oost naar west, de fietsroute van noord naar zuid kruisen. Dit kruispunt moet goed worden ontworpen. Suggestie: vermijd rechte hoeken en voorzie voorsorteerstroken voor fietsers om te vermijden dat fietsers die wachten om te kunnen afslaan, rechtdoor fietsende fietsers hinderen.



#### 4.12. De ruimere stationsomgeving

108. De aansluiting met de Snekpaaï staat niet op het plan maar maakt deel uit van de hele mobiliteitsproblematiek aan het station.
109. Een centraal tramstation is een slecht idee. Mensen hebben het geduld niet om te wachten tot een tram in de verkeersdrukte het tramstation zal bereiken. Mensen stappen dan een halte eerder af om tijd te sparen en zo lopen andere haltes en ook de straten en het plein vol. Dat zie je ook in de huidige situatie.

#### 5. Bemerkingen ivm de huidige situatie

- De toegankelijkheid van het perron van tramlijn 1 richting binnenstad is problematisch.
- Vraag om de haltes van tramlijnen 1 en 2 comfortabeler te maken.
- Wat met tussentijdse chaos aan station? Het is nodig om ook tussentijds verbeteringen aan te brengen, bijvoorbeeld om de oversteken van voetgangers en fietsers beter te faciliteren.
- Fietsers die vanuit de Smidsestraat richting fototunnel willen rijden, mogen dit kruispunt niet 'recht oversteken' om de kortste oversteek te nemen. Vraag om dit aan te passen.
- De voorrangsregels zijn onduidelijk op het kruispunt van de K. Albertlaan en het K. Maria Hendrikaplein: hebben fietsers die van zuid naar noord langs de K&R fietsen, voorrang op bussen die van op de tramsporen langs het K. Maria Hendrikaplein de K. Albertlaan inrijden? Die bussen komen immers van links ... Vraag om dit te verduidelijken.
- De fietsstallingen op het K. Maria Hendrikaplein worden problematisch genoemd. Er wordt een gebrek aan ruimte ervaren.
- Ook de taxi's zorgen voor conflicten. Zij rijden op de busbanen, rijden (te) snel, en dat is gevaarlijk voor fietsers. De oversteek aan de Rambler is gevaarlijk omdat ze daar te snel de bocht nemen en de overstekende fietsers en voetgangers niet zien.
- Eén van de deelnemers gaat iedere zondag naar de markt op het Koningin Maria-Hendrikaplein en vindt dat het plein en de fietsdoorsteek voor het station op dat moment voetgangersveilige zones moeten zijn.
- Blinden en slechtzienden kunnen niet worden afgezet op de ondergrondse K&R. Deze mensen kunnen immers niet alleen naar boven gaan want deze route is niet toegankelijk voor hen. Sommige chauffeurs die hen brengen, kunnen ook niet parkeren op een parkeerplaats voor mensen met een beperking want de personen die worden afgezet, nemen bij het uitstappen hun parkeerkaart mee.
- Veel verkeersstromen rond het plein ondervinden problemen. Die zouden in feite goed kunnen functioneren maar ze zijn slecht aangeduid. Zo is bijvoorbeeld de ondergrondse K&R slecht aangeduid. Ook de fietsers die van de Koningin Elisabethlaan naar de Koningin Fabiolalaan willen rijden, snijden vaak de bocht af aan de Koning Albertlaan omdat de aanduiding verwarrend is.
- Sinds het afsluiten van de oprit naar de R4 aan de Dupuislaan, rijdt er veel verkeer, ook meer zwaar verkeer, door de Sint-Denijslaan (tussen V. Vaerwyckweg en Dupuislaan). Dit verkeer rijdt ook vaak te snel. Binnenkort zal het Mobiliteitsbedrijf dit onderzoeken en tellingen uitvoeren.
- Vraag om de doorsteek van de Timichegtunnel naar de K. Fabiolalaan opnieuw af te sluiten als de container daar weg is. Vraag om dit ook door te geven aan google.
- De windhinder op het busstation moet worden opgelost.
- Er is bezorgdheid over de oversteken naar de busperrons. Licht en Liefde suggereert om een witgrijs dambordpatroon te schilderen als oversteekplaats zodat buschauffeur kunnen zien waar voetgangers oversteken. Dergelijke oversteken zouden alvast een meerwaarde zijn voor blinden en slechtzienden.

