



INFORMATIEBUNDEL
Actualisatie Masterplan PGSP
mobiliteitsscenario's fase 1
24/06/2020

plusoffice architects x Basil Descheemaeker x Endeavour x Traject

INTRODUCTIE

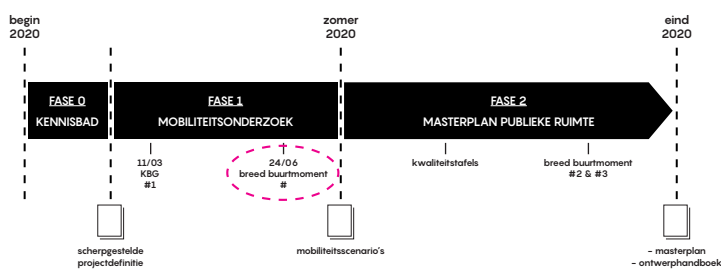
Help ons de toekomstige verkeerssituatie rond het station vorm te geven!

Hoe zal je in de toekomst wandelen en fietsen aan het station Gent-Sint-Pieters? Waar kan je iemand aan het station afzetten of ophalen als je met de wagen komt?

Dit en nog veel meer vragen maken deel uit van de mobiliteitsstudie die momenteel loopt. Een ontwerpteam heeft verschillende scenario's uitgewerkt om de verkeerssituaties aan het Koningin Maria-Hendrikaplein, het Koningin Mathildeplein, ... aan te passen. En over deze scenario's horen we graag je mening!

Deze oefening is onderdeel van het Masterplan 'Actualisatie Publieke Ruimte Gent Sint-Pieters'. Dit masterplan loopt tot eind 2020 en bestaat uit een mobiliteitsluik en een ruimtelijk luik. Dit plan heeft als doel om meer samenhang, sociale ontmoeting, veiligheid en klimaatrobustheid in de omgeving rond het stationsproject te brengen.

Deze bundel hoort met een enquête en een online workshop. Samen vormen zij **een tweede inspraakronde**. De resultaten van de eerdere inspraakmomenten vind je op de website [hier](#).



De vorige klankbordgroep bracht vooral aan het licht hoe verschillende verkeersstromen met elkaar botsten en waar dit voor gebruikers voor problemen zorgde. In deze bundel kunt u alvast lezen hoe wij met deze lokale kennis aan de slag zijn gegaan.

LEESWIJZER

In deze bundel lichtten we onze uitgangspunten toe voor de verschillende gebruikers. Vervolgens leggen we uit hoe we aan de noord- en de zuidzijde van het station aan de slag zijn gegaan en welke vragen er volgens ons nog op tafel liggen in het ruimtelijke vervolgdeel van deze studie.

Deze informatiebundel geeft je de achtergrondinformatie die nodig is om het **online gesprek op woensdag 24 juni** te kunnen volgen. Dit gaat door in kleine groepjes op woensdag 24 juni om 19u30 via het virtuele meetingprogramma Zoom. Het aantal plaatsen is beperkt en inschrijven is hier dus verplicht. Inschrijven kan via go.stad.gent/onlinegesprekPGSP.

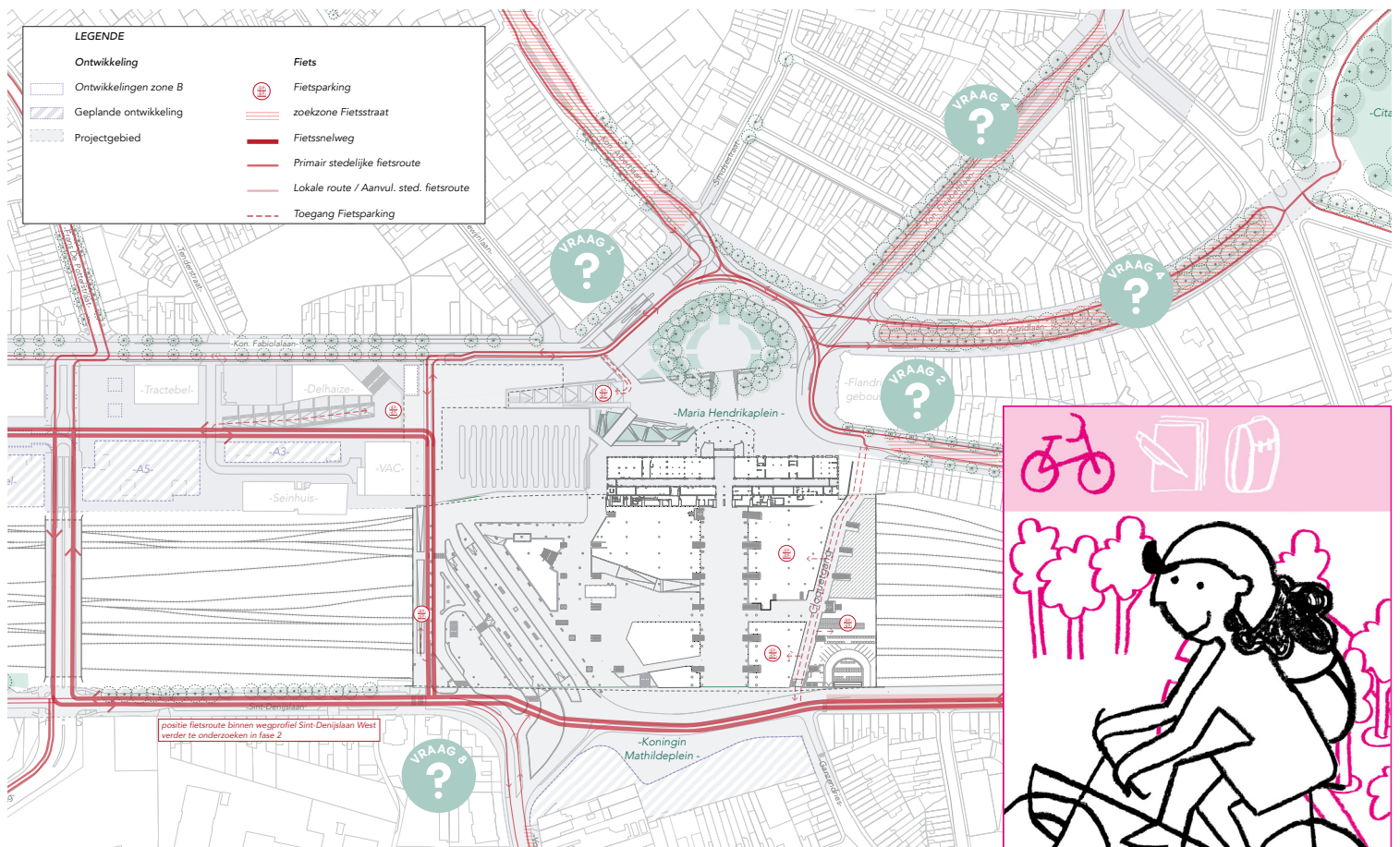
Bij deze bundel horen nog **twee bijlages: een handleiding** voor het online Zoom-gesprek en **een reeks bijhorende vragen** die in het gesprek besproken zullen worden. In deze bundel kun je door dit icoontje steeds zien wanneer een informatie verband houdt met een te behandelen vraag.



