

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

Verslag van de enquête (19-28 juni 2020) en van enkele reacties die na 28/6 werden bezorgd

Inhoud

1.	Inleiding	2
2.	Profiel van de respondenten van de enquête.....	2
3.	Resultaten per vraag	4
3.1.	Vraag 1: de K. Astridlaan	5
3.2.	Vraag 2: een dubbelrichtingsfietspad rond het K. Maria Hendrikaplein.....	7
3.3.	Vraag 3: de ventweg voor cinema Rex	10
3.4.	Vraag 4: de ventweg tussen de K. Albertlaan en de K. Fabiolalaan	13
3.5.	Vraag 5: K&R in de noordelijke stationsbuurt.....	17
3.6.	Vraag 6: de ventweg voor het Flandriagebouw	20
3.7.	Vraag 7: K&R in de zuidelijke stationsbuurt	23
3.8.	Vraag 8: fietsers in de Voskenslaan.....	26
3.9.	Vraag 9: eenrichtingsverkeer in Voskenslaan en Sint-Denijslaan	30
3.10.	Andere opmerkingen.....	34
	Bijlage 1: Overzicht van alle argumenten per vraag.....	35
	Bijlage 2: Volledige tekst van de petitie	64

1. Inleiding

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

De opdracht van het ontwerpteam bestaat uit de actualisatie van de plannen die meerdere jaren geleden werden opgemaakt. In een eerste fase werd de toekomstige mobiliteit in de omgeving van het station Gent-Sint-Pieters bestudeerd. Hierbij werden meerdere scenario's uitgewerkt.

Van 19 juni tot 28 juni 2020 liep een participatietraject over deze mobiliteitsscenario's waarbij geïnteresseerden via een enquête, een online gesprek (op 24/06) en participatieplatform hun mening konden geven over de verschillende mobiliteitsscenario's die het ontwerpteam heeft uitgewerkt. De projectpartners ontvingen nog enkele reacties na 28 juni. Het gaat om 1 petitie, ondertekend door 220 buurtbewoners, werknemers en zaakvoerders uit de zuidelijke stationsomgeving, een mail uit de Ganzendries en een mail van de zaakvoerder van drukkerij Alfabet uit de Sint-Denijslaan.

Hieronder volgt eerst het profiel van de respondenten van de enquête en daarna het resultaat per vraag van de enquête, aangevuld met de reacties die na 28/6 werden bezorgd. Per vraag worden naast het antwoord op de vraag ook telkens een synthese van de argumenten die door respondenten werden aangehaald, toegelicht. Daarna volgt een overzicht van suggesties en aandachtspunten. In bijlage worden alle argumenten opgesomd.

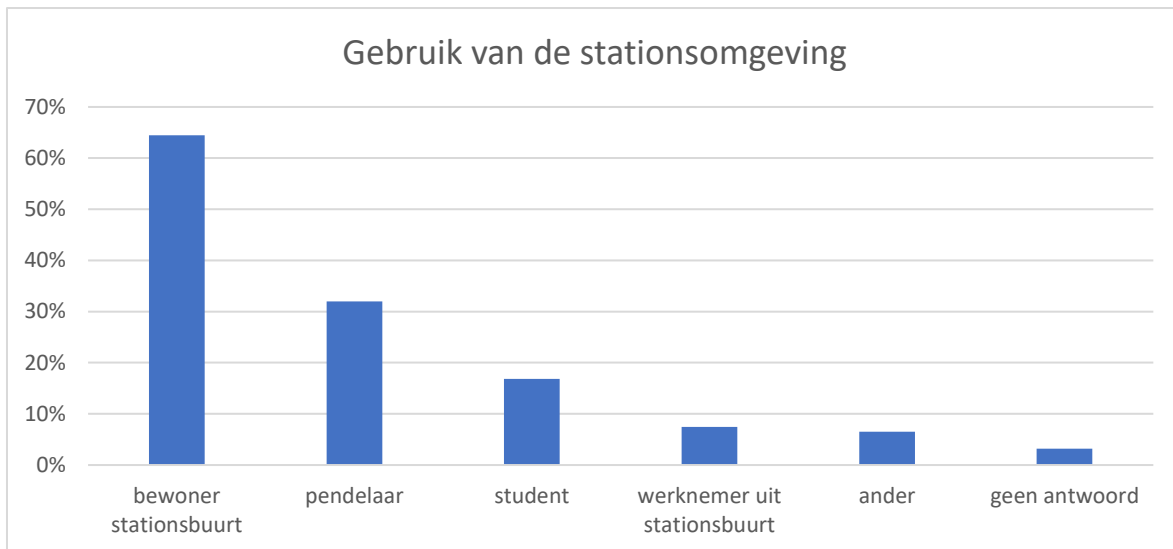
533 mensen hebben de enquête ingevuld, waaronder pendelaars, buurtbewoners, studenten Daarnaast hebben 2 personen hun mening per mail overgemaakt en heeft één persoon per mail zijn antwoord op de enquête toegelicht. Deze mails werden ook opgenomen in onderstaand verslag.

2. Profiel van de respondenten van de enquête

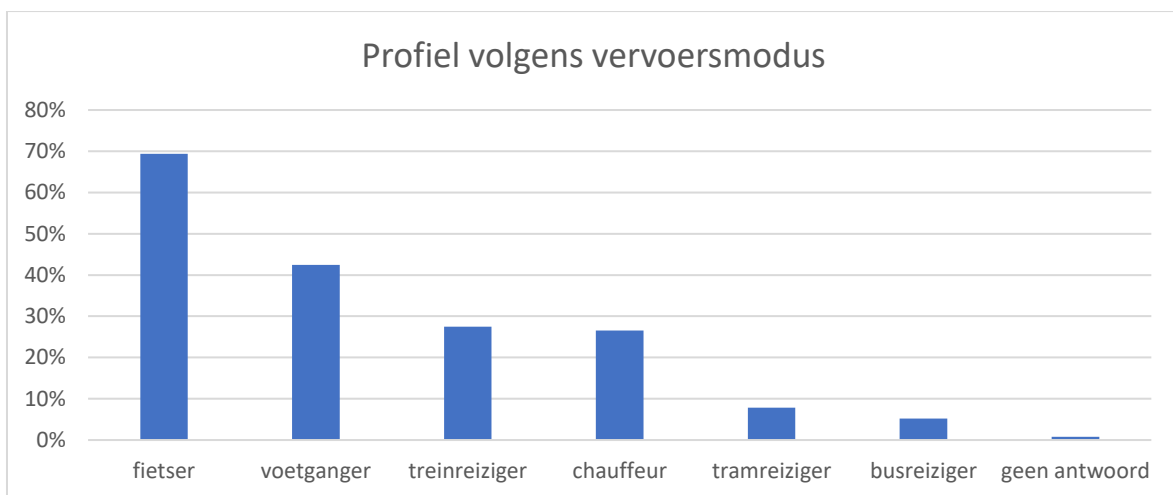
Aan de enquête hebben 535 mensen deelgenomen:

- 532 personen hebben de enquête digitaal ingevuld
- 1 persoon heeft een schriftelijke enquête bezorgd
- 2 personen stuurden de antwoorden op de enquête per mail.

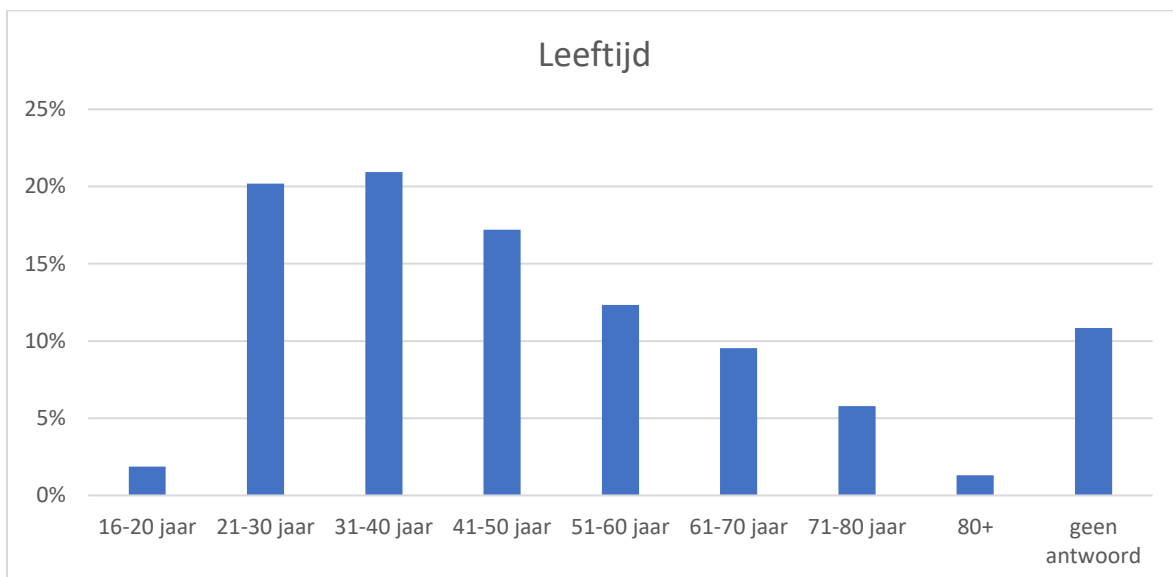
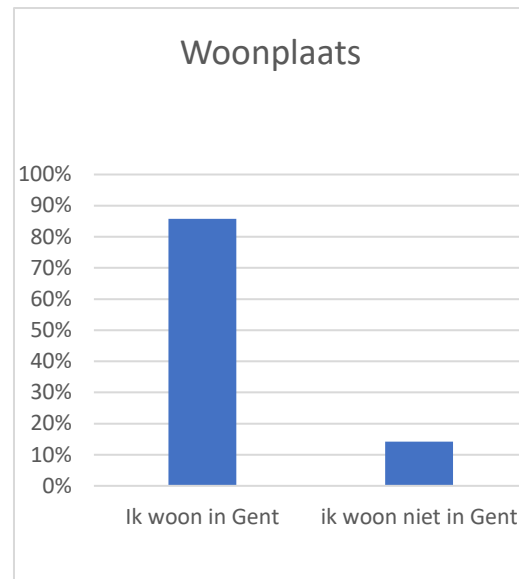
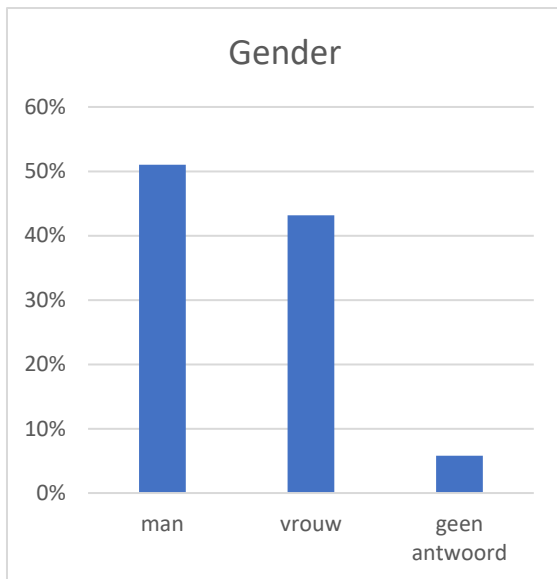
Respondenten konden meerdere keuzes aanduiden wat hun 'gebruik van de stationsomgeving' betreft. Het aandeel respondenten per 'gebruik' wordt in de grafiek hieronder weergegeven.



Respondenten konden 2 voorkeuren wat betreft hun vervoersmodus aangeven. Het aandeel respondenten per vervoersmodus wordt in de grafiek hieronder weergegeven.



Tot slot geven onderstaande grafieken de verdeling van de respondenten per gender per woonplaats en per leeftijd weer:



3. Resultaten per vraag

De enquête bestond uit 9 vragen. Hieronder wordt telkens eerst de vraag weergegeven, gevolgd door het antwoord en de argumenten die door de respondenten werden aangehaald. De reacties die na 28/6 werden bezorgd, betroffen enkel de zuidelijke stationsomgeving (vraag 7, 8 en 9) en werden aan de resultaten van deze vragen toegevoegd.

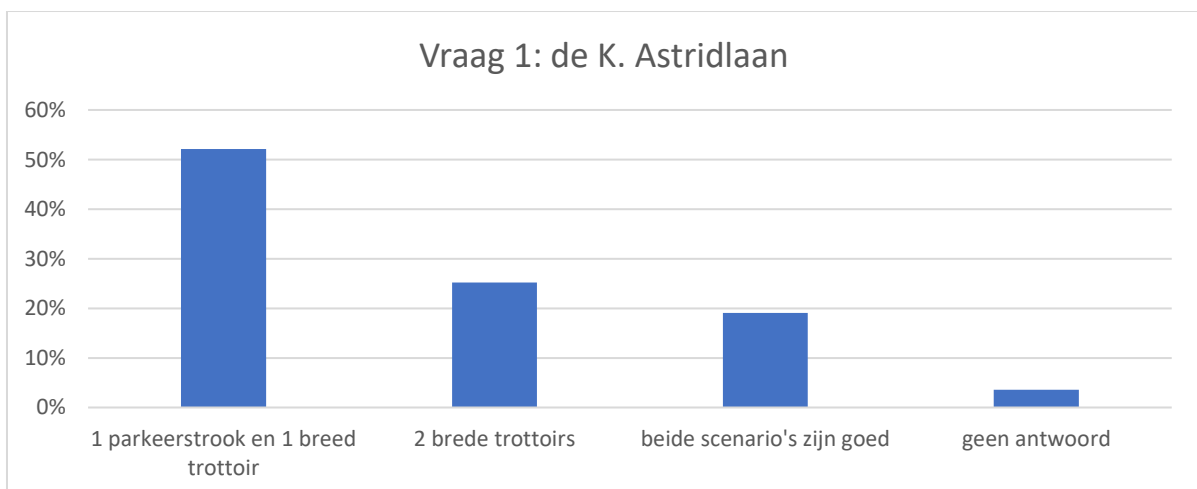
3.1. Vraag 1: de K. Astridlaan

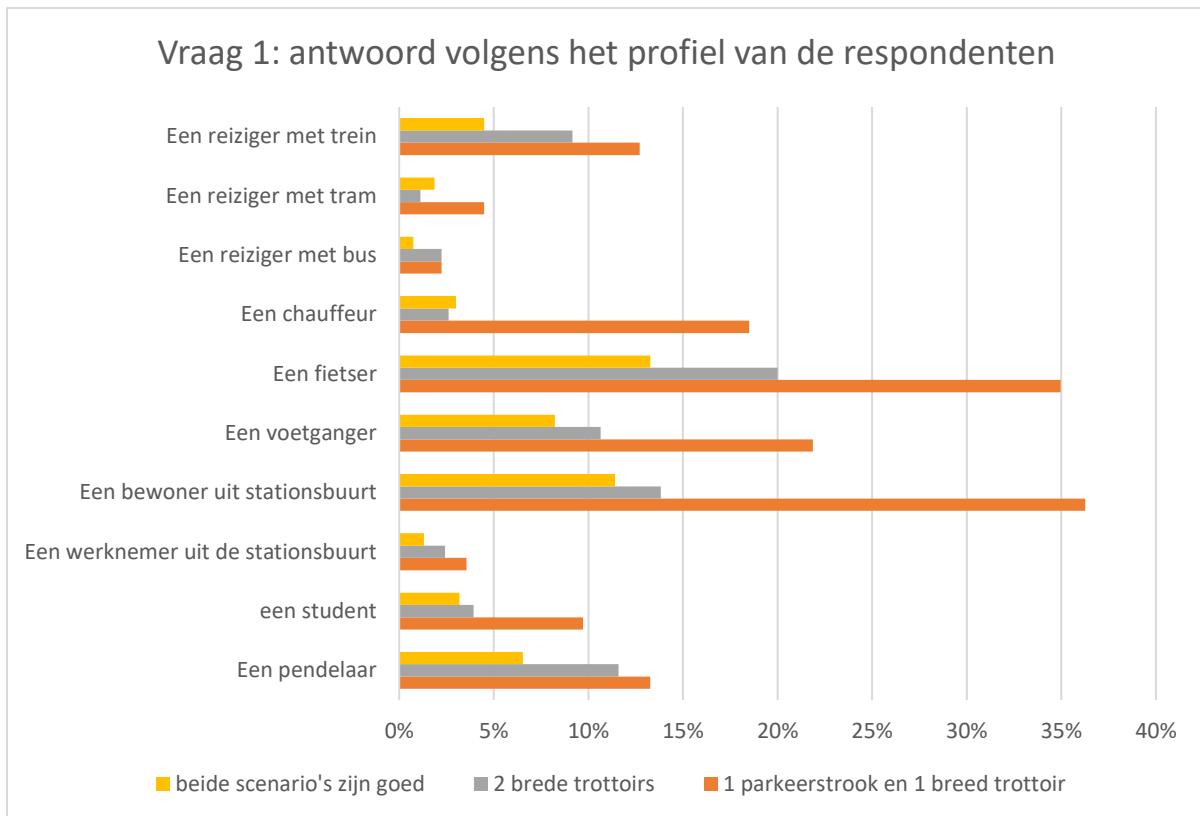


Door de Koningin Astridlaan lopen momenteel twee rijstroken met parkeerstroken aan weerszijden van de straat. In het midden van de straat loopt een zone met fietsenstallingen en parkeerplaatsen voor auto's. Welke van onderstaande scenario's voor een toekomstige herinrichting bevalt jou het meest voor deze straat?

- 1) Scenario 1: De parkeerplaatsen in het midden zijn vervangen door een groene strook, waar voetgangers doorheen kunnen wandelen. De parkeerplaatsen aan beide zijden van de huizen worden samen met het huidige voetpad omgevormd tot een breed trottoir. De rijbaan wordt een fietsstraat.
- 2) Scenario 2: De parkeerplaatsen in het midden zijn vervangen door een groene strook met bomen, waar voetgangers doorheen kunnen wandelen. Aan één van huizenkanten wordt de parkeerstrook omgevormd tot een breed voetpad. De parkeerstrook aan de overkant blijft aanwezig. De Koningin Astridlaan is een fietsstraat geworden.
- 3) Beide scenario's zijn goed voor mij

Op bovenstaande vraag antwoordden de respondenten als volgt:





Synthese van de argumenten:

Beide scenario's vergroten de veiligheid en het comfort van voetgangers en fietsers. Dit wordt dan ook over alle antwoorden heen aangehaald als positief element.

De beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor buurtbewoners en handelaars is een bezorgdheid die vaak terugkeert. Daarbij wordt aandacht gevraagd voor minder mobiele personen die meer aangewezen zijn op de wagen. Ook laden en lossen voor de aanwezige zaken is een aandachtspunt.

Het vergroenen van de middenstrook van de K. Astridlaan wordt door veel respondenten gesmaakt: zowel bij voorstanders van één van beide scenario's als bij respondenten die beide scenario's goed vinden.

Suggesties:

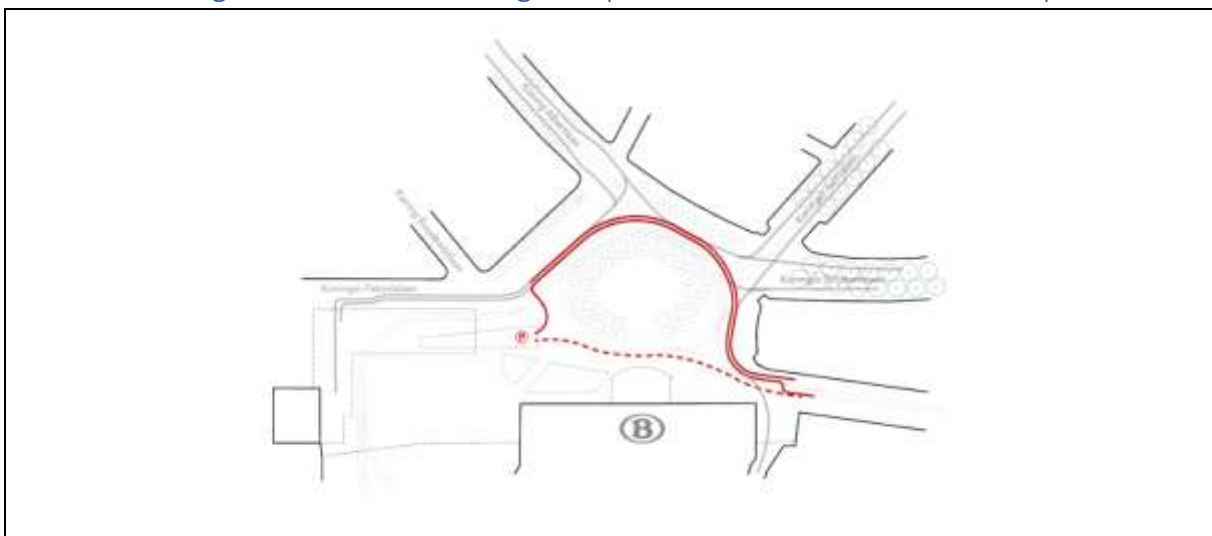
- Vorm de parkeerplaatsen om tot fietspad.
- Richt aan één kant van de straat 2 richtingsverkeer in en zorgt voor een groenere invulling aan de andere kant.
- Beperk de parkeerduur, bvb tot 1 uur zodat mensen die naar handelaars of voorzieningen komen er kunnen parkeren.
- Laat bewoners ook in de ondergrondse parking parkeren.
- Voorzie enkel parkeerplaatsen die voorbehouden zijn voor bewoners.
- Voorzie buurtfietsenstallingen.
- Voorzie zo weinig mogelijk fietsenstallingen.

- Een parkeerzijde aan één kant van de straat is enkel interessant voor de bewoners die aan die kant wonen. Daarom stelt men voor om in de middenstrook enkele parkeerplaatsen te voorzien.
- Leg een fietspad aan, dat is veiliger voor fietsers. Buiten de spits passeren hier te weinig fietsers om hun veiligheid via een fietsstraat te garanderen.
- Stimuleer openbaar vervoer en investeer in de overgang naar systemen van zelfrijdende huurwagens, zodat de openbare ruimte kan teruggegeven worden aan mensen.
- Voorzie enkele parkeerplaatsen voor elektrische deelauto's.

Men formuleerde ook volgende aandachtspunten:

- Men vreest dat wagens op de fietsstraat zullen stoppen als er geen parkeerplaatsen meer zijn. Dat zal gevaarlijk zijn voor fietsers.
- Het moet mogelijk blijven om op een veilige manier te laden en te lossen, zowel voor de handelszaken als voor de bewoners.
- In die buurt zijn veel handelaars. Een daling van het aantal parkeerplaatsen zal voor een daling van het aantal klanten zorgen. Voor bepaalde aankopen heeft men bovendien een wagen nodig.
- In de buurt is een hoge parkeerdruk. Men vraagt aandacht voor parkeerplaatsen voor bewoners.
- In de stationsomgeving zijn te weinig fietsparkeerplaatsen. Men vreest dat fietsers zullen wildparkeren als alle fietsenstallingen uit de K. Astridlaan worden verwijderd.
- Wanneer alle parkeerplaatsen uit de K. Astridlaan verdwijnen, zou de parkeerdruk in de omliggende straten kunnen verhogen.
- Behoud de bomen die er nu staan. Die geven verkoeling in de zomer.

3.2. Vraag 2: een dubbelrichtingsfietspad rond het K. Maria Hendrikaplein



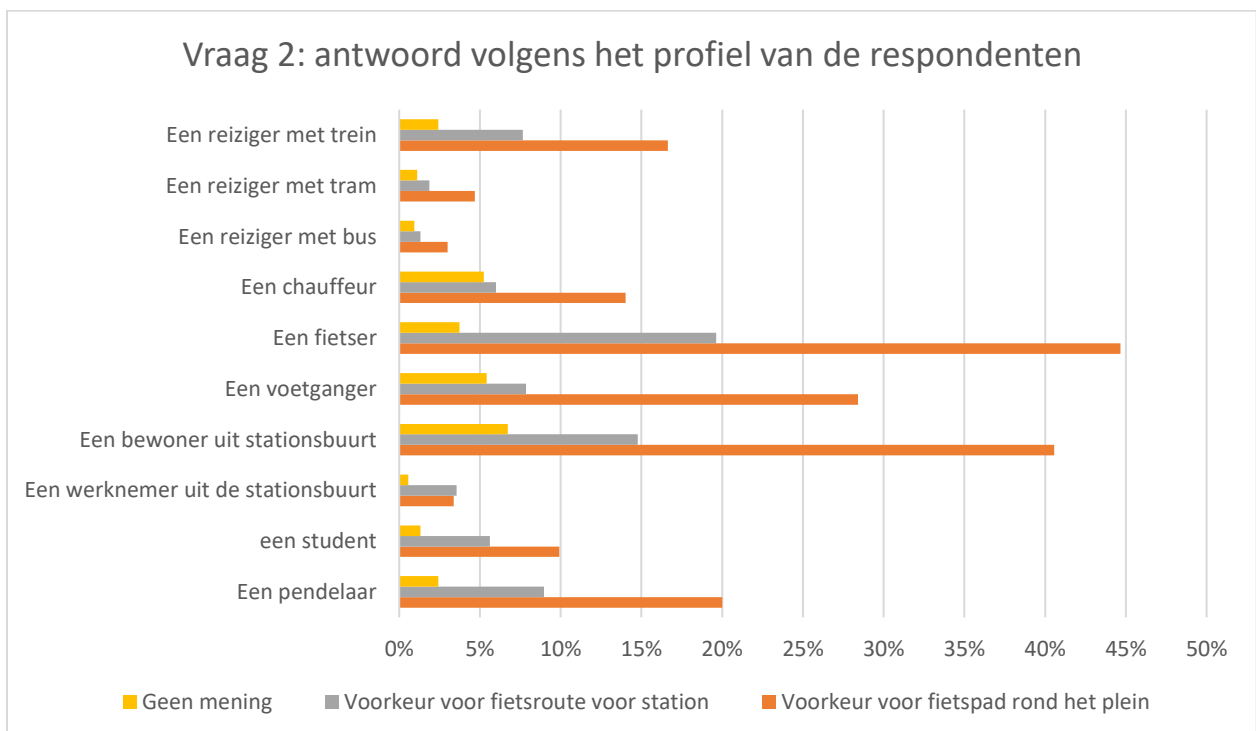
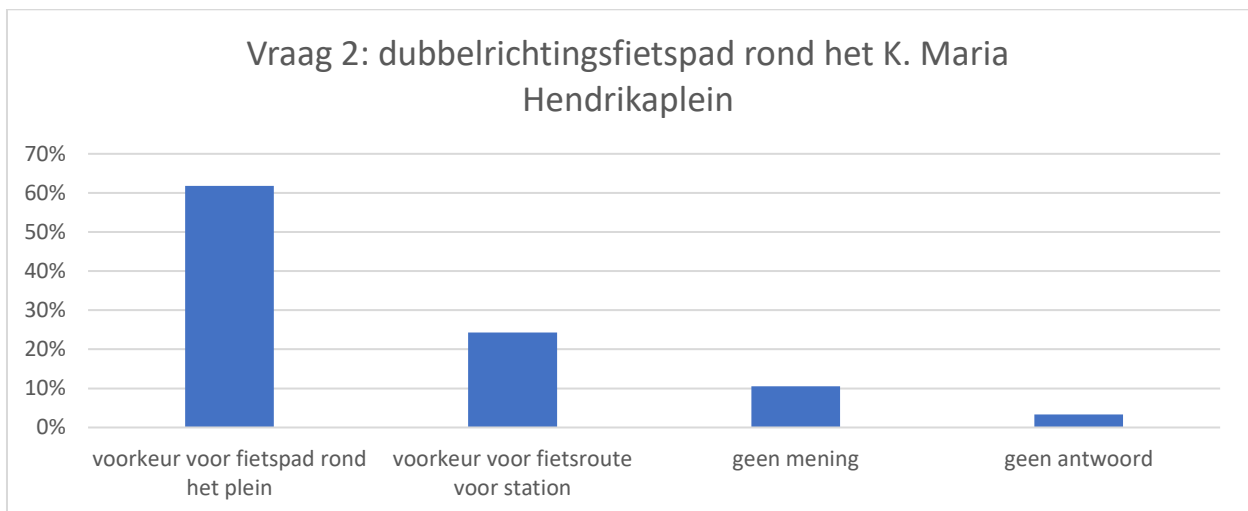
Als je vandaag van de ondergrondse fietsenstalling aan het Koningin Maria Hendrikaplein naar de Prinses Clementinalaan wil rijden, heb je twee opties: rond het plein (rode volle lijn) of langs de glazen luifel van het station (rode stippellijn). Het fietspad rond het plein is momenteel nog niet volledig

aangelegd en bestaat nog vaak uit suggestiestroken. Het pad langs de luifel wordt gedeeld met de voetgangers die uit het station komen.