- Voor mensen met een visuele beperking zou het ook een meerwaarde zijn om het perronnummer in braille aan te geven op de plek waar je van de veilige route langs de keermuur naar een bepaald perron gaat.

## 6. Vragen aan en antwoorden van het Mobiliteitsbedrijf

- *Vraag: Is het mogelijk om meer doorgangen voor auto's van noord naar zuid te voorzien?*  
*Antwoord Mobiliteitsbedrijf:* De officiële doorgangen tussen beiden lopen via de Kortrijksesteenweg en de Snepkaai. De 'Boentweg' gaat niet open voor autoverkeer.
- *Vraag: Is er nog mogelijkheid om van het concept van 'shared space' af te stappen?*  
*Antwoord Mobiliteitsbedrijf:* Niet helemaal. In een stationsomgeving is iedereen op het laatste moment even voetganger. Vlakbij het station heb je de facto altijd een spanningsveld tussen voetgangers en fietsers. Het is dan ook onvermijdelijk dat hier conflicten komen. Wat we wel kunnen proberen is om conflicten uiteen te rafelen zodat ze minder heftig zijn. Het is ook belangrijk om de omgeving meer leesbaar te maken zodat de conflicten minder dreigend overkomen. We hebben onderzocht of het mogelijk is om voetgangers ondergronds te laten kruisen, maar het is niet evident om het K. Maria Hendrikaplein te ondergraven. Het is eigenlijk niet realistisch om te streven naar een volledig conflictvrije zone. Een zekere vorm van 'shared space' is noodzakelijk, maar het moet niet in de vorm zijn die we nu kennen.
- *Vraag: Fietsers horen niet thuis in de zone voor het station.*  
*Antwoord Mobiliteitsbedrijf:* De fietsdoorsteek voor de stationsingang is een verwijzing naar het plan van Alain Marguerit. Momenteel hebben we een zwaartepunt van de fietsenstallingen aan de noordkant. Fietsers die uit het centrum komen, rijden automatisch naar de ondergrondse parking. De aantrekkingskracht om langs de ingang van het station te fietsen is groot. We hopen dat dit probleem zichzelf zal oplossen als er andere stallingen komen, zoals deze in de Clocquetgang.
- *Vraag: Zullen chauffeurs nog mensen kunnen afzetten vlakbij het station, bijvoorbeeld aan de Ganzendries?*  
*Antwoord Mobiliteitsbedrijf:* De Ganzendries is geen geautoriseerde K&R maar het verkeersreglement laat toe dat mensen stoppen om iemand af te zetten en meteen weer doorrijden.  
Op andere plekken zorgen Kiss & Riders voor onveilige situaties door op het fietspad te stoppen (zoals aan de Sint-Denijslaan en in de K. Fabiolalaan).  
Door een gepaste inrichting van dergelijke zones kunnen we vermijden dat chauffeurs aan de Ganzendries parkeren om reizigers op te wachten (en dus langer blijven staan) of op het fietspad van de Sint-Denijslaan staan om mensen af te zetten.  
We willen auto's op het openbaar domein op een grotere afstand van het station tegenhouden zodat men niet meer ongestructureerd zou K&R-den op voet- en fietspaden (zoals aan de K. Fabiolalaan of de Sint-Denijslaan). Het is daarbij de bedoeling dat het voor chauffeurs interessanter is om naar de officiële K&R te rijden dan bovengronds een plek in te nemen. De gestructureerde (ondergrondse) taxistandplaats en K&R is immers wel goed en blijft ook behouden.  
Het is niet de bedoeling om officiële zones voor K&R te maken in de woonstraten rond het station zoals nu het geval is in de K. Astridlaan. Er zullen nog steeds plekken dicht bij het station zijn die men met de wagen kan bereiken. Maar wie naar deze plekken wil rijden, zal dat in de toekomst niet steeds via de huidige route kunnen doen. We bekijken immers ook of alle autostromen in de stationsomgeving kunnen blijven bestaan, of we ze niet beter ergens knippen en welke zones toegankelijk moeten zijn voor niet-bewonersverkeer. Vandaag de dag, met circulatieplan in het centrum, zijn de mensen al meer gewoon aan het idee dat je

