

Dialogocafé 18/04/2010 PGSP mobiliteit Ingesproken tekst deel 2: PARKEREN

(Deze tekst geeft de nodige informatie om buurtbewoners en handelaars rond Gent-Sint-Pieters MEE TE LATEN DENKEN rond mobiliteit.

De tekst hoort bij een beeldpresentatie die op 18 april 2010 is geprojecteerd tijdens het dialogocafé van het Project Gent Sint-Pieters (om participatie te organiseren) over mobiliteit.

Dezelfde presentatie is ook voorgelegd aan buurtbewoners en - handelaars tijdens de grote werfwandeling met 800 mensen dd. 25 april 2010 die deelpresentatie is getoond

Tot 27 april 2010 kunt u ook via de website www.projectgentsintpieters.be uw mening geven rond de aangekaarte mobiliteitskwesties.)

DIA1

Welkom. Dit is de tweede van twee presentaties van het Project Gent Sint-Pieters over mobiliteit anno 2010. Hier gaat het over parkeren in de stationszone.

Eind 2010 komt de nieuwe ondergrondse parkeergarage van Gent-Sint-Pieters in gebruik, althans het grootste deel ervan. Dat betekent dat er grondig moet nagedacht worden over wie in deze stationsomgeving best ondergronds gaat parkeren, en wie best op straat parkeert. Er moet ook gekeken worden op welke wijze het parkeersysteem voor alle groepen efficiënt en leefbaar blijft.

DIA2

Laten we zoals bij de eerste presentatie beginnen met een aantal algemene principes en uitgangspunten uit te leggen. De initiatiefnemers van het Project GSP onderschrijven die principes.

DIA 3

Eerste principe: Parkeren in de straten van Gent, en dus ook in de stationsomgeving, is een zaak voor de bewoners, voor bezoekers aan de huizen en handelszaken, en voor mensen die werken in de wijken, vb. in één van de scholen. Ofwel heb je een parkeerkaart (zeg maar een bewonerskaart), ofwel betaal je aan een parkeerautomaat.

DIA4

In beperktere mate moet er in de straten ook plaats zijn om te laden en te lossen, en hier en daar zijn er zones voor het autodeelsysteem van Cambio.

DIA5

Straatparkeren in de wijken rond *Gent-Sint-Pieters* is niet bedoeld voor parkerende pendelaars of voor nieuwe gebruikers/werknemers/bezoekers van de projectontwikkeling langs de *Fabiolalaan*.

DIA 6

Tweede principe: De partners van het Project *Gent Sint-Pieters* hebben bij het maken van de plannen expliciet gekozen voor een duurzaam mobiliteitsscenario: Alle vormen van vervoer van en naar het station krijgen hun plaats, maar wel volgens het STOP principe. Die afkorting staat voor 'Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Privaat vervoer'.

DIA 7

In volgorde van belangrijkheid besteden de projectpartners aandacht aan:

- a. De Stapper, de voetganger dus, die veilige brede wandelroutes en een verzorgd en vriendelijk openbaar domein krijgt.

DIA8

- b. De trapper, m.a.w. de fietsers, die 10.000 comfortabele fietsstallingen vlakbij trein, tram en bus krijgen, én heel wat extra diensten zoals herstellingen, bewaking, verhuur...

DIA 9

- c. Het Openbaar vervoer: De Lijn investeert stevig in meer ruimte, capaciteit en dienstverlening voor de bussen en trams.

DIA 10

- d. En tenslotte de P van privaat vervoer, de auto dus. Er wordt geïnvesteerd in wegen en in parkeerplaatsen voor de treingebruiker. De auto wordt gezien als één van de mogelijke voortrajecten naar de trein, complementair met de andere vervoerswijzen, maar met garanties dat dit vervoersmiddel slechts een zeer beperkt aandeel zal krijgen.