Welke uitspraak is op jou het meest van toepassing?

- 1) Als er een breed en comfortabel dubbelzijdig fietspad wordt aangelegd rond het plein, neem ik liever deze weg dan de route langs de glazen luifel.
- 2) Als er een breed en comfortabel dubbelzijdig fietspad wordt aangelegd rond het plein, fiets ik nog steeds liever langs de glazen luifel tussen de voetgangers.
- 3) Geen mening

Op bovenstaande vraag antwoordden de respondenten als volgt:



Synthese van de argumenten:

De belangrijkste redenen om een fietsroute rond het K. Maria Hendrikaplein te verkiezen zijn de veiligheid voor voetgangers. In de onmiddellijke omgeving van het station lopen veel voetgangers. Die ruimte zou voorbehouden moeten zijn voor voetgangers: zeker daar moet het STOP-principe gelden. Ook fietsers halen dit argument aan.

Het dubbelrichtingsfietspad rond het plein zal een veilig en comfortabel alternatief bieden aan fietsers.

De belangrijkste reden om de voorkeur te geven aan een fietsroute voor de luifel is het feit dat die route korter is. Anderzijds geven voorstanders van de route rond het plein aan dat de tijdswinst van die kortere route allicht zeer beperkt zal zijn doordat fietsers voor het station traag moeten rijden om conflicten met voetgangers te vermijden.

Zowel respondenten die de voorkeur geven aan een fietspad rond het plein als respondenten die liever voor de stationstoegang fietsen, vinden dat de fietsroute voor het station de veiligste optie voor fietsers is. Die route kruist geen tramsporen en er zijn geen conflicten met bussen of ander gemotoriseerd verkeer. Conflicten met voetgangers zijn minder gevaarlijk dan conflicten met trams, bussen, auto's of vrachtwagens.

Suggesties:

- Fietsen langs de route voor het station zou moeten worden ontraden, maar zou niet verboden mogen worden. 'Nudging' kan ervoor zorgen dat fietsers het fietspad rondom het plein verkiezen.
- Verplicht fietsers om rond het plein te rijden en zorg dat zij niet voor de stationstoegang kunnen fietsen. Zorg dan wel dat de fietsroute rond het plein aangenaam, veilig en vlot is.
- De snelheid van de taxi's en bussen rond het plein zou gecontroleerd moeten worden.
- Duid de fietsroute voor het station beter aan, zodat voetgangers erop attent gemaakt worden dat daar fietsers kunnen passeren.
- Onderzoek of het mogelijk is om een fietspad 'aan de binnenkant' van het Maria Hendrikaplein (bv. tussen de bomen) te leggen. Zo kunnen alle kruisingen met bus en tram quasi loodrecht gebeuren en vormt het fietspad een meer rechtstreekse rijbeweging voor de fietsers. Dan zullen fietsers misschien ook minder geneigd zijn om langs de luifel te passeren.

Men formuleerde ook volgende aandachtspunten:

- Zorg ervoor dat er geen conflicten ontstaan tussen fietsers op het dubbelrichtingsfietspad rond het plein en het openbaar vervoer. Vermijd ook conflicten tussen deze fietsers en het 'gewoon' vervoer in de stationsomgeving.
- Het dubbelrichtingsfietspad zal meerdere keren de busroute en de tramsporen kruisen. Het is belangrijk dat fietsers daar niet te lang moeten wachten. Dit zou de aantrekkelijkheid van dit dubbelrichtingsfietspad fel verminderen.
- Het fietspad rond het plein moet duidelijk en veilig zijn. Duidelijke signalisatie kan hierbij helpen.
- De snelheid van de taxi's en bussen rond het plein zou gecontroleerd moeten worden.

- De fietsroute rondom het plein moet op een veilige manier naar de fietshelling (toegang tot de ondergronds fietsenstalling) leiden. Daarvoor moet het huidige conflict met de tram (lijn 1) opgelost worden.

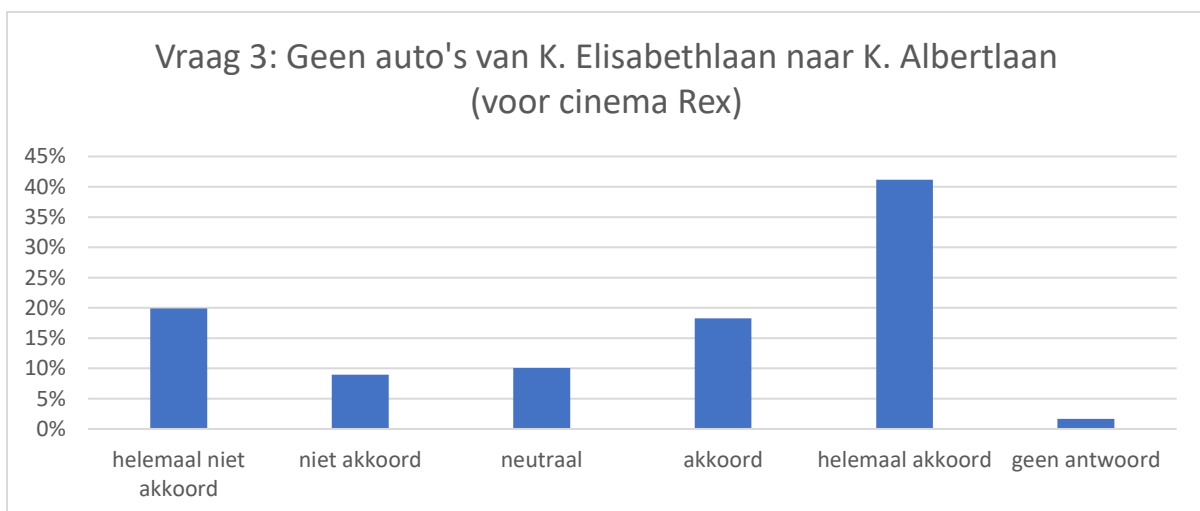
3.3. Vraag 3: de ventweg voor cinema Rex

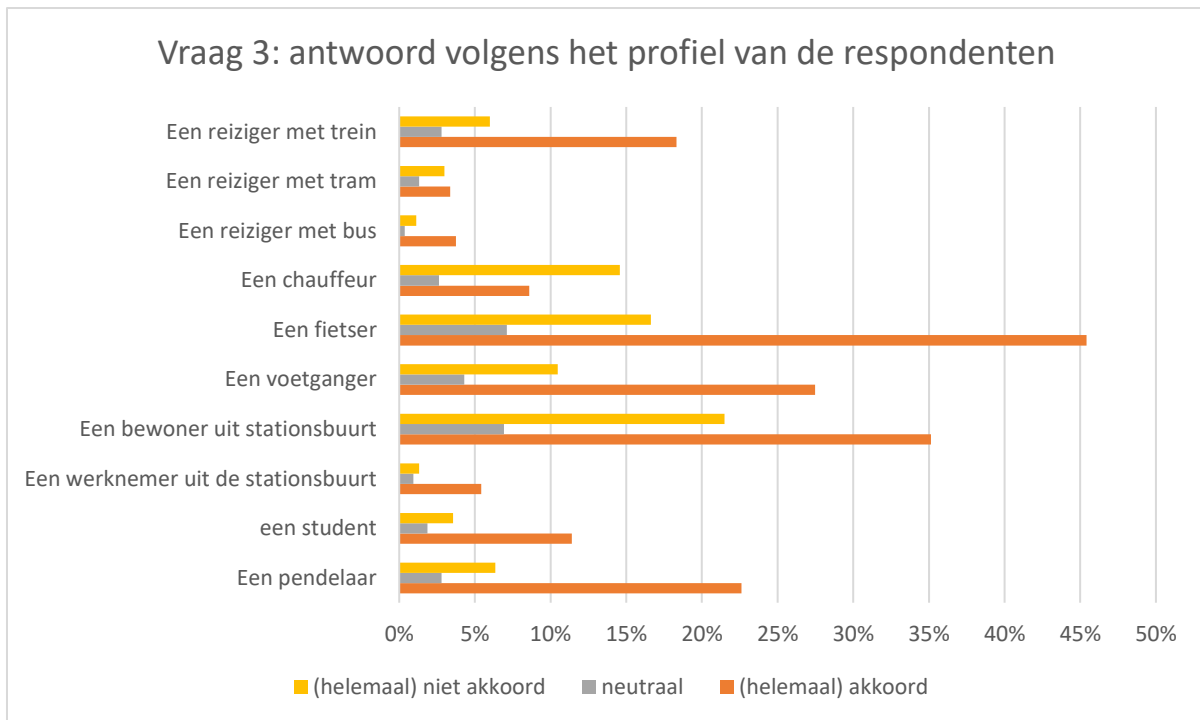


Recht tegenover het station, aan de vroegere cinema Rex, ligt vandaag een voetpad met terrassen en daarnaast een rijstrook voor auto's met fietssuggestiestrook.

We willen de rijstrook weghalen en op die plaats een breed dubbelrichtingsfietspad aanleggen. Auto's mogen hier niet meer passeren, behalve om te laden en lossen voor de handelszaken. Laden en lossen is enkel toegelaten buiten de spits.

Op bovenstaande vraag antwoordden de respondenten als volgt:





Synthese van de argumenten:

Voorstanders van dit scenario vinden het belangrijk dat die omgeving veiliger wordt voor voetgangers en fietsers die hier in grote aantallen passeren. Door laden en lossen toe te laten, biedt dit scenario ook een oplossing voor de aanwezige handelaars en horeca.

Auto's die op die plek passeren, zijn bijna altijd doorgaand verkeer, bijvoorbeeld van de Kortrijksesteenweg naar de Rijsenbergbuurt. Deze chauffeurs kunnen andere routes volgen. Doorgaand verkeer is op die plaats niet gewenst.

Tegenstanders van dit scenario wijzen op het feit dat autoverkeer al erg beperkt wordt in de stationsomgeving. Zij vinden het belangrijk dat buurtbewoners nog met de wagen van de ene kant naar de andere kant van het station kunnen rijden. Het weren van auto's op deze plek houdt ook een risico op sluipverkeer door de omliggende straten in. De verkeerscirculatie in de omliggende straten zal dus moeten worden herbekeken.

Verder wijzen meerdere respondenten erop dat laden en lossen op die plek een gevaar kan betekenen voor fietsers als leveranciers het fietspad blokkeren om te laden en te lossen. Dit argument wordt enkel aangehaald door respondenten die (helemaal) niet akkoord gaan met dit scenario en door respondenten die neutraal ertegenover staan.

Suggesties:

- Laat auto's toch toe, maar beperk hun snelheid tot 15 km/u.
- Stimuleer openbaar vervoer en zorg dat mensen niet meer met de auto bij het station moeten zijn.

- In de omgeving van het station is de spits uitgesmeerd tijdens het schooljaar. De venstertijden voor laden en lossen moeten hieraan worden aangepast door laden en lossen enkel 's morgens vroeg en 's avonds laat toe te laten.
- Ook tijdens spits moet er voor de zaakhouders kunnen geladen of gelost worden.
- Neem de parkeerplaatsen in om het dubbelrichtingsfietspad aan te leggen, maar laat auto's daar nog steeds passeren. Sommige bewoners van de ruime stationsbuurt zullen meerdere kilometers moeten omrijden met de auto als zij hier niet meer mogen passeren.
- Zorg voor een vervanging van de verwijderde parkeerplaatsen, bvb. in de ondergrondse parking.
- Vermijd ook bussen op die plek en laat die aan de zuidzijde van het station rijden.
- Voorzie een gelijke oppervlakte aan terras voor alle aanwezige horecazaken. Nu hebben de zaken die in het midden van de ventweg zijn gelegen, het grootste terras.
- Bij een heraanleg van die zone, is het belangrijk om ook het trottoir te vernieuwen. Dat is nu niet in goede staat.
- Kunnen verkeerslichten het oversteken op die plek veiliger maken?
- Zorg dat er geen fietsen tegen de bomen worden geparkeerd.
- Richt een fietsstraat in met enkelrichtingsfietsverkeer. Dan is er wel een alternatief nodig voor de fietsers die uit de andere richting komen.
- Plaats snelheidsremmers om de veiligheid van fietsers en voetgangers te verbeteren.
- Voorzie een specifieke plaats voor laden en lossen zodat leveranciers de andere weggebruikers niet hinderen.

Men formuleerde ook volgende aandachtspunten:

- Er zullen allicht maatregelen nodig zijn om te voorkomen dat het autoverkeer zich naar de nabije woonstraten verlegt.
- Het zal belangrijk zijn om duidelijke en vlotte alternatieven aan te bieden om met de auto van oost naar west (en omgekeerd) te kunnen rijden aan de noordzijde van het station. Ook chauffeurs die buiten Gent werken, moeten vlot naar hun werk kunnen rijden.
- Het gedrag van taxi's, bussen ... vormt soms een gevaar voor fietsers. Hier moet ook aan worden gewerkt.
- Bewoners van de ventweg voor cinema Rex zouden er wel moeten kunnen rijden.
- Op die plek ontstaan ook conflicten tussen het openbaar vervoer (bussen, trams) en fietsers. Ook wanneer auto's worden geweerd, blijven die conflicten bestaan.
- Aan de ventweg liggen nu 2 parkeerplaatsen voor mensen met een beperking. Als die verdwijnen worden best een alternatief geboden zodat mensen met een beperking nog steeds vlakbij handelaars en horeca kunnen parkeren.
- Wanneer voertuigen langs de ventweg stilstaan om te laden en lossen moet er nog voldoende plaats beschikbaar zijn voor de fietsers. Laden en lossen moet op een veilige manier worden georganiseerd.
- Het moet mogelijk blijven om passagiers eenvoudig en snel af te zetten.
- Chauffeurs die hun kinderen afzetten aan de scholen in de buurt (o.a. Sint-Pietersinstituut), rijden elke ochtend volledig rond de school via de Meersstraat, Sint-Paulusstraat, Smidsestraat om dan via de Lostraat vast te zitten. Toen de Meersstraat tijdelijk van richting veranderde, of tijdens de periode dat de Sint-Paulusstraat een schoolstraat was (door corona) was deze situatie veel beter vindt iemand. Kan onderzocht worden of die tijdelijke aanpassingen permanent kunnen worden?

- Een duidelijke signalisatie zal noodzakelijk zijn. Die moet ervoor zorgen dat auto's niet per ongeluk op het fietspad rijden en dat fietser weten dat het om een fietspad in 2 richtingen gaat. De signalisatie zal ook duidelijk moeten maken op welke manier chauffeurs het station kunnen bereiken.
- Men vraagt om bij de heraanleg van het plein de bestaande bomen langs de ventweg te behouden. Die vormen een grote meerwaarde voor de terrassen. Nog meer groen is uiteraard ook welkom.
- Het is belangrijk dat er een goede overgang is tussen het dubbelrichtingsfietspad en de aantakkende straten. Die overgang moet voldoende breed en zonder drempels worden aangelegd.
- Aan het uiteinde van de K. Elisabethlaan moet een keerpunt voor auto's worden voorzien als deze niet meer langs het K. Maria Hendrikaplein kunnen rijden.

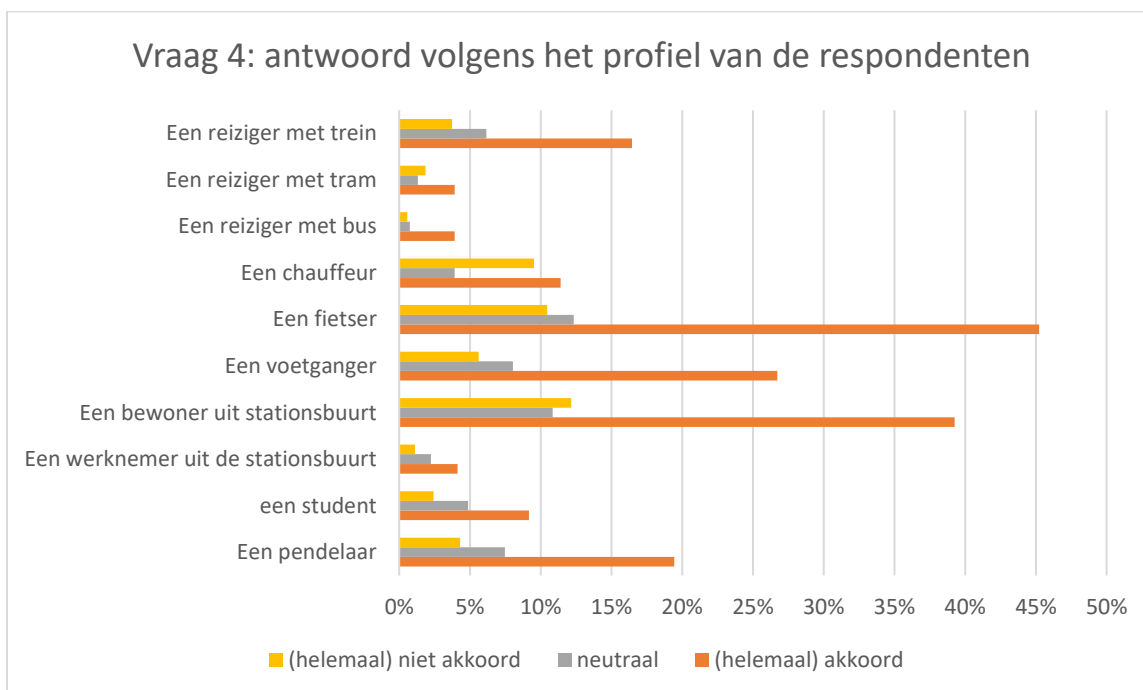
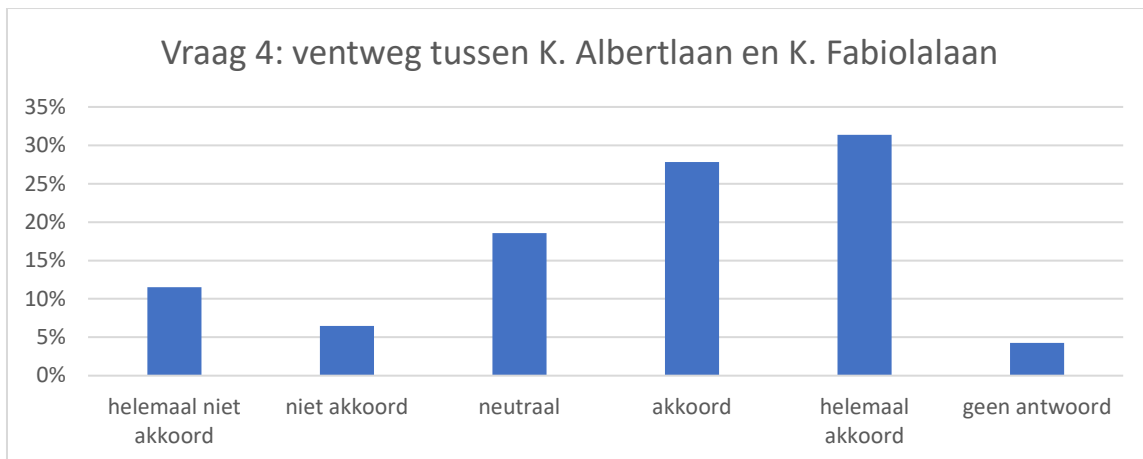
3.4. Vraag 4: de ventweg tussen de K. Albertlaan en de K. Fabiolalaan



Het fietspad van de Koning Albertlaan naar de Koningin Fabiolalaan ligt vandaag aan de huizenkant van de toegang tot de ondergrondse Kiss & Ride (links op de foto). Van de K. Fabiolalaan naar de Koning Albertlaan rijden fietsers en auto's samen op de rijbaan tussen het K. Maria Hendrikaplein en de helling die naar de K&R loopt (rechts op de foto).

We willen het fietspad verleggen naar de zone tussen de inrit tot de K&R en het K. Maria Hendrikaplein. Het wordt een volwaardig dubbelrichtingsfietspad. De ruimte van het oude fietspad aan de huizenkant wordt gebruikt om het trottoir te verbreden, waardoor er meer plaats is voor voetgangers en terrassen. De rijstrook aan de huizenkant blijft behouden. De rijstrook in de richting van de Koning Albertlaan wordt geschrapt. Auto's kunnen dan nog enkel van de K. Albertlaan naar de K. Fabiolalaan rijden.

Op bovenstaande vraag antwoordden de respondenten als volgt:



Synthese van de argumenten:

Voorstanders van dit scenario halen vooral de verbeterde veiligheid voor fietsers en voetgangers aan. Het dubbelrichtingsfietspad tussen de K&R en het K. Maria Hendrikaplein zal het aantal conflictpunten voor fietsers verminderen. Een breder trottoir zal ervoor zorgen dat de grote stromen voetgangers meer ruimte hebben. Voor chauffeurs stelt het wegvallen van één rijrichting geen grote problemen want het is makkelijk om op een andere manier van de K. Fabiolalaan naar de K. Albertlaan te rijden.

Als er meer plaats is voor terrassen, kan het plein ook een aangenaamere verblijfs- en rustplek worden.

Respondenten die neutraal staan tegenover het voorstel appreciëren de verbeterde veiligheid voor fietsers, maar wijzen erop dat er nog steeds belangrijke conflictpunten blijven bestaan, bijvoorbeeld voor fietsers die naar de toegang van de ondergrondse fietsparking willen rijden, aan de K. Albertlaan bij het kruisen van bussen en trams of ter hoogte van de in- en uitgang van de K&R.

Sommigen vinden dat geen enkele auto nog zou mogen passeren langs deze route. Op die manier kan het plein nog aangenamer worden.

Tegenstanders van dit scenario en mensen die er neutraal tegenover staan, vinden dat het station en de K&R goed bereikbaar moeten zijn met de wagen, zeker voor wie minder mobiel is.

Als auto's niet meer langs het K. Maria Hendrikaplein van de K. Fabiolalaan naar de K. Albertlaan zullen kunnen rijden, zal er sluijverkeer ontstaan in de omliggende straten vreest men. Chauffeurs zullen ook te ver moeten omrijden.

De verkeersveiligheid is ook voor hen een belangrijk aandachtspunt.

Tegenstanders van dit scenario vinden tot slot dat het trottoir en het fietspad er al breed genoeg zijn en dat het niet nodig is om meer ruimte te maken voor fietsers en voetgangers. Een dubbelrichtingsfietspad is niet goed voor fietsers, bijvoorbeeld door de extra oversteken. Het biedt ook geen oplossing voor het kruisen met trams en bussen.

Suggesties:

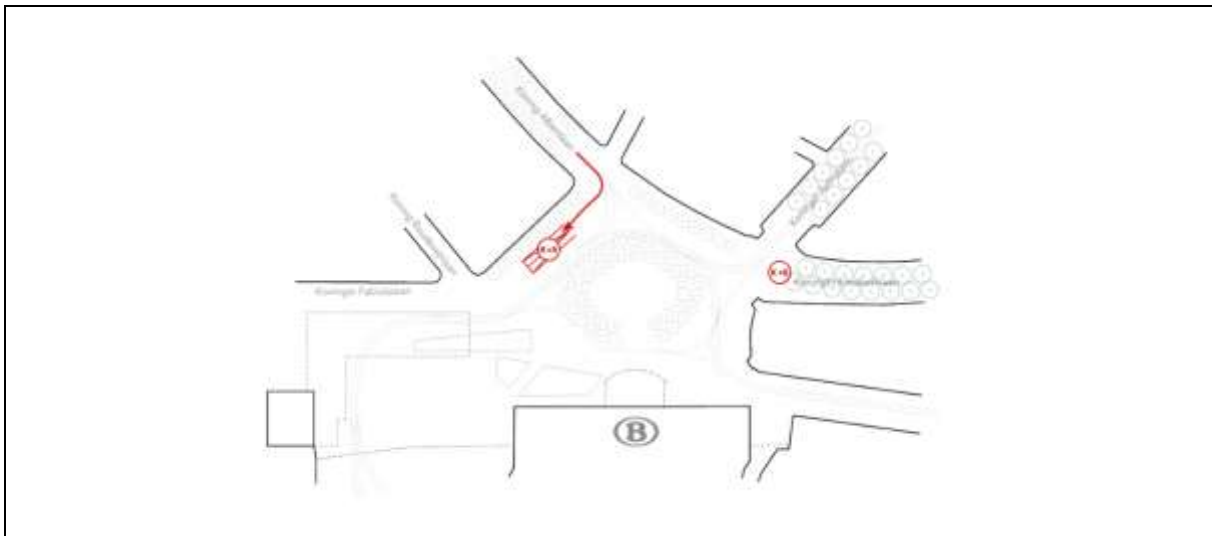
- Maak gebruik van de heraanleg van dit punt om meer groen in te brengen.
- Fietsers zouden voorrang zouden moeten krijgen op al het gemotoriseerd verkeer, behalve op de tram.
- Pas de plaatsing van de fietsrekken op dit punt aan. Nu moeten mensen die hun fiets daar stallen steeds dwars op het fietspad hun fiets in en uit het fietsrek nemen, en dat leidt regelmatig tot conflictsituaties.
- Als er meer terrassen komen, is het misschien beter om alle verkeer te bannen i.p.v. de eenrichtingsstraat te behouden.
- Schrap het openbaar vervoer of breng het ondergronds om het plein nog aangenamer te maken.
- Laat de fietsstraat van de K. Albertlaan doorlopen tot de K. Fabiolalaan. Auto's zullen dan ook op de ventweg achter de fietsers moeten blijven.
- Vorm de fietsstalling en parkeervakken tussen het fietspad en de rijbaan voor de huizen om tot een tweede rijstrook. Het fietspad kan dan nog altijd omgevormd worden tot een trottoir.
- Richt ook een fietsstraat in in (een deel van) de K. Fabiolalaan en de K. Boudewijnstraat.
- Duid de bus- en tramstrook beter aan.
- Verbied het autoverkeer volledig op die plek en leid auto's via de Aagemstraat rond het station.
- Laat de fietsers langs de kant van de huizen en de auto's naast de trambaan rijden. Anders moeten de fietsers de rijbaan 2 maal kruisen. En terrasjes, voetgangers en fietsers passen bij elkaar.

Men formuleerde ook volgende aandachtspunten:

- Fietsers die met de klok meerijsen richting K. Elisabethlaan zullen trams en bussen moeten kruisen ter hoogte van de K. Albertlaan. Deze trams en bussen komen van rechts achter hen. Dit is voor een volwassen fietsers al zeer moeilijk, maar voor kinderen gewoon levensgevaarlijk. Kan een fietslicht, een signaal (conform kusttram) voor fietsers wanneer er een tram van achter hen aankomt, ... hier een oplossing bieden? Zorg ook dat fietsers veilig kunnen afslaan naar de K. Albertlaan.
- Aan de Smidsestraat moeten fietsers veilig kunnen oversteken. Die straat vormt de doorgang naar 3 basisscholen (Sint Paulus, Van Monckhoven en Sint-Pieters), waardoor hier veel kinderen passeren. Dit is bovendien de kortste fietsverbinding tussen centrum en station.
- Zorg dat plaatselijke bewoners zich nog vlot in de buurt met de wagen kunnen verplaatsen zonder grote omwegen te moeten doen.
- Zal dit voorstel extra verkeer in de Aaigemstraat en andere straten in de buurt veroorzaken?
- De bestaande fietsparkeerplaatsen moeten maximaal behouden blijven. Deze zullen ook in de toekomst nodig blijven.
- Er zal duidelijke signalisatie nodig zijn voor chauffeurs, onder meer naar en van de K&R. Voor iemand die de verkeerssituatie niet kent is het nu al heel moeilijk om tot aan het station te geraken.
- Ook taxi's moeten zich aan de regels en snelheidsvoorschriften houden.
- Goede signalisatie moet duidelijk maken dat het om een fietspad gaat, zodat voetgangers niet over het fietspad lopen. Die zal ook nodig zijn om ervoor te zorgen dat alle fietsers het dubbelrichtingsfietspad gebruiken.
- Voorzie een afscheiding waardoor auto's en vrachtwagens onmogelijk op dit fietspad kunnen rijden en parkeren.
- Auto's moeten duidelijk naar de ondergrondse K&R worden geleid, zodat ze hun passagiers niet meer bovengronds afzetten.
- Maak de fietspaden logisch, zonder rechte hoeken. Maak die voldoende breed om met 2 naast elkaar te kunnen fietsen. Zorg dat fietsers niet de hele tijd achterom, rechts en links moeten uitkijken voor trams, bussen, taxi's en auto's.
- Zorg dat het bestaande fietspad en het kruispunt van het K. Maria-Hendrikaplein, de K. Fabiolalaan en Koning Boudewijnstraat niet meer kan gebruikt worden om mensen af te zetten of op te halen.
- Zorg dat de terrassen het zicht van de fietsers niet belemmeren zodat ze de kruispunten veilig kunnen oversteken en de andere weggebruikers goed en tijdig kunnen opmerken.
- Zorg dat er voldoende ruimte overblijft voor voetgangers als de terrassen mogen uitbreiden. Een aandachtspunt hierbij zijn de tijdelijk tegen de gevel geparkeerde fietsen die ook de voetgangers hinderen. Het huidige terras aan de K. Boudewijnstraat beperkt nu al het zicht van fietsers die langs de huizen passeren en chauffeurs die uit de K. Boudewijnstraat komen.
- Zorg dat fietsers niet te veel tramsporen moeten passeren noch moeten wachten aan verkeerslichten.
- Op een goed fietspad moeten 2 bakfietsen elkaar kunnen kruisen en moet dan nog voldoende plaats zijn zodat een gewone fiets die bakfietsen kan voorbijsteken.
- Voor handelaars zal een laad- en loszone nodig zijn.
- Heb aandacht voor het conflict tussen de in- en uitrit van de K&R en het dubbelrichtingsfietspad.