niet zomaar meer overal langs kan met de wagen. Dat kan in deze zone ook. Dat vergt dan wel een volledig wijkcirculatieplan. Dat zal niet voor de komende jaren zijn, maar we kunnen het wel al opstellen zodat het snel geïmplementeerd kan worden.

- *Vraag:* Kan (te) snel verkeer in een ruimere zone rond het station worden tegengegaan (bijvoorbeeld in de K. Fabiolalaan)?

*Antwoord Mobiliteitsbedrijf:* Er zijn een aantal mogelijkheden om de snelheid af te remmen, maar snelheidsremmers zijn niet overal een goede oplossing. We moeten er namelijk telkens voor zorgen dat de vrachtwagens van IVAGO en de Brandweer moeten kunnen passeren. Bovendien kan de Stad in straten waar bussen in 2 richtingen (zullen) rijden (bijvoorbeeld in de K. Fabiolalaan) geen zware verkeersdrempels aanleggen. Aangezien een personenwagen steeds veel kleiner is dan een bus of een vrachtwagen, kunnen deze vaak nog vrij vlot over dergelijke drempels rijden.

- *Vraag:* Kan er in de toekomst door de ondergrondse parking een route naar de K&R aangelegd worden?

*Antwoord Mobiliteitsbedrijf:* Een dergelijke route zou de V. Vaerwyckweg/Sint-Denijslaan verbinden met het K. Maria Hendrikaplein. Dat zou allicht veel verkeer aantrekken en is niet de bedoeling. Wat we momenteel wel bestuderen, is om de K&R voor personenwagens die was voorzien aan het K. Mathildeplein, op het einde van de parking te installeren. Dat zou betekenen dat K&R aan het K. Mathildeplein minder ingewikkelder wordt.

- *Vraag:* zal de oprit naar de R4 aan de Dupuislaan gesloten blijven?

*Antwoord Mobiliteitsbedrijf:* Ja want deze oprit was onveilig.