Wie niet aanwezig kan zijn, kan zijn bedenkingen en opmerkingen ook geven via een **online enquête**. Deze is te vinden op <https://rb.gy/mx6ebs> en kost ongeveer 15 minuten.

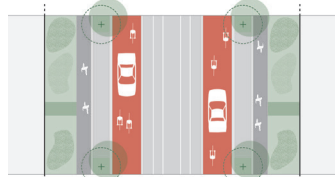
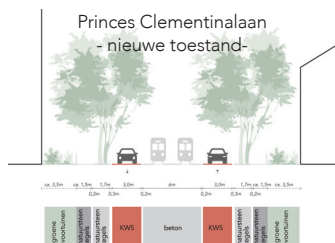


Verder vind je in deze bundel in de roze kaders ook de verhalen van Lucas, Maria, Jamilla en Mark. Zij vertellen jou wat er voor hen veranderd is. Op het **online participatieplatform** kun je ons verder laten weten wat je denkt. Kijk op ookmijn.stad.gent/mobiliteit-pgsp.

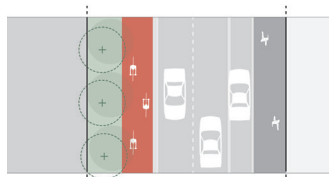


FIETSER

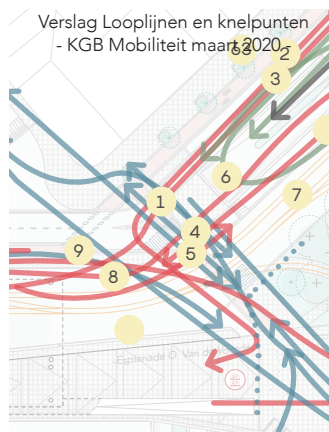
De pleinen zijn maximaal autovrij en voorzien van dubbelrichtingsfietspaden met een minimumbreedte van 4m00 en een gewenste breedte van 5m00 (zie plan boven). De fietser krijgt een duidelijke, veilige en voldoende brede plaats in het straatprofiel het aantal verschillende profieltypen in de stationsomgeving wordt beperkt



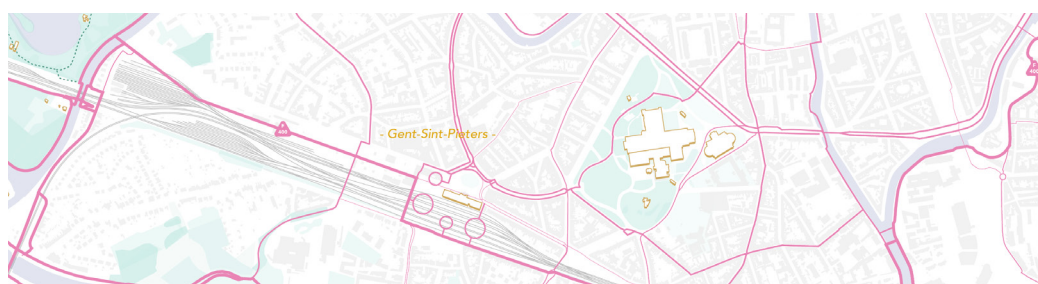
De straten in de stationsomgeving zijn fietsstraten, tenzij er ook bussen op de rijbaan rijden.



Straten met busverkeer zijn voorzien van losliggende (enkel- of dubbelrichtings-) fietspaden.



Conflictpunten met andere vervoersmodi, in het bijzonder auto's en OV, worden tot een minimum beperkt.



