

Verslag van het participatietraject ivm mobiliteit in het kader van het project Gent Sint-Pieters

(Ann Manhaeve, mei 2010)

1. Inleiding

Het project Gent Sint-Pieters wil het station en zijn ruime omgeving de komende tien jaar aanpassen aan de behoeften van de 21^e eeuw. Het is een samenwerking tussen NMBS-Holding, Infrabel, Eurostation, De Lijn, het Vlaamse Gewest en de Stad Gent. De uitdaging is te zorgen voor een vlotte, leefbare en aangename omgeving waarin de verschillende vervoersmodi beter op elkaar afgestemd zijn. Een vernieuwd station Gent-Sint-Pieters, een nieuw bus- en tramstation, een volledig heraangelegd openbaar domein in de stationsomgeving, een ondergrondse parkeergarage en fietsenstallingen, een verbindingsweg met de R4, een ingericht natuurgebied en de projectontwikkeling aan de Koningin Fabiolalaan en aan het nieuwe Prinses Mathildeplein zijn de belangrijkste veranderingen.

Het project Gent Sint-Pieters heeft belangrijke gevolgen voor ieder die in de buurt woont of werkt - onder meer op vlak van parkeren en bereikbaarheid. Tijdens de komende maanden moeten de projectpartners hieromtrent enkele belangrijke beslissingen nemen. De projectpartners wensten daarom de meningen en argumenten van buurtbewoners en andere belanghebbenden te kennen. Hiertoe organiseerden zij verschillende participatieve acties:

- Op 18 april 2010 organiseerden de partners een dialoogcafé rond mobiliteit, waaraan een 70-tal mensen deelnamen. Aanwezigen op het dialoogcafé kregen eerst de nodige achtergrondinformatie over de nieuwe routes voor het autoverkeer en over parkeren. Daarna werden enkele vragen in kleine groepjes besproken. Op het einde van elke discussie werden de belangrijkste aandachtspunten van de groepsgesprekken opgelijst.
- Daarnaast kregen ook geïnteresseerden die niet aanwezig konden zijn op het dialoogcafé de kans om hun mening over parkeren en bereikbaarheid van de stationsbuurten te geven. Zij konden hiertoe via internet of tijdens de werf wandeling van 25/4/10 het informatieve filmpje bekijken en schriftelijk hun mening geven. Via deze weg reageerden 66 mensen (w.o. sommigen die wel aanwezig waren op het dialoogcafé van 18/4).
- Tot slot namen handelaars zelf het initiatief om hun collega's op te roepen om te reageren. Dit leverde 39 reacties op van allerlei handels- en horecazaken, bedrijven ... (fietshandel, slagerij, apotheek, café, snackbar, hotel, florist ...), waarvan sommigen ook aanwezig waren op het dialoogcafé van 18/4.

2. Vragen aan buurtbewoners en andere belanghebbenden

Bij de participatieve acties was het niet de bedoeling om 'stemmen te tellen', maar wel om zo veel mogelijk argumenten voor deze of gene keuze te verzamelen. Dit gebeurde op basis van 2 vragen, die zowel op het dialoogcafé als bij de schriftelijke reacties werden gesteld.

Tijdens het dialoogcafé werden de vragen besproken in kleine groepjes van een zestal personen.

Vraag 1: Bereikbaarheid

Vindt u dat de rechtdoorverbinding tussen de Timichegtunnel en de Fabiolalaan tot het jaar 2015 beter opengesteld wordt voor autoverkeer? Of vindt u dat hij beter dicht blijft voor auto's? En waarom vindt u dat?

De vraag wordt beperkt tot autoverkeer, omdat men specifieke maatregelen kan treffen zodat enkel de doorgang van autoverkeer door de Timichegcorridor wordt verhinderd. Zwaar (werf)verkeer, hulpdiensten, fietsers en voetgangers kunnen dan wel door de corridor passeren.