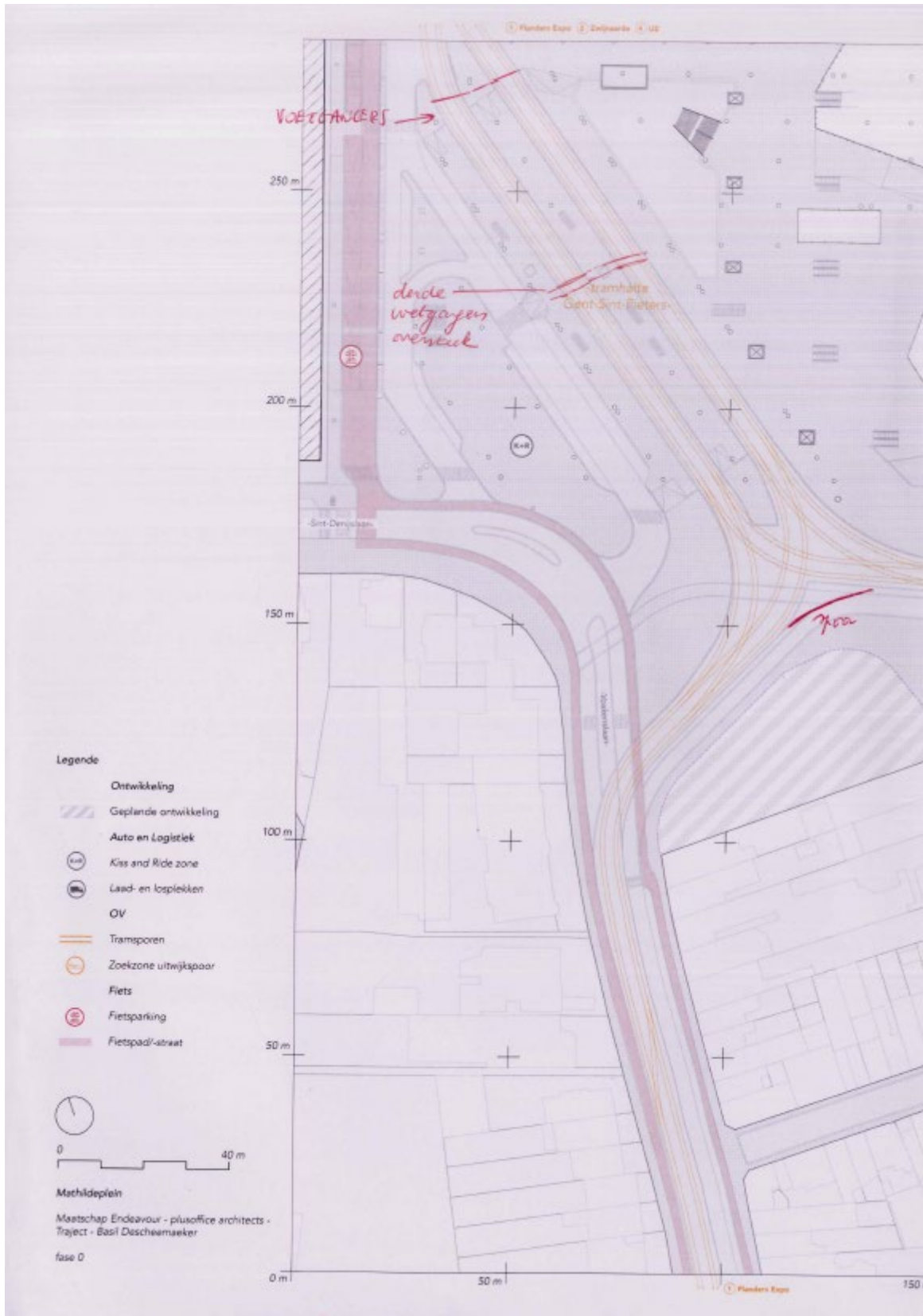


## Bijlage 1: voorstel Reizigersbond (REBO) ivm toekomstig tramstation

De REBO stelt voor om op beide koppen én centraal een voetgangersoversteekplaats te voorzien over de tramsporen in het toekomstige tramstation. Volgens de REBO laat de beschikbare perronlengte (minimum 100 m in rechte lijn zonder wissels voor het westelijk gelegen perron, minimum 110 m in rechte lijn voor het oostelijke perron kant stationsgebouw) dit toe. Zij preciseren hierbij:

110. de centraal gesitueerde, voetgangersoversteekplaats zou een breedte van ca. 5 tot 6 meter kunnen hebben.
111. op de koppen van de tramperron kunnen de voetgangersoversteken een breedte van 5 m hebben.
112. De kop van het westelijke tramperron kan, aan de noordzijde (kant VAC-gebouw), enigszins noordwaarts worden opgeschoven, deels in de flauwe tramsporenbocht. De recente ervaring in Tours toont aan dat het haalbaar is om, in gewone exploitatie, perfect te halteren ter hoogte van de 'deur(openings)strepen', gemarkeerd op het tramperron. Op basis van 2 achter elkaar halterende Albatrossen (2 x 43 = 86 m) blijft voor het westelijke tramperron 14 meter over, zonder nog rekening te houden met de mogelijkheid om het westelijke tramperron met bijv. 5 meter door te trekken tot op de plaats van de gemarkeerde voetgangersoversteekplaats over de toegangsweg naar en van de kus- en rijstrook (zie de aanduiding op het bijvoegde ontwerp hieronder, rechts naast genoemde gemarkeerde voetgangersoversteekplaats).