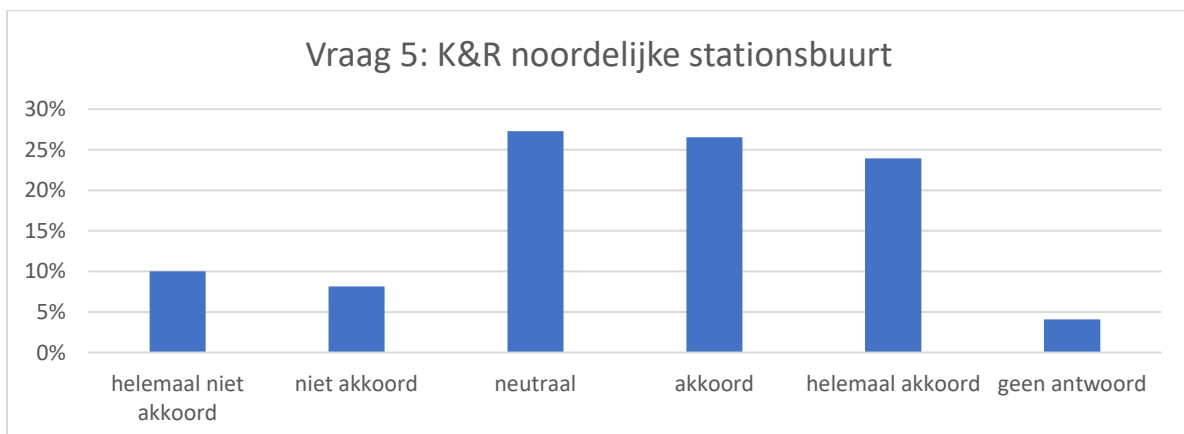
- Hou er rekening mee dat ook aan de woningenkant bestemmingen zijn voor fietsers (restaurant, apotheek). Zorg voor doorsteken zodat fietsers niet op voetpad moeten rijden om die bestemming te bereiken.
- Auto's die van de K. Albertlaan komen en rechtsaf willen draaien kunnen in conflict komen met fietsers die van K. Albertlaan komen en iets verder rechtdoor moeten tot aan het fietspad.

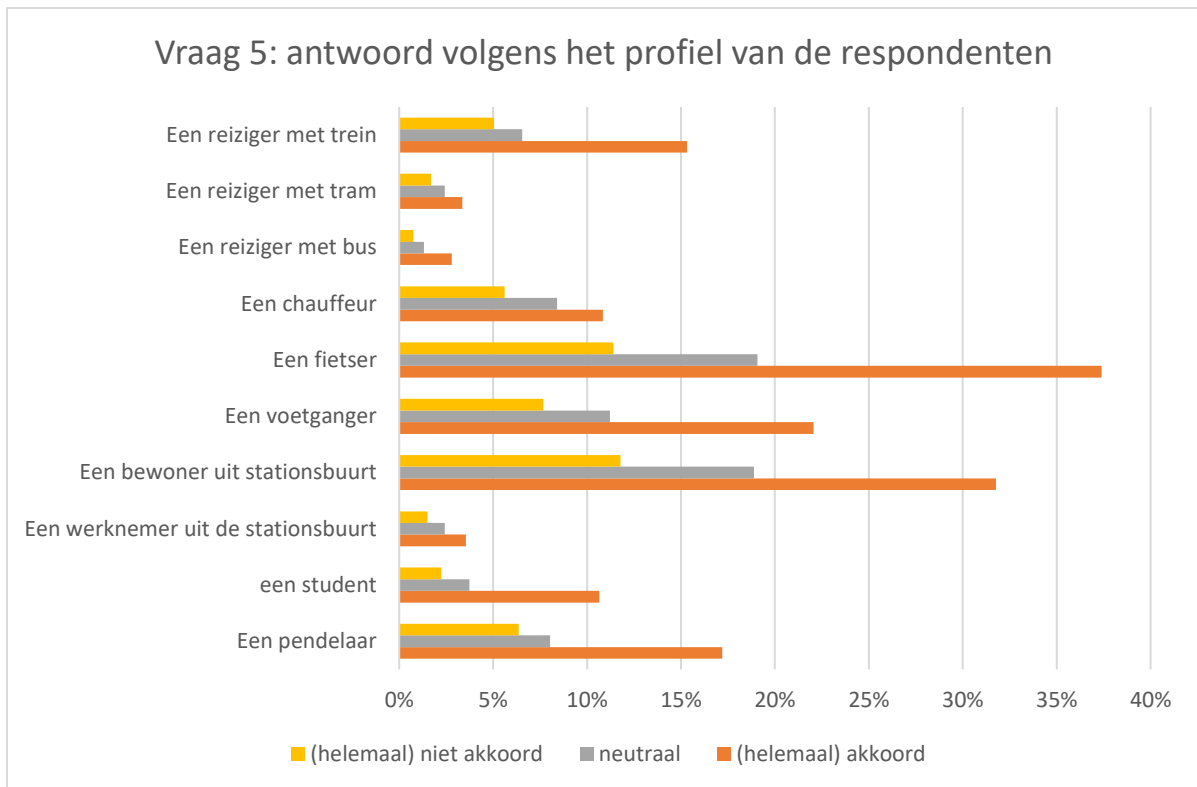
3.5. Vraag 5: K&R in de noordelijke stationsbuurt



De ondergrondse Kiss&Ride met inrit ter hoogte van de Koning Albertlaan blijft, net zoals vandaag, de aangewezen plek om mensen op te halen of af te zetten aan de noordzijde van het station. Net zoals vandaag willen we ook de mogelijkheid bieden om mensen af te zetten op de Koningin Astridlaan (of aan de P. Clementinalaan). Deze Kiss&Ride op de Koningin Astridlaan (of op de P. Clementinalaan) is bedoeld voor omwonenden, en zal dus niet worden aangeduid op de toegangswegen tot Gent. Ter plaatse zal de Kiss&Ride wel worden aangeduid.

Op bovenstaande vraag antwoordden de respondenten als volgt:





Synthese van de argumenten:

Zowel respondenten die (helemaal) akkoord gaan, neutraal staan of (helemaal) niet akkoord gaan met dit scenario vinden dat het weinig zinvol is om geen signalisatie te voorzien naar de K&R op de K. Astridlaan. Mensen zullen die leren kennen door WAZE, GPS ... en die blijven gebruiken.

Een K&R voor omwonenden is niet zinvol. Mensen uit de buurt gaan te voet, met het openbaar vervoer of met de fiets naar het station.

Men vindt dat het aanbieden van 2 K&R's bovendien verwarrend kan zijn.

Over alle categorieën respondenten heen, vindt men het belangrijk dat het station goed bereikbaar is. Men vindt ook dat de ondergrondse K&R onvoldoende functioneel is: chauffeurs kennen die K&R onvoldoende en gebruiken die dan ook te weinig. Men is echter niet tegen die ondergrondse K&R.

Voorstanders van dit scenario vinden verder dat het belangrijk is om twee K&R-zones aan te bieden, zeker als auto's niet meer langs het K. Maria Hendrikaplein zullen mogen rijden. Het is wel belangrijk dat de K&R aan de K. Albertlaan de hoofd-K&R blijft, zodat er geen grote stroom auto's wordt aangetrokken naar de K. Astridlaan.

Men vindt het goed dat de K&R in de K. Astridlaan enkel voor omwonenden is bedoeld en dat die niet zal worden aangeduid.

Respondenten die neutraal staan tegenover dit voorstel wijzen op mogelijke conflicten tussen fietsers enerzijds en geparkeerde auto's en K&R-ers anderzijds. Ook 'neutrale respondenten' vinden het belangrijk dat er geen grote stroom auto's wordt aangetrokken naar de K. Astridlaan.

De ene groep respondenten die (helemaal) niet akkoord gaat met die voorstel vindt dat alle reizigers gebruik moeten kunnen maken van de K&R aan de K. Astridlaan en dat die dan ook moet worden aangeduid.

Een andere groep tegenstanders van dit scenario vindt dat weer dat een K&R in de K. Astridlaan

helemaal niet zinvol is. Een ondergrondse K&R is minder aantrekkelijk dan een bovengrondse. Hierdoor zou de K&R in de K. Astridlaan veel verkeer kunnen aantrekken. Een K&R in de K. Astridlaan zal bovendien voor conflicten tussen K&R-ers en fietsers zorgen.

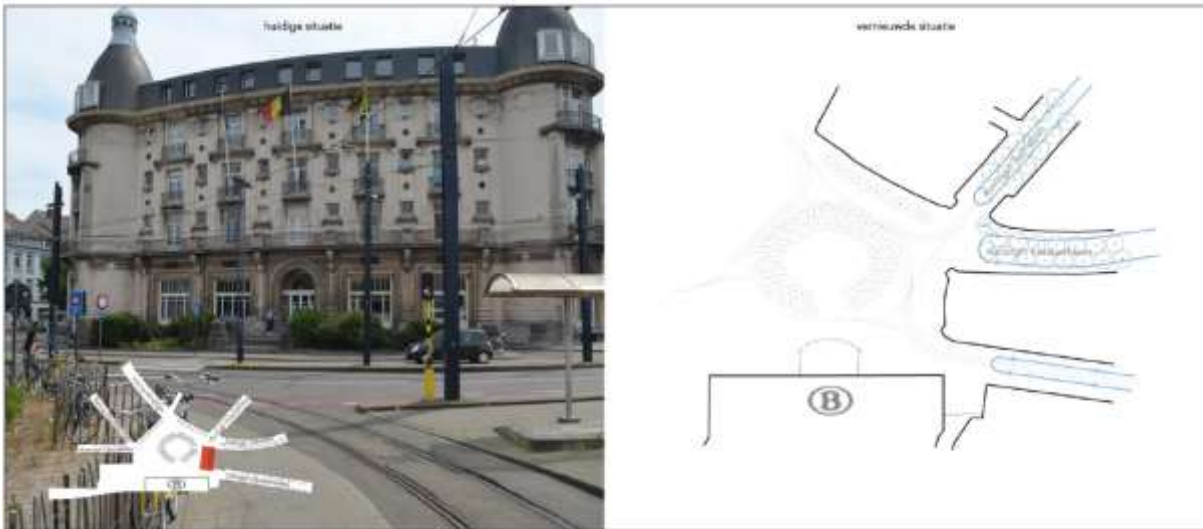
Suggesties:

- Voorzie een (bijkomende) K&R-zone voor omwonenden in de P. Clementinalaan.
- Laat ook de K&R in de K. Astridlaan door alle reizigers gebruiken, maar beperk de maximale tijd voor K&R-gebruik.
- Zorg dat de ondergrondse K&R ook bereikbaar is vanuit de K. Astridlaan. Dan is daar geen K&R meer nodig.
- Houd de K. Astridlaan zo veel mogelijk autovrij en beperkt de K&R tot de westelijke kant van het plein.
- Vervang de K&R aan de K. Astridlaan door groen als die toch niet wordt aangeduid. Dan zal die allicht ook weinig worden gebruikt.
- Bevorder het gebruik van het openbaar vervoer of de fiets om naar het station te komen.
- Richt een K&R in op het kruispunt van de K. Boudewijnstraat en de K. Fabiolalaan, waar chauffeurs nu al vaak stoppen om iemand af te zetten of op te halen en geef de ondergrondse K&R een andere bestemming.
- Weer de taxi's uit de fietsstraat.
- Houd de parkeerplaatsen voor voor bewoners, voor kortparkeren.
- Richt een K&R voor het station in. Sommige vrouwen durven in het donker niet naar de ondergrondse K&R en ook niet naar een plek die te ver van de ingang van het station ligt, zoals de K. Astridlaan.

Men formuleerde ook volgende aandachtspunten:

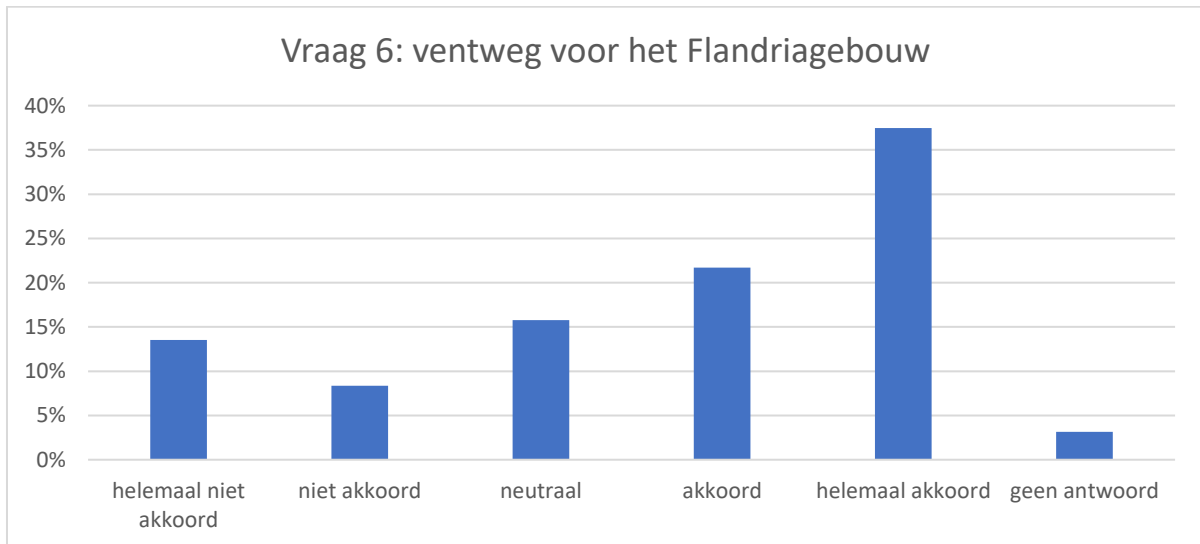
- De meeste mensen stoppen gewoon ergens en zetten de mensen af. Als je hiervoor een bovengrondse K&R aanlegt, heeft dit ook enkel zin als die makkelijker te gebruiken is en dicht bij het station is dan gewoon iemand laten uitstappen in het midden van de straat.
- Maak het fysiek onmogelijk (hoge borduren, paaltjes, ...) voor automobilisten om buiten het rijvak (bvb op het fietspad) halt te houden om iemand af te zetten of op te halen.
- De mobiliteitsapps zullen de bovengrondse K&R blijven suggereren aan niet-buurtbewoners.
- Duidelijke signalisatie zal nodig zijn om chauffeurs de weg te wijzen naar de K&R. Nu stoppen er nog te veel auto's in het midden van de straat of op plaatsen die er niet voor bedoeld zijn.
- Zal de K&R ook als parkeerplaats gebruikt worden voor een snelle boodschap in de nieuwe Delhaize?
- Er zal controle nodig zijn. K&R gebeurt nu nog te vaak in de K. Boudewijnstraat.
- Het zal belangrijk zijn om de ondergrondse K&R goed te promoten en er goed over te communiceren.
- De K&R aan de K. Albertlaan mag bussen en trams niet hinderen.
- Het kruisen van fietsers die van het fietspad komen en wagens (en taxi's!) die in en uit de K&R aan de K. Albertlaan rijden, kan gevaarlijk zijn.
- De K&R mag geen extra autostroom veroorzaken.

3.6. Vraag 6: de ventweg voor het Flandriagebouw

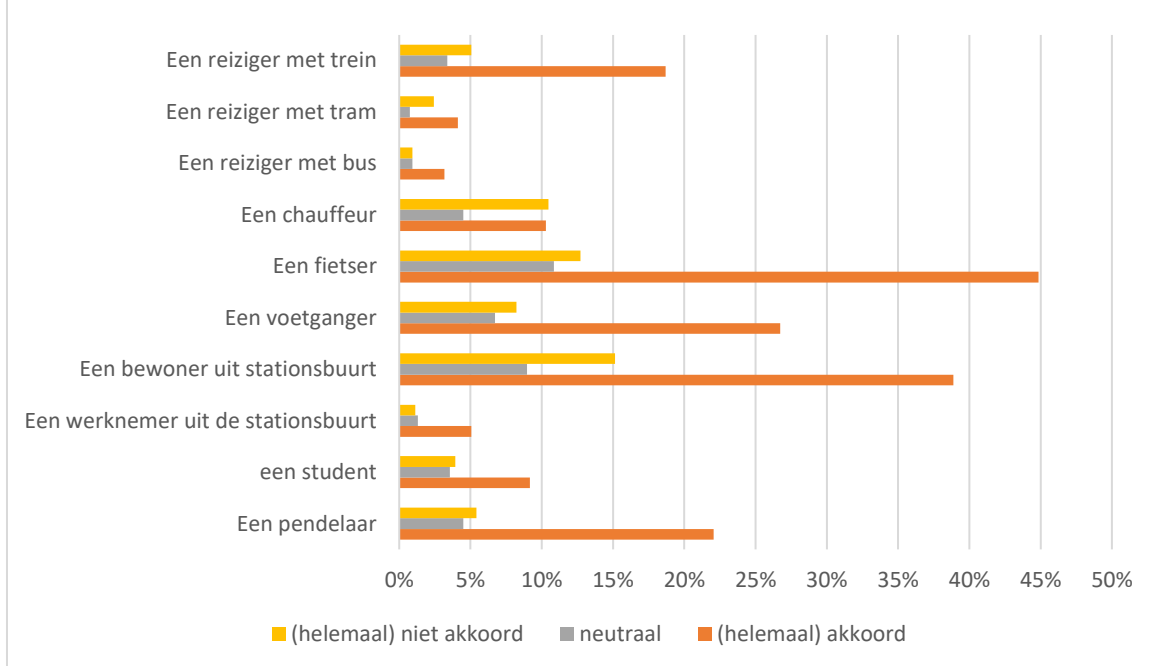


Vandaag ligt er voor de ingang van het Flandriagebouw een smal trottoir. Om plaats te maken voor een breder trottoir en een dubbelrichtingsfietspad zullen auto's daar niet meer kunnen rijden. Dat betekent dat de K. Astridlaan en de P. Clementinalaan doodlopend worden. Auto's zullen ter hoogte van het K. Maria Hendrikaplein kunnen keren (zoals vandaag al in de K. Astridlaan gebeurt).

Op bovenstaande vraag antwoordden de respondenten als volgt:



Vraag 6: antwoord volgens het profiel van de respondenten



Synthese van de argumenten:

Zowel respondenten die (helemaal) akkoord gaan, neutraal staan of (helemaal) niet akkoord gaan met dit scenario vinden het positief dat voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen. Hierdoor vergroot de veiligheid voor deze zachte weggebruikers. Het trottoir is er nu immers zeer smal. Sommige tegenstanders van dit scenario vinden wel dat fietsers al plaats genoeg hebben. Over alle groepen respondenten heen, vraagt men aandacht voor de keerbeweging op de P. Clementinalaan. Kerende wagens zullen daar trams, bussen, voetgangers en fietsers moeten kruisen. Dat is gevaarlijk.

Zowel respondenten die (helemaal) akkoord gaan, neutraal staan of (helemaal) niet akkoord gaan met dit scenario vinden dat de P. Clementinalaan (meer) aangewezen is als K&R. Zelfs indien in deze straat geen K&R wordt ingericht, zullen chauffeurs er toch stoppen om iemand af te zetten of op te halen.

Voorstanders van dit scenario vinden dat chauffeurs makkelijk op een andere manier van de P. Clementinalaan naar de K. Astridlaan en de K. Elisabethlaan (of omgekeerd) kunnen rijden.

Tegenstanders en respondenten die neutraal staan tegenover dit scenario vinden dan weer dat de verkeerscirculatie te complex zal worden. Het moet mogelijk blijven om met de wagen van de ene kant naar de andere kant van het K. Maria Hendrikaplein te rijden.

Verder vrezen zij dat het autoverkeer zich naar andere straten zal verplaatsen. Meerderen vinden ook dat er nu weinig voetgangers lopen voor het Flandriagebouw.

De autobereikbaarheid van het station en van de handelszaken in de K. Elisabethlaan komt door dit scenario in het gedrang.

Respondenten die (helemaal) niet akkoord gaan met dit scenario vinden dat chauffeurs te veel zullen moeten omrijden. Zeker voor buurtbewoners of mensen die minder mobiel zijn vormt dat een probleem.

Sommige respondenten die neutraal staan tegenover dit scenario vinden dat daar niet veel auto's passeren.

Suggesties:

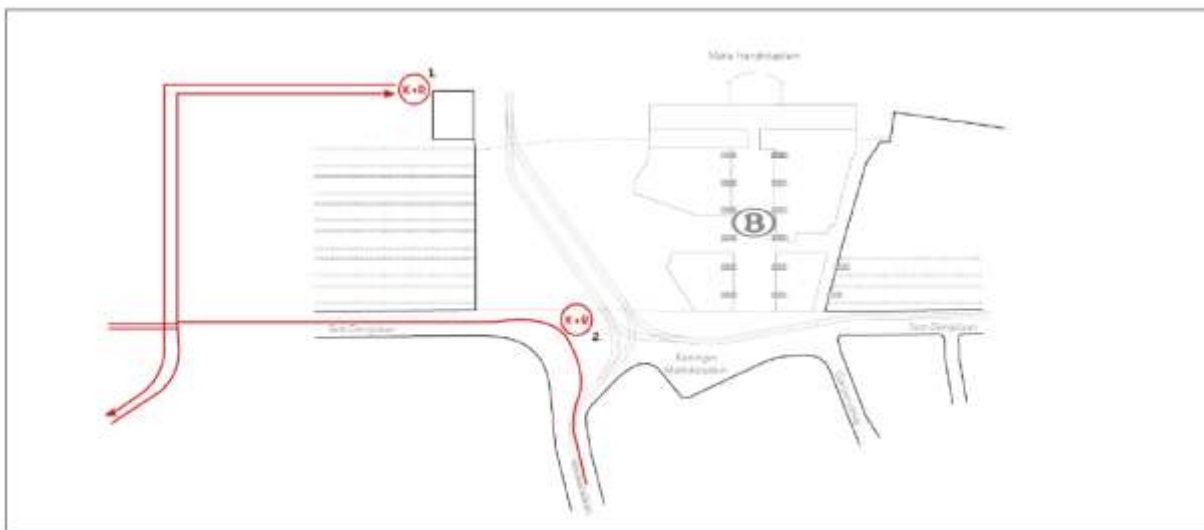
- Maak een K&R in de P. Clementinalaan, bvb. voor de Starbucks (waar vroeger de taxi's stonden), zodat wagens daar ook kunnen keren. Dan hoeft er geen K&R te komen in de K. Astridlaan. In de praktijk zullen chauffeurs anders toch K&R-en in de P. Clementinalaan. Zonder ingerichte K&R zullen zij op straat stilstaan om te laden/lossen en zo andere weggebruikers hinderen.
- Maak een K&R in de K. Elisabethlaan. In de praktijk zullen chauffeurs anders toch K&R-en in de K. Elisabethlaan. Zonder ingerichte K&R zullen auto's daar op straat stilstaan om te K&R-en en zo andere weggebruikers hinderen.
- Promoot het openbaar vervoer nog meer zodat de verkeersdruk in de P. Clementinalaan daalt.
- Zorg voor een comfortabele, voldoende grote en overdekte bushalte aan het Flandriahotel.
- Plaats een korte termijnfietsenstallingen voor burens die inkopen doen.
- Plant meer bomen in de P. Clementinalaan. Door dit scenario ontstaat er immers meer ruimte.
- Meerdere suggesties zoeken naar alternatieven om toch autoverkeer rond het plein toe te laten:
 - o Beperk de snelheid rond het K. Maria Hendrikaplein tot 15km/u en voer éénrichtingsverkeer in. Op die manier kunnen auto's toch nog passeren langs het plein.
 - o Maak van de K. Elisabethlaan, de K. Astridlaan, de P. Clementinalaan eenrichtingsstraten. Dan kunnen de auto's voor het Flandriagebouw blijven rijden.
 - o Maak van het K. Maria Hendrikaplein een groot rondpunt.
 - o Breek de oprit aan het Flandriagebouw af en gebruik die ruimte om meer plaats te geven aan fietsers en voetgangers. Dan kunnen auto's er ook blijven passeren.
 - o Verplaats de bovenleidingpalen van de tram richting hotel Flandria om voldoende plaats te maken voor een breed trottoir, fietspad en een rijweg.
 - o Maak er een voetgangersgebied van en laat fietsers met de fiets aan de hand lopen.
- Plaats een verkeerslicht op het kruispunt van de K. Astridlaan om het verkeer op de Kortrijksesteenweg vlot te laten verlopen. Er zullen immers meer auto's naar de K. Astridlaan moeten indraaien.
- Een K&R is geen oplossing, men snapt het concept hiervan niet. Voorzie meer openbaar vervoer en parkeerplaatsen buiten de stad om de overlast voor de bewoners zo minimaal mogelijk te houden.

Men formuleerde ook volgende aandachtspunten:

- Auto's moeten veilig kunnen keren op de P. Clementinalaan. Aandachtspunt hierbij zijn de tramsporen, bussen, voetgangers en fietsers die auto's hierbij moeten kruisen. Keren moet voor alle verkeersgebruikers veilig zijn. Let er ook op dat de keerpunten geen aanleiding geven tot ongewenst K&R.
- Ook in de K. Elisabethlaan zullen auto's veilig moeten kunnen keren.