Vraag 2: parkeren

We willen graag uw bezorgdheden en suggesties vernemen in verband met de toekomstige parkeersituatie rond Gent-Sint-Pieters:

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

3. Synthese

3.1. Ivm bereikbaarheid

De **meningen** zijn **verdeeld**. Bij bewoners van de buurten ten noorden en ten zuiden van het station vinden we zowel voor- als tegenstanders van het open laten van de Timichegcorridor. Ook bij mensen die in de buurt van het station werken vinden we zowel voor- als tegenstanders.

Bereikbaarheid van de buurt en vermijden van grote omrijroutes en bijhorend tijdsverlies zijn argumenten die vaak terug komen bij voorstanders van het open laten van de corridor. Zaakvoerders en een school pleiten voor bereikbaarheid van hun zaak/school.

Tegenstanders beroepen zich daarentegen op het behoud van de **leefbaarheid** van de buurt – die vooral een woonbuurt is, en vrezend overlast door verkeer (onveiligheid, lawaai, vervuiling).

3.2. Ivm parkeren

- De **afstemming van de tarieven** voor parkeren in de parkeergarage – bovengronds parkeren – abonnement openbaar vervoer wordt positief onthaald.
- Het is goed dat **parkeren betalend** is, en dat ondergronds parkeren goedkoper is dan bovengronds. Om de parkeerdruk in de buurt te verminderen mag volgens sommigen straatparkeren worden, volgens anderen kan dat niet.
Men vraagt maatregelen om ervoor te zorgen dat **bezoekers** van bewoners niet moeten betalen om te parkeren, en vraagt om zeer regelmatig te **controleren**.
- De **parkeerduur** mag worden beperkt, maar liefst met een oplossing voor mensen die in de buurt werken. **Handelaars** vragen maatregelen om hun klanten makkelijk te laten parkeren. Ook **leerkrachten** ondervinden problemen bij het parkeren.
- **Bewonersparkeren** moet blijven, en er moet voldoende ruimte voor worden voorzien. Sommigen vinden dat het niet nodig is om het huidige systeem van straatparkeren aan te passen, anderen vinden dat enkel bewoners nog in de straten zouden mogen parkeren.
- Men vraagt maatregelen voor **parkeeroverlast in zones waar nu geen parkeermaatregelen gelden** (Sint-Denijslaan, Sterre).
- Men vindt dat **pendelaars zo veel mogelijk in de ondergrondse parking** moeten parkeren. Men suggereert enerzijds ook anderen in de parking toe te laten (bewoners & personeel van de projectontwikkeling; bewoners, werknemers & klanten van de buurt). Anderzijds vindt men dat men geen slechte gewoonte mag creëren, en de plaatsen die werden voorzien voor projectontwikkeling (die er nu nog niet is) nu niet mag in gebruik nemen.
- Sommigen vinden dat de parking niet **toegankelijk** mag zijn **vanaf de Fabiolalaan**, anderen vinden juist van wel (o.m. om de pendelaars die van uit het stadscentrum komen toegang tot de parking te geven).
- Wat het **gebruik van de parking tijdens het weekend en evenementen** betreft, zijn de meningen verdeeld. Enerzijds zijn bewoners bang omdat dit extra verkeer zal aantrekken en dus extra vervuiling en overlast zal veroorzaken. Zij vinden dat de parking aan Flanders Expo hiervoor moet worden gebruikt. Anderzijds begrijpen anderen dat die ‘lege parkeerplaatsen’ tijdens het weekend gebruikt zouden worden.
- Gebruik van de **parking ’s nachts door bewoners** lijkt weinig interesse op te wekken: te ver en niet praktisch.
- Een goede **bewegwijzering naar de parking**, vanaf E40 / R4 en zo veel mogelijk rond de woonwijken, is belangrijk.

4. Overzicht van alle argumenten ivm bereikbaarheid

Hieronder worden alle argumenten en aandachtspunten ivm het al of niet open stellen van de Timichegcorridor weergegeven. Deze argumenten kwamen aan bod tijdens het dialoogcafé en/of in de schriftelijke reacties.