DIA 11

Derde principe: Er zijn grondige studies en tellingen uitgevoerd om zicht te krijgen op het verplaatsingsgedrag van de reizigers. Bevragingen in *Gent-Sint-Pieters* uit 2007 leren bijvoorbeeld het volgende:

Ongeveer 1 op 4 treinreizigers stapt over in Gent-Sint-Pieters: het voortraject naar het station is dus al een andere trein.

Bijna 90 procent van alle andere (Gentse) treinreizigers komt via duurzame vervoersmiddelen naar het station: te voet, per tram, per fiets, per bus. 9 procent, en dat kwam overeen met 2757 mensen, kwamen hier parkeren voor ze de trein namen, en dat, verspreid over een hele dag. Ongeveer 1500 auto's waren er al van in de vroege ochtenduren.

DIA 12

Vierde principe: De grootte van de nieuwe ondergrondse parking werd ingegeven door de tellingen en studies, en ook door de duurzaamheidsgedachte. De nieuwe parkeergarage zal een capaciteit hebben van circa 2700 auto's.

DIA13

De parking is bedoeld voor twee duidelijke soorten parkeerders: de treinreizigers en de toekomstige gebruikers (werknemers en bezoekers) van de projectontwikkeling rond het station.

Deze ondergrondse parkeergarage verschilt dus essentieel van de andere ondergrondse parkeergarages in de stad Gent.

DIA 14

Om de 2700 beschikbare parkeerplaatsen ondergronds te verdelen over de doelpublieken zijn er deelcontingenten afgesproken:

Een kleine 1500 plaatsen worden gereserveerd voor treinabonnees, dagelijkse pendelaars dus.

Een 800- tal plaatsen zijn er voor de kantoor- en woonfuncties bovenop de pendelparking.

En een 400-tal plaatsen worden gedeeld door gelegenheidstreinreizigers en door bezoekers aan de projectontwikkeling.

DIA 15

Vijfde principe: De uitbating van de ondergrondse pendelparking gebeurt door B-Parking. Dat is gespecialiseerde dochtermaatschappij van de NMBS holding. B-Parking is twee jaar geleden opgericht om alle parkeergelegenheden rond de Belgische stations te exploiteren. B-Parking garandeert dat er rond de stations parkeerplaats voor de treinreizigers beschikbaar is, en dat tegen tarieven die afgestemd zijn op de plaatselijke straatparkeertarieven van de steden.

DIA 16

Tot hier de algemene principes.

Deze principes vormen de basis voor een overeenkomst tussen de stad Gent en de NMBS- holding. Bedoeling is om het straatparkeren en het ondergronds parkeren in de stationsomgeving harmonisch op elkaar af te stemmen. Er wordt nagedacht over parkeertarieven en parkeersystemen. Het is mede via de parkeertarieven dat de globale doelstellingen zullen worden gerealiseerd. Er wordt eveneens nagedacht over de signalisatie en routes naar de pendelparking en naar het station.

DIA 17

De ondergrondse parkeergarage komt in twee fasen in dienst: Eind 2010 komen er 2100 parkeerplaatsen ter beschikking. Op dat ogenblik verdwijnt het huidige tijdelijke pendelparkeergebouw aan de Fabiolalaan.

Tegen 2012 worden de overige circa 600 plaatsen ontsloten.

DIA 18

De ondergrondse pendelparking heeft twee toegangshellingen. De belangrijkste in- en uitrijroute verloopt via de Timichegtunnel en de nieuwe Valentin Vaerwijckweg, richting R4. De tweede toegangshelling komt via een wegje uit op de Fabiolalaan. Deze tweede toegang zal door parkerende bewoners kunnen worden gebruikt, zodat zij geen omwegen moeten maken als zij hun wagen gebruiken.

DIA 19

En nu concreet: Hoe gaan de stad Gent en de NMBS-Holding het parkeren rond Gent Sint-Pieters voor alle groepen efficiënt en leefbaar houden ?

Ten eerste door slim om te gaan met de tarieven voor ondergronds parkeren. De precieze tarieven liggen nog niet vast, de marges wel.