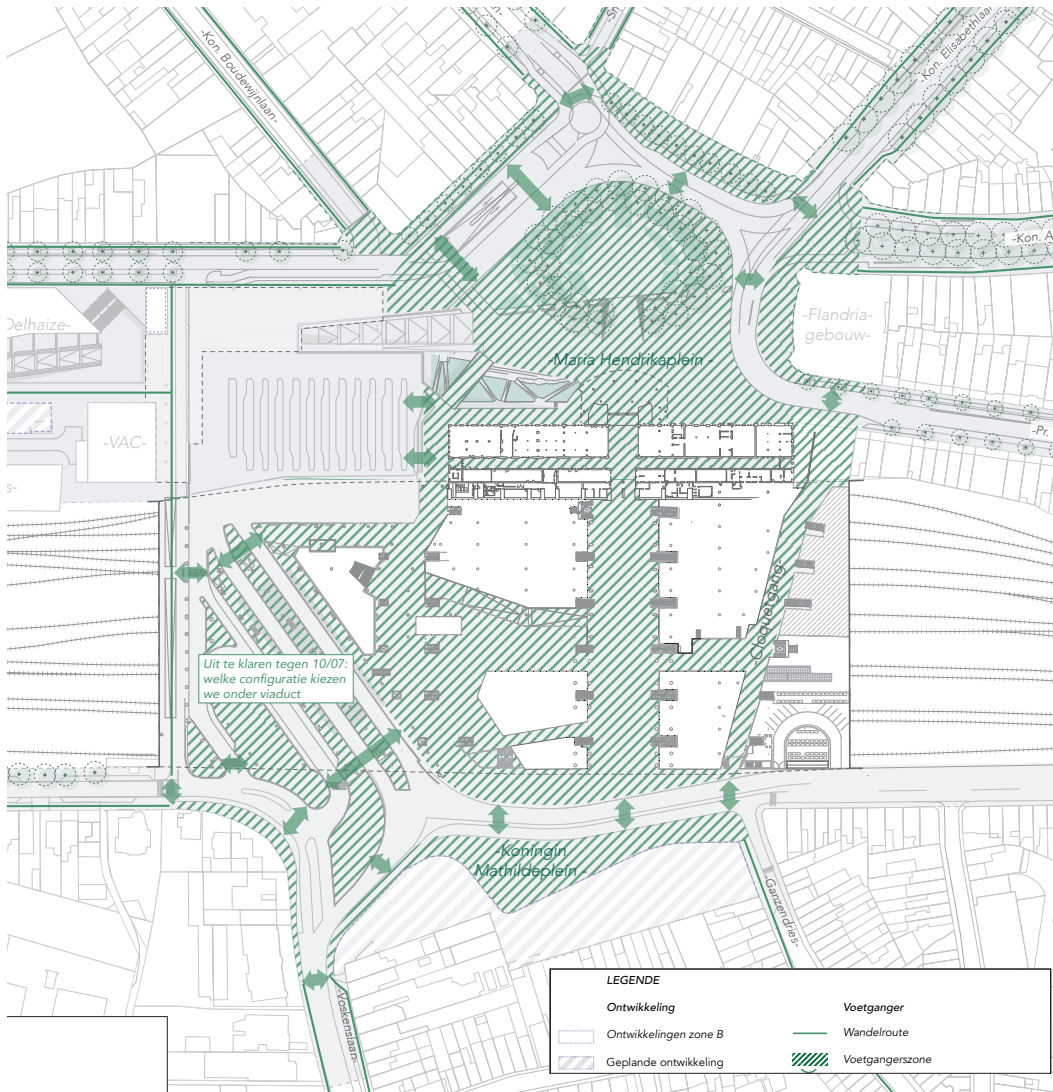
Er komt een nieuwe en breed dubbelrichtingsfietspad doorheen zones A/B/C.



JAMILA — 47 jaar

Mijn naam is Jamila en ik werk al 15 jaar als docent bij Hogent. Elke dag neem ik de trein van Brugge naar Gent, waar ik de fiets pak om op mijn bestemming te geraken. Mijn fiets staat onder het VAC, in een gigantische fietsenstalling die gelukkig een detectiesysteem heeft om te tonen waar er nog een lege plek is. Anders had ik gisterenavond zeker mijn trein gemist. Vandaag is het woensdag en dat betekent dat ik in de voormiddag lesgeef in de Ledeganckstraat en in de namiddag op Campus Schoonmeersen. Vanaf de fietsenstalling loopt mijn parcours via de promenade Oscar Van de Voorde, dat is het brede hellend vlak, richting station. Op het Koningin Maria Hendrikaplein sla ik linksaf om het dubbelrichtingsfietspad rond het te plein te nemen. Vroeger fietste ik voor het station, maar het brede fietspad rond het station is nu veel veiliger omdat er geen conflicten met auto's meer zijn. Mijn route loopt verder via de Koning Astridlaan, een veilige fietsstraat waar ik altijd geniet van de bomen die in het midden van de laan staan. De veilige oversteek van de Kortrijksesteenweg naar het Citadelpark verloopt vlot en door het park bereik ik mijn bestemming in de Ledeganckstraat. 's Middags rij ik weer richting station. Ik rij naar de Sint-Denijslaan, ook een fietsstraat die mooi aansluit op het dubbelrichtingsfietspad van het Koningin Mathildeplein. Hier is het even opletten voor de vele scholieren die over het plein wandelen. Ook langs de Sint-Denijslaan ligt er nu een dubbelrichtingsfietspad. Zo fiets ik dus veilig naar mijn tweede bestemming van de dag, want Campus Schoonmeersen bereik ik via de toegang langs de sporthal.

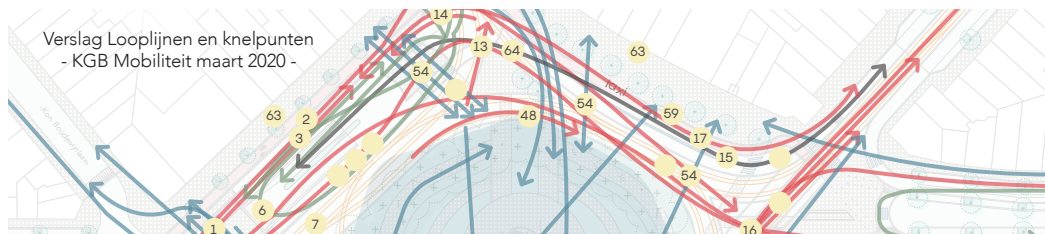
Wat vind jij van het toekomstbeeld dat Jamila schetst? Reageer en laat ons weten wat je goed vond en wat minder goed.