4.1. Argumenten voor een open Timichegcorridor

- Het is belangrijk dat er een **verbinding** blijft bestaan **tussen de buurten ten noorden en ten zuiden** van het station. De afstand tussen de huidige doorgangen (Kortrijksesteenweg en Snepkaai) is te groot, rijden van de ene naar de andere kant van het station wordt te moeilijk. De bewoners van de Sint-Denijslaan zijn nu afgesloten van de stationswijk, waar de winkels zijn (en van St Pieters Aaigem). De spoorweg mag geen barrière vormen.
- Sommigen nuanceren: de corridor moet open blijven voor autoverkeer, maar **enkel van buurtbewoners en hulpverleners** (zoals thuisverplegers). Zij stellen hiervoor een systeem met een badge voor, naar analogie van de badges voor de containerparken. Dit zou ook kunnen toegepast worden op de toekomstige Boentweg.
- Men vindt dat een open corridor een betere **bereikbaarheid** betekent voor de **voorzieningen** in de buurten (ziekenhuis, scholen, winkels – voor patiënten, leerlingen, personeel, klanten en leveringen). Anderzijds zijn ook de **Sterre**, de **R4** en de **autosnelweg** beter bereikbaar voor bewoners als de corridor niet is afgesloten voor autoverkeer.
- Een open corridor zorgt ervoor dat de **parking** bereikbaar is voor pendelaars die vanuit het noorden komen en voor bewoners van de Rijsenbergbuurt die de parking willen gebruiken.
- Sluiting van de corridor zal voor te grote **omrijroutes en tijdverlies** voor bewoners zorgen. Op die omrijroutes zal hierdoor de verkeersdruk merkkelijk verhogen. Op die manier maakt men het automobilisten te moeilijk. Zo is de autotoegankelijkheid van de Rijsenbergbuurt naar de Sterre en het rondrijden langs de Snepkaai tijdens de spitsuren nu al zeer moeilijk.
- Die omrijbewegingen zijn bovendien **ecologisch** niet verantwoord (gezien er een alternatief is).
- Voor **mensen die werken in de buurt van het station** (handelaars, kinesisten, thuisverpleging, leerkrachten ...) is het belangrijk dat de corridor open blijft. Zij willen goed **bereikbaar** zijn voor leerlingen, potentiële klanten en patiënten. Leerkrachten van Sint-Paulus moeten soms les geven in verschillende vestigingen van de school. Zij zouden te veel tijd verliezen bij een corridor die gesloten is voor autoverkeer. Bovendien is het op de binnenring vaak aanschuiven en filerijden 's middags en na 4 uur. De rechtdoorverbinding zou wellicht voor een kleinere overlast zorgen op de binnenring, vb tussen Bijloke en Heuvelpoort. Een goede bereikbaarheid is niet alleen belangrijk voor de **rentabiliteit** van bedrijven/handelszaken (sommige handelaars lijden nu al een omzetverlies van 20 tot 40%), maar ook voor de **werkgelegenheid** in de buurt. Handelaars vragen om geen extra eenrichtingsverkeer in te voeren, en bestaande parkeerplaatsen te behouden.
- Men vreest voor **verkeersoverlast** in de **Sint-Denijslaan** indien de corridor voor autoverkeer wordt gesloten. Die overlast zou enerzijds worden veroorzaakt door chauffeurs die via de Sint-Denijslaan naar de Kortrijksesteenweg rijden om naar het stadscentrum te gaan. Hierdoor zou ook het kruispunt van de Sint-Denijslaan met de Voskenslaan - een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer - te veel hinder ondervinden. Anderzijds zou een deel van het doorgaand verkeer ook via het westelijk deel van de Sint-Denijslaan naar de Snepkaai rijden. Bewoners ondervinden daar nu al een verhoogde verkeersdruk na het sluiten van de Voskenstunnel.
- Men vraagt een '**evenwichtige regeling**' rond het station die er voor zorgt dat de evt verkeersoverlast gelijkmatig wordt verdeeld tussen de buurten ten noorden en ten zuiden van het station.

Bij een open corridor vraagt men **maatregelen om het doorgaand verkeer** door de omliggende woonstraten **te ontmoedigen**, zowel **vanuit het noorden** als **vanuit het zuiden**. Men vraagt om hiermee niet te wachten tot er inderdaad overlast optreedt.