We weten dat we een parkeerabonnement voor treinpendelaars beduidend duurder willen maken dan een abonnement voor het openbaar vervoer. Want, in het kader van het STOP principe willen we de mensen (ook financieel) stimuleren om na te denken over een duurzamer voortraject richting station. Meer moeten betalen om te parkeren dan om per bus of tram naar het station te komen kan overtuigend werken.

Om u een idee te geven: Een abonnement voor De Lijn kost nu 27,50 euro per maand.

DIA 20

Tegelijk weten we ook dat het tarief om ondergronds te parkeren goedkoper moet zijn dan de prijs om een hele dag bovengronds op straat, in de stationswijken te parkeren. Want anders lokken we de treinreizigers die we

ondergronds willen, uit de pendelparking en in de straten. Dat zou de parkeerdruk in de omgeving verhogen en dat is niet de bedoeling.

Tegenwoordig kan je in de stationsbuurt op straat parkeren aan 3 euro per dag. Op maandbasis komt dat ongeveer op 65 euro.

DIA 21

Er bestaat een groep treinreizigers die we de occasionele reiziger noemen: dat zijn mensen die maar af en toe eens een trein nemen en die natuurlijk welkom zijn in de ondergrondse pendelparking, maar tegen een iets duurder (dag)tarief in vergelijking met het parkeerabonnement van de vaste pendelaar. Het tarief van de occasionele treinreizigers zal dus een beetje meer opschuiven in de richting van het tarief voor een hele dag straatparkeren.

DIA 22

De vraag is of langparkeren in de straten rond het station, een hele dag parkeren voor 3 euro dus, nog moet toegestaan worden. Er zijn al enkele straten waar je alleen nog voor een halve dag kan betalen. Dit systeem werkt extra ontradend voor parkerende treingebruikers. Die blijven meestal meer dan een halve dag weg en riskeert een boete.

Kortparkeren op straat, voor maximaal 3 uur kost nu 2,50 euro.

DIA 23

Een denkpiste specifiek voor de bewoners en handelaars uit de wijken rond het station is de volgende: Als de meeste parkerende pendelaars 's avonds weg zijn, zal er veel plaats zijn ondergronds. Een van de mogelijkheden waar wij aan denken is om 's avonds vanaf 18 uur en tot 's morgens 8 uur de ondergrondse parkeerplaats open te stellen voor de buurtbewoners. Aan welk tarief is nog niet bekend.

DIA 24

Ook over het gebruik tijdens het weekend denken we na: Wellicht zal de pendelparking ook tijdens de weekends zo goed als leeg staan, in vergelijking met de weekdays. Wij zien het wel zitten om op zaterdag, zondag en bij weekendevenementen in de stad de ondergrondse parkeercapaciteit aan het station aan te bieden. Zo kunnen de mensen vanaf het station met het openbaar vervoer naar het stadscentrum doorrijden.

DIA 25

Ten slotte nog iets over de signalisatie van het station en van de ondergrondse parking: Het is de bedoeling om het station en de pendelparking goed aan te duiden vanaf de snelweg en de R4.

De pendelparking wordt ook opgenomen in het parkeergeleidingssysteem van de Stad Gent.

DIA 26

Conclusie: Wij zijn nog niet toe aan het vastleggen van heel concrete tarieven of systemen. Graag willen wij eerst uw bezorgdheden en suggesties vernemen in verband met de toekomstige parkeersituatie rond Gent-Sint-Pieters.

Met welke systemen, prijzen, regels en routes, denkt u dat we de parkeersituatie rond Gent-Sint-Pieters efficiënt organiseren ?
Welke eventuele aanpassingen ziet u zitten in het straatparkeren ?
Welke voor- en nadelen ziet u aan de denkpistes i.v.m. weekend en nachtparkeren, zoals we ze hebben uitgelegd ?

DIA 27

Uw meningen, argumenten, opmerkingen en bezorgdheden nemen de projectpartners mee bij hun verdere beslissingen in verband met parkeren. Wij wensen u een vruchtbare dialoog.