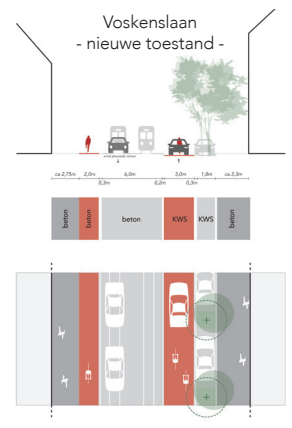
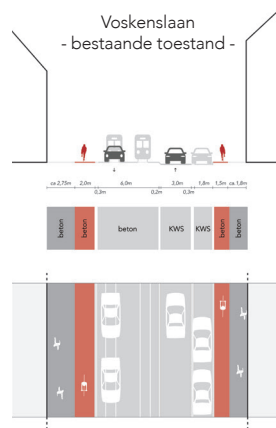
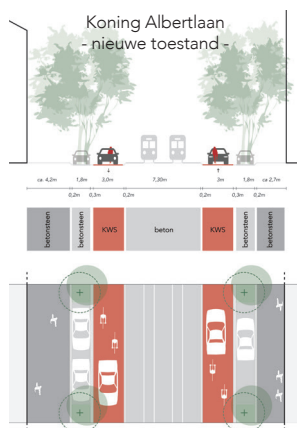
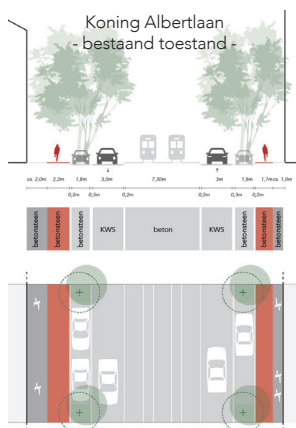
VOETGANGER

De circulatie- en verblijfsruimte voor de voetganger (de groene ruimte op het plan hierboven) wordt uitgebreid en maximaal aaneengesloten. De relatie van het centrum van het Maria Hendrikaplein met haar randen wordt versterkt.

Op de pleinen zijn er duidelijke en compacte oversteekplaatsen, gelegen op logische looplijnen. Looplijnen langs de pleinranden worden gefaciliteerd, in het bijzonder voor slechtzienden.



De straten in de stationsomgeving krijgen waar mogelijk bredere trottoirs, in het bijzonder wanneer zij het station verbinden met scholen of met grootschalige stedelijke functies.



MARIA — 78 jaar

De stationsbuurt ken ik natuurlijk heel goed, want ondertussen woon ik al 45 jaar in de Koningin Astridlaan. Ik ben hier komen wonen omdat ik al heel mijn leven slechtziend ben en deze buurt voor mij veel voordelen heeft. Het openbaar vervoer is vlakbij en voor boodschappen hoef ik niet ver te wandelen. Regelmatig bewegen vind ik belangrijk, ook al zijn mijn benen ondertussen al oud. Daarom doe ik mijn boodschappen te voet en bezoek ik regelmatig mijn vriendin aan de andere kant van het station. Ik ben blij dat er geen auto's meer rijden voor het Flandriagebouw. Het voetpad is er ook breed genoeg zodat ik met mijn taststok vlot naar de Cloquetgang kan stappen. Die nieuwe doorgang voor voetgangers en fietsers kwam in de plaats van de roze container van het Infopunt. Ik let wel op dat ik de Cloquetgang niet gebruik tijdens de spits, want de passage van veel voetgangers en fietsers maakt me als slechtziende een beetje onrustig. Naar mijn vriendin wandel ik over het Koningin Mathildeplein. Daar moet ik wel opletten voor de tram die passeert. Om tramsporen te kruisen, moet ik goed op mijn gehoor afgaan en mijn beperkte zicht maximaal gebruiken. Samen met mijn vriendin wandel ik naar ons favoriete koffiadresje, op het terras aan het Koningin Maria-Hendrikaplein. Waar vroeger het beruchte café 't Putje was, ligt nu een breed voetpad omdat fietsers daar niet meer passeren. Het fietspad ligt nu tussen de tunnel en het plein. En dat betekent dat wij rustig van ons koffietje kunnen genieten!

Wat vind jij van het toekomstbeeld dat Maria hier beschrijft? Is het een verbetering voor de stationsbuurt? Reageer hier en laat ons weten wat je denkt!