Men suggereert om zwaar verkeer verbieden in de Rijsenbergbuurt (**aanvulling: nu geldt al een tonnagebeperking voor doorgaand verkeer in de Rijsenbergbuurt: klopt dat???**) en autoverkeer (zowel zuidelijk als noordelijk van het station) te beperken en alternatieven zoals openbaar vervoer, fietsgebruik... te stimuleren (bv fietspunt bij het begin van de Voskenslaan).

Verder vestigt men de aandacht op het feit dat de Rijsenbergbuurt een woonbuurt is, en het K. Maria Hendrikaplein een eerder commerciële buurt, en dat beiden een verschillende benadering vragen.

4.2. Argumenten tegen een open Timichegcorridor

- Men vindt rust belangrijk en is bevreesd voor een daling van de **leefkwaliteit** door **luchtvervuiling**, **lawaaihinder en/of druk verkeer**: verkeer van de stad naar de E40/R4/Expo en omgekeerd, op de V. Vaerwijckweg, op de Sint-Denijslaan, op de Fabiolalaan zal overlast veroorzaken aan het station, in de Rijsenbergbuurt, de Sint-Denijslaan, de Roosakker, het Vina Bovypark, de scholencampus van de Hogeschool).
Men vraagt ook maatregelen tegen sluipverkeer van de Beukenlaan / afrit R4 / Dupuislaan naar Europabrug en stadsring.
De slechte staat van het wegdek in Rijsenbergstraat laat bovendien niet toe om meer (zwaar) verkeer langs deze weg aan te trekken.
De voorgestelde **circulatiemaatregelen** tegen verkeersoverlast in de Rijsenbergbuurt zijn ingewikkeld en onnodig indien de corridor niet open staat voor autoverkeer.
Men vraagt een tonnagebeperking in de Rijsenbergbuurt en de Sint-Denijslaan.
- Een open corridor staat haaks op het beleid van de projectpartners, die verplaatsingen per **fiets of te voet en met het openbaar vervoer** zo veel mogelijk willen **stimuleren** en de **woonstraten** willen **vrijwaren van doorgaand en parkeerzoekend verkeer**. Om de parkeer- en (lucht)vervuilingsproblemen aan te pakken moet Gent Sint-Pieters een rolmodel worden van geïntegreerd openbaar vervoer en moeten er vele en verscheidene mogelijkheden zijn om naar het station te komen. Nu nemen veel te veel mensen de auto omdat dit nog steeds de gemakkelijkste oplossing is (omdat er geen vlotte bus- of tramverbinding is, of omdat de bus een te lange route volgt naar het station en/of het aanbod per uur veel te klein is).
Men veronderstelt dat bij een gesloten Timichegcorridor ook buurtbewoners minder snel de wagen zullen nemen om boodschappen te doen.
Meerdere buurtbewoners kiezen voor duurzame mobiliteit en zouden 'gestraft' worden bij een open corridor: mensen die voor duurzaamheid kiezen, zouden zelf het eerste slachtoffer van milieuverontreiniging worden. Iemand schrijft: *'Ik ben speciaal aan het station komen wonen voor mijn werk. Ik vind het niet kunnen dat mensen die bouwen in het groen dan met de auto naar de stad komen en vinden dat zij voorrang zouden moeten hebben op de levenskwaliteit van de stadsbewoner...'*
- Men vindt dat de huidige toestand (gesloten corridor) geen probleem stelt, maar juist de toegang tot de scholen **veiliger** maakt doordat er minder auto's zijn. Er zijn ook geen files (bv op de Kortrijksesteenweg, de Sint-Denijslaan). Men wil dus de huidige – tijdelijke - toestand behouden. Men vraagt wel om voldoende **doorgangen** tussen noord en zuid voor **fietsers en voetgangers** te voorzien.
- Daarbij wil men zeker **geen slechte gewoonte creëren** (open autocorridor als 'gemakkelijke doorgang' tussen stadscentrum en gebied ten zuiden van Gent) en vreest dat de GPS-systemen de doorgang zullen aanduiden aan hun gebruikers (auto's en vrachtwagens).
- Doordat de nog aan te brengen verkeerslichten op het **nieuwe kruispunt t.h.v. de tunnel** aan de sporthal (CTL/BME) voorrang zullen geven aan verkeer op de nieuwe weg, zal meer verkeer op die weg ook betekenen dat buurtbewoners lang zullen moeten wachten om dit kruispunt over te steken. Bewoners van het **Vina Bovypark** vrezen bovendien dat zij nog zeer moeilijk de Sint-Denijslaan zullen kunnen oprijden. Bij rood licht zal zich volgens hen een (lange) stilstaande file vormen, en bij groen licht zullen die bewoners de Sint-Denijslaan niet op kunnen rijden door de voorbijrijdende auto's.
- Het **selectief toelaten van zwaar verkeer, nooddiensten en zachte weggebruikers** vindt men positief (opletten dat grote terreinwagens niet kunnen passeren). Men hoopt hierdoor onder meer het vrachtwagenverkeer in de Fabiolalaan en de interferentie tussen zwaar verkeer en autoverkeer te beperken. Indien inderdaad een selectieve doorgang mogelijk blijft, moet aandacht besteed worden aan veiligheid van fietsers op het kruispunt van de corridor met de Fabiolalaan.
- Bij een open corridor zal de **verkeersveiligheid op meerdere kruispunten** te wensen over laten. Het gaat dan o.m. om de kruispunten Fabiolalaan – Timichegcorridor (onveilige kruising met fietspad), K. Albertlaan – M.Hendrikaplein (zeer druk verkeer van auto's, bussen, fietsers en voetgangers) en Rijsenbergstraat -Sportstraat. Hierbij wordt aangestipt dat de buurten rond het station veel jonge gezinnen, scholen en buurtwinkels tellen, en dat verkeersveiligheid in een dergelijke omgeving belangrijk is.
- Een corridor zonder autoverkeer zal leiden tot een betere **doorstroming van het openbaar vervoer**.
- Men heeft wel oor naar de bezorgdheid van de handelaars, die willen dat hun zaak maximaal bereikbaar is. Daarom vraagt men of de **Boentweg sneller open** kan gesteld worden (vanaf 2010?), of enkel