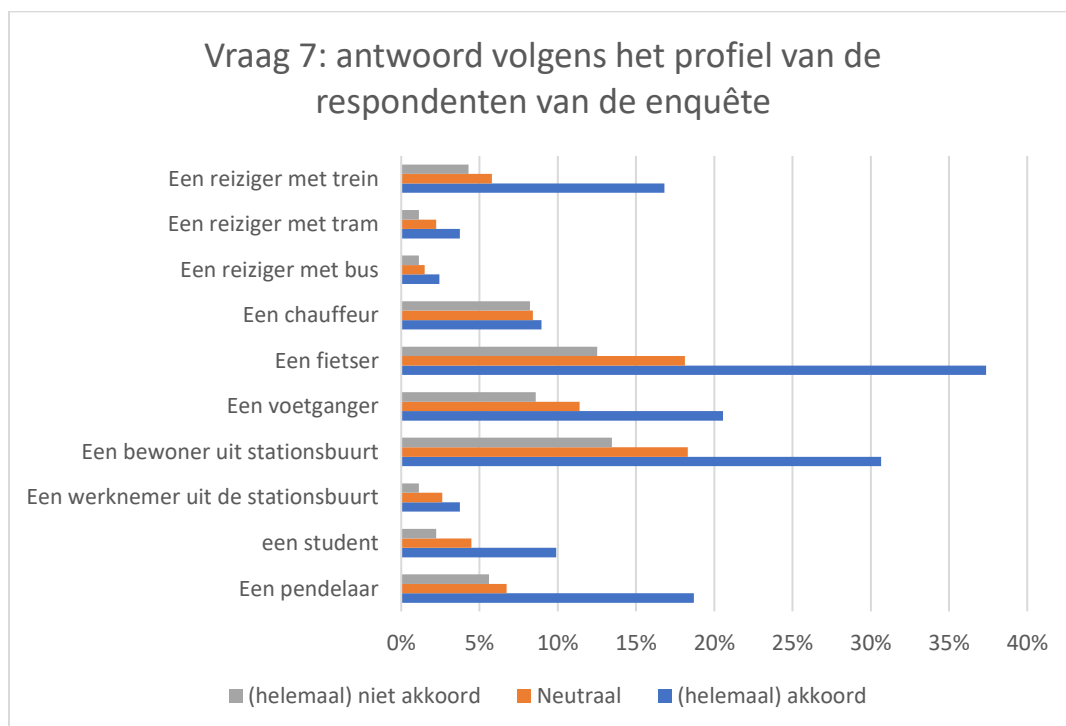
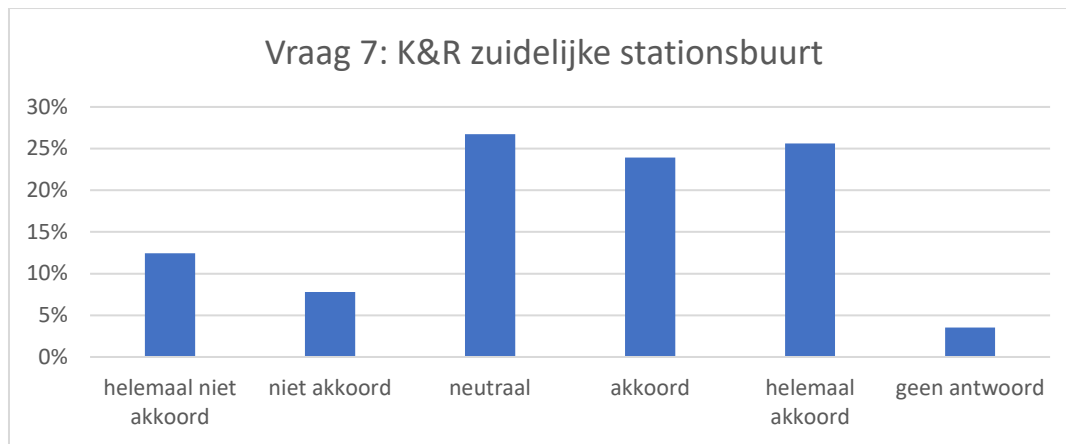
- De aangewezen route voor autochauffeurs moet duidelijk worden gesignaleerd én gecommuniceerd (niet alleen naar Gentenaars). Anders wordt het onveilig.
- Zorg dat laden en lossen veilig en vlot kan gebeuren. Zullen leveranciers wel moeten kunnen doorrijden?
- Zorg dat er geen hoogteverschillen (door drempels en borduren) zijn voor voetgangers.
- Heb aandacht voor de autobereikbaarheid van het station en de omliggende handelszaken. Sommige mensen zijn afhankelijk van de wagen. Autobereikbaarheid is voor hen belangrijk.
- In de P. Clementinalaan ontbreekt een veilig fietspad als je vertrekt van aan het station.
- De toekomstige invulling van het K. Flandriagebouw zal een belangrijke impact hebben op deze plek.
- Op welke manier zullen auto's worden tegengehouden als trams en bussen kunnen blijven doorrijden?
- Houd rekening met de goten in de P. Clementinalaan. Die zijn gevaarlijk voor fietsers.
- Wat met de hulpdiensten en de politie? Die zullen daar allicht nog moeten kunnen passeren.
- De verkeerscirculatie in de volledige stationsbuurt moet bekeken worden.
- Er zijn voldoende fietsenstallingen nodig, ook voor fietsen met volle fietstassen.

3.7. Vraag 7: K&R in de zuidelijke stationsbuurt



Aan de zuidzijde van het station willen we een Kiss&Ride inrichten in de ondergrondse autoparking. Dit wordt de aangewezen Kiss&Ride voor wie van ver(der) komt. Daarnaast zullen we een K&R aanbieden ter hoogte van het K. Mathildeplein. De Kiss&Ride op het Koningin Mathildeplein is enkel bedoeld voor omwonenden en zal dus niet worden aangeduid op de toegangswegen tot Gent. Ter plaatse zal de Kiss&Ride wel worden aangeduid.

Op bovenstaande vraag antwoordden de respondenten van de enquête als volgt:



Synthese van de argumenten:

Zowel bij respondenten die akkoord gaan, neutraal staan of niet akkoord gaan met dit scenario, vinden de meeste respondenten een K&R in de ondergrondse parking een goed idee. De meest aangehaalde argumenten zijn dat daardoor minder autoverkeer door de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan zal passeren. Hierdoor zal de omgeving van het K. Mathildeplein, waar veel bussen en trams én grote stromen voetgangers en fietsers veiliger worden.

Ook de goede bereikbaarheid via de R4 is een belangrijk pluspunt van de ondergrondse parking.

Enkele tegenstanders van dit scenario halen aan dat een ondergrondse K&R niet evident is. Goede communicatie (al dan niet betalend, exacte plaats, afstand naar de perrons ...) en een goede signalisatie naar deze K&R zijn absolute voorwaarden om die goed te laten functioneren.

Over de K&R op het K. Mathildeplein zijn de meningen verdeeld. Sommige respondenten die (helemaal) akkoord gaan of neutraal staan tegenover dit scenario vinden een K&R op het K.

Mathildeplein een goed idee. Anderen, zowel respondenten die akkoord gaan met het scenario als respondenten die niet akkoord gaan, stellen de noodzaak aan een K&R voor omwonenden in vraag. Ook de petitie stelt dat een bovengrondse K&R niet nodig is. Wie in de buurt van het station woont, kan te voet of met het openbaar vervoer naar het station komen. Zelfs indien men de bovengrondse K&R niet aanduidt, zal die in de praktijk - gezien de ligging - toch de voorkeurs-K&R worden voor veel mensen die van verder komen en die de situatie ter plekke een beetje kennen. Het aanbieden van beide K&R zal tot verwarring leiden vindt men.

Respondenten die (helemaal) niet akkoord gaan met dit scenario halen vaak de K&R aan het K. Mathildeplein als reden aan. Zij vrezen dat deze K&R een aanzuigefect voor auto's zal hebben en veel verkeer zal veroorzaken op een al zeer druk plein (fietsers, voetgangers, tram, bus, scholen...). De combinatie van trams en bussen met overstekende fietsers en voetgangers (soms gehaast) en parkerende auto's (soms gehaast) zal voor veel problemen zorgen. Dit is een zeer belangrijk punt dat zo veilig mogelijk moet worden ingericht. Bovendien zal de K&R aan het K. Mathildeplein ook de stationsomgeving te veel belasten: ofwel door een hogere verkeersdruk (in de Sint-Denijslaan, de Voskenslaan en zijstraten), ofwel door het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan om de verkeersdruk te beperken.

Suggesties:

- Maak een K&R op het stuk Voskenslaan vanaf de Tuinwijklaan tot in de Sint-Denijslaan aan de Timichegtunnel fysiek onmogelijk door verhoogde borduren en paaltjes. Zo kan men met de wagen het rijvak niet meer verlaten om op het fietspad of voetpad te gaan staan en kan men ofwel even kort stoppen op het wegdek ofwel alleen maar doorrijden tot de gewenste K&R van de Timichegtunnel.
- Motiveer mensen om met het openbaar vervoer of de fiets naar het station te komen en maak het afzetten met de auto moeilijker niet makkelijker.
- Richt een beperkte K&R-zone voor mensen met een beperking aan het K. Mathildeplein.
- Circulatieplan weg.
- Maak een grote K&R-zone ter hoogte van het Atheneum in de Voskenslaan en zorg dat chauffeurs daar veilig kunnen keren.
- Maak een grotere K&R aan het K. Mathildeplein want de ondergrondse parking is te ver van spoor 8 tot en met 12.
- Reserveer de K&R aan de noordzijde van het station voor omwonenden en die aan de zuidzijde voor mensen die van verder komen.
- Voorzie eerder meer parkeerplaatsen voorbehouden voor bewoners dan een K&R voor omwonenden.
- Richt op elke invalsweg naar het station een K&R in.
- Voor wie van ver komt is de plek boven de ingang van de ondergrondse parking ook geschikt als K&R. Ook die plek is vlot bereikbaar via de R4. Maar de informele K&R op die plek creëert nu al onveilige situaties voor de vele fietsers en voetgangers die er passeren.
- Zorg dat chauffeurs niet meer kunnen K&R-den de kruising van de Sint-Denijslaan en de Ganzendries. Auto's blokkeren daar de straat om mensen af te zetten.
- Laat buurtbewoners K&R-den in de omgeving van de Ganzendries/Poelsnepstraat. Op die manier vermijd je dat zij moeten omrijden (bv. langs de V. Vaerwyckweg) om weer thuis te geraken.

- Bouw het openbaar vervoer beter uit zodat wie van verder komt, met het openbaar vervoer naar het station kan komen.
- Richt een K&R in in een doodlopende straat.

Men formuleerde ook volgende aandachtspunten:

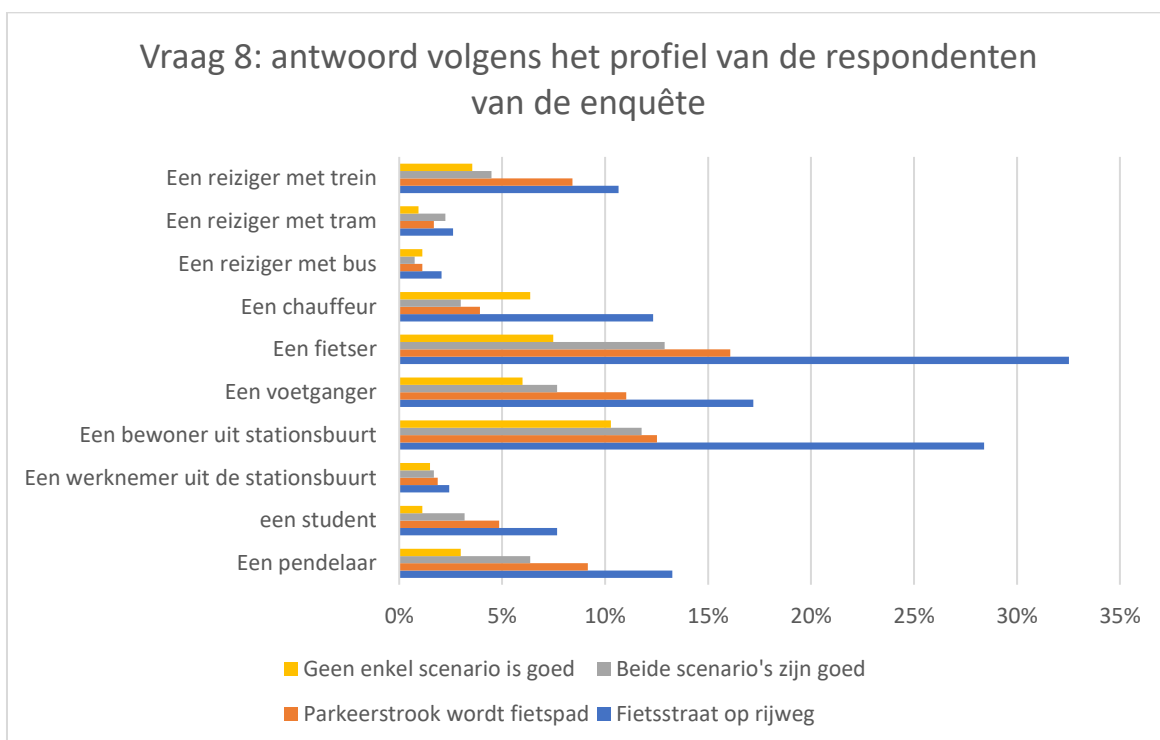
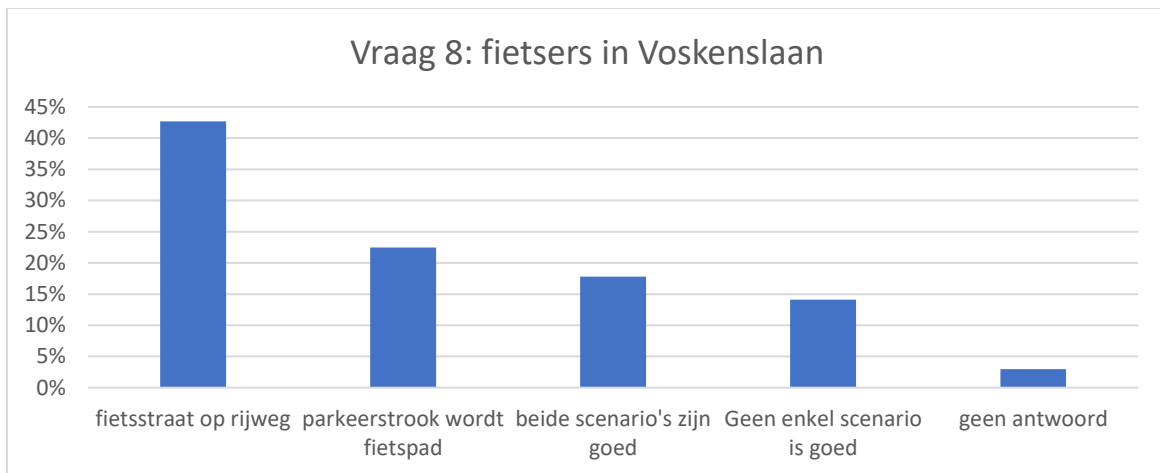
- Er zal een duidelijke communicatie nodig zijn om mensen naar de ondergrondse K&R te leiden (betalend of niet, ticketje nodig, hoe terug uit geraken ...).
- De K&R in de ondergrondse parking mag op spitsuren (voor de trein) de toevloed van pendelaars die daar parkeren niet hinderen.
- Onderzoek de impact van dit voorstel op de Voskenslaan.

3.8. Vraag 8: fietsers in de Voskenslaan



In de Voskenslaan is vaak te weinig plaats voor de grote stromen voetgangers en fietsers. We kunnen meer plaats voor de voetgangers maken als we de fietsers samen met de auto's op de rijweg laten rijden. Dat kan enkel aan de zijde zonder bus- en trambaan. De rijweg zou dan een fietsstraat worden (tussen de Maaltebruggestraat en het station). Dat betekent dat auto's welkom zijn, maar de fietsers niet mogen voorbijsteken. Het bestaande fietspad zou dan worden toegevoegd aan het trottoir, zodat dat veel breder zou worden.

Op bovenstaande vraag antwoordden de respondenten van de enquête als volgt:



Synthese van de argumenten:

Respondenten die een fietsstraat verkiezen doen dit vaak omdat dit veiligheid voor fietsers combineert met het behoud van parkeerplaatsen. Het behoud van de parkeerstrook biedt ook kansen voor vergroening van de Voskenslaan. In de Voskenslaan zijn er conflicten tussen voetgangers en fietsers. Scheiding tussen beide is dus een goede zaak.

De ondertekenaars van de petitie verkiezen een fietsstraat in de Voskenslaan. Een fietsstraat zal de snelheid van de auto's doen dalen in de Voskenslaan. Dat is belangrijk in een schoolomgeving.

Wie een fietspad verkiest, vindt dat deze optie meer veiligheid biedt aan fietsers dan een fietsstraat. Auto's respecteren immers vaak de regels niet in een fietsstraat. Bovendien passeert er in de Voskenslaan te veel, soms zwaar, verkeer om er een veilige fietsstraat te kunnen inrichten. Auto's

rijden er ook vaak te snel. Een fietsstraat zal voor file zorgen. Geïrriteerde chauffeurs kunnen zich dan agressief gedragen tegenover fietsers.

Respondenten die beide scenario's goed vinden zien voor- en nadelen bij beide scenario's. Een fietspad biedt fietsers meer veiligheid, maar het is niet aanvaardbaar dat de parkeerplaatsen verdwijnen.

Respondenten die geen enkel scenario goed vinden, wijzen op de hoge parkeerdruk in de buurt. Hierdoor is het niet wenselijk om parkeerplaatsen weg te nemen. Anderzijds vinden zij de Voskenslaan te druk om er een fietsstraat in te richten.

De fietsstraat of het fietspad komen bovendien aan de verkeerde kant van de Voskenslaan. De grootste stromen aan fietsers- en voetgangers passeren immers aan de zijde van de Voskenslaan waar de scholen zijn gelegen.

Sommigen vrezen dat er eenrichtingsverkeer voor auto's zal moeten worden ingevoerd als er een fietsstraat of fietspad wordt aangelegd. Fietsers en voetgangers kunnen ook meer ruimte krijgen als auto's in 2 richtingen samen met bussen en trams op de bus- en trambaan rijden vindt men.

Suggesties:

- Leg in het midden van de Sint-Denijslaan een stevige ribbelstrook om ervoor te zorgen dat auto's de fietsers niet kunnen voorbijsteken in de fietsstraat.
- Laat de wagens op de tramstrook rijden zoals al gebeurt in de richting weg van het station. Dan kan de vrijgekomen rijweg gebruikt worden als fietspad.
- Laat enkel bewoners parkeren in die parkeerstrook.
- Laat de fietsers ook wachten aan dezelfde lichten als de auto's en bussen. Hierdoor zou het verkeersconflict aan het K. Mathildeplein kunnen worden verlicht.
- Maak ook de andere rijrichting tot fietsstraat. Deze richting is de drukste richting want die wordt vooral gebruikt tijdens de ochtendspits. Zorg er ook voor een duidelijke scheiding tussen voetpad en fietspad.
- Zorg voor meer en veiligere oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers.
- Laat de fietsers op de fietsstraat in 1 richting (naar het station) rijden. Fietsers die richting Sterre rijden kunnen dan het bestaande fietspad gebruiken. Dat lijkt logischer en veiliger.
- Plaats palen voor tramlijnen en verkeersborden niet op het fiets- of voetpad, maar voorzie een plaats voor die palen bij de opmaak van de plannen. Ook borden voor een tijdelijk parkeerverbod zouden op de weg moeten worden geplaatst ipv op fiets- of voetpad.
- Vergroen de Voskenslaan.
- Richt de straat in met brede en smalle stroken. Zo kan je een fietspad aanleggen en toch nog enkele parkeerplaatsen behouden.
- De Voskenslaan ligt er vandaag heel lelijk bij, graag een totale heraanleg.
- Zorg dat bewoners een alternatief hebben voor deze parkeerplaatsen als die worden omgevormd tot fietspad, bijvoorbeeld door de parking van de supermarkten in de straat 's avonds open te stellen voor buurtbewoners.
- Knip de Voskenslaan ter hoogte van het K. Mathildeplein als er voor een fietsstraat wordt gekozen. Anders zal er te veel autoverkeer zijn voor een fietsstraat.
- Ontmoedig autoverkeer en zoek een andere ingang voor de scholen.
- Stuur de studenten op de fiets maximaal langs de Sint-Denijslaan naar Hogent.
- Stop het openbaar vervoer ondergronds.
- Maak een eenrichtingsstraat van de Voskenslaan, zoals bedoeld bij de heraanleg.

- Zorg voor een scheiding tussen voet- en fietspad.
- Zorg voor een tweerichtingenfietspad en laat auto's op dezelfde baan rijden als de bussen en trams.

Men formuleerde ook volgende aandachtspunten:

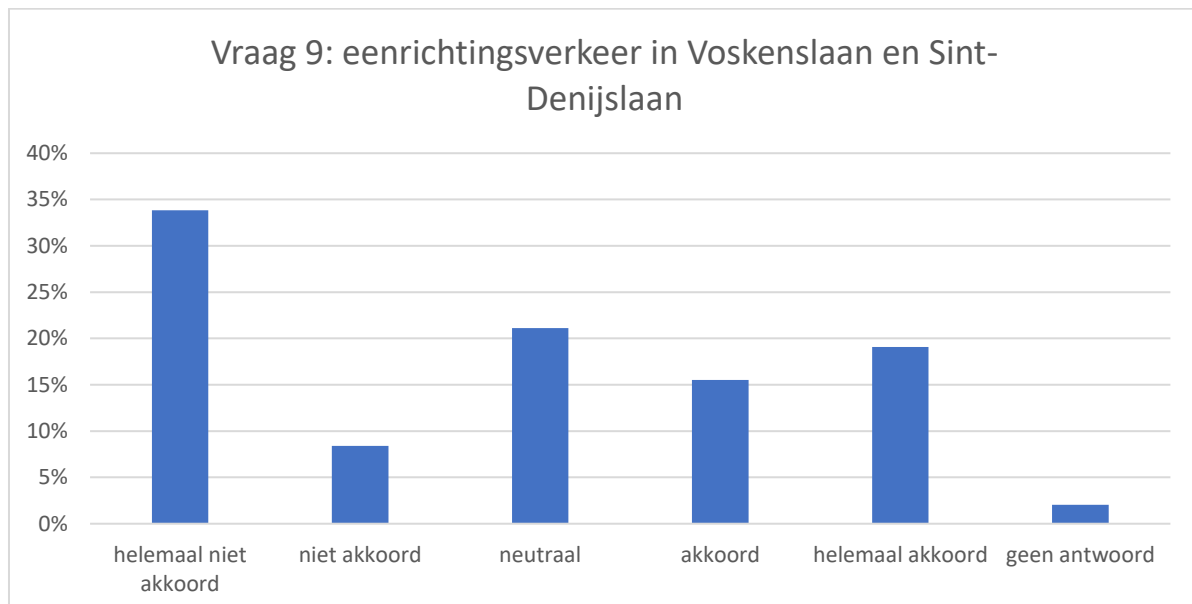
- De regels voor een fietsstraat moeten worden gehandhaafd. Veel chauffeurs zullen fietsers toch willen voorbijsteken, en daarvoor desnoods over de tramsporen rijden. Veel auto's rijden nu sneller dan de toegelaten 30/u. Dit kan een gevaar vormen voor de fietsers.
- De fietsstraten zullen zeer duidelijk moeten worden gesignaleerd.
- Voor fietsers die richting Sterre rijden moet ook meer ruimte worden gecreëerd.
- Er moet worden nagegaan of de verhoogde inrichtingen aangepast zijn aan fietsen. Deze kunnen soms nogal putten hebben door de vele auto's die er al hebben overgereden.
- Zorg dat automobilisten alternatieven hebben om hun kinderen op school af te zetten zonder het verkeer te blokkeren als de parkeerstrook wordt omgevormd tot een fietspad.
- Zorg dat voetgangers niet op het fietspad lopen, als de parkeerstrook wordt omgevormd tot een fietspad.
- De mening van bewoners van de Voskenslaan is belangrijk.
- De scenario's pakken het probleem ter hoogte van het MPI niet aan. Daar is er tijdens schoolspitsuren veel autoverkeer, onder meer omdat veel auto's er de witte lijn oversteken om vanuit het zuiden de parking van het MPI op of uit te rijden. Dit is niet verzoenbaar met een fietsstraat en creëert een gevaarlijke situatie op het voetpad. Daar gebeurden al verschillende ongevallen tussen zachte weggebruikers en auto's.
- De parking van de Okay is te groot voor een buurt-/stadswinkel. Daar gebeurden al verschillende ongevallen tussen zachte weggebruikers en auto's.
- Overall op de Voskenslaan wordt het voetpad/fietspad vaak gebruikt als parkeerplaats. Zorg dat dit niet meer kan.
- Het bestaande fietspad is gemaakt van klinkers die snel verslijten - zeker auto's er ook op parkeren. Hierdoor ontstonden putten wat gevaarlijk is voor fietsers.
- Een ribbelstrook veroorzaakt trillings- en geluidsoverlast voor omwonenden.

3.9. Vraag 9: eenrichtingsverkeer in Voskenslaan en Sint-Denijslaan

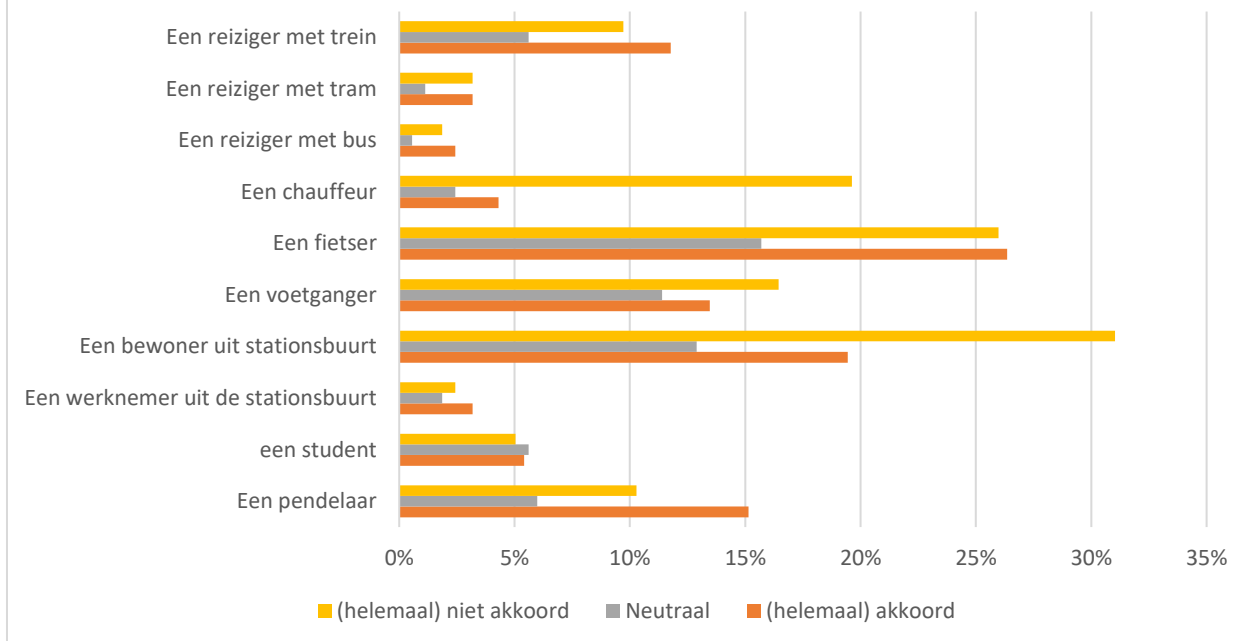


Over het kruispunt van de Voskenslaan en het K. Mathildeplein komen grote stromen voetgangers, fietsers, auto's, bussen en trams bijeen die elkaar op meerdere plekken kruisen. We willen deze plek veiliger inrichten door het aantal auto's te verminderen. Hiervoor zouden we eenrichtingsverkeer in de Voskenslaan kunnen invoeren vanaf de Tuinwijklaan tot de V. Vaerwyckweg. Chauffeurs die iemand willen afzetten aan de Kiss&Ride ter hoogte van het K. Mathildeplein zouden dan via de Voskenslaan naar die Kiss&Ride kunnen en enkel over de Sint-Denijslaan richting V. Vaerwyckweg wegrijden. Autoverkeer in de omgekeerde richting is dan niet meer mogelijk.

Op bovenstaande vraag antwoordden de respondenten van de enquête als volgt:



Vraag 9: antwoord volgens het profiel van de respondenten van de enquête



Synthese van de argumenten:

Zowel respondenten die (helemaal) niet akkoord gaan, neutraal staan of (helemaal) akkoord gaan met dit scenario, vragen aandacht voor bewoners die zullen moeten omrijden om hun bestemming te bereiken. Zeker mensen die moeilijk ter been zijn, hebben vaak hun wagen nodig.

De ondertekenaars van de petitie gaan niet akkoord met eenrichtingsverkeer in de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan. Wie (helemaal) niet akkoord gaat met dit scenario vindt dat eenrichtingsverkeer problematisch is voor de bereikbaarheid van de kleinhandelaars en andere voorzieningen in de buurt van de Voskenslaan en de Kortrijksesteenweg, van de woningen in die buurt, van de sporthal en de polikliniek in de Sint-Denijslaan, de rest van de stad. Zij vrezen dat eenrichtingsverkeer de verkeersdruk nog zou doen stijgen, vooral aan het kruispunt van de V. Vaerwyckweg met de Sint-Denijslaan, waar het eenrichtingsverkeer zou worden ingevoerd, in de Sint-Denijslaan (tussen Timichegtunnel en station), aan de Sterre, op de R4 ...