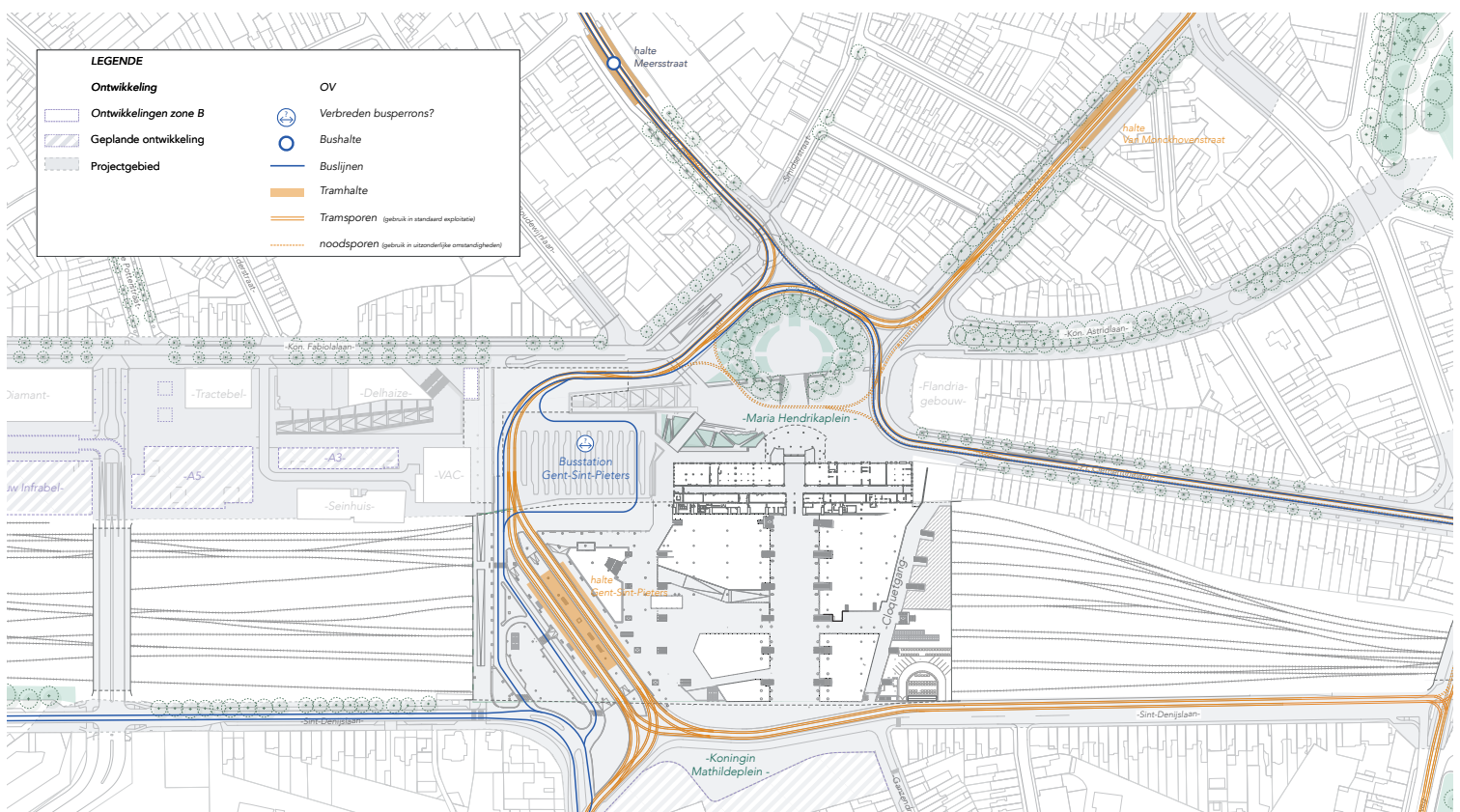
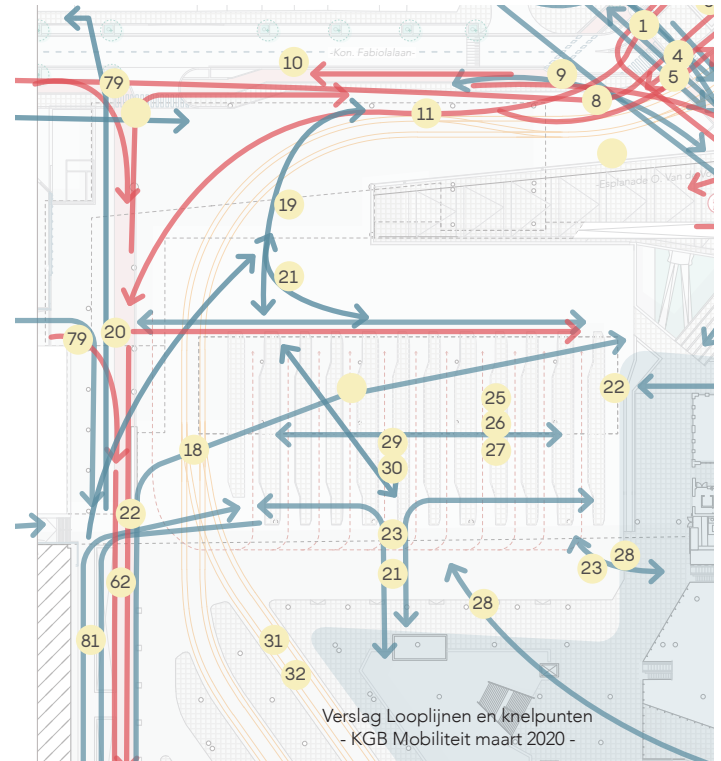
TRAM & BUS

Alle publieke bussen, met inbegrip van de shuttlebussen, halteren aan het busstation. Dit busstation is rechtstreeks bereikbaar vanaf de sporen van het station

In het geval van defect op trein-net, zullen vervangbussen halteren aan het busstation. De niet-commerciële busjes voor collectief vervoer (bvb naar het Technologiepark, scholen, post ...) krijgen hier ook een plek. Voor recreatieve lange-afstandsbussen (Flixbus, Flibco, ...) wordt geen plaats voorzien in de stationsomgeving, zij dienen uit te wijken naar een andere locatie.

Alle trams zullen halteren in het tramstation. De tramhalte voor de luifel van het station verdwijnt. Dit betekent dat er een veilige aanéengesloten ruimte is van in het station tot aan de fontein.

Alle bussen zullen stoppen op het busstation. De precieze intekening moet volgen in de ruimtelijke fase van deze studie.





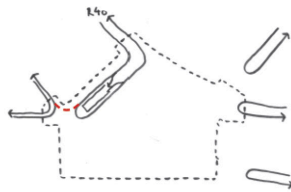
LUCAS & MILAN — 14 en 11 jaar

Mijn naam is Lucas en dit is mijn "kleine" broer Milan. Ik ga elke dag te voet naar het Sint-Pietersinstituut in de Koning Albertlaan. Mijn broer neemt tram 1, want die gaat naar De Harp in de Bagattenstraat. Wel handig dat de tramhaltes onder de reilsporen liggen, zo kan hij veilig van de trein rechtstreeks naar de tram stappen. 's Ochtends spreek ik met mijn vrienden af onder de luifel aan de ingang van het station. En dan wandelen we samen naar school. Tegenwoordig gaat dat een beetje trager, want mijn vriend Oscar zit in een rolstoel met een gebroken been. Hij moet duidelijk nog wat oefenen met trampolinespringen!