uitrijden van de Fabiolalaan richting zuiden mogelijk te maken (van 's morgens tot net voor de avondspits). Anderzijds verwachten handelaars allicht te veel heil van het openstellen van de corridor, en hebben die te weinig ook voor mogelijke problemen. Het is bovendien aangenamer om op een terrasje te zitten zonder lange rijen auto's ervoor.

Bij het sluiten van de corridor voor autoverkeer, vraagt men enkele begeleidende maatregelen:

- een duidelijke **bewegwijzering** om aan te duiden hoe men van/naar de stad kan (ook van op de R4 en E40) en om aan te duiden dat men langs de Timichegtunnel niet verder kan rijden.
- maatregelen om de intensiteit en de snelheid van **het verkeer in de Sint-Denijslaan** te beperken (bv plateau's). Men stelt voor om de nieuwe verbindingsweg enkel toegang tot de parking te geven, en links en rechts afslaan in de Sint-Denijslaan niet toe te laten, in combinatie met het openhouden van de afrit R4 Sint-Denijslaan.

Verder vraagt men aandacht voor de verkeersveiligheid van de Europabrug. De verbinding R4-Dupuislaan zou niet mogen worden afgesloten, en de veiligheid ervan zou moeten worden verbeterd. Men vraagt er een telling te organiseren om het verkeer dat van dit op- en afritcomplex gebruik maakt in kaart te brengen.

Men vraagt om bij het opengaan van de toekomstige Boentweg, onmiddellijk circulatiemaatregelen in de Rijsenbergbuurt in te voeren (zeker in Sportstraat), en die maatregelen na verloop van tijd te evalueren.