REBO verwijst hierbij naar de ervaring in Leipzig waar de haltes op het centrale, viersporige, tramstation gesitueerd voor Leipzig Hauptbahnhof, werden aangepast. Daar kunnen, net zoals dit is voorzien in Gent-Sint-Pieters, al jaren overdag tot 8 tramstellen gelijktijdig halteren zonder wederzijdse hinder (Leipzig 10 tramlijnen, elk om de 10 minuten, beide richtingen samen ca. 120 trambewegingen per uur; Gent ca. 72 bewegingen per uur met tram 7 inbegrepen, bij huidige frequenties). In augustus 2019 werden in Leipzig de aanpassingswerkzaamheden gestart om, naast de twee bestaande voetgangersoversteekplaatsen aan elke kop van de drie tramperrons, een derde, 'centrale' voetgangersdoorgang tussen twee achter elkaar in dezelfde richting stilstaande trams te creëren, teneinde de 'doorstroming' van zowel de (op 'hun' tram) wachtende als van de het tramstation verlatende en naderende tramreizigers te optimaliseren én de drukte van wachtende en dwarsende reizigers aan de twee bestaande oversteekplaatsen op de tramperronkoppen te verminderen.

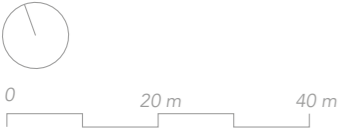
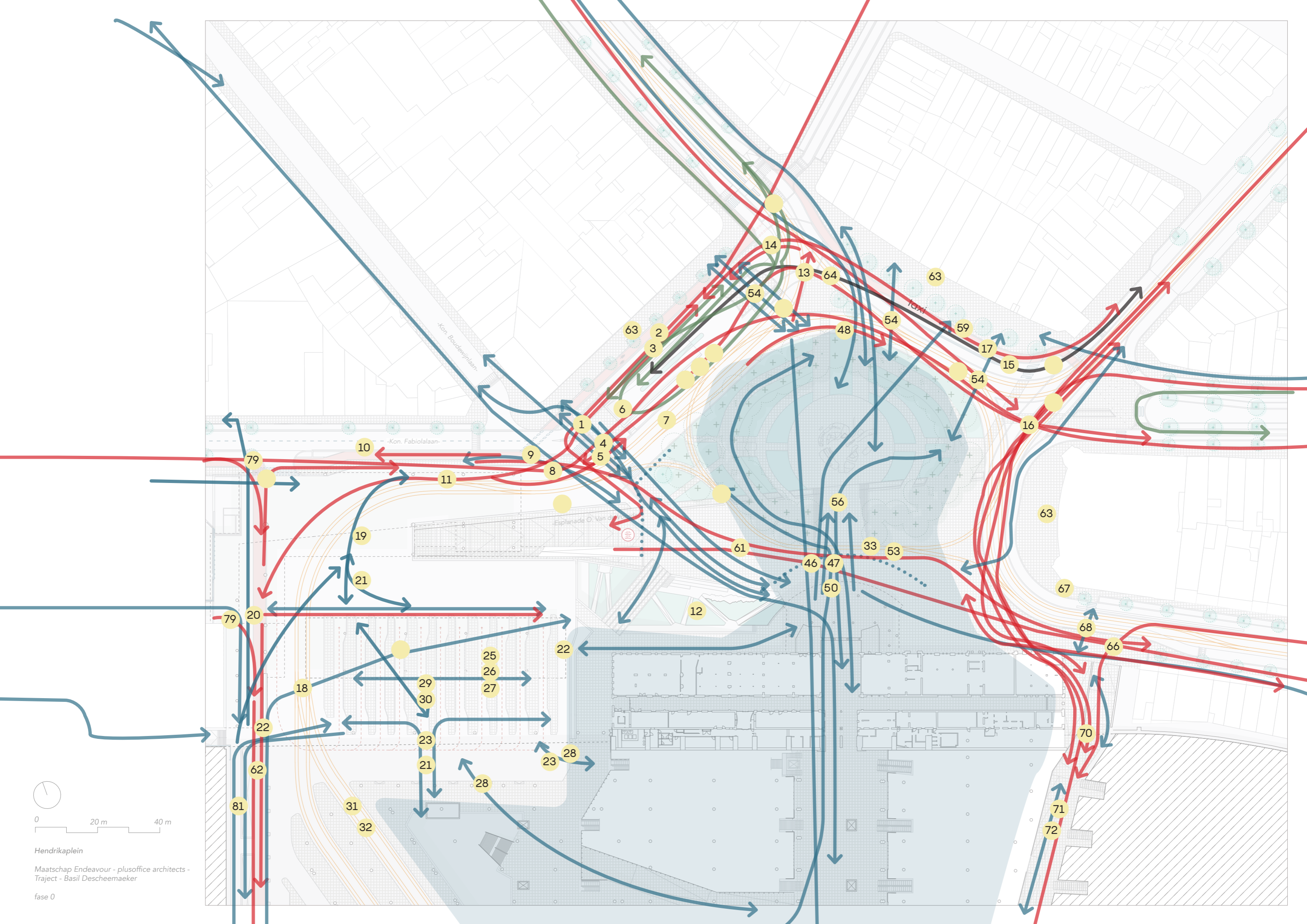