Het voordeel (minder autoverkeer) voor buurtbewoners staat volgens hen niet in verhouding tot het nadeel (omrijden). Een fietsstraat, een goede signalisatie en/of een goed ontwerp van het K. Mathildeplein en het kruispunt van de Voskenslaan met de Sint-Denijslaan kunnen voor betere verkeersveiligheid zorgen. Eenrichtingsverkeer is daarvoor niet nodig.

Voorstanders van dit scenario vinden het belangrijk dat de verkeersdruk in de buurt zal dalen en dat de veiligheid van fietsers en voetgangers hiermee verbetert. De situatie zal er veiliger én duidelijker worden door eenrichtingsverkeer. Sommigen vragen zich af of het inrichten van een fietsstraat niet al voldoende is om die verkeersveiligheid te verbeteren.

Als er eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd in de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan is de K&R aan het K. Mathildeplein minder nuttig. Het schrappen van de voorgestelde K&R zou het autoverkeer nog beperken. Tweerichtingsverkeer op de Voskenslaan kan niet worden gecombineerd met een K&R aan het K. Mathildeplein vindt men. Chauffeurs die willen terugkeren nadat zij een passagier hebben

afgezet of opgehaald zullen willen keren op de Voskenslaan. Dat is zeer gevaarlijk.

Het invoeren van eenrichtingsverkeer kan tot sluipverkeer in de omliggende straten leiden. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Respondenten die neutraal staan tegenover het invoeren van eenrichtingsverkeer zien zowel het voordeel van een lagere verkeersdruk en een hogere verkeersveiligheid als het nadeel van het verplicht omrijden. Zij vinden dat het kruispunt van de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan enkel druk is tijdens de schoolspits. Dan zijn er inderdaad grote stromen voetgangers en fietsers, terwijl het er overdag vaak rustig is. Een aangepaste weginfrastructuur en signalisatie kunnen de problemen al grotendeels oplossen.

Die K&R aan het K. Mathildeplein kan ervoor zorgen dat er toch een groot aantal wagens door de Voskenslaan passeert. Dit kan de veiligheid van fietsers op een eventuele fietsstraat in gevaar brengen. Enkel indien de K&R in de ondergrondse parking voldoende attractief is, zal dit geen probleem vormen

Suggesties:

- Indien men van de Voskenslaan deels een fietsstraat zou maken, lijkt het veiliger voor fietsers om het eenrichtingsverkeer over de tram- en busbaan te laten rijden (Sint-Denijslaan -> Voskenslaan). Op die manier wordt de huidige rijbaan eigenlijk een fietspad. Op de tram- en busbaan lijken er weinig conflicten tussen trams en auto's te zijn.
- Richt eenrichtingsverkeer in van de Timichegtunnel richting station. Dan kunnen auto's mensen blijven afzetten in de Sint-Denijslaan.
- Richt in de volledige Voskenslaan eenrichtingsverkeer in.
- Richt enkel in de Sint-Denijslaan (tussen station en Timichegtunnel) eenrichtingsverkeer in en behoud tweerichtingsverkeer in de Voskenslaan. In de Voskenslaan rijdt namelijk niet veel verkeer.
- Behoud het tweerichtingsverkeer in de Sint-Denijslaan tussen de V. Vaerwyckweg en het Vina Bovypark, zodat bewoners van Vina Bovy geen omweg moeten maken.
- Geef bewoners van de Sint-Denijslaan en de zijstraten een vergunning om in twee richtingen te rijden in dat deel van de Sint-Denijslaan. Dan kunnen zij nog naar de Voskenslaan rijden.
- Wagens zouden niet meer van de Kortrijksesteenweg via de Sint-Denijslaan naar het station mogen rijden. De huidige fietsstraat op de Sint-Denijslaan is niet veilig.
- Het verkeer dat van de Kortrijksesteenweg komt en naar de K&R op het K. Mathildeplein komt, moet via de Sterre geleid worden en niet via de Sint-Denijslaan (inrit Kortrijksesteenweg) of via de Ganzendries (inrit nieuwkuis/blauw frietkot) door de Tuinwijklaan.
- Maak gebruik van de herinrichting van dit punt om er meer groen in te brengen.
- Een voetgangerstunnel zou de beste en meest veilige oplossing zijn.
- Maak een grote rotonde waarbij het verkeer enkel via verkeerslichten wordt gestopt indien er een tram moet passeren.
- Verplicht het verkeer vanuit de parking van de NMBS om de V. Vaerwyckweg op te rijden, zodat er minder verkeer is in de Voskenslaan.
- Zorg voor educatie van fietsers zodat zij de verkeersregels beter naleven.
- Kunnen de verkeerslichten aan het kruispunt van de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan wat vaker op groen staan?
- Er zijn verkeerslichten nodig om fietsers en voetgangers te laten oversteken. Maak één groot kruispunt met verkeerslichten zodat de voetgangers en fietsers alleen groen krijgen. Nu is

het grootste probleem dat de fietsers en voetgangers die van het station of de fietsparking komen, moeten oversteken over een zebrapad, waar het openbaar vervoer zijn voorrang neemt en de auto's steeds moeten wachten.

- Laat voetgangers en fietsers eventueel in de Voskenslaan oversteken in plaats van aan het K. Mathildeplein.
- Voer geen eenrichtingsverkeer in, maar richt het kruispunt van de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan beter in (bv door verkeerslichten aan het zebrapad en het wegnemen van verkeerslichten die nutteloos zijn).
- Voor fietsers zijn niet de auto's het probleem, maar de trams en de bussen. Fietsers die vanuit de tunnel naar het K. Mathildeplein willen fietsen, moeten tweemaal oversteken. Zorg voor goede oversteekplaatsen voor fietsers en het probleem is grotendeels van de baan.
- Laat chauffeurs via de Timichegtunnel naar de K. Fabiolalaan rijden. Op die manier zullen bewoners die tussen de tunnel en de Snepkaai wonen minder moeten omrijden.
- Pas de verkeerslichten aan het kruispunt van de Sint-Denijslaan en de V. Vaerwyckweg aan zodat chauffeurs die van uit de richting Snepkaai de V. Vaerwyckweg willen oprijden groen krijgen tijdens de groenlichtfase voor auto's die in de richting van de ondergrondse parking rijden.
- Zorg voor een betere signalisatie in plaats van eenrichtingsverkeer in te voeren. Een logischer en duidelijker plan voor de verkeerslichten en wegmarkeringen zou ervoor kunnen zorgen dat de tram voorrang heeft, gevolgd door de bus, fietsers en voetgangers. De auto kan dan als laatste doorgelaten worden.
- Laat enkel plaatselijk verkeer toe.
- Plaat een slim verkeerslicht zoals in Antwerpen.
- Openbaar vervoer ondergronds, dan pas zal het veilig zijn voor zwakke weggebruikers.

Men formuleerde ook volgende aandachtspunten:

- Er zal politiecontrole nodig zijn om te vermijden dat chauffeurs toch over de trambedding rijden.
- Bewoners van het Vina Bovypark, de Sint-Denijslaan, de Voskenslaan en zijstraten die cambio-wagens in de ondergrondse parking gebruiken zullen een grote omweg moeten maken indien ze met de cambiowagen tot bij hen thuis, naar R40, de Sterre ... willen rijden.
- Eenrichtingsverkeer zal ook de taxiritten langer en dus duurder maken want dit omrijden zal er waarschijnlijk voor zorgen dat taxi's buiten het grondgebied van Gent-centrum zullen moeten rijden.
- Nu is er voor de buurt een snelle toegang tot de snelwegen en R4 via de V. Vaerwyckweg. Bij eenrichtingsverkeer valt deze snelle route weg en moet er omgereden worden via secundaire wegen zoals N60, Sterre... Tijdens de spits is dit problematisch. Bij een goede signalisatie kunnen chauffeurs alternatieve routes gebruiken, bijvoorbeeld naar de Sterre.
- Het risico bestaat dat de woonstraten in de omgeving, zowel in de buurt van de Tuinwijklaan/Ganzendries als in de Sint-Denijslaan richting Snepkaai, meer last krijgen van sluisverkeer door het invoeren van eenrichtingsverkeer.
- Bekijk met de scholen hoe de kinderen best worden afgezet.
- Ter hoogte van de Tuinwijklaan moeten auto's veilig kunnen keren in de Voskenslaan. Daar keren nu al vaak auto's en dit zorgt voor onveilige situaties voor voetgangers of fietsers die daar willen oversteken.

- Als er veel wagens via de Voskenslaan naar de K&R aan het K. Mathildeplein rijden, zal het nog moeilijker zijn om aan de Sterre de Voskenslaan over te steken.
- Een goede signalisatie zal noodzakelijk zijn.
- Het is ook belangrijk om voetgangers- en fietsersstromen uiteen te houden.

3.10. Andere opmerkingen

- Aan het kruispunt van de K. Fabiolalaan en de tramtunnel ontstaan conflicten tussen voetgangers en fietsers. Fietsers rijden daar namelijk vaak snel en geven geen voorrang aan voetgangers.
- Een tweerichtingsfietspad, waarvan één zijde aan de “verkeerde kant” van de weg ligt, is zeer onaangenaam, verwarrend, en gevaarlijk – bijvoorbeeld het fietspad in de Timichegtunnel.
- Het stukje fietspad in de Fabiolalaan, waar je vlak naast het tramperron moet fietsen, is te smal voor tweerichtingsverkeer, want vaak lopen er ook nog eens voetgangers.
- Suggestie: laat de fietsers niet oversteken op de hoek van de K. Fabiolalaan en het K. Maria Hendrikplein maar geef hen in de K. Fabiolalaan plaats tot aan de tunnel. Dit zou ook het fietskruispunt tunnel-K. Fabiolalaan veiliger maken (aan het Lovelinggebouw).
- De 'fietsstraat' in de Sint Denijslaan is deze naam niet waardig: een klein plakkaatje aan het begin van de straat en geen enkele verdere markering op het wegdek. Auto's steken daar vaak fietsers voorbij of reageren agressief tegenover fietsers.
- In de Tuinwijklaan is veel sluipverkeer dat zich niet aan de snelheidslimiet (30 km/u) houdt. Die chauffeurs rijden niet alleen naar het station, maar ook naar de R4. Een aantal jaren geleden zijn er maatregelen doorgevoerd om het sluipverkeer door deze buurt tegen te gaan. Voor de Tuinwijklaan is de situatie sindsdien verslechterd: sluipverkeer dat vroeger via de Reigerstraat naar de R4 of naar de scholen in de Voskenslaan reed, moet nu ook door de Tuinwijklaan.
- Momenteel wordt het einde van de Ganzendries ook nog heel veel als K&R gebruikt. Deze auto's rijden vaak te snel door de woonstraten.
- Fietsers moeten vaak wachten aan de verkeerslichten aan het K. Mathildeplein zonder dat er verkeer afkomt. Kunnen die lichten aangepast worden, bijvoorbeeld door drukknoppen?
- De Werkgroep Sint-Pieters-Buiten heeft bemerkingen bij het participatietraject:
 - o de reactietijd van de enquête is te kort – 3 weken zou beter zijn geweest
 - o het standpunt van bewoners kwam onvoldoende aan bod (bv bij de persona)
 - o één moment voor de online workshop was onvoldoende
 - o er was te weinig tijd voor de deelnemers om zich voor te bereiden en het voorgelegde materiaal te bestuderen
 - o de vragen van de enquête waren te algemeen en op cruciale punten kon niet gereageerd worden (omdat elementaire pijnpunten niet werden bevraagd en omdat er geen open vragen werden gesteld)
 - o er was te weinig aandacht voor de ruimere stationsomgeving (bv kruispunt Timichegtunnel, Kortrijksesteenweg, volledige Sint-Denijslaan ...).
- Iemand vraagt de opmaak van een globale mobiliteitsstudie voor het ganse gebied ten zuiden van de spoordijk (pakweg zone ringvaart – Kortrijksesteenweg).

Bijlage 1: Overzicht van alle argumenten per vraag

1. Vraag 1: de K. Astridlaan



Door de Koningin Astridlaan lopen momenteel twee rijstroken met parkeerstroken aan weerszijden van de straat. In het midden van de straat loopt een zone met fietsenstallingen en parkeerplaatsen voor auto's. Welke van onderstaande scenario's voor een toekomstige herinrichting bevalt jou het meest voor deze straat?

- 4) *Scenario 1: De parkeerplaatsen in het midden zijn vervangen door een groene strook, waar voetgangers doorheen kunnen wandelen. De parkeerplaatsen aan beide zijden van de huizen worden samen met het huidige voetpad omgevormd tot een breed trottoir. De rijbaan wordt een fietsstraat.*
- 5) *Scenario 2: De parkeerplaatsen in het midden zijn vervangen door een groene strook met bomen, waar voetgangers doorheen kunnen wandelen. Aan één van huizenkanten wordt de parkeerstrook omgevormd tot een breed voetpad. De parkeerstrook aan de overkant blijft aanwezig. De Koningin Astridlaan is een fietsstraat geworden.*
- 6) *Beide scenario's zijn goed voor mij*

De argumenten voor scenario 2 zijn:

- Buurtbewoners hebben nood aan parkeerplaatsen. Als er geen enkele parkeerplaats meer is, is het risico op hinderlijk foutparkeren te groot.
- Er zijn parkeerplaatsen nodig voor de lokale handelaars en voorzieningen. Het laden en lossen voor de handelszaken kan dan op de parkeerstrook plaats vinden.
- Parkeerplaatsen zijn belangrijk voor mensen die niet goed ter been zijn.
- Er blijft ruimte over voor een K&R in de K. Astridlaan.
- Meer ruimte voor groen is positief. Een groene verbinding tussen Citadelpark en Blaarmeersen is belangrijk.
- Brede voetpaden aan beide kanten én een wandelpad tussen de bomen lijkt te veel van het goede, zeker als je het huidige gebruik bekijkt.
- Bij dit scenario is er een evenwicht tussen ruimte voor groen, voor voetgangers, voor fietsers en voor parkeerplaatsen.

- Het verkeer van bewoners, leveringen, winkeliers, moet voor een stuk gefaciliteerd worden om niet storend te zijn voor voetgangers en fietsers.
- Door de fietsstraten en de brede trottoirs verhoogt de veiligheid voor fietsers en voetgangers.

De argumenten voor scenario 1 zijn:

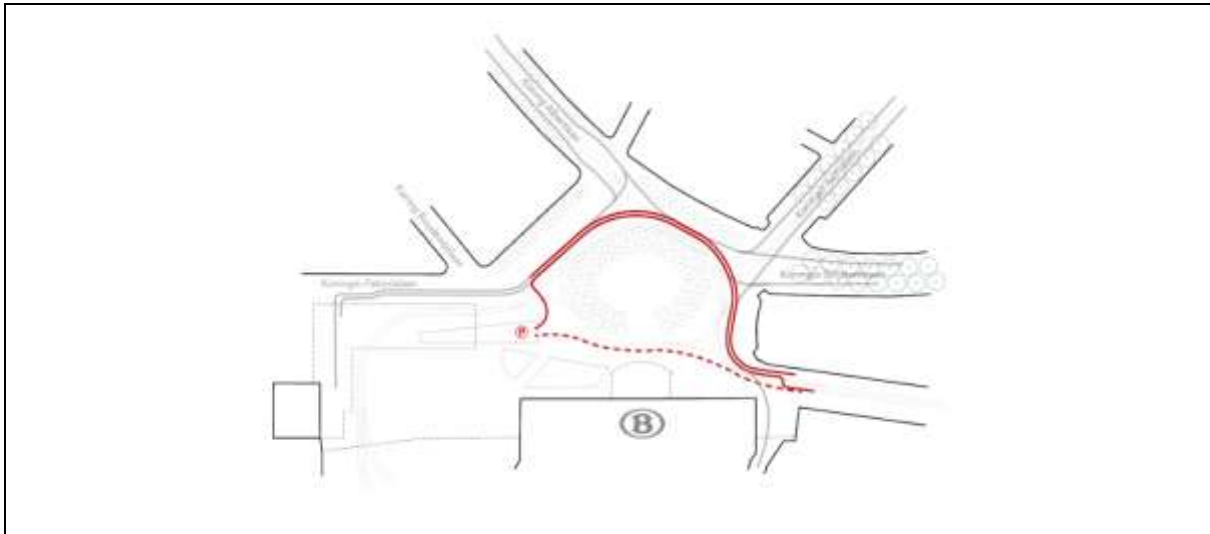
- Een groene verbinding tussen Citadelpark en Blaarmeersen is belangrijk.
- Het aantal fietsers dat naar het station komt is groot en vraagt voldoende ruimte. Twee fietsstroken kunnen ervoor zorgen dat fietsers niet uitwijken naar ruimtes die voorzien zijn voor voetgangers.
- Men vindt dat er al veel autoparkeercapaciteit in de omgeving is. Auto's kunnen in de stationsparking parkeren.
- In de stationsomgeving vormt het openbaar vervoer een goed alternatief voor de auto. Het wegnemen van parkeerplaatsen forceert mensen na te denken over hun mobiliteit.
- Minder auto's is beter voor het klimaat en zal minder luchtvervuiling veroorzaken.
- Parkeerplaatsen in een straat zorgen ook voor meer autoverkeer (zoekgedrag) en conflicten met fietsers bij in en uitrijden.
- Door deze straat passeren veel fietsers en voetgangers. Het huidige trottoir is te smal. Door de fietsstraten en de brede trottoirs verhoogt de veiligheid van fietsers en voetgangers. Deze inrichting zal ook het fietsen en stappen aangenamer maken.
- In een stad hebben fietsers en voetgangers voorrang.
- Er rijden niet veel auto's in de K. Astridlaan.
- Doorgaand autoverkeer is daar niet gewenst.
- Een straat zonder geparkeerde auto's geeft een veel rustiger en aangenamer straatbeeld. Dit scenario geeft een zekere 'grandeur' aan deze straat.
- De auto neemt nu een te groot deel van de ruimte in. Meer evenwichtige verdeling van de openbare ruimte tussen de verschillende vervoerswijzen.

De argumenten om beide scenario's goed te vinden:

- Beide scenario's houden een verbetering in.
- Het wandelpad in het midden van de K. Astridlaan is een goede zaak. Men vraagt hierbij wel aandacht voor parkeerplaatsen voor buurtbewoners en fietsparkeerplaatsen.
- Meer ruimte voor groen en ontharding van de publieke ruimte is een goede zaak
- De veiligheid en toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers verbetert.
- Men woont er niet en suggereert om hierover vooral met de omwonenden in gesprek te gaan.

Sommige mensen gaven geen antwoord omdat zij het met geen enkel scenario eens waren. Zij vinden het belangrijk dat de parkeerplaatsen worden behouden. Ook begrijpt men niet dat men én een wandelpad in het midden van de K. Astridlaan én brede trottoirs zou voorzien. Autobereikbaarheid is belangrijk voor minder mobiele mensen vindt men.

2. Vraag 2: een dubbelrichtingsfietspad rond het K. Maria Hendrikaplein



Als je vandaag van de ondergrondse fietsenstalling aan het Koningin Maria Hendrikaplein naar de Prinses Clementinalaan wil rijden, heb je twee opties: rond het plein (rode volle lijn) of langs de glazen luifel van het station (rode stippellijn). Het fietspad rond het plein is momenteel nog niet volledig aangelegd en bestaat nog vaak uit suggestiestroken. Het pad langs de luifel wordt gedeeld met de voetgangers die uit het station komen.

Welke uitspraak is op jou het meest van toepassing?

- 4) Als er een breed en comfortabel dubbelzijdig fietspad wordt aangelegd rond het plein, neem ik liever deze weg dan de route langs de glazen luifel.
- 5) Als er een breed en comfortabel dubbelzijdig fietspad wordt aangelegd rond het plein, fiets ik nog steeds liever langs de glazen luifel tussen de voetgangers.
- 6) Geen mening

De argumenten voor een fietspad rond het plein zijn:

- De toegang tot het station wordt veiliger als daar geen fietsers passeren. Een afgescheiden route voor fietsers en voetgangers is duidelijker en leidt tot minder conflicten.
- In de onmiddellijke omgeving van het station moeten voetgangers voorrang krijgen. Fietsers worden daar immers ook voetgangers.
- Voetgangers aan het station zijn vaak gehaast en letten daardoor minder goed op. Veel reizigers verwachten bovendien niet dat er fietsers langs de stationstoegang passeren, waardoor zij verrast worden door deze fietsers. Een afgescheiden route voor fietsers en voetgangers is duidelijker en leidt tot minder conflicten.
- Voor het station is het druk en lopen veel voetgangers die in alle richtingen 'uitzwermen'. Er is voldoende ruimte nodig voor die voetgangers, zeker als die bagage meedragen. Daarom is de fietsroute voor het station geen goede zaak.
- Het is veiliger voor reizigers die uit het station komen als er geen fietsers langs de stationstoegang rijden. Die fietsers rijden trouwens vaak (te) snel.
- De tramsporen voor het station en de vele voetgangers zijn gevaarlijk voor fietsers.
- Fietsers zullen sneller van de ene naar de andere kant van het plein kunnen fietsen op het fietspad. Voor het station moet je immers zeer traag fietsen omwille van de vele voetgangers

die daar lopen. Bovendien is de route rond het plein niet veel langer dan de route voor het station.

- Het dubbelrichtingsfietspad langs het station zal veiliger en comfortabeler zijn voor fietsers.
- Fietsers zullen sneller van de ene naar de andere kant van het plein kunnen fietsen op het fietspad. Voor het station moet je immers zeer traag fietsen omwille van de vele voetgangers die daar lopen. Bovendien is de route rond het plein niet veel langer dan de route voor het station.
- Liever een breed en veilig fietspad dan te moeten uitkijken voor voetgangers.
- Een dubbelrichtingsfietspad rond het K. Maria Hendrikaplein zal mooier zijn.

De argumenten om toch nog voor de stationsluifel te fietsen zijn:

- De fietsroute voor het station is de veiligste optie voor fietsers. Die route kruist geen tramsporen en er zijn geen conflicten met bussen of ander gemotoriseerd verkeer. Conflicten met voetgangers zijn minder gevaarlijk dan conflicten met trams, bussen, auto's of vrachtwagens.
- Het blijft gevaarlijk fietsen tussen de tramsporen rond het Maria Hendrikaplein.
- Het is de kortste weg. Maar voetgangers hebben vaak niet door dat hier een fietspad ligt.
- De route voor het station is de kortste en de snelste route. Fietsers zullen die blijven verkiezen.
- De route voor het station is de meest logische route voor fietsers die naar de ondergrondse fietsenparking rijden.
- Buitenlandse voorbeelden (bv Noorwegen) tonen voordelen van gemengd fiets- en voetgangersverkeer aan. Dit zou in België meer ingeburgerd moeten raken.
- De route voor het station is vlotter en gezelliger: je kan iemand ontmoeten die uit het station komt.

Wie geen mening had over deze keuze, gaf vaak aan geen fietser te zijn of zelden op die plek te passeren met de fiets. Anderen vonden beide opties even goed.

3. Vraag 3: de ventweg voor cinema Rex



Recht tegenover het station, aan de vroegere cinema Rex, ligt vandaag een voetpad met terrassen en daarnaast een rijstrook voor auto's met fietsuggestiestrook.

We willen de rijstrook weghalen en op die plaats een breed dubbelrichtingsfietspad aanleggen. Auto's mogen hier niet meer passeren, behalve om te laden en lossen voor de handelszaken. Laden en lossen is enkel toegelaten buiten de spits.

60 % van alle respondenten gaat (helemaal) akkoord met dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Op die plek passeren grote aantallen fietsers, vaak kinderen, scholieren en studenten. Hier moeten fietsers prioriteit krijgen.
- Dit scenario is veiliger voor fietsers doordat fietsers er meer plaats krijgen en geen rekening meer zullen moeten houden met (geparkeerde) auto's. Vooral voor fietsers die richting K. Elisabethlaan fietsen, kunnen auto's die in de tegengestelde richting rijden, problemen opleveren.
- Er zullen ook conflicten zijn tussen fietsers enerzijds en bussen of trams anderzijds.
- Dit scenario creëert meer ruimte voor voetgangers en verhoogt hiermee hun veiligheid. In de huidige situatie is de doorgang voor voetgangers vaak te smal door de brede terrassen en de vele passerende fietsers. Dit geldt in het bijzonder voor voetgangers met boodschappen of bagage en voor mensen in een rolstoel.
- Op die plek ligt een logische oversteek voor voetgangers van het station naar de horeca of de scholen. Als de (geparkeerde) wagens daar verdwijnen, zal die oversteek vlotter en veiliger zijn.
- Dit scenario creëert duidelijkheid en zal dus tot een daling van het aantal conflicten leiden.
- Het is nu onduidelijk hoe je van de K. Elisabethlaan naar de K. Fabiolalaan moet fietsen. Dit voorstel zou dit oplossen.
- De verkeerssituatie aan de voorzijde van het station is en blijft bijzonder complex. Het elimineren van autoverkeer (in de spits) op dit punt zal de situatie overzichtelijker en veiliger maken.
- Auto's weren lijkt de beste optie om de veiligheid van fietsers te verbeteren.
- Auto's rijden daar nu vaak te snel.
- Het is daar nu gevaarlijk voor auto's want voetgangers en fietsers zijn niet altijd even voorzichtig. Het is dan beter om op deze plek enkel voetgangers en fietsers toe te laten.
- Auto's die op die plek passeren, zijn bijna altijd doorgaand verkeer, bijvoorbeeld van de Kortrijksesteenweg naar de Rijsenbergbuurt. Deze chauffeurs kunnen andere routes volgen. Doorgaand verkeer is op die plaats niet gewenst.
- Het K. Maria Hendrikaplein moet een mooie verblijfplaats zijn met groene accenten en een vlotte doorgang voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.
- Als de parkeerstrook verdwijnt, kunnen de terrassen groter worden. Zonder geparkeerde of passerende wagens zijn de terrassen ook aangenamer.
- Dit scenario maakt die omgeving veiliger voor voetgangers en fietsers, maar biedt toch een oplossing voor de aanwezige handelaars.
- Laden en lossen veroorzaakt nu vaak files van autoverkeer. Bij dit scenario zal dat niet meer het geval zijn.

29 % van alle respondenten gaat (helemaal) niet akkoord met dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Dit scenario beperkt het lokale verkeer te veel. Wanneer auto's hier niet meer kunnen passeren, zal het nodig zijn om het sluipverkeer in de omliggende straten te beperken door een circulatieplan. Dat is nadelig voor bewoners en ondernemers en zorgt voor te veel omrijden.

- De combinatie van deze ingreep met het doodlopend maken van de K. Astridlaan en de P. Clementinalaan is te drastisch.
- Men vraagt aandacht voor minder mobiele mensen die vaak op de wagen zijn aangewezen.
- Veiligheid voor fietsers en voetgangers is inderdaad belangrijk. Dit scenario is echter nog onvoldoende veilig voor fietsers die van de ondergrondse fietsenstalling aan het station naar de K. Elisabethlaan willen rijden. Zij zullen nog steeds een aantal busroutes en tramsporen moeten kruisen.
- Auto's vormen hier minder een probleem. Het zijn vooral de bussen en de trams die onveilige situaties voor fietsers veroorzaken.
- De K. Elisabethlaan is ook een winkelstraat en wordt op deze wijze nog minder bereikbaar voor de minder mobiele inwoners van de zuidelijke stationsbuurt waar er maar een beperkt aantal winkels zijn.
- Brede comfortabele fietspaden zorgen nodigen helaas ook uit tot onaangepast rijgedrag van sommige fietsers (speedpedelecs ed.). Hierdoor vormen fietsers soms een gevaar voor voetgangers en andere fietsers.
- Het is belangrijk om alternatieven voor de parkeerplaatsen te voorzien, bij voorkeur in de K. Elisabethlaan.
- De bereikbaarheid van de stationsbuurt (en van de scholen en andere voorzieningen) met de wagen wordt problematisch door deze ingreep.
- Het moet mogelijk blijven om met de wagen van de ene kant naar de andere kant van het station te rijden. Dit scenario zal ervoor zorgen dat chauffeurs een te grote omweg moeten maken en houdt een risico op het ontstaan van file in.
- Auto's storen niet op deze plek. Autoverkeer wordt al erg beperkt. Het moet voor iedereen haalbaar blijven.
- De huidige situatie is goed voor fietsers en voor voetgangers.
- De hele dag door rijden veel fietsers op deze plek. Laden en lossen kan een gevaar betekenen voor fietsers. Een dubbelrichtingsfietspad kan je hier niet combineren met laden en lossen.
- Mensen op de terrassen zien nog altijd graag een beperkte hoeveelheid auto's passeren.
- Deze zone is nodig om mensen af te zetten voor het station. Als dat niet meer kan, zullen chauffeurs stoppen op plekken waar dat niet veilig kan gebeuren.
- De parkeerplaatsen zijn belangrijk voor bewoners die geen garage of standplaats hebben.
- De aanwezige horeca moet vlot bereikbaar blijven, ook met de auto.