5. Overzicht van alle argumenten ivm parkeren

Hieronder worden alle argumenten en aandachtspunten ivm parkeren weergegeven. Deze argumenten kwamen aan bod tijdens het dialoogcafé en/of in de schriftelijke reacties.

5.1. Algemene argumenten

- De voorgestelde algemene **principes** zijn goed.
- De **afstemming van de tarieven voor parkeren in de parkeergarage – bovengronds parkeren – abonnement openbaar vervoer** wordt positief onthaald. Het is goed dat parkeren betalend is, en dat ondergronds parkeren goedkoper is dan bovengronds. Om de parkeerdruk in de buurt te verminderen mag straatparkeren duurder (evt verdubbeld) worden. Men vindt dat het tarief moet worden afgestemd op een gemiddeld voortraject met bus én trein, en dat ook voortrajecten vanuit randgemeenten moeten gestimuleerd worden (bv doordat het voortraject vanuit Landegem, De Pinte,... goedkoper is met de trein dan met de auto). Hiervoor zouden parkeerplaatsen aan de kleinere stations gratis (of heel goedkoop) moeten zijn.

5.2. Argumenten ivm straatparkeren

- **Bewonersparkeren** moet blijven, en er moet voldoende ruimte voor worden voorzien. Het huidige systeem, waarbij elk gezin 1 gratis parkeerkaart krijgt, in combinatie met blauwe zone of betalend parkeren vindt men OK. Sommigen vinden dat het niet nodig is om het huidige systeem van straatparkeren aan te passen, anderen vinden dat enkel bewoners nog in de straten zouden mogen parkeren. Dan zou het ook niet nodig zijn om de parking 's avonds voor bewoners open te stellen. Er wordt gevraagd om het aantal plaatsen voor bewonersparkeren te verhogen. Anderzijds kan men in overweging nemen om in woonzones in de omgeving van de parking geen parkeerplaatsen op de openbare weg te voorzien, maar goedkope abonnementen op de parking als alternatief aan te bieden.
- Men vraagt maatregelen om ervoor te zorgen dat **bezoekers** van bewoners niet moeten betalen om te parkeren (bv tickets vrij parkeren voor bezoekers van bewoners zoals in de omgeving Decascoop). Ook leveranciers, aannemers voor herstellingen, dokters op huisbezoek moeten kunnen parkeren (*aanvulling: dokters kunnen een parkeerkaart krijgen, waarmee zij op bewonersparkeerplaatsen kunnen parkeren*).
- Men vraagt om het straatparkeren voldoende te **controleren** (dagelijks), ook 's avonds en in 't weekend. Controle op nachtparkeren in parkeergarage is ook belangrijk. Momenteel stelt het 'wildparkeren' een probleem: er wordt geparkeerd op het trottoir, op het zebrapad, voor garagepoorten ... Naast controle kunnen ook anti-parkeerpaaltjes en duidelijker aanduidingen van parkeerverbod hieraan verhelpen.