## Bijlage 2: Aanwezigheidslijst

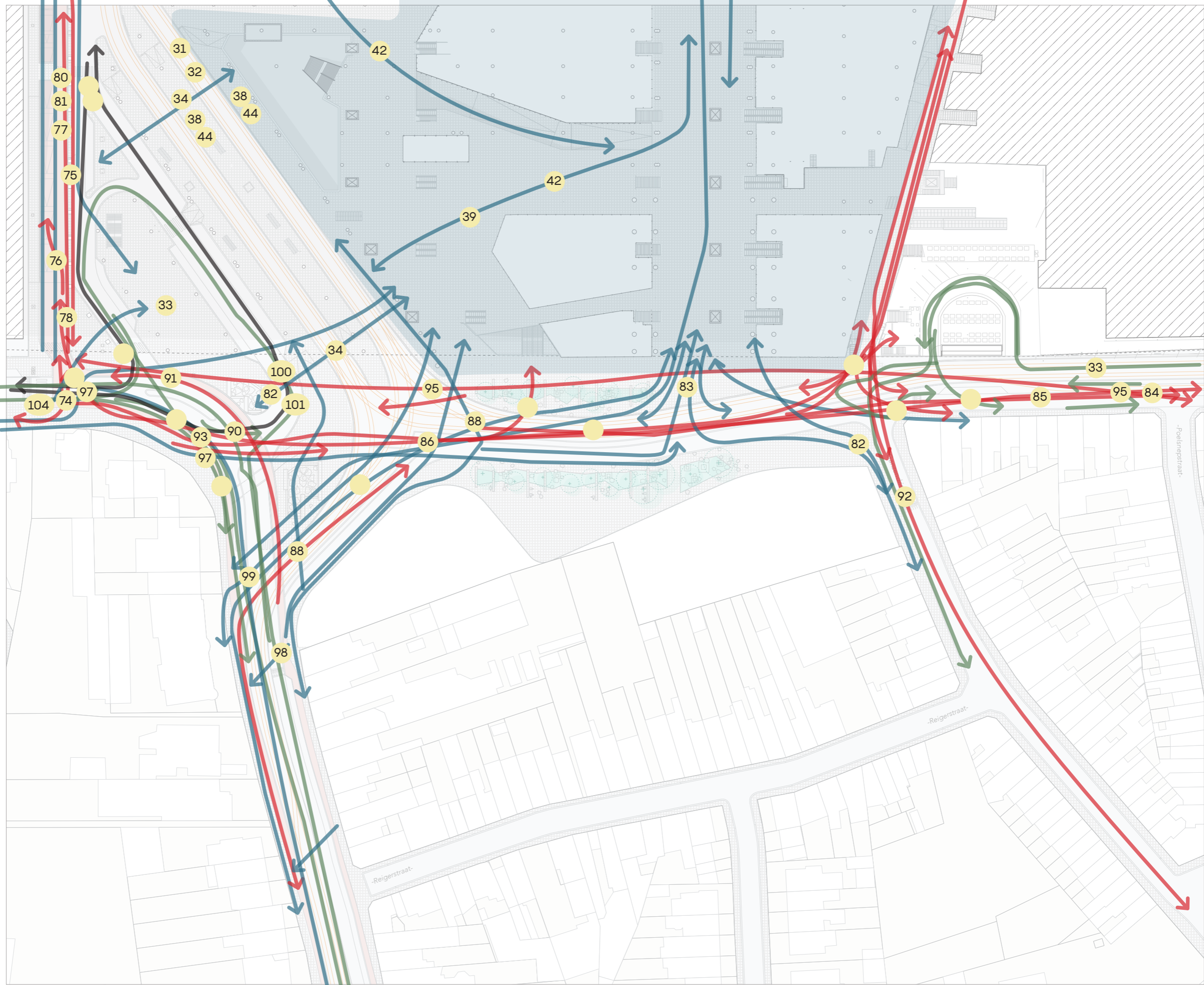
**Verontschuldigd:** burgemeester De Clercq, schepen Watteeuw, schepen Heyse, schepen Souguir, schepen De Bruycker, Lieven Theys, Rudy Deceunynck