Respondenten die neutraal stonden tegenover dit scenario halen onderstaande argumenten aan:

- Voetgangers hebben al een trottoir en fietsers hebben er een fietsstrook. Dat is voldoende.
- Dit scenario moet worden afgestemd op de verkeerscirculatie door de omliggende buurt waar al in meerdere straten eenrichtingsverkeer is ingevoerd. Sluipverkeer door de omliggende buurt moet in elk geval worden vermeden.
- Het moet mogelijk blijven om met de wagen van de ene kant naar de andere kant van het station te rijden. Dit is vooral van belang voor bewoners van de woonbuurten in de omgeving van de K. Albertlaan.
- Indien auto's niet meer langs deze route zullen mogen passeren, zal er meer sluipverkeer door de omliggende woonstraten passeren. Die wagens zullen door deze woonstraten van of naar de scholen en de K&R in de K. Albertlaan willen rijden.
- Het verkeer naar de K&R in de K. Albertlaan moet mogelijk blijven.
- Het is belangrijk dat er aandacht besteed wordt aan de veiligheid van fietsers en voetgangers. Het huidige voetpad is te smal.
- Er moet voor worden gezorgd dat er geen fietsen tegen de bomen worden geparkeerd.

- Laden en lossen kan een gevaar betekenen voor fietsers. Als er geen auto's meer mogen passeren bestaat het risico dat leveranciers het fietspad blokkeren om te laden en te lossen. Dat zal gevaarlijke situaties voor fietsers creëren.
- Men vraagt aandacht voor minder mobiele mensen die vaak op de wagen zijn aangewezen.
- Auto's storen niet op deze plek. Het moet voor iedereen haalbaar blijven.
- De huidige situatie is goed voor fietsers.

4. Vraag 4: de ventweg tussen de K. Albertlaan en de K. Fabiolalaan



Het fietspad van de Koning Albertlaan naar de Koningin Fabiolalaan ligt vandaag aan de huizenkant van de toegang tot de ondergrondse Kiss & Ride (links op de foto). Van de K. Fabiolalaan naar de Koning Albertlaan rijden fietsers en auto's samen op de rijbaan tussen het K. Maria Hendrikaplein en de helling die naar de K&R loopt (rechts op de foto).

We willen het fietspad verleggen naar de zone tussen de inrit tot de K&R en het K. Maria Hendrikaplein. Het wordt een volwaardig dubbelrichtingsfietspad. De ruimte van het oude fietspad aan de huizenkant wordt gebruikt om het trottoir te verbreden, waardoor er meer plaats is voor voetgangers en terrassen. De rijstrook aan de huizenkant blijft behouden. De rijstrook in de richting van de Koning Albertlaan wordt geschrapt. Auto's kunnen dan nog enkel van de K. Albertlaan naar de K. Fabiolalaan rijden.

60% van alle respondenten gaat (helemaal) akkoord met dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Het is goed dat voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen. Het huidige fietspad is te smal en de voetgangersstroom wordt gehinderd door de terrassen op de hoeken.
- Dit zal veiliger en comfortabeler zijn voor fietsers, onder meer door het scheiden van de verkeersstromen. Voor fietsers zullen er minder conflictpunten zijn, op voorwaarde dat de oversteken veilig zijn. Fietsers zullen immers nog steeds bussen en trams moeten kruisen.
- De huidige gewijzigde situatie wordt niet gevolgd. Fietsers blijven in twee richtingen op het fietspad rijden en de meesten gebruiken de rijweg richting K. Albertlaan niet. Dit voorstel maakt het duidelijker waar fietsers moeten rijden.
- Dit voorstel maakt de verkeerssituatie duidelijker voor auto's. Auto's en fietsers kunnen elkaar dan niet langer op twee plaatsen kruisen.

- Er zijn makkelijke alternatieven voor de wagen om van de K. Fabiolalaan naar de K. Albertlaan te rijden. Deze alternatieven betekenen geen grote omweg voor chauffeurs.
- Minder kans op hinder voor tram en bus aan het kruispunt met Smidsestraat.
- Het invoeren van eenrichtingsverkeer voor auto's zal de verkeersdruk doen dalen.
- Dit is goed op voorwaarde dat chauffeurs vanuit de K&R de K. Albertlaan kunnen oprijden.
- Als voetganger is het daar nu gevaarlijk.
- Hoe meer ruimte voor terrassen, hoe beter. Dit plein heeft veel potentieel als aangename rustplek of horecaplek. Meer plaats voor terrassen creëert meer ruimte voor sociale contacten. Hierdoor kan deze kant van het plein wat aangenamer en gezelliger worden, want is nu nogal slordig en vaak vuil.
- Er zijn makkelijke alternatieven voor de wagen om van de K. Fabiolalaan naar de K. Albertlaan te rijden. Deze alternatieven betekenen geen grote omweg voor chauffeurs.
- Daar passeren nu niet veel auto's.
- Dit voorstel zal de verkeersknoop aan het kruispunt van het K. Maria Hendrikaplein en de K. Albertlaan eenvoudiger maken en creëert een duidelijke route voor fietsers die rond het plein willen gaan.
- Sommige fietsers rijden te snel en brengen anderen daardoor in gevaar. Een apart fietspad scheidt fietsers van auto's en voetgangers, waardoor er minder conflicten met (te) snelle fietsers zullen optreden.
- Dit zal het aantal auto's die uit de K. Fabiolalaan komen en daar blijven stilstaan om iemand af te zetten of op te pikken nog verhogen. Er zijn er nu al veel chauffeurs die niet naar de K&R gaan.

19% van alle respondenten staat neutraal tegenover dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Het is goed dat voetgangers meer ruimte krijgen, maar auto's hebben alternatieve wegen nodig voor het geval er ergens file is. Er moet voldoende ruimte voor de auto behouden blijven.
- Veel fietsers blijven in twee richtingen fietsen aan de kant van de huizen. Indien de fietsers de juiste kant zouden rijden, zou dit al veel problemen oplossen.
- Het wordt veiliger voor fietsers omdat zij minder tramsporen en ander verkeer zullen moeten kruisen.
- Meerdere conflictpunten voor fietsers blijven bestaan:
 - o Fietsers zullen slecht zichtbaar zijn voor chauffeurs die uit de K&R rijden. Dit kan voor ongevallen zorgen.
 - o Fietsers die naar de ondergrondse fietsenparking rijden, komen in conflict met tram 1 ter hoogte van het kruispunt van de K. Fabiolalaan en het K. Maria Hendrikaplein.
 - o Aan de K. Albertlaan, bij het kruisen van bussen en trams.
- De ondergrondse K&R vormt een probleem omdat die middenin een fietsroute ligt. Die ligt daar niet goed.
- Het voorstel is niet duidelijk, maar elk voorstel tot verbetering van de huidige situatie is meegenomen.
- In de praktijk zal het verschil tussen dit voorstel en de huidige situatie niet zo groot zijn.
- Eenvoud en duidelijkheid voor alle weggebruikers is hier prioritair.
- Dit voorstel veroorzaakt te grote omwegen met de wagen.

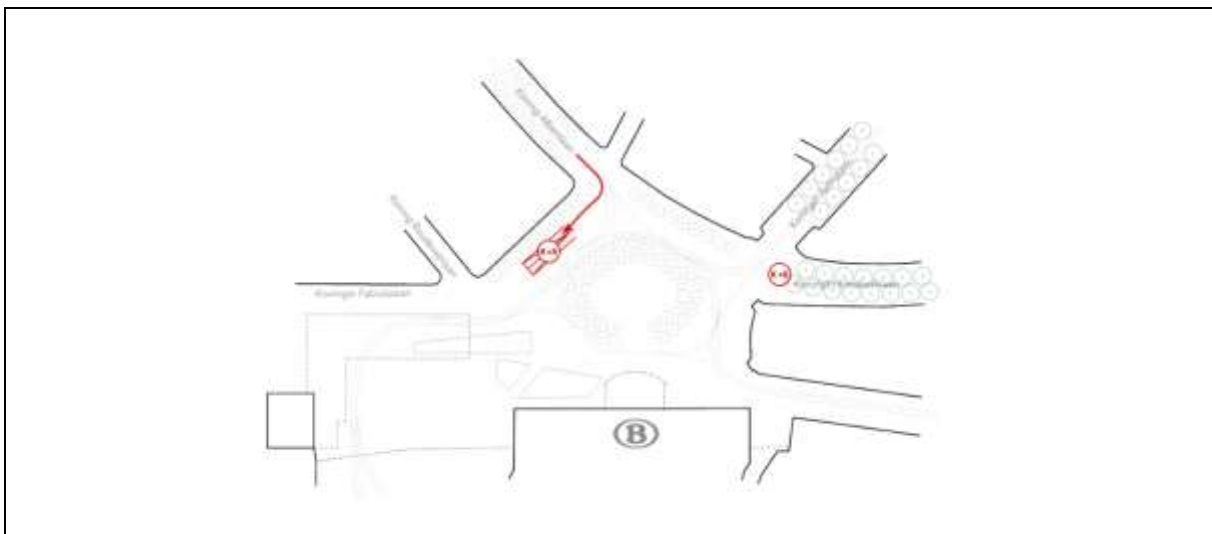
- Het is jammer dat er ruimte die zo noodzakelijk is voor de vele fietsers, waaronder ook jonge kinderen, opgeofferd wordt voor terrassen. Het voetpad is al zeer breed voor voetgangers. Het zou beter zijn om aan beide kanten een fietspad te behouden. Daar mag een rijstrook voor worden opgeofferd.
- De doorgang voor auto's van de K. Albertlaan naar de K. Fabiolalaan lijkt niet nodig. Als die wordt afgeschaft, ontstaat meer ruimte voor horeca en wordt het plein aangenamer.
- Het lijkt nodig om het autoverkeer te behouden, onder meer om sluipverkeer door de omliggende woonstraten te vermijden.
- Meer en een duidelijkere plaats voor fietsers is absoluut noodzakelijk, maar de toegankelijkheid van de K&R uit alle richtingen ook.
- Het station moet voldoende bereikbaar blijven.
- De verkeersveiligheid zal verbeteren.
- Het is goed dat er een groter fietspad en een verbreed voetpad komt maar de auto's moeten ook naar de koning K. Albertlaan kunnen rijden.
- Het station en de ondergrondse K&R moet voldoende bereikbaar blijven. Mensen die geen directe toegang hebben tot openbaar vervoer of minder goed ter been zijn moeten vlot het station kunnen bereiken, anders zullen zij steeds vaker voor het hele traject de auto nemen.
- De huidige situatie werkt perfect. Er is geen grote nood om het fietspad of voetpad te verbreden.
- Het voorstel zal allicht tot meer sluipverkeer in de omliggende woonstraten, zoals de Aaigemstraat, zorgen.
- Dit lijkt ingewikkeld en niet zo eenvoudig te realiseren.
- Meer ruimte voor terrassen is daar niet nodig.

18% van alle respondenten gaat (helemaal) niet akkoord met dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Een dubbelrichtingsfietspad is niet goed voor fietsers, bijvoorbeeld door de extra oversteken. Dit voorstel zou de bestaande situatie nog slechter maken. Het biedt ook geen oplossing voor het kruisen met trams en bussen.
- Daar passeren niet veel voetgangers. Het trottoir is al zeer breed, het is niet nodig om het nog breder te maken.
- Het bestaande fietspad is daar nu al breed genoeg voor tweerichtingsverkeer.
- Het is niet nodig om daar meer ruimte voor terrassen te maken.
- De toegankelijkheid van het station vermindert te fel, zeker voor mensen met bagage of voor mensen die niet goed ter been zijn.
- Aan de in- en uitgang van de K&R ontstaat een gevaarlijk conflictpunt tussen wagens en fietsers. Chauffeurs zullen fietsers daar ook niet goed zien afkomen.
- Een werknemer van Infrabel moet voor dringende tussenkomsten prioritair vanuit Esplanade Oscar Van De Voorde rijden. Het is nu al moeilijk om snel richting Merelbeke te rijden. Dit wordt enkel moeilijker en kan veel tijdsverlies betekenen.
- Auto's zullen te veel moeten omrijden, bvb. om van de K. Fabiolalaan naar de K. Albertlaan te rijden. De K. Albertlaan moet goed bereikbaar blijven met de auto.
- Het is goed zoals het nu is.
- Het is niet nodig om auto's te verbieden om van de K. Fabiolalaan naar de K. Albertlaan te rijden. Daar passeert nu al bijna geen verkeer.

- De ruimte moet evenwichtig worden verdeeld tussen fietsers en auto's. Met dit voorstel helt de balans te veel over naar de fietser.
- Er zal meer verkeer komen in andere straten, bvb de Aaigemstraat, de K. Boudewijnstraat, in de woon- en scholenzone Patijntjesstraat – Sportstraat ...
- De K&R moet toegankelijk blijven van op de K. Fabiolalaan. Nu zetten te veel chauffeurs mensen af op straat.
- Er komt erg veel fietsverkeer bij piekmomenten. Ook veel buitenmaatse fietsen en kleine kinderen (4 scholen vlakbij) gecombineerd met gehaaste pendelaars. Het voorgestelde deel is veel te smal om dergelijk volume veilig te laten inhalen en/of kruisen. De auto's daar weghalen lijkt wel een goed idee, maar maak de volledige strook enkelrichting voor fietsers, en hou de andere richting zoals ze is. Een alternatief is om aan de kant van de huizen de fietsstrook te verbreden en zodat de ruimte breed genoeg wordt voor tweerichtingsverkeer van fietsers. Voeg geen extra obstakels zoals terrassen toe.
- Fietsers zullen de woningen en handelszaken niet goed kunnen bereiken.
- Dit voorstel zal veel verkeer veroorzaken in de K. Fabiolalaan. Dat past niet bij toekomstplannen voor dat gebied (scholen, voetgangersverkeer, bewoning ...).
- Het heeft geen zin om een druk gebruikt station en omgeving enkel door fietsers en voetgangers vlot bereikbaar te maken. Ook auto's verdienen een plaats en het mengen van vervoersstromen is dikwijls een veiligere en betere optie. Daar zijn veel voorbeelden van in andere steden.
- Het eerste van de K. Fabiolalaan is niet goed ingericht: er is maar aan 1 kant een fietspad en auto's rijden er (te) snel.
- Het openbaar vervoer en taxi's zijn een belangrijke oorzaak van een gebrek aan verkeersveiligheid.
- Voor ouderen en mindervaliden is het belangrijk om het station met de wagen te bereiken.
- Het zou beter zijn als alle autoverkeer geweerd wordt en auto's ook niet meer van de K. Albertlaan naar de K. Fabiolalaan kunnen rijden.
- Er moet meer aandacht wordt besteed aan de veiligheid van voetgangers.
- Een fietspad naast de tramsporen is zeer gevaarlijk.

5. Vraag 5: K&R in de noordelijke stationsbuurt



De ondergrondse Kiss&Ride met inrit ter hoogte van de Koning Albertlaan blijft, net zoals vandaag, de aangewezen plek om mensen op te halen of af te zetten aan de noordzijde van het station. Net zoals vandaag willen we ook de mogelijkheid bieden om mensen af te zetten op de Koningin Astridlaan (of aan de P. Clementinalaan). Deze Kiss&Ride op de Koningin Astridlaan (of op de P. Clementinalaan) is bedoeld voor omwonenden, en zal dus niet worden aangeduid op de toegangswegen tot Gent. Ter plaatse zal de Kiss&Ride wel worden aangeduid.

51% van alle respondenten gaat (helemaal) akkoord met dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Er is te weinig mogelijkheid voor K&R aan het station.
- Het is goed dat de K&R in de K. Astridlaan enkel voor omwonenden is en dat die niet zal worden aangeduid.
- Omwonenden hebben geen K&R-zone nodig.
- Het is belangrijk dat de K&R aan de K. Albertlaan de hoofd-K&R blijft. Deze K&R zal, hoewel niet aangeduid, wel snel kenbaar zijn bij mensen die bij het station willen zijn.
- Door het weren van autoverkeer langs het K. Maria Hendrikaplein is een tweede K&R noodzakelijk.
- Dit is een goed scenario op voorwaarde dat dit geen extra stroom auto's creëert die fietsers en voetgangers hinderen. In de K. Astridlaan ontstaan nu al soms gevaarlijke situaties tussen fietsers en manoeuvrerende auto's en openslaande portiers. Dat zou vermeden moeten worden.
- Een ondergrondse K&R werkt niet, is moeilijk te vinden, en moeilijk toegankelijk. Mensen kennen die niet en durven niet ondergronds rijden (geen zicht op benodigde tijd, vrees voor kostprijs, onbekend, ...). Sommige mensen voelen zich in de ondergrondse K&R niet veilig. Soms nemen taxi's de plaats van K&R in. Voor minder mobiele mensen is de ondergrondse K&R niet praktisch want die is te ver van de sporen.
- Voor mensen die van ver komen is de ondergrondse sowieso handiger. Maar het is soms wel moeilijk om te voet je weg te vinden vanaf daar.
- Het aanbieden van twee K&R's kan voor verwarring zorgen.
- Het station moet makkelijk toegankelijk blijven, dat is voor iedereen belangrijk.
- Deze K&R's zijn belangrijk voor wie niet met de bus naar het station kan komen.
- K&R's zullen het gebruik van de trein stimuleren.
- Met de auto naar het station komen moet ontmoedigd worden.
- Het is belangrijk dat er genoeg plaatsen zijn waar je met de auto kan geraken om iemand af te zetten of op te halen
- Dit is een comfortabel en veilig scenario.
- Dit scenario splitst de verkeersstroom op waardoor de verkeersdruk zal dalen.
- Het is goed om K&R-zones te voorzien die niet conflicteren met fiets- en voetpaden.
- Een K&R moet vlot toegankelijk blijven en geen file veroorzaken.
- De K&R-zone aan de K. Astridlaan ligt er wat verloren en is daarom niet de meest geschikte plek voor een K&R.
- Fietsers te veel plaats geven kan leiden tot te snel fietsen. Het is beter om meer plaats te geven aan voetgangers.
- Het zal ook nodig zijn om signalisatie naar de K&R aan de K. Astridlaan aan te brengen. Nu K&R-en veel chauffeurs op de P. Clementinalaan, aan het Infopunt.

- Het is weinig zinvol om geen signalisatie te voorzien naar de K&R op de K. Astridlaan. Mensen zullen die leren kennen en die blijven gebruiken.
- Een K&R kan in de K. Astridlaan want die is geen drukke verbindingsweg.
- Dit zal misschien de druk die er vandaag op de K&R is, mede door (foutgeparkeerde) taxi's, verlichten.
- Sommige wagens zijn hoger dan 2,1 m. Zij hebben een alternatief voor de ondergrondse K&R nodig.
- Op deze manier kan je autoverkeer langs plein vermijden.

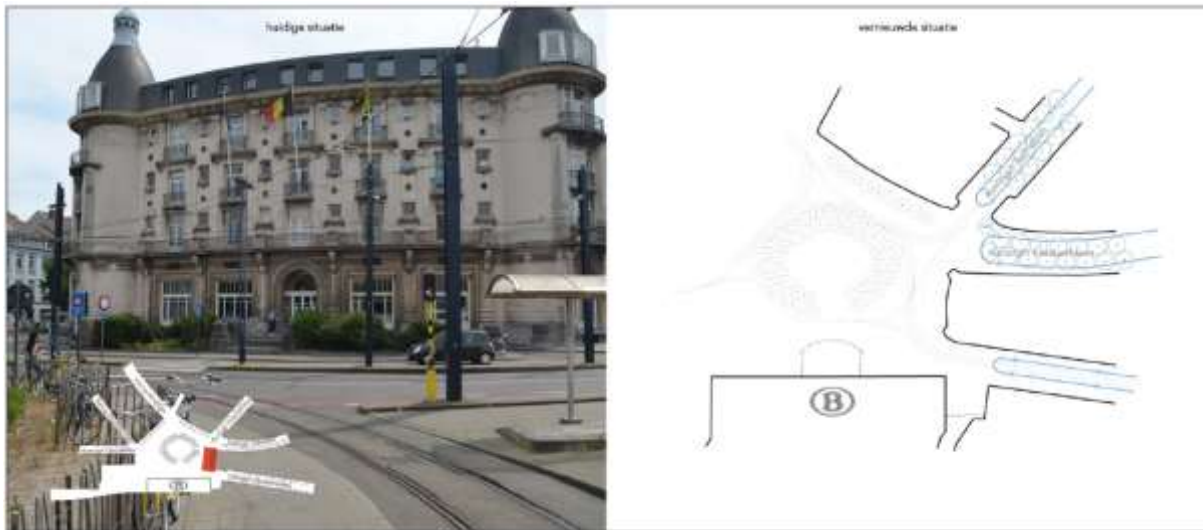
29% van alle respondenten staat neutraal tegenover dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Als er te weinig K&R plaatsen zijn zal de kans op foutparkeerders (dubbele file, parkeren voor garage, ed.) toenemen. Men moet zich per slot van rekening ergens kunnen parkeren om mensen (zeker diegenen met veel bagage) te kunnen afzetten.
- Het is weinig zinvol om geen signalisatie te voorzien naar de K&R op de K. Astridlaan. Mensen zullen die leren kennen en die blijven gebruiken.
- Er kunnen conflicten optreden tussen auto's en fietsers:
 - o Door het ontstaan van files in de K. Astridlaan
 - o Door geparkeerde wagens of K&R-ers die hun portier openen.
- De ondergrondse K&R is niet vanuit alle richtingen goed bereikbaar. Daar moet ook rekening mee gehouden worden.
- De ondergrondse K&R werkt niet, is moeilijk te vinden, moeilijk toegankelijk.
- Het behoud van 2 K&R's zal verwarrend zijn.
- Het is een goed idee om een tweede K&R aan te leggen. Veel auto's stoppen nu simpelweg op het midden van de straat.
- Een K&R voor omwonenden is niet zinvol, een tweede K&R is niet nodig. Mensen uit de buurt gaan te voet of met de fiets naar het station. Bovendien bestaat er al een K&R die voldoende groot is. De K&R in de K. Astridlaan zou enkel voor mensen met een beperking kunnen zijn.
- Een bovengrondse K&R in de K. Astridlaan is niet nodig voor minder mobiele mensen. Zij kunnen ook in de andere K&R's terecht.
- Het is niet duidelijk hoe men zal vermijden dat de K&R in de K. Astridlaan niet evenveel (of meer) zal worden gebruikt door niet-omwonenden.
- Indien de K. Astridlaan een fietsstraat wordt, is het niet aangeraden om er auto-infrastructuur aan te leggen.
- Het station moet goed bereikbaar blijven.
- Dit is een goed scenario op voorwaarde dat dit geen extra stroom auto's creëert.
- Verlies van de vlotste manier om van en naar het station te rijden.
- Het is goed dat de K&R in de K. Astridlaan enkel voor omwonenden is bedoeld. Anders zou die een ongewenste autostroom aantrekken.
- Chauffeurs moeten van de ene naar de andere kant van het plein kunnen rijden.
- De K. Astridlaan moet een groene verbinding vormen tussen station en Citadelpark. Er zouden dus geen auto's meer mogen rijden op de K. Astridlaan. Vraag is of het dan zinvol is er een K&R aan te leggen.

18 % van alle respondenten gaat (helemaal) niet akkoord met dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Een ondergrondse K&R is minder aantrekkelijk dan een bovengrondse. Hierdoor zou de K&R in de K. Astridlaan veel verkeer kunnen aantrekken.
- Dit scenario zal een file van chauffeurs die iemand komen ophalen, veroorzaken.
- Voor mensen met een beperking zijn er al speciaal voorziene plaatsen.
- De ondergrondse K&R is te weinig gekend om een volwaardige K&R te kunnen zijn.
- Het behoud van 2 K&R's zal verwarrend zijn.
- Het station moet voor iedereen bereikbaar blijven.
- In de ondergrondse K&R mag je je auto slechts korte tijd verlaten. Als je je passagier wil helpen omdat die veel bagage heeft of minder mobiel is, is die tijd te kort.
- De huidige K&R in de K. Astridlaan zorgt voor conflicten met voetgangers en fietsers wanneer chauffeurs niet op de voorziene plaatsen halteren. De K. Astridlaan is een residentiële straat en is geen geschikte locatie voor een K&R.
- Het is weinig zinvol om geen signalisatie te voorzien naar de K&R op de K. Astridlaan. Deze K&R zou voor iedereen moeten zijn en dus ook moeten worden aangeduid. Wie vlakbij een station woont weet dat daar veel passage is en altijd zal zijn. Twee gelijkwaardige K&R's zullen voor een betere spreiding van het verkeer zorgen.
- Mensen zullen de K&R op de K. Astridlaan leren kennen door Waze, GPS ... en die daarna blijven gebruiken. Deze K&R zal voor veel mensen makkelijker zijn dan de ondergrondse K&R. Hierdoor wordt het principe van de hoofd-K&R via de K. Albertlaan ondergraven en zal de K&R in de K. Astridlaan een grote autostroom aantrekken. Het verkeer zou zoveel als mogelijk naar de ondergrondse K&R moeten worden geleid.
- Voor minder mobiele mensen is het belangrijk om vlakbij het station te worden afgezet. Het is voor hen niet mogelijk om met valiezen over het plein te lopen.
- Sommige mensen zijn afhankelijk van de auto.
- Een K&R voor omwonenden is niet zinvol, een tweede K&R is niet nodig. Mensen uit de buurt gaan te voet, met het openbaar vervoer of met de (bak)fiets naar het station. Taxi's en kortparkeren voor mensen met een beperking dicht bij het station volstaan.
- Indien de K&R's aan de noordzijde onvoldoende zijn gekend, zullen chauffeurs meer mensen afzetten aan de zuidzijde van het station. Dat zal daar voor een grotere verkeersdrukte zorgen.
- In de ondergrondse K&R komen weinig chauffeurs om mensen op te halen of af te zetten. Een bijkomende K&R is niet nodig.
- Dit scenario zal sluipverkeer in de omliggende straten veroorzaken.

6. Vraag 6: de ventweg voor het Flandriagebouw



Vandaag ligt er voor de ingang van het Flandriagebouw een smal trottoir. Om plaats te maken voor een breder trottoir en een dubbelrichtingsfietspad zullen auto's daar niet meer kunnen rijden. Dat betekent dat de K. Astridlaan en de P. Clementinalaan doodlopend worden. Auto's zullen ter hoogte van het K. Maria Hendrikaplein kunnen keren (zoals vandaag al in de K. Astridlaan gebeurt).

60% van alle respondenten gaat (helemaal) akkoord met dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Deze route wordt veiliger voor fietsers en voetgangers:
 - o De oversteek zal veiliger zijn.
 - o Fietsers zullen op die plek geen autostroom meer moeten kruisen.
 - o Het trottoir is er nu te smal. Voetgangers moeten er nu vaak op de rijweg lopen, zeker wanneer ze bagage bij hebben of elkaar willen kruisen.
 - o Het trottoir is er nu niet toegankelijk voor mensen met een rolstoel of met een buggy.
 - o Fietsers zullen er meer ruimte krijgen.
 - o Conflicten tussen fietsers en trams zullen verminderen.
 - o Auto's rijden daar nu vaak te snel.
 - o De situatie zal duidelijker worden.
- Het is goed dat er meer ruimte komt voor voetgangers. Het verbeteren van de toegankelijkheid van de stationsomgeving is belangrijk.
- Het is belangrijk dat de stationsomgeving voorrang geeft aan zachte weggebruikers en aan openbaar vervoer.
- Chauffeurs kunnen makkelijk op een andere manier naar de K. Astridlaan rijden. In de onmiddellijke stationsomgeving moet geen doorgaand verkeer passeren.
- Daar rijden momenteel weinig auto's.
- Het K. Maria Hendrikaplein wordt aangenamer als er minder auto's passeren.
- Momenteel is er te weinig groen en te veel verharding aan deze kant.
- Dit zal de omgeving mooier en rustiger maken.
- Een doodlopende straat zal ook voor mensen die er wonen een rustiger omgeving creëren.
- Voor voetgangers zijn bussen en trams gevaarlijk. Bussen rijden er vaak te snel.
- De P. Clementinalaan is meer aangewezen als K&R dan de K. Astridlaan.