- **Betalend parkeren** is OK. Het tarief mag voor de enen worden verhoogd, anderen vragen om het tarief 'redelijk' te houden, of ook om het tarief niet te veranderen. Het tarief dat in het stadscentrum wordt toegepast kan ook in de stationsbuurt gebruikt worden.
Een school vraagt of het mogelijk is om ook voor haar **leerkrachten** een parkeerkaart te krijgen. Indien het straatparkeren duurder zou worden, zou dit een probleem betekenen voor de leerkrachten. Zij parkeren nu vaak in de blauwe zone (voorbij de Sportstraat bv), maar krijgen regelmatig boetes omdat de parkeerschijf niet op tijd werd verzet.
Ook **na 18u** kan **parkeren betalend** zijn, indien er maatregelen komen voor bezoekers van bewoners. Anderen vinden dat parkeren betalend mag zijn tot max. 19u.
- Anderen stellen een **blauwe zone** voor, waarbij men maximaal 2 u mag parkeren. Dit zou aangewezen zijn in straten met winkels.
- De **duur van straatparkeren beperken** tot een halve dag is OK; dagparkeren afschaffen kan, maar met **oplossing voor mensen die in de buurt werken**. Langparkeerders moeten verwezen worden naar de parkeergarage(s).
- Het dagparkeren mag worden afgeschaft. **Handelaars** vragen dat het huidige systeem in de Elisabethlaan, met een maximum parkeerduur van 2 (of 3) uur, behouden blijft.
Daarnaast vraagt men **kort parkeren op straat** aan een laag tarief, met bv. de eerste 15 of 20 min. gratis, bv via 'shop & go 15 min' (dat weliswaar moeilijk te controleren valt). Die eerste gratis minuten moeten voorkomen dat de ondergrondse parking (die goedkoper zou zijn dan straatparkeren) vol staat met bezoekers van de buurt.
Dat kort(er) parkeren is belangrijk voor handelaars. Sommigen stellen een 'klantenstrook' voor, andere vragen dat bewoners enkel tussen 18u en 9u mogen parkeren in commerciële straten. Nog een andere suggestie is om korte parkeertijden in te voeren voor niet bewoners, maar enkel tijdens de week.
Handelaars vragen ook maatregelen om **laden en lossen** makkelijker te maken (bv 1u per dag parkeerverbod in een bepaalde zone).
- Men is bezorgd voor **parkeerverlast in de Sint-Denijslaan** (vooral tussen Wiemersdreef en Dupuislaan) door pendelaars die geen abonnement in parkeergarage willen betalen, en vraagt daar uitsluitend bewonersparkeren in te voeren.
- Men vraagt om een Kiss & Ride zone te voorzien aan achterkant station, want nu worden bewonersplaatsen in de Sint-Denijslaan (tussen Kortrijksesteenweg en Ganzendries) hiervoor gebruikt.
- Men stelt voor om geschilderde parkeervakken te voorzien in de parkeerstroken, voor een beter rendement (*antwoord: dit is niet het geval: geschilderde parkeervakken leiden tot minder parkeerplaatsen omdat de vakken op maat van de grootste auto's moeten worden geschilderd*).
- Iemand merkt op dat het invoeren van eenrichtingsverkeer (tegen sluipverkeer) meer parkeerplaatsen mogelijk zou maken.
- Pendelaars parkeren nu al **van Don Bosco tot de Sterre**, en nemen dan de tram naar het station. Dit systeem van '**spontane park & ride**' zorgt voor parkeerverlast en -druk voor omwonenden.

5.3. Argumenten ivm de parking

- Men vindt dat **pendelaars zo veel mogelijk in de ondergrondse parking** moeten parkeren, en dat dit desnoods gratis moet zijn als men een NMBS-abonnement heeft. Hiertoe moet parkeren in de parking goedkoop zijn. Verder moeten volgens sommigen ook volgende **doelgroepen in de parking** terecht kunnen:
 - * bewoners en personeel van het project
 - * kotstudenten, bezoekers & klanten van bewoners en handelaars uit de buurt (en niet enkel tijdens het weekend of na 20u)
 - * werknemers uit de buurt.
 Men vindt het discriminerend als bezoekers van de projectontwikkeling wel, en die van de omliggende buurt niet mogen parkeren in de garage. Men vraagt zich af hoe men zal controleren waar de parkeerder uiteindelijk heen gaat.
Handelaars vragen om enkele parkeerplaatsen te kunnen afhuren om ter beschikking te stellen van hun klanten. Ook een school stelt voor om enkele plaatsen te reserveren voor leerkrachten.
- Men vraagt zich af hoe de pendelaarinstroom vanuit stadsrichting naar parking zal verlopen? Sommigen vinden dat de parking niet **toegankelijk** mag zijn **vanaf de Fabiolalaan**, anderen vinden van wel, en vragen dat ook de **inrit** (van de Kiss & Ride) **aan het K. Maria Hendrikaplein** door klanten van de handelszaken zou kunnen worden gebruikt.
- Over het gebruik van de parking voor **evenementen of mensen die willen gaan winkelen in het weekend** heerst ongerustheid: men is bang dat dit extra verkeer (en dus verontreiniging en overlast) zal aantrekken en vindt dat de parking van Flanders Expo in combinatie met het openbaar vervoer, hiervoor

beter is geschikt. De parking aan Flanders Expo moet daarom goedkoper zijn.