### Aanwezig:

Naam	Voornaam	Organisatie
Beurms	Wilfried	Fietsersbond Gent
Caulier	Herman	Adviesraad voor mensen met een beperking
Decoene	Jan	Werkgroep Sint-Pieters-Buiten
Demey	Rita	buurtbewoner
Desmedt	Luc	vzw Reizigersbond (REBO)
Knockaert	Paul	
Missinne	Lut	
Missine	Erik	
Verlinden	Rien	Blindenzorg Licht en Liefde
Rummens	Mark	buurtbewoner
Soenen	Benoit	Oudercomité KLIM
Van Broeckoven	Leo	
Van Brussel	Tom	
Van Gijseghem	Dirk	Buitensporig
Van Oostveldt	Patrick	Ugent
Vandeputte	Ian	buurtbewoner
Wauman	Carla	Bewoner
Aelterman	Sofie	Stadsbestuur Gent (kabinet schepen Watteeuw)
Reynaert	Herwig	Voorzitter Klankbordgroep
Rogiest	Gisèle	Infopunt Project Gent Sint-Pieters
De Paepe	Sophie	Infopunt Project Gent Sint-Pieters
Van Steenbrugge	Joke	NMBS
Maes	Caroline	De Lijn
Vertriest	Linde	Stad Gent
Bortels	Ilse	Stad Gent
Minnebo	Bruno	Stad Gent
Manhaeve	Ann	Stad Gent
Descheemaeker	Basil	Ontwerpbureau actualisatie masterplan PGSP
Vandevoorde	Jakob	Ontwerpbureau actualisatie masterplan PGSP (Endeavour)
Devriendt	Kristof	Ontwerpbureau actualisatie masterplan PGSP (Traject)
	Bram	Ontwerpbureau actualisatie masterplan PGSP (Traject)
	Jitske	Ontwerpbureau actualisatie masterplan PGSP