- Dit is een goed voorstel, op voorwaarde dat het openbaar vervoer niet wordt gehinderd.
- Dit is een goed voorstel, op voorwaarde dat je vanuit de P. Clementinalaan nog gemakkelijk een autoparkeerplaats kan bereiken.
- Dit punt is op dit moment al redelijk gevaarlijk doordat zowel auto's, tram als fietsers hetzelfde punt moeten passeren. Zal dit scenario de verkeerssituatie daar niet gevaarlijker maken?
- Dit scenario is beter voor het openbaar vervoer.
- Dit is een punt met veel openbaar vervoer, in het bijzonder tram 2 en lijn 7. Is dit scenario mogelijk in die omstandigheden?
- Ook voor auto's is dit nu een gevaarlijk punt.
- Het aantal conflicten tussen weggebruikers zal dalen.
- Het is niet goed om auto's veel te laten omrijden.
- Dit is goed op voorwaarde dat auto's nog vanuit de K. Elizabethlaan naar de P. Clementinalaan kunnen blijven rijden.
- Dit scenario zal sluipverkeer tegengaan.

22% van alle respondenten gaat (helemaal) niet akkoord met dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

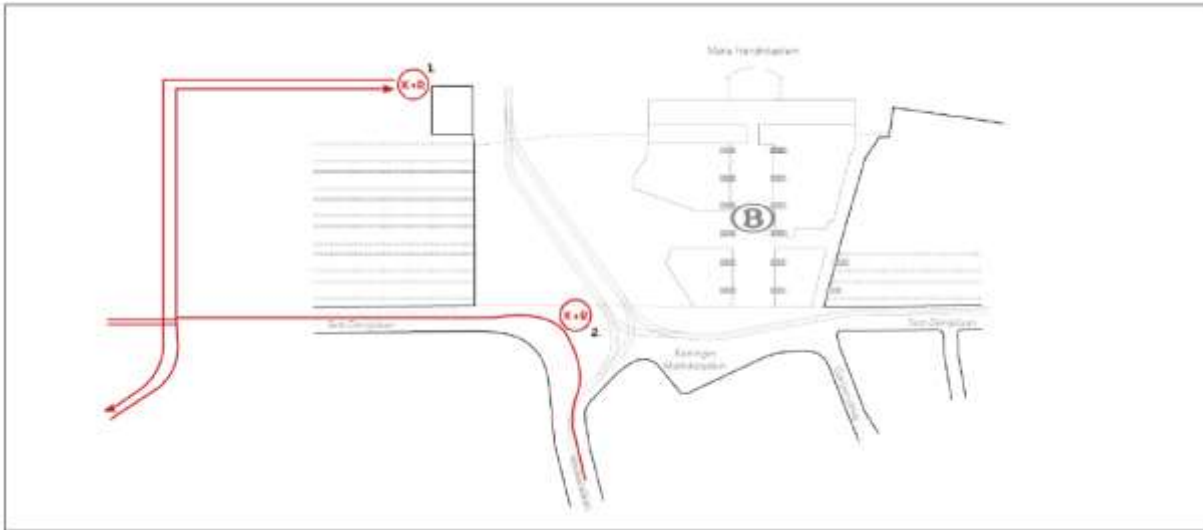
- Het station moet bereikbaar blijven langs alle zijden.
- Het autoverkeer zal zich naar andere straten in de buurt verplaatsen. In die straten passeren vaak veel fietsers/voetgangers/schoolgaande kinderen.
- Hierdoor zal er meer verkeer rijden op de Kortrijksesteenweg, met file tot gevolg.
- Auto's zullen te ver moeten omrijden. Zeker voor buurtbewoners of mensen die minder mobiel zijn vormt dat een probleem. Het moet mogelijk blijven om met de wagen van de ene kant naar de andere kant van het K. Maria Hendrikaplein te rijden.
- Dit is een belangrijke passage voor autoverkeer.
- De verkeerscirculatie voor auto's wordt op die manier zeer ingewikkeld. Vaklui (loodgieters, ...) en taxi's weigeren nu al soms om langs te komen door de ingewikkelde verkeerscirculatie.
- Het is goed dat voetgangers meer plaats krijgen. Voor fietsers is dat niet zo positief, want die houden zich nu al niet aan de verkeersregels.
- Het voetpad voor het Flandriagebouw wordt nu weinig gebruikt.
- De keerbeweging op de P. Clementinalaan zal te gevaarlijk zijn. Die straat is daarvoor immers te smal en auto's moeten er de trams, bussen, voetgangers en fietsers kruisen.
- Keren in P. Clementinalaan is bovendien minder veilig dan doorrijden naar de K. Astridlaan omwille van het doorgaande bus- en tramverkeer van de P. Clementinalaan naar het K. Maria Hendrikaplein.
- De doorstroming van auto's moet vlot blijven. Met dit scenario wordt de verkeerscirculatie te moeilijk.
- Niet alleen de auto's vormen een probleem. Ook de trams en bussen maken het daar moeilijke en gevaarlijk.
- Dit scenario zorgt ervoor dat het station en de handelaars & horeca in de K. Elisabethlaan onvoldoende bereikbaar worden. Het wordt hierdoor te moeilijk om mensen met de wagen op te halen.
- Fietsers hebben plaats genoeg.
- Een werknemer van Infrabel moet voor dringende tussenkomsten prioritair vanuit Esplanade Oscar Van De Voorde vertrekken. Het is nu al moeilijk om snel richting Merelbeke te rijden. Dit wordt enkel moeilijker en kan veel tijdsverlies betekenen.
- Dit scenario zal ertoe leiden dat chauffeurs ook in de P. Clementinalaan zullen K&R-en.

- Het voetpad voor het Flandriagebouw wordt nu weinig gebruikt.
- Tramsporen zijn niet aangenaam voor fietsers en zeker niet op zo een drukke plek. Een oversteekplaats lijkt meer aangewezen.
- Het is goed zoals het nu is.
- Geen sluijverkeer meer.

16% van alle respondenten staat neutraal tegenover dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Het voetpad voor het Flandriagebouw wordt nu weinig gebruikt. Voetgangers wandelen vooral via het centrale plein richting de binnenstad.
- Het trottoir is daar veel te smal. Deze ingreep maakt het veiliger voor voetgangers.
- De veiligheid voor fietsers zal verbeteren.
- Dit scenario zal voor opstopping zorgen (taxi, fiets, kerende auto's, bussen en trams).
- De verkeersdruk zal zich verplaatsen naar andere straten, bijvoorbeeld naar de kruispunten aan de ring, die nu vaak al verzadigd zijn.
- Hier passeren niet veel auto's.
- Dit is goed als er nog plaats is om even te parkeren om iemand af te zetten.
- In noodgevallen moeten chauffeurs er kunnen doorrijden.
- De keerbeweging op de P. Clementinalaan zal te dicht bij het station liggen en hierdoor gevaarlijk zijn.
- Kerende wagens zullen gevaarlijk zijn voor fietsers en voetgangers. Een goed afgescheiden fietspad zal daarom nodig zijn.
- Dit is een goed voorstel op voorwaarde dat ook taxi's niet mogen passeren. Die rijden in dit gebied vaak veel te snel.
- Het moet mogelijk blijven om met de wagen van de ene kant naar de andere kant van het K. Maria Hendrikaplein te rijden.
- Dit scenario vermindert de bereikbaarheid van de winkels in de K. Elisabethlaan.
- Het is goed dat fietsers en voetgangers meer ruimte krijgen.
- Het openbaar vervoer krijgt in dit voorstel nog te veel voorrang op fietsers en voetgangers. Veiliger tramsporen en vermijden van kruisende bewegingen tussen openbaar vervoer en zachte weggebruikers zou al een verbetering zijn.
- De verkeerscirculatie (liefst autoluw) moet zo optimaal mogelijk kunnen gebeuren. Dit scenario beperkt de verkeerscirculatie te veel.
- Dit voorstel veroorzaakt te veel overlast voor bewoners.
- Er is eerder nood aan een volwaardig plein met duidelijke (fysiek gescheiden) bus- en trambanen. Infrastructuur voorzien voor elke aparte vervoersmodi leidt tot een verdere versnippering van de ruimte in een poging om alles exact te definiëren. Fietsers en voetgangers met bestemming station volgen logischerwijs de meest rechte looproute.
- Naar het station komen met de wagen wordt door dit scenario ontraden.
- Het station moet bereikbaar blijven met de wagen. Sommige mensen hebben immers geen alternatief voor de wagen.
- Auto's mogen nog meer uit de stationsbuurt worden geweerd.
- Met dit scenario wordt de verkeerscirculatie te moeilijk.
- Als bussen en trams daar ook blijven rijden, zal dit scenario geen grote verbetering kunnen brengen is het zinloos om het in te voeren.

7. Vraag 7: K&R in de zuidelijke stationsbuurt



Aan de zuidzijde van het station willen we een Kiss&Ride inrichten in de ondergrondse autoparking. Dit wordt de aangewezen Kiss&Ride voor wie van ver(der) komt. Daarnaast zullen we een K&R aanbieden ter hoogte van het K. Mathildeplein. De Kiss&Ride op het Koningin Mathildeplein is enkel bedoeld voor omwonenden en zal dus niet worden aangeduid op de toegangswegen tot Gent. Ter plaatse zal de Kiss&Ride wel worden aangeduid.

50 % van alle respondenten gaat (helemaal) akkoord met dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Goed idee om de K&R in de ondergrondse parking te steken. Chauffeurs zullen dan misschien niet meer op het trottoir of het fietspad stoppen. Bovendien is die K&R zeer goed bereikbaar van op de R4.
- Het is beter om een K&R te voorzien op het K. Mathildeplein. Op die manier kan je vermijden dat ongeduldige chauffeurs op het trottoir of het fietspad stoppen en kan je het daar veilig houden.
- Een K&R in de ondergrondse parking zal voor minder verkeersdruk in Sint-Denijslaan en Voskenslaan zorgen. Dat is belangrijk. Een bijkomende K&R aan het K. Mathildeplein zal dit voordeel tenietdoen en is geen goed idee.
- Er moet meer gebruik gemaakt worden van de ondergrondse parking voor K&R. De bewoners aan de zuidkant hebben reeds genoeg overlast. Onnodig verkeer moet vermeden worden.
- De K&R aan het K. Mathildeplein moet voldoende ruimte laten voor het drukke fietsverkeer.
- In de praktijk zal de K&R aan het K. Mathildeplein - gezien de ligging - toch de voorkeurs-K&R worden voor veel mensen die van verder komen en die de situatie ter plekke een beetje kennen.
- Dit voorstel moet volstaan om aan de behoefte aan K&R te voldoen.
- Dit voorstel is goed op voorwaarde dat:
 - o andere weggebruikers (fietsers, voetgangers ...) hier geen hinder van ondervinden
 - o chauffeurs die pendelaars afzetten vlot weer naar de R4 kunnen
 - o chauffeurs enkel via Sint-Denijslaan/V. Vaerwyckweg terug naar de R4 kunnen rijden
 - o de K&R op het K. Mathildeplein niet te veel plaats inneemt en het ruimtelijk gevoel van het plein niet belemmert

- buurtbewoners die pendelaars afzetten niet te veel moeten omrijden
- goed gecommuniceerd wordt over de ondergrondse K&R (betalen of niet, afstand tot de perrons, exacte plaats ...)
- er een goede bewegwijzering komt van de K&R in de parking naar de perrons (en omgekeerd).
- Dit voorstel is goed voor omwonenden.
- De K&R op het K. Mathildeplein is handig voor omwonenden.
- Dit voorstel zorgt ervoor dat chauffeurs die van de E40 komen vlot naar de ondergrondse K&R kunnen rijden via de Valentin Vaerwyckweg.
- Dit voorstel houdt het station voor alle vervoermodi bereikbaar. Met de wagen is de route naar de ondergrondse parking soms wat omslachtig.
- Het is een goed idee om geen signalisatie naar de K&R op het K. Mathildeplein te voorzien. De Voskenslaan is immers zeer druk door de tram, fietsers en studenten.
- Een ondergrondse K&R is veilig en goed toegankelijk. Voor K&R zou die wel niet betalend moeten zijn.
- De K&R aan de parking zal te ver van de ingang van het station liggen om een goede K&R te zijn.
- Dit is een goed voorstel want de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan zijn hierop voorzien.
- Dit is een goed voorstel omdat het de druk op andere K&R's verlicht.
- Het heeft geen zin om een K&R niet aan te duiden. Voor beide K&R is signalisatie nodig.
- Dit voorstel kan enkel werken als de K&R in de ondergrondse parking zeer goed is aangeduid en goed wordt gecommuniceerd.
- Momenteel is er geen probleem, hou de situatie zoals die nu is.
- De idee is goed, maar zal allicht voor verwarring zorgen.
- Een K&R voor omwonenden is weinig zinvol.
- Het is moeilijk om hier uitspraak over te doen zonder dat het bredere plaatje van heel de circulatie in de stationsbuurt helder is.
- De K&R aan het K. Mathildeplein kan ook door taxi's worden gebruikt.

20 % van alle respondenten gaat (helemaal) niet akkoord met dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- De K&R op het K. Mathildeplein zal een aanzuigeffect voor auto's hebben en veel verkeer veroorzaken op een al zeer druk plein (fietsers, voetgangers, tram, bus, scholen...). Zelfs indien de K&R niet wordt aangeduid op het hogere wegennet, zullen mensen die toch proberen bereiken via GPS. De combinatie van trams en bussen met overstekende fietsers en voetgangers (soms gehaast) en parkerende auto's (soms gehaast) zal voor veel problemen zorgen. Dit is een zeer belangrijk punt dat zo veilig mogelijk moet worden ingericht.
- In de omgeving van het station moet het STOP principe worden toegepast, waarbij voorrang wordt gegeven aan stappers, trappers en openbaar vervoer boven privé vervoer. Het is belangrijk om hier een duidelijke keuze in te maken en de infrastructuur daar ook naar in te richten.
- Chauffeurs die mensen komen afzetten, keren soms ter plaatse. Dat is zeer gevaarlijk. Een K&R op het K. Mathildeplein kan ook aanleiding geven tot dergelijke keerbewegingen.
- Een K&R aan het K. Mathildeplein zal de stationsomgeving te veel belasten: ofwel door een hogere verkeersdruk, ofwel door het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan om de verkeersdruk te beperken.

- Een K&R aan het K. Mathildeplein voor omwonenden heeft geen zin. Om de verkeersdruk te beperken moet eenrichtingsverkeer worden ingevoerd in de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan. Omwonenden die iemand willen afzetten aan de K&R zullen dus een grote omweg moeten maken om terug thuis te raken. Een K&R in de parking, in combinatie met tweerichtingsverkeer in de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan lijkt dan ook een beter alternatief.
- In de praktijk zal de K&R aan het K. Mathildeplein - gezien de ligging - toch de voorkeurs-K&R worden voor veel mensen die van verder komen en die de situatie ter plekke een beetje kennen. De V. Vaerwyckweg is aangelegd om een vlotte toegang tot de stationsparking te verzekeren. Mensen van buiten Gent horen dan ook via deze weg naar het station te komen.
- Een K&R aan het K. Mathildeplein zal sluipverkeer veroorzaken door buurt rond de Tuinwijklaan, bijvoorbeeld van mensen die van de Burggravenlaan of de Kortrijksesteenweg naar het K. Mathildeplein willen rijden.
- Het is een schitterend idee om de K&R te organiseren via de Timichegtunnel. Veilig, duidelijk, snel, ... Die zal zelfs voor oudere personen, mensen met een beperking, ... veiliger zijn dan een bovengrondse K&R.
- De K&R aan het K. Mathildeplein is niet nodig aangezien er een ondergronds alternatief is die ook van uit de Voskenslaan vlot bereikbaar is. De bovengrondse K&R aan het K. Mathildeplein vormt bovendien een 'gemakzuchtig alternatief' en ondergraaft de gewenste situatie om de K&R via de Timichegtunnel te organiseren.
- Een K&R aan het station voor omwonenden heeft weinig zin. Die kunnen te voet of met het openbaar vervoer komen ofwel ook de Timichegtunnel inrijden.
- Het is niet duidelijk hoe het onderscheid zal worden gemaakt tussen mensen die van verder komen en omwonenden. Dit valt niet te controleren en is daardoor zinloos.
- De ontsluiting van de K&R aan het K. Mathildeplein is niet duidelijk.
- Een K&R aan het K. Mathildeplein zal chauffeurs uitnodigen om, zoals vandaag, toch 'even' op het fietspad/voetpad aan de kant te staan om iemand op te wachten. Dat is gevaarlijk voor fietsers en voetgangers.
- Eén K&R moet voldoende zijn, en dan liefst aan de zuidzijde en niet aan de noordzijde van het station.
- Een ondergrondse K&R werkt niet, zoals aangetoond aan Antwerpen Centraal. Een zone voor K&R moet duidelijk zichtbaar, voldoende groot en veilig zijn. Mensen zullen niet ondergronds rijden naar een K&R.
- Dit scenario is enkel aanvaardbaar als men de duur dat iemand stilstaat op de K&R aan het K. Mathildeplein controleert.
- K&R moet zo dicht mogelijk bij de toegang tot het station. Dat geldt niet enkel voor omwonenden.
- Door dit voorstel zouden chauffeurs een te grote omweg moeten maken.
- Voor omwonenden is een K&R in de Sint-Denijslaan aan de zijde van de Kortrijksesteenweg beter.
- Het is niet goed om de K&R aan het K. Mathildeplein niet aan te duiden.
- Chauffeurs zullen sowieso naar het K. Mathildeplein rijden om mensen op te halen of af te zetten. Dit geldt zowel voor omwonenden als voor mensen die van verder komen. Men houdt beter rekening met deze realiteit.

Wie neutraal staat tegenover dit scenario (27%) gaf onderstaande argumenten:

- De K&R in de ondergrondse parking is een zeer goed idee. De K&R aan het Mathildeplein daarentegen kan enkel maar meer autoverkeer aantrekken op een plek waar daarvoor niet voldoende ruimte is (of zou moeten zijn), zelfs zonder signalisatie op langere afstand.
- De K&R aan de parking zal te ver van de ingang van het station liggen om een goede K&R te zijn.
- Het is belangrijk dat er voldoende K&R-plekken zijn voor iedereen.
- Een K&R voor omwonenden is nutteloos, zij hebben geen K&R nodig.
- Een K&R voor buurtbewoners lijkt ok. Als er eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd in de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan zullen de buurtbewoners wel ver moeten omrijden.
- Beide K&R moeten voor iedereen zijn.
- Een keerbeweging op de Voskenslaan kan niet veilig worden ingericht.
- De combinatie van een K&R voor omwonenden op het K. Mathildeplein en één voor mensen die van verder komen in de ondergrondse parking zal verwarrend zijn.
- Zelfs indien de K&R aan het K. Mathildeplein niet wordt aangeduid op het hogere wegennet, zullen mensen die toch proberen bereiken via GPS. In de praktijk zal de K&R aan het K. Mathildeplein - gezien de ligging – dan toch de voorkeurs-K&R worden voor veel mensen die van verder komen en die de situatie ter plekke een beetje kennen.
- Hoe zal ervoor gezorgd worden dat de K&R aan het K. Mathildeplein enkel door omwonenden gebruikt wordt?
- Het heeft geen zin om een K&R niet aan te duiden. Voor beide K&R is signalisatie nodig.
- Een K&R op het K. Mathildeplein mag geen gevaarlijke situaties voor de vele fietsers creëren:
 - o Die K&R is gevaarlijk voor fietsers die uit de Voskenslaan komen (dode hoek, deuren...)
 - o Wat met de afstemming tussen de hoofdfietsas over het K. Mathildeplein en de K&R.
- Dit voorstel is goed want het is beter dat de auto's verder van het station blijven.
- Dit voorstel is goed, op voorwaarde dat:
 - o de K&R in de ondergrondse parking niet betalend is
 - o het geen impact heeft op de route voor fietsers langs de zuidzijde van het station
 - o het geen impact heeft op de veiligheid van fietsers op het K. Mathildeplein
 - o de K&R op het K. Mathildeplein niet meer autoverkeer aantrekt
 - o als het tweerichtingsverkeer in de Voskenslaan kan worden behouden
- De verkeerssituatie aan de zuidzijde van het station is niet helemaal duidelijk.
- Het station is groot in oppervlakte en het is goed om een K&R te hebben aan de noordkant en de zuidkant. Vaak zijn de mensen gehaast als ze een trein wensen te nemen. Het is dan ook belangrijk om de K&R te kiezen die het dichtst gelegen is bij het perron waar men vertrekt om zo weinig mogelijk tijd te verliezen.
- Een ondergrondse K&R werkt niet. Een zone voor K&R moet duidelijk zichtbaar zijn om te vermijden dat chauffeurs stilstaan waar dat niet mag.
- Momenteel is er geen probleem, hou de situatie zoals die nu is.

8. Vraag 8: fietsers in de Voskenslaan



In de Voskenslaan is vaak te weinig plaats voor de grote stromen voetgangers en fietsers. We kunnen meer plaats voor de voetgangers maken als we de fietsers samen met de auto's op de rijweg laten rijden. Dat kan enkel aan de zijde zonder bus- en trambaan. De rijweg zou dan een fietsstraat worden (tussen de Maaltebruggestraat en het station). Dat betekent dat auto's welkom zijn, maar de fietsers niet mogen voorbijsteken. Het bestaande fietspad zou dan worden toegevoegd aan het trottoir, zodat dat veel breder zou worden.

43% van alle respondenten verkiest een fietsstraat op de rijweg. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- De ruimte is nu niet goed verdeeld: te veel plaats voor weinig auto's en te weinig plek voor de duizenden (veelal jonge) voetgangers en fietsers die er dagelijks passeren.
- Op die plaats zijn er meer conflicten tussen voetgangers en fietsers dan tussen fietsers en auto's. Een fietsstraat is dus een goede optie.
- Een fietsstraat verhoogt de veiligheid door:
 - o een duidelijke scheiding van voetgangers en fietsers;
 - o meer ruimte voor voetpaden;
 - o meer ruimte voor fietsers. Het huidige fietspad is te smal, zeker als je wil voorbijsteken.
 - o Een fietsstraat zal het autoverkeer vertragen en ervoor zorgen dat de zone 30 beter wordt gerespecteerd. Op die manier kunnen auto's er wel nog passeren, maar wordt het autoverkeer ontmoedigd (en de K&R naar de autoparking jagen).
 - o Trager verkeer is belangrijk in een dergelijke schoolomgeving.
- Als de rijweg fietsstraat wordt, kunnen de parkeerplaatsen worden behouden. Dat biedt meerdere voordelen:
 - o Parkeerplaatsen zijn belangrijk voor bewoners en hun bezoekers, zeker als die minder mobiel zijn of nood hebben aan thuiszorg/mantelzorg. De parkeerdruk voor bewoners is nu al heel hoog, en er blijven appartementen en woningen bij komen.
 - o De parkeerplaatsen zijn belangrijk voor de handelaars.
 - o Als de parkeerplaatsen zouden verdwijnen in dat deel van de Voskenslaan, zal dat de parkeerdruk in de omliggende straten verhogen.

- Als de parkeerstrook wordt behouden kunnen enkele parkeerplaatsen worden vergroend. Dit kan misschien niet op korte termijn, maar als op langere termijn mensen minder auto's hebben, blijft dit een optie.
- In de parkeerstrook staan nu enkele bomen. Als de parkeerstrook wordt omgevormd tot fietspad kunnen die bomen niet worden behouden.
- De parkeerstrook is belangrijk voor ouders die hun kinderen afzetten aan het atheneum.
- Als er geen parkeerstrook is, zullen auto's op het fietspad stilstaan om te parkeren of om te laden en te lossen (zoals aan de andere zijde van de Voskenslaan waar geen parkeerplaatsen zijn).
- De parkeerplaatsen kunnen enkel worden weggenomen als de bewoners een alternatief hebben om hun auto te parkeren.
- 's Ochtends passeren hier heel veel fietsers. De kans is dan ook groot dat een fietsstraat dan tot file leidt. Buiten de spits is de Voskenslaan veel rustiger.
- Het doortrekken van de fietsstraat van de Voskenslaan tot de Timichegtunnel zorgt voor eenvormigheid en duidelijkheid. In de Voskenslaan hoeft die fietsstraat niet voor de Tuinwijklaan te beginnen.
- Momenteel is het al zone 30 in de Voskenslaan en moeten auto's inderdaad erg oppassen voor de vele fietsers en voetgangers. Voor de automobilist zal er weinig veranderen indien dit een fietsstraat wordt terwijl het voor de voetgangers/fietsers meer ruimte oplevert.
- De Voskenslaan is nu al zone 30. Gemengd verkeer is aangewezen in een zone 30.
- Een fietsstraat laat autoverkeer toe. Dat is belangrijk voor de bereikbaarheid van de handelszaken.
- Sommige fietsers hebben schrik voor agressie van autobestuurders als ze niet kunnen inhalen. Dit kan zich ook uiten door auto's die te dicht achter fietsers rijden.
- In deze schoolomgeving is een breed voetpad noodzakelijk.
- Het scenario met een fietsstraat is de beste optie. Dit biedt mogelijkheden om de Voskenslaan te vergroenen, bijvoorbeeld door bomen te planten in de parkeerstrook of op het trottoir als dat wordt verbreed.
- Enkel tijdens de spits passeren heel veel fietsers en voetgangers langs de Voskenslaan.
- Er passeren nu al weinig auto's door de Voskenslaan.

23% van alle respondenten verkiest een fietspad in plaats van de parkeerstrook. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Voor fietsers is een fietspad veiliger dan een fietsstraat:
 - Op een fietspad worden conflicten tussen auto's en fietsers vermeden. Die veiligheid is belangrijk want er rijden veel fietsers, onder meer naar de scholen, door de Voskenslaan.
 - Een fietsstraat is mooi maar irriteert soms gehaaste automobilisten. Hierdoor kan een fietsstraat gevaarlijk worden voor fietsers.
 - Auto's respecteren vaak de regels in een fietsstraat niet.
 - Er rijdt te veel verkeer op de Voskenslaan, ook zwaar vervoer. Zeker tijdens de ochtendspits is het er heel druk. Het is voor fietsers, en zeker voor kinderen, te gevaarlijk om tijdens die drukke spits een rijweg te delen met wagens. In die omstandigheden is een fietsstraat niet aangewezen.
 - Veel auto's rijden nu sneller dan de toegelaten 30/u. Dat is te snel om auto's en fietsers samen op een fietsstraat te laten rijden. Zeker 's nachts rijden auto's hier snel.

- De rijweg van de Voskenslaan is smal en zorgt voor een verwarrende verkeerssituatie.
- Het is veiliger om geen parkeerplaatsen te hebben naast een fietspad/fietsstraat.
- Er is geen plaats voor fietsers met verschillende snelheid in een fietsstraat.
- Een fietsstraat zal file veroorzaken.
- Parkeerverboden worden momenteel niet gerespecteerd.
- De parkeerplaatsen op die strook zijn sowieso niet handig. Die kunnen beter vervangen worden door een fietspad.
- Op een fietsstraat kunnen fietsers auto' niet voorbijsteken als er file is.
- Er worden te veel parkeerplaatsen voorzien in de stad terwijl fietspaden, trottoirs en groen te weinig ruimte krijgen. Auto's horen niet te parkeren op de openbare weg, maar in garageboxen. Ook op de parking van Hogent of in de ondergrondse parking kunnen auto's parkeren.
- Minder parkeermogelijkheden stimuleert de alternatieven voor de auto.
- Het is belangrijk dat voetgangers meer ruimte krijgen.
- Een fietsstraat zal de doorstroming voor auto's te veel hinderen, zeker in de schoolspits. Er zullen files ontstaan. Een goede doorstroming van het verkeer is belangrijk als er een K&R zou komen aan de zuidzijde.
- Parkeerplaatsen voor auto's zijn daar niet gewenst. Er zijn voldoende parkeerplaatsen in de buurt en parkeerplaatsen zijn niet mooi.
- De K&R-plaatsen zijn makkelijk bereikbaar. Parkeerplaatsen zijn daar niet voor nodig.