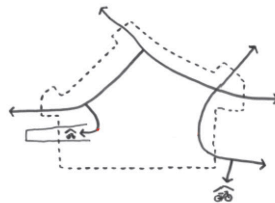
Daarom loopt onze route nu recht over het stationsplein, want daar zijn er geen trappen of hindernissen voor een rolstoel. Mama vertelde me dat het vroeger anders was. Toen reed er een tram vlak voor het station en zoefden fietsers voor je neus voorbij. Er reden zelfs auto's en vrachtwagens rond het stationsplein. Ik ben blij dat we nu zonder problemen en veilig het stationsplein kunnen oversteken. Waar we nu van het plein oversteken richting de Koning Albertlaan, rijden er geen auto's meer. En vrachtwagens mogen alleen buiten de spits komen laden en lossen. Volgens mijn mama zit er daar achter de gevel tegenover onze oversteekplek zelfs een mooie oude cinema verborgen. Misschien stapten hier ooit wel filmsterren uit! In de Koning Albertlaan hebben we veel plaats op het brede voetpad. Ideaal om met al mijn vrienden naar school te wandelen. En om Oscar genoeg plaats te geven!

Wat vind jij van het toekomstbeeld dat Lucas hier beschrijft? Is het een verbetering voor de stationsbuurt? Reageer hier en laat ons weten wat je denkt!

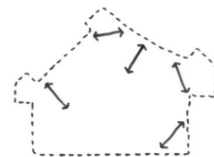
HET MARIA HENDRIKAPLEIN



We willen het autoverkeer maximaal weren van het plein. De Albertlaan wordt naar voor geschoven als bovenlokale verbinding tot de kleine ring.



Hoofdfietsstromen langs de noordzijde van het plein zorgen voor een vlotte toegang tot de fietsenstallingen.



De oversteekplaatsen voor voetganger zijn compact en helder aangeduid. In het bijzonder langs de pleinranden.



Het spoor aan de luifel van het station wordt behouden om een draai te kunnen maken als de tramsporen verderop onderbroken zijn. Er worden echter geen perrons meer aangelegd.



De randen van het plein krijgen extra ruimte om te verblijven en te wandelen.

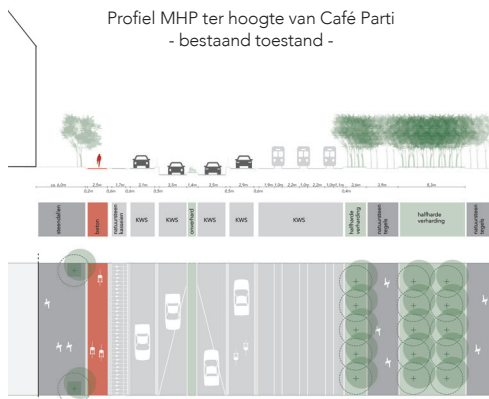


De toegangsstraten naar het plein worden coherenter vormgegeven met meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

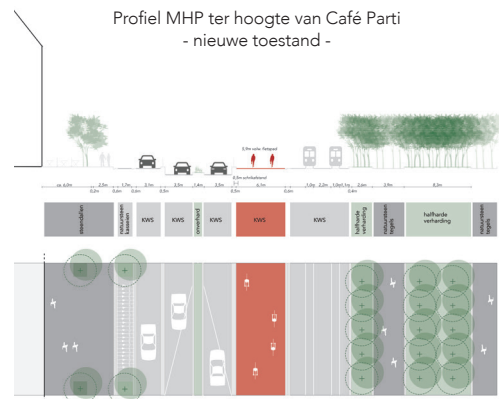
In de onderstaande snedes kun je de principes van hierboven uitgewerkt zien. Ter hoogte van het vroegere café 't Putje wordt een dubbelrichtingsfietspad aangelegd aan de zuidkant van de K&R-inrit. Dit zorgt voor een betere aansluiting met de ondergrondse fietsenstalling en een rondgaande route rondom het plein in één vloeiende beweging. Autoverkeer wordt beperkt tot lokaal verkeer en leveringen. Op die manier creëren we meer ruimte voor voetgangers en om terrassen mogelijk te maken voor horeca.