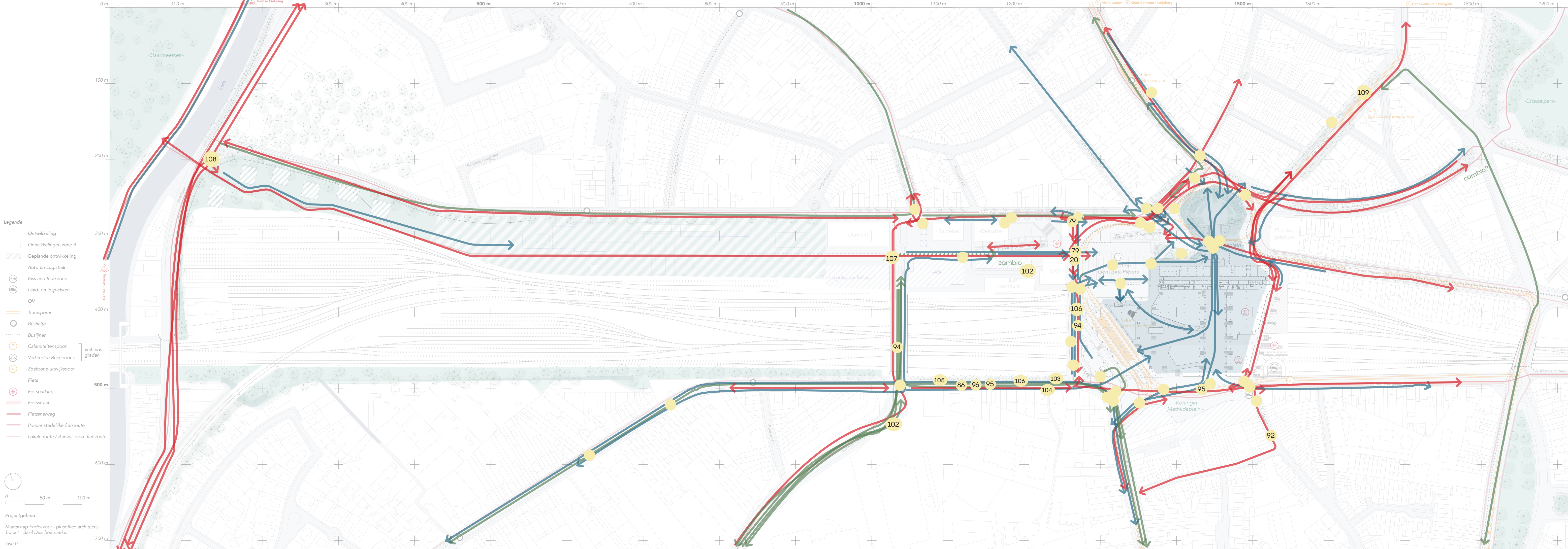
Hendrikaplein  
Maatschap Endeavour - plusoffice architects -  
Traject - Basil Descheemaeker  
fase 0



0 40 m

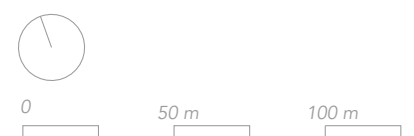
Mathildeplein  
Maatschap Endeavour - plusoffice architects -  
Traject - Basil Descheemaeker

fase 0



Legende

- Ontwikkeling
- Ontwikkelingen zone B
- Geplande ontwikkeling
- Auto en Logistiek
- Kiss and Ride zone
- Laad- en losplekken
- OV
- Tramsporen
- Bushalte
- Buslijnen
- Calamiteitenspoor
- Verbreden Busperrons
- Zoekzone uitwijkspoor
- Fiets
- Fietsparking
- Fietsstraat
- Fietsnelweg
- Primair stedelijke fietsroute
- Lokale route / Aanvul. sted. fietsroute



Projectgebied  
 Maatschap Endeavour - plusoffice architects -  
 Traject - Basil Descheemaeker  
 fase 0