18% van alle respondenten vindt beide scenario's goed. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Beide scenario's zullen voor een verbetering zorgen van de bestaande situatie. Meer plek voor fietsers is goed en een fietsstraat verhindert dat wagens parkeren op het fietspad. Anderzijds is een afzonderlijk fietspad aangenaam, op voorwaarde dat er geen auto's op kunnen stilstaan.
- De parkeerplaatsen mogen daar weg.
- Voor fietsers is het fietspad veiliger dan de fietsstraat:
 - Een fietsstraat irriteert soms gehaaste automobilisten. Hierdoor kan een fietsstraat gevaarlijk worden voor fietsers.
 - Openzwaaiende autodeuren zijn gevaarlijk voor fietsers.
 - Op een fietspad worden conflicten tussen auto's en fietsers vermeden.
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers is noodzakelijk.
- Het is belangrijk dat bewoners een andere plek hebben om hun auto te parkeren.
- De fietsstraat komt eigenlijk aan de verkeerde kant van de Voskenslaan. In de richting van het station weg is het spitsverkeer veel drukker want iedereen komt er 's ochtends op hetzelfde uur toe. Het vertrek richting station verloopt 's namiddags en 's avonds meer gespreid, onder meer omdat de scholen op verschillende uren gedaan zijn.
- Beide scenario's hebben voor- en nadelen. Een lange fietsstraat is vervelend voor automobilisten en geeft een onveilig gevoel aan fietsers (zeker traag rijdende fietsers zoals kleine kinderen en oude mensen). Parkeerplaatsen afschaffen waar er al geen overvloed is, is ook niet ideaal.

14% van alle respondenten vindt geen enkel scenario goed. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Een fietsstraat in de Voskenslaan is te gevaarlijk voor fietsers (te veel en gehaast auto- en busverkeer) en omwonenden moeten nog kunnen parkeren.
- Het wegnemen van parkeerplaatsen zal de parkeerdruk in de omliggende straten doen stijgen.
- Parkeerplaatsen mogen enkel worden weggenomen als de bewoners een alternatief hebben om hun wagen te parkeren.
- Een lange fietsstraat is vervelend voor automobilisten, zal voor file zorgen en hierdoor een onveilig gevoel geven aan fietsers.
- Het is niet mogelijk de Voskenslaan autovrij te maken gezien de studentenhomes, scholen, winkels, etc. mogelijk moeten blijven.
- De huidige situatie is aanvaardbaar mits iedereen zich aan de regels houdt. Er is nu reeds voldoende ruimte is voor fietsers & voetgangers. Er moet niets veranderen.
- Geen van beide scenario's houdt rekening met de voorgestelde K&R's in de stationsbuurt.
- De fietsstraat of het fietspad komen aan de verkeerde kant van de Voskenslaan. De grootste stromen aan fietsers- en voetgangers passeren aan de zijde van de Voskenslaan waar de scholen zijn gelegen.
- Het voorstel is niet duidelijk.
- Het is belangrijk dat er 2 rijrichtingen worden behouden in de Voskenslaan. Daar mag evt. een deel van als fietsstraat worden ingericht.
- Ook personen die minder mobiel zijn en de wagen nodig hebben moeten veilig kunnen rijden.
- Een fietsstraat aan één kant van de rijweg zal tot gevolg zal hebben dat veel mensen denken dat het fietspad aan de andere zijde een twee-richting fietspad is. Dat is niet veilig.
- Aan beide zijden van de Voskenslaan zijn de voetpaden en fietspaden breed genoeg. Er hoeft niets te veranderen.
- Als fietsers de verkeersregels zouden respecteren, zou er geen probleem zijn.
- Laat fietsers met de fiets aan de hand lopen.
- Een fietsstraat maakt het station minder vlot bereikbaar voor treinreizigers die per auto worden aangevoerd of opgehaald.
- Fietsers en voetgangers kunnen meer ruimte krijgen als auto's in 2 richtingen samen met bussen en trams op de bus- en trambaan rijden. Dit lijkt mogelijk omdat er niet veel verkeer door de Voskenslaan rijdt.
- Invalswegen tot de stad horen niet als fietsstraat te worden ingericht.
- Beide scenario's zullen de situatie nog slechter maken.
- Het station moet voor iedereen toegankelijk blijven.
- De Voskenslaan zou voor een groot stuk autovrij moeten worden door eenrichtingsverkeer uit de Sint Denijslaan en de Kortrijksesteenweg naar de Sint Denijslaan in te voeren.

9. Vraag 9: eenrichtingsverkeer in Voskenslaan en Sint-Denijslaan



Over het kruispunt van de Voskenslaan en het K. Mathildeplein komen grote stromen voetgangers, fietsers, auto's, bussen en trams bijeen die elkaar op meerdere plekken kruisen. We willen deze plek veiliger inrichten door het aantal auto's te verminderen. Hiervoor zouden we eenrichtingsverkeer in de Voskenslaan kunnen invoeren vanaf de Tuinwijklaan tot de V. Vaerwyckweg. Chauffeurs die iemand willen afzetten aan de Kiss&Ride ter hoogte van het K. Mathildeplein zouden dan via de Voskenslaan naar die Kiss&Ride kunnen en enkel over de Sint-Denijslaan richting V. Vaerwyckweg wegrijden. Autoverkeer in de omgekeerde richting is dan niet meer mogelijk.

42% van alle respondenten gaat (helemaal) niet akkoord met dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

Bewoners uit de stationsomgeving:

- Bewoners zullen te veel moeten omrijden:
 - o naar winkels want tussen de Snepkaai en het station zijn geen winkels;
 - o naar de noordelijke stationsbuurt en andere delen van Gent;
 - o wanneer zij iemand afzetten aan het station en willen terugkeren naar huis;
 - o Eenrichtingsverkeer kan een probleem vormen voor de bewoners van de Sint-Denijslaan, Vina Bovypark die met de auto richting Voskenslaan, miljoenenkwartier ... willen rijden.
 - o Er moet rekening gehouden worden met autobereikbaarheid vanaf de R4 naar de woonbuurten tussen het station en de Sterre.
 - o Chauffeurs die van de noord- naar de zuidzijde van het station willen rijden, moeten nu al ver omrijden. Eenrichtingsverkeer zal hen nog meer doen omrijden.
 - o Wie geen parkeerplaats vindt, zal moeten omrijden om verder te kunnen zoeken.
- Indien auto's door de Timichegtunnel en via de Boentweg naar de K. Fabiolalaan kunnen rijden, zal dat de omrijfactor naar een aantal bestemmingen veel verminderen.
- Als er file staat op de Sterre, wordt het zeer moeilijk om de Sint-Denijslaan tussen station en Timichegtunnel te bereiken.
- Indien bewoners van de buurt tussen het station en de Snepkaai niet meer met de wagen naar de Voskenslaan kunnen rijden, zal dat nefast zijn voor de kleinhandelaars in de buurt

tussen het station en de Krijgslaan. Wie met de wagen ver moet rijden om boodschappen te doen, zal allicht eerder kiezen voor een supermarkt waar men vlot kan parkeren.

- De bereikbaarheid van enkele voorzieningen wordt problematisch:
 - o het station
 - o winkels
 - o de scholen en de dokters in de Voskenslaan voor mensen uit het westelijke deel van de Sint-Denijslaan
 - o de sporthal van Hogent op de Sint-Denijslaan
 - o de polikliniek in de Sint-Denijslaan.
- Dit scenario is moeilijk voor wie hulpbehoevend of slecht ter been is.
- Voor fietsers zijn niet de auto's het probleem, maar de trams en de bussen.
- De onveiligheid is niet steeds te wijten aan de auto's. Ook fietsers veroorzaken vaak gevaarlijke situaties.
- Het eenrichtingsverkeer lost niets op. Dezelfde auto's zullen van een andere kant komen.
- Het voordeel (minder autoverkeer) voor buurtbewoners staat niet in verhouding tot het nadeel (omrijden).
- Het kruispunt van de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan is enkel druk tijdens de schoolspits.
- Eenrichtingsverkeer zou de druk op andere straten en kruispunten verhogen:
 - o Op het stuk Sint-Denijslaan tussen Voskenslaan en V. Vaerwyckweg zal de verkeersdruk nog extra toenemen. Daardoor worden onveilige situaties voor fietsers en extra wachttijden aan de verkeerslichten veroorzaakt. Nu moeten fietsers die van de Sint-Denijslaan richting station rijden al op de knop drukken om groen te krijgen (want doorstroming auto's krijgt voorrang). Dat zou in dit scenario nog erger worden.
 - o Aan het kruispunt van de Sint-Denijslaan en de V. Vaerwyckweg ontstaan al veel files. Het is moeilijk om vanaf de Sint-Denijslaan (beide richtingen) de V. Vaerwyckweg op te rijden omdat er per groenlichtcyclus maar 2-3 auto's kunnen afslaan. Dit voorstel zou het verkeer enkel doen toenemen, waardoor het nog moeilijker wordt om van de Sint-Denijslaan naar de R4 te rijden.
 - o Eenrichtingsverkeer zou het verkeer van de Vaerwycklaan in de andere richting van de Sint-Denijslaan (richting Snepkaai) doen toenemen. Deze zijde is nu reeds extra belast door het niet doortrekken van de Boentweg en het afsluiten van de afrit van de R4 aan de M. Dupuislaan.
 - o Momenteel rijden veel auto's naar de wijk via de V. Vaerwyckweg. Als dit verkeer allemaal langs de Sterre en de Voskenslaan moet rijden, zal het daar drukker worden. Ook op de Kortrijksesteenweg en de Krijgslaan zal het drukker worden.
- Eenrichtingsverkeer zal op spitsuren een te grote verkeersdruk veroorzaken. Als beide rijrichtingen behouden blijven zal de Voskenslaan vlugger ontlast zijn.
- Als er geen K&R op het K. Mathildeplein komt, is het niet nodig om eenrichtingsverkeer in te voeren.
- Als de Voskenslaan een fietsstraat wordt, zal dit al veel problemen oplossen. Eenrichtingsverkeer zal niet meer nodig zijn. Chauffeurs worden door een fietsstraat verplicht om voorzichtiger te zijn, maar mogen toch nog altijd langs daar passeren.
- Het verkeer uit Sint-Denijs-Westrem heeft geen alternatieve weg meer als het file is.
- Een goede signalisatie en een goed ontwerp van het K. Mathildeplein en het kruispunt van de Voskenslaan met de Sint-Denijslaan kunnen voor betere verkeersveiligheid zorgen. Eenrichtingsverkeer is daarvoor niet noodzakelijk.
- De E40, de Sterre, woningen en bedrijven worden slecht bereikbaar. In het bijzonder voor de woningen tussen het station en de Timichegtunnel wordt de bereikbaarheid problematisch.

- Als het station minder goed bereikbaar wordt, zullen mensen eerder de wagen nemen dan met de trein, bvb om te gaan werken.
- De verkeersdruk op de Sterre en op de R4 zal toenemen.
- De omrijfactor voor auto's bij eenrichtingsverkeer is te groot. Andere maatregelen - snelheidsbeperkingen en fietsstraat in de Sint-Denijslaan bv - kunnen ook heel wat verbetering brengen.
- De Sint-Denijslaan is een handige toegang tot de K&R. De Voskenslaan is een drukke omweg waardoor de uitstoot zal vergroten en meer vertraging zal optreden.
- Bij file moet iedereen langs dezelfde weg passeren.
- De impact van eenrichtingsverkeer op de verkeersveiligheid is minimaal maar zal groot zijn op het kruispunt aan de inrit van de parking en V. Vaerwyckweg. Daar zal de verkeersdoorstroming moeilijker worden.
- Dit scenario is moeilijk voor wie hulpbehoevend of slecht ter been is.
- De schoolbus moet al veel omrijden. Eenrichtingsverkeer zou dit nog erger maken.
- Als auto's via de Voskenslaan naar de Kiss&Ride moeten, passeren ze ook alle fietsenstallingen.
- Eenrichtingsverkeer zal problemen veroorzaken bij mensen die de omgeving niet goed kennen.

34% van alle respondenten gaat (helemaal) akkoord met dit scenario. Zij halen hiervoor volgende argumenten aan:

- Het K. Mathildeplein is een zeer drukke plek met fietsers, trams, bussen, auto's en voetgangers die elkaar kruisen. Eenrichtingsverkeer zal dit veiliger en duidelijker maken. Dit is de meest (enige) logische oplossing om op een veilige wijze ruimte te geven aan de vele fietsers, voetgangers, trams en bussen..
- Het schrappen van de rijrichting weg van het station in de Voskenslaan zal de doorstroming van trams en bussen op deze zeer drukke openbaarvervoersas bevorderen.
- De veiligheid van de voetgangers verdient prioriteit. Op die plek lopen veel schoolgaande kinderen en pendelaars.
- Dit scenario zal ervoor zorgen dat wagens niet meer keren in de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan.
- Geen K&R op het K. Mathildeplein. Stoppende auto's en fiets- en wandelverkeer zijn geen goede combinatie.
- K&R-ers mogen fietsers en voetgangers niet hinderen.
- Tweerichtingsverkeer op de Voskenslaan kan niet worden gecombineerd met een K&R aan het K. Mathildeplein. Chauffeurs die willen terugkeren nadat zij een passagier hebben afgezet of opgehaald zullen willen keren op de Voskenslaan. Dat is zeer gevaarlijk.
- Een K&R is veiliger als de wagens maar uit één richting komen. Er moet dan wel duidelijk aangeduid worden langs waar de auto's moeten rijden om terug weg te geraken richting Sterre.
- Als er eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd in de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan is de K&R minder nuttig.
- Het verminderen van autoverkeer op deze as is een zeer zinvol doel en het eenrichtingsverkeer lijkt een zinvolle manier om dit te bereiken. Het schrappen van de voorgestelde K&R zal het autoverkeer nog beperken.
- Het is goed dat er ruimte vrijkomt voor fietsers in de Voskenslaan.

- Bewoners zullen ver moeten omrijden door dit eenrichtingsverkeer.
- De R4 blijft vlot bereikbaar.
- Dit scenario is goed als hierdoor het sluipverkeer door de Tuinwijklaan vermindert.
- Dit plan is zeer goed voor de bewoners: meer rust, minder verkeer en bovendien veiliger voor de fietsers en voetgangers.
- Eenrichtingsverkeer zou inderdaad veiliger zijn, maar op dit punt rijden er eigenlijk niet zoveel auto's. Een fietsstraat zou de situatie al verbeteren. Er moet goed nagedacht worden waar de auto's dan naartoe zouden gaan.
- Dit is een goed voorstel als er geen file ontstaat.
- Tijdens de spitsuren staat vaak een lange file op de Voskenslaan (tijdens de avondspits is een file van de Tuinwijklaan tot aan de Sterre). Door eenrichtingsverkeer in te voeren zal dit een stuk beter worden.
- Het is belangrijk om mensen te stimuleren om meer de fiets of het openbaar vervoer te nemen.
- Het K. Mathildeplein is goed bereikbaar met het openbaar vervoer.
- Auto's hebben andere alternatieven. Met moderne navigatiesystemen is de 'omweg' gemakkelijk te vinden. Die omweg is ook niet zo groot.
- Dit scenario houdt rekening met alle betrokken partijen.
- Eenrichtingsverkeer kan een probleem vormen voor de bewoners van de Sint-Denijslaan, Vina Bovypark die met de auto richting miljoenenkwartier willen rijden.
- Met de auto naar een knooppunt van openbaar vervoer komen mag niet de snelste optie zijn. Graag voorrang voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.

Respondenten die neutraal tegenover dit scenario staan (21%), maakten onderstaande opmerkingen:

- Het is goed dat er minder auto's zouden rijden op de Voskenslaan en het middelste deel van de Sint-Denijslaan. Vooral in die laatste straat is dat nodig voor de veiligheid van fietsers.
- Het omrijden mag niet te moeilijk zijn. Hoe zullen buurtbewoners nog van de V. Vaerwyckweg naar de buurt rond de Tuinwijklaan kunnen rijden? Er zal een goede signalisatie nodig zijn om chauffeurs de juiste weg te wijzen.
- Bewoners die tussen de Timichegtunnel en het station wonen zullen ver moeten omrijden bij eenrichtingsverkeer.
- Bewoners die tussen de Timichegtunnel en de Snekkaai wonen, zullen afgesneden worden van de rest van Sint-Pieters-Buiten.
- Het kruispunt van de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan is enkel druk tijdens de schoolspits. Dan zijn er inderdaad grote stromen voetgangers en fietsers. Overdag is het vaak erg rustig.
- Er moet inderdaad iets gebeuren, maar dit is allicht niet de beste oplossing. Dit lijkt een gemakkelijksoplossing en negeert de mogelijkheid om door een aangepaste weginfrastructuur en signalisatie (én handhaving) voor een tragere en betere doorstroming te zorgen, van welke kant ook. 30km wordt immers niet gehandhaafd, tram en bussen zorgen ook voor gevaarlijke situaties, idem met de huidige parkeermogelijkheden.
- Als fietser zijn de bussen (en auto's die parkeren op het fietspad) hier een groter gevaar dan de auto's. Ook de trams zorgen vaak voor gevaarlijke situaties.
- De combinatie van een fietsstraat in de Voskenslaan conflicteert met het eenrichtingsverkeer naar de K&R aan het K. Mathildeplein. Die K&R kan ervoor zorgen dat een groot aantal

wagens door de Voskenslaan passeert. Enkel indien de K&R in de ondergrondse parking voldoende attractief is, zal dit geen probleem vormen.

- Eenrichtingsverkeer zal de verkeersveiligheid nog doen afnemen.
- Vlotte verkeersdoorstroming is belangrijk.

Bijlage 2: Volledige tekst van de petitie

- *Ondertekend door 220 mensen uit Sint-Denijslaan, Voskenslaan, Vina Bovypark, Roosakker, Vijvermeerspark, Overwale, Maurice Dupuislaan waarvan enkele eigenaars van appartementen in Overwale, werknemers en zaakvoerders van Clemenspoort, optiek Claeys en drukkerij Alfabet.*
- *Enkele ondertekenaars noteerden opmerkingen op de petitie. Deze werden als voetnoot toegevoegd aan de tekst hieronder.*

Tekst petitie:

We staan alvast achter **de visie om zo weinig mogelijk autoverkeer te voorzien aan de kop van de Voskenslaan bij het station**: er moet naar gestreefd worden dat zo weinig mogelijk mensen van buiten de wijk met de auto naar deze plaats komen. Maar: terzelfder tijd moet men niet verhinderen dat mensen die er wonen, er kunnen rijden.

Bij het heel korte participatietraject dat werd georganiseerd, missen wij eigenlijk het **concept "bewoners"**: in al die documenten is nergens een spoor te vinden dat men ook zou bekeken hebben wat dit betekent voor de bewoners van onze straten.

Echter, in het Vina Bovypark, in het stuk St-Denijslaan tussen de twee tunnels, in Overwale en in het stuk Voskenslaan van aan de Tuinwijklaan wonen honderden mensen, die geen alternatief hebben dan deze verbinding. De Fietsambassade, het atheneum, een kerk en enkele handelszaken trekken wel buitenstaanders aan, maar in essentie is deze wijk een levende woonwijk met bewoners, zowel jonge gezinnen als ouderen. Wij maken gebruik van verschillende verkeersmogelijkheden: fiets, openbaar vervoer, en – ja – ook de auto. Als men de zaak bekijkt vanuit de verkeersbehoeften van de bewoners:

- Bewoners hebben heus geen K&R nodig aan het station¹. Indien nodig, kunnen wij ook de nieuw aan te bouwen ondergrondse K&R gebruiken die er komt via de Timichegtunnel.
- De Sint-Denijslaan is de enige verbinding tussen het westelijke en oostelijke gedeelte van de wijk. Er is geen alternatief voor de wijkcirculatie.

Eenrichtingsverkeer² invoeren zoals hierboven beschreven, treft de bewoners op een drastisch manier.

Concreet betekent dat dat wij per wagen onze woning alleen nog kunnen bereiken via de Sterre en de Voskenslaan, en onze wijk alleen kunnen verlaten langs de Vaerwyckweg, richting R4 en The Loop. Dit betekent vaak kilometerslange omwegen³, wat trouwens voor nog veel meer uitstoot zorgt, en auto's nog veel langer op de weg houdt. Niet iedereen voelt zich ook veilig op een drukke autosnelweg waar regelmatig lange files staan en soms ongelukken gebeuren.

¹ Iemand is het hier niet mee eens: niet iedereen woont vlakbij het station en niet iedereen is even mobiel. Zelf ben ik wat minder mobiel en voor mij is de bovengrondse K&R nodig als ik openbaar vervoer nodig heb. De optie om enkel K&R bij de Timichegtunnel te hebben is voor mij niet OK. Dat is ook te ver van het station.

² Iemand benadrukt dat geen eenrichtingsverkeer in de Sint-Denijslaan of in andere straten in de stationsomgeving (noord en zuid) te wensen. Het is nu al heel moeilijk om je in deze omgeving te verplaatsen en tijdens de spits is omrijden via de R4 richting Sterre en verder niet doenbaar.

³ Dergelijke omrijbewegingen zullen ook de taxiriten duurder maken want dit omrijden zal er waarschijnlijk voor zorgen dat taxi's buiten het grondgebied van Gent-centrum zullen moeten rijden.

⁴ De OKAY Voskenslaan is een buurtwinkel. Het is niet de bedoeling dat bewoners via de R4 en de Sterre moeten omrijden om naar de OKAY te gaan of om iemand af te zetten/op te halen aan het station.

Verder was er een plan om in de St-Denijslaan⁵ (stuk station tot Vaerwyckweg) een **tweerichtingsfietspad** aan te leggen aan één zijde van de straat. Wij pleiten ervoor om, in de plaats daarvan, de betroffen delen van de Voskenslaan en van de St-Denijslaan een **fietsstraat** te maken (wat trouwens ook één van de beschreven scenario's was). Wat ons daarvoor doet kiezen, is dat tweerichtingsfietspaden ook gevaarlijk zijn voor fietsers:

1. Er gebeuren (logischerwijze) meer aanrijdingen tussen fietsers. Fietsers moeten tegen hun intuïtie in aan "de verkeerde kant van de straat" rijden.
2. De fietsers zouden onnodig gevaarlijke oversteekbewegingen moeten maken ter hoogte van het station en de Timichegtunnel.
3. Bij een tweerichtingsfietspad langs de kant van de spoorwegberm is de aansluiting met de fototunnel en Timichegtunnel gevaarlijk wegens de onoverzichtelijke scherpe hoek.
4. Garage-uitritten van de bewoners maken het voor fietsers gevaarlijk rijden op een tweerichtingsfietspad aan de huizenkant.

Bovendien zou een apart tweerichtingsfietspad van de St-Denijslaan voor effect hebben dat auto's daar uitgenodigd worden om sneller te rijden (zeker met een eenrichtingsstraat): de fietsers rijden immers toch mooi aan de kant. Een fietsstraat heeft een beter vertragend effect, wat kan helpen om de stationsomgeving veiliger en autoluwer te maken...

Een fietsstraat maakt al deze nadelen van een tweerichtingsfietspad overbodig. Een fietsstraat verbindt zowel de wens om autoverkeer te ontmoedigen/vertragen en de nood aan toegankelijkheid voor bewoners in deze straten.

Wij pleiten voor volgend scenario:

1. **Promoot de komende ondergrondse K&R aan de zuidzijde van het station via de Timichegtunnel als enige mogelijkheid voor K&R en maak K&R'en bovengronds buiten het rijvak fysiek onmogelijk door het plaatsen van verhoogde borduren en paaltjes.**
2. **Geen eenrichtingsverkeer in het stuk Voskenslaan (Tuinwijklaan tot station) en het stuk St-Denijslaan (station tot Vaerwyckweg). Wel één uniforme trage fietsstraat, met een ribbelstrook⁶ in het midden die onwettig inhalen door wagens ontmoedigt.**

Kortom: volg het principe: ***tref niet de wijkbewoners in hun mobiliteit, maar ontmoedig en vertraag het verkeer van buiten de wijk en leid het waar noodzakelijk naar de ondergrondse K&R.***

We waarderen erg de wens om deze kant van het station verkeersveiliger te maken. Dat is een doel dat wij delen. Met ons bovenstaand voorstel verbinden we die wens met een oplossing die voor de bewoners van onze woonwijk leefbaar is.

Vanuit Overwale (Clemenspoort) werd onderstaande brief toegevoegd aan de petitie:

⁵ In dat deel van de Sint-Denijslaan liggen enkel fietssuggestiestroken. Dat is nu al minder veilig.

⁶ Iemand vindt dit af te raden want geeft extra geluids- en trillingsoverlast voor bewoners.

De site Overwale kent niet enkel bewoners, maar ook bezoekende zorgverleners, kerkgangers, er worden dagelijks opleidingen gegeven, bijeenkomsten georganiseerd...

Dankzij de oprit langs de Sporthal van HOGENT kan dit verkeer, voor zover het niet per trein of bus komt, zonder hinder voor de buurt af en aanrijden.

Dus naast jullie argument dat niet enkel het verkeer van buitenaf wordt ontmoedigd, maar het bewonersverkeer wordt bemoeilijkt, zorgt de invoering van de enkelrichting ervoor dat verkeer van buitenaf dat nu zonder hinder kan gebeuren, voortaan juist extra hinder zal opleveren.

Ik heb ook contact genomen met HOGENT die met hetzelfde probleem komen te zitten: de gebruikers van de Sporthal zullen voortaan door de Voskenslaan moeten rijden om te komen sporten; ook een deel van de personeelsleden gebruikt de parking onder de Sporthal.

Voorgestelde toevoeging bij de brief aan schepen Watteeuw

Voor de bewoners en gebruikers op de site Overwale betekent de invoering van het eenrichtingsverkeer dat zij zich genoodzaakt zien om door de bewonerswijken te rijden (via afrit UZ of Expo over De Sterre, Kortrijksesteenweg, Oudenaardsesteenweg en door de Voskenslaan). Bij de aanleg van de site was het opzet dat er geen extra verkeer door de woonwijken zou komen dankzij de aanleg van een oprit via de Sporthal HOGENT. De invoering van eenrichtingsverkeer maakt dit in één richting onmogelijk (over een afstand van nauwelijks 20 meter). Uiteraard wordt het gebruik van het openbaar vervoer aangemoedigd en dat blijkt ook uit de feiten. Maar er zijn omstandigheden waarin het openbaar vervoer geen optie is. Er is o.m. de keuze gemaakt om inclusief wonen te ondersteunen wat inhoudt dat er verschillende zorgverleners meermaals per dag langskomen. Uit tellingen blijkt dat er dagelijks een honderdtal auto-bewegingen is naar de site Overwale die in de huidige omstandigheden geen hinder betekent voor de buurt. Dat verkeer wordt in het voorgestelde plan voortaan wel doorheen de woonwijken geleid.

Andere opmerkingen die op de petitie werden genoteerd:

- Maak van alle parkeerplaatsen in de volledige Sint-Denijslaan (tot aan de Duipuislaan) bewonersparkeerplaatsen. Hierdoor kunnen treinpendelaars niet meer gratis parkeren. Bewoners vinden vaak geen parkeerplaats meer. Wat in het begin van de Sint-Denijslaan kan, kan toch in de hele Sint-Denijslaan.
- Ik wil van de gelegenheid gebruik maken om op te roepen tot de opmaak van een globale mobiliteitsstudie voor het ganse gebied ten zuiden van de spoordijk (pakweg zone ringvaart – Kortrijksesteenweg). Met ad hoc maatregelen worden geen structurele problemen opgelost. Integendeel, ad hoc maatregelen verplaatsen doorgaans alleen de problematiek. Wij, wijkbewoners die bewust gekozen hebben om nabij een station te gaan wonen teneinde onze automobilititeit te beperken, worden intussen geconfronteerd met meer verkeer en alle gevolgen daarvan, meer lawaai, meer vervuiling, meer onveiligheid (oa de Sint-Denijslaan is weer een koersbaan geworden). Gezien de ontwikkelingen die nog gepland zijn, dringt een globale aanpak zich derhalve op.