MHP ter hoogte van Café Parti
- bestaand toestand -

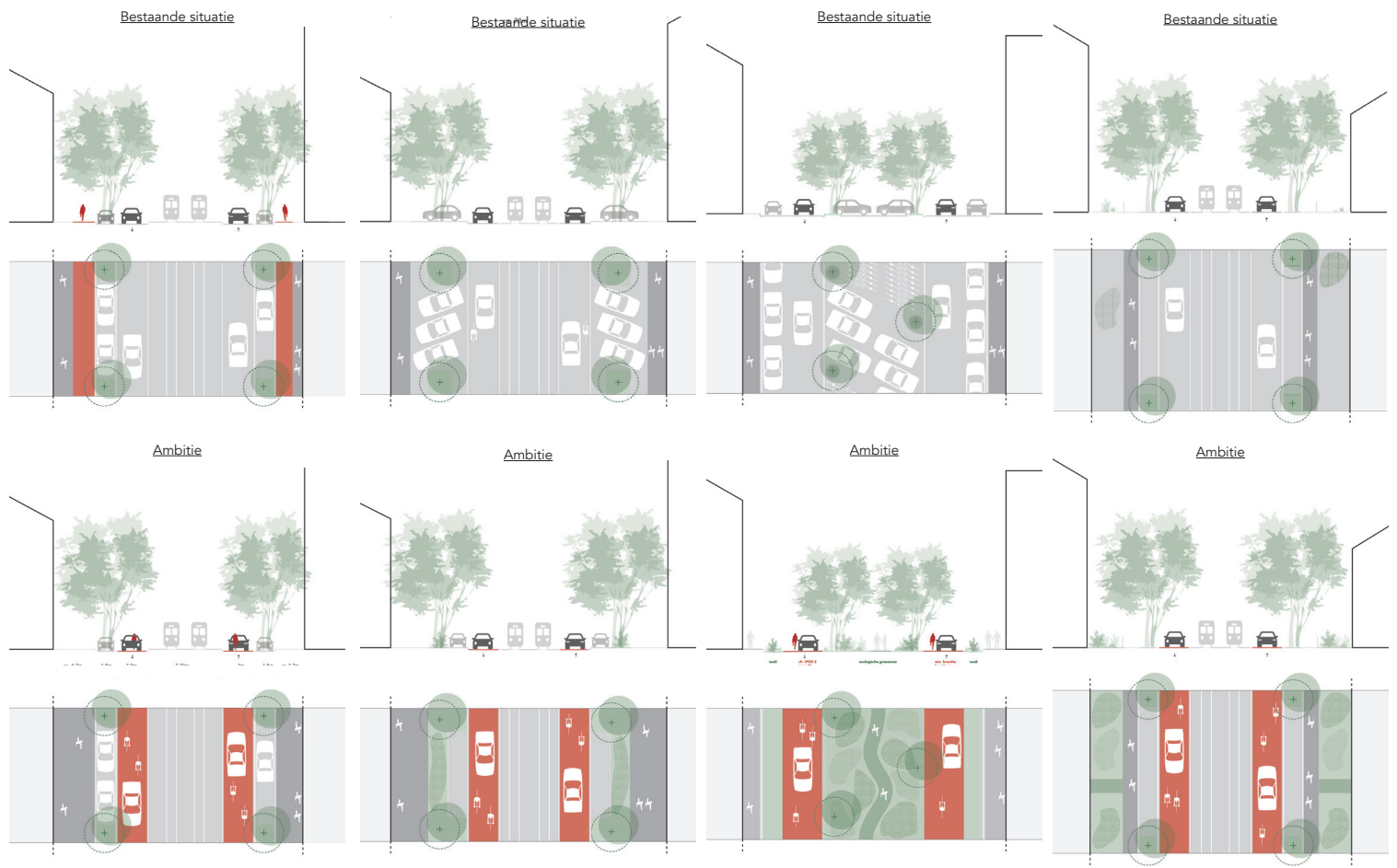
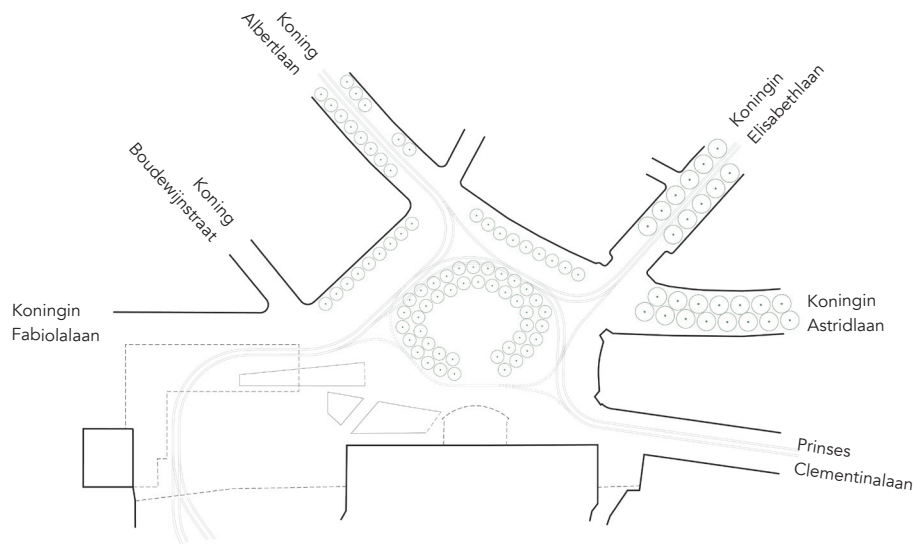


Profiel MHP ter hoogte van Café Parti
- bestaand toestand -



Profiel MHP ter hoogte van Café Parti
- nieuwe toestand -

DE TOEGANGSSTRATEN TOT HET MARIA HENDRIKAPLEIN



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.

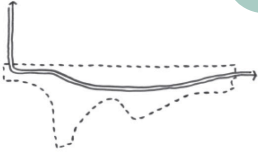
De volledige K. Elisabethlaan wordt een fietsstraat. Om de veiligheid van fietsers te waarborgen, zullen we de dwarse parkeerplaatsen vervangen door langspaarplaatsen. Laden en lossen voor de handelszaken blijft uiteraard mogelijk, maar enkel buiten de spits.

De volledige Astridlaan wordt een fietsstraat en worden de parkeerplaatsen in het midden van de straat vervangen door een groene strook met bomen. Er zijn nog twee scenario's mogelijk: met een brede wandelstrook langs beide zijden of met een parkeerstrook aan één kant.

De volledige P. Clementinalaan wordt een fietsstraat. De parkeerstrook en het trottoir blijven zoals vandaag.

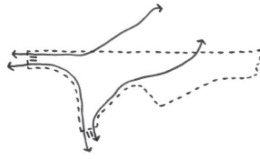
HET MATHILDEPLEIN & DE VOSKENSLAAN

VRAAG 8
?



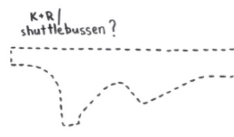
De fietsstraat in de Sint-Denijslaan (tussen Kortrijksesteenweg en station) blijft behouden. Op het K. Mathildeplein zullen we een comfortabel dubbelrichtingsfietspad aanleggen dat langs de tramsporen loopt.

VRAAG 5
?



Ruime looplijnen voor voetgangers langs pleinranden. Op die manier krijgen tram, fietser en voetganger op het K. Mathildeplein elk hun eigen zone (we maken dus geen "shared space").

VRAAG 9
?



Voor wie van verder komt is de K&R in de ondergrondse parking aangewezen. Voor omwonenden voorzien we een K&R op het Mathildeplein met minimale conflicten met andere modi. We zullen die niet aanduiden op de toegangswegen tot Gent. Ter plaatse zal de K&R wel worden aangeduid.



Vrijwaren van verblijfsruimte van het KMplein door het leveren te beperken tot enkele venstertijden buiten de spits.

VRAAG 7
?



Meer ruimte voor voetgangers richting campussen HOGent en Voskenslaan.

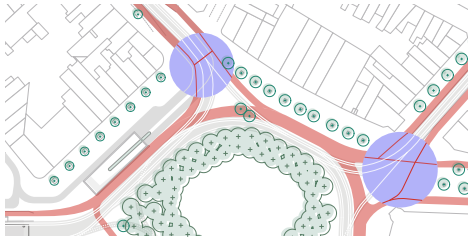


VRAAG 7
?

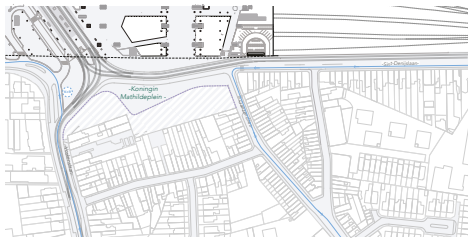
In de Voskenslaan is vaak te weinig plaats voor de grote stromen voetgangers en fietsers. We onderzoeken hoe we meer plaats kunnen maken voor deze stromen. We kunnen meer plaats voor de voetgangers maken als we de fietsers samen met de auto's op de rijweg laten rijden. De rijweg richting station zou dan een fietsstraat worden (tussen de Maaltebruggestraat en het station). Het bestaande fietspad richting station wordt dan toegevoegd aan het trottoir. In de richting Sterre, blijven het huidige trottoir en het fietspad behouden. Een andere optie om verder te onderzoeken is om de de parkeerstrook (tussen Tuinwijklaan en station) om te vormen tot fietspad en het bestaande fietspad gebruiken om het trottoir te verbreden. Ook hier blijft de zijde met een tram- en busbaan naar de Sterre zoals vandaag.

VERDERE VRAAGSTUKKEN IN HET RUIMTELIJK TRAJECT

Zoals eerder in de inleiding aangegeven, is dit mobiliteitsluik slechts het eerste deel van de studie. Hierna volgt een meer ruimtelijk traject dat verder werkt op de gekozen scenario's. Ruimte en mobiliteit zijn uiteraard niet los van elkaar te zien. Daarom zijn er een aantal punten die verder bekeken zullen worden in de tweede fase (september tot december 2020). Op deze pagina tonen we alvast de vraagstukken die voor ons nog op tafel liggen.



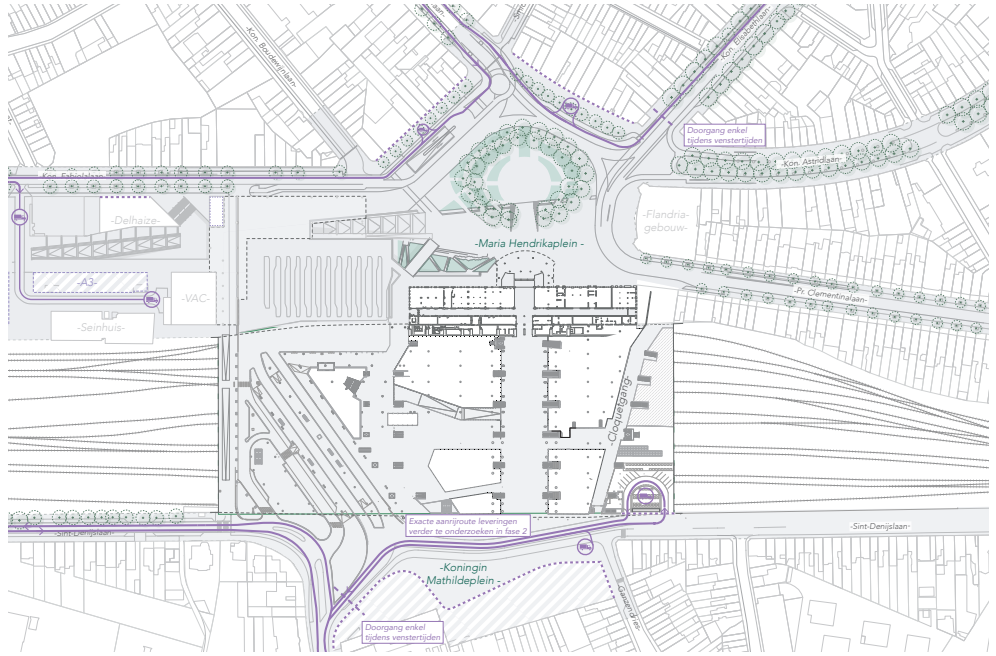
Waar veel verschillende stromen samenkomen, is verdere detaillering nodig.



Het oostelijk deel van de Sint-Denijslaan en de Ganzendries moeten verder bekeken worden om ongeoorloofd stilstaan en parkeren te weren.



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 enkel bedoeld voor omwonenden. De precieze locatie (onder het station of op het Mathildeplein moet verder onderzocht worden in functie van het profiel van de Voskenslaan.



Laden en lossen voor de stationswinkels en het S-gebouw op het Mathildeplein moet ook verder worden bekeken om het plein maximaal te vrijwaren, maar ook de omgeving te sparen van zwaar verkeer.



Het profiel van de Koningin Fabiolalaan moet nog verder in detail bekeken worden. De nieuwe ontwikkelingen, de groene bermen en de connectie met het nieuwe Rijsenbergpark, vormen hierbij belangrijke aandachtspunten.

Laden en lossen op het Maria Hendrikaplein kan enkel buiten de spits tijdens afgesproken venstertijden. Dit vraagt verdere afspraken en een gedetailleerde intekening voor de verschillende handelszaken.



Door de ééngemaakte tramhalte en busstation en hun rechtstreekse looproute naar de sporen, zal de leesbaarheid van het station sterk verbeteren. Toch willen we verdere aandacht besteden aan signalisatie en duidelijke looplijnen i.f.v. toeristen, slechtzienden en kinderen.