Hierbij vindt men het jammer dat de Stad niet meer participeert in het beheer van de parking. Men vreest dat de NMBS het algemene belang minder zal dienen. Het welzijn van de buurtbewoners moet absoluut voorrang krijgen op het vervoersgemak van pendelaars.

De projectpartners hebben vroeger trouwens beloofd dat de parking geen extra verkeer zou aantrekken.

- Anderzijds begrijpt men dat de exploitant van de parking ook **parkeerders tijdens het weekend en 's nachts** wil toelaten (en vraagt hiervoor een goedkoop tarief voor bewoners – zelfs gratis).
Bezoekers van evenementen of mensen die in Gent willen winkelen, zouden niet begrijpen dat zij niet mogen parkeren op '2800 lege parkeerplaatsen', terwijl de zone rondom het station Gent-Sint-Pieters wordt uitgebouwd als een echt knooppunt van openbaar vervoer.
Men vraagt zich hierbij af of langparkeren tijdens het weekend ook treinreizigers zal aantrekken die bv een weekendtrip of een dagtrip maken, en vindt dat dat moet vermeden worden.
Nachtparkeren voor bewoners lijkt moeilijk, als de wagens elke dag vroeg uit de parking weg moeten. Veel woningen bevinden zich ook op te grote afstand van de parking om elke ochtend vroeg hun wagen uit de parking weg te nemen.
- Er is momenteel nog geen projectontwikkeling aan het station. Daarom vindt men dat de voorziene plaatsen in de parking niet vrijgegeven moeten worden, zodat mensen het niet gewoon worden om met de wagen naar het station te komen.
- Een goede **bewegwijzering**, vanaf E40 / R4 en zo veel mogelijk rond de woonwijken, is belangrijk. Daarbij zou al van op de R4 moeten aangeduid worden of de parking is volzet.
- Sommigen vragen zich af of er wel **voldoende plaats** is in de parking, en stellen vast dat de tellingen gebaseerd zijn op cijfermateriaal van de huidige situatie.
- Men vraagt aandacht voor de veiligheid in de parking.

5.4. Andere opmerkingen ivm parkeren

- Kan een parkeerverbod worden ingevoerd in de zeer smalle Suzanne Lilarstraat om zo beter voetgangers, fietsers en auto's te kunnen opmerken? De parkings van de appartementsgebouwen staan veelal bijna leeg.
- Bewoners ondervinden parkeerproblemen, volgens iemand als er 's avonds lessen gegeven worden aan Vormingplus in de Reigerstraat, volgens een ander door de toename van het aantal wooneenheden in de buurt. Hiervoor stelt men voor om aan Vorming+ te vragen met VLM te onderhandelen om hun parking buiten kantooruren ter beschikking te stellen van bewoners? Op dat moment staat de parking van VLM leeg ... Of ook nog: eenrichtingsverkeer en aan weerszijden parkeren in de Reigersstraat zou meer parkeerplaatsen geven.

6. Enkele andere aandachtspunten

- Kwaliteit van fietspaden en trottoirs bewaken tijdens de werken
- Bussen terug laten rijden in Rijsenbergbuurt (bus 8 en 9 terug in de Sportstraat)
- Afzetplaats (kiss & ride) voorzien voor scholen, zodat dit verkeer uit de wijken blijft.
- Bus 34-35-36 kan vanaf spitsuur heel moeizaam passeren op Sint-Denijslaan, en komt te laat aan het station.
- Door de werken in Elisabethlaan in combinatie met zeer strenge eenrichtingsregelingen tussen Albertlaan, Eedverbondkaai en Kortrijksestweg, is er in de Lostraat steevast file tijdens spitsuren. Soms veroorzaakt de file in Meerstraat (ouders die aan school St Pieters stationeren) grote hinder voor de doorstroming op de Albertlaan.
Suggesties om hieraan te verhelpen:
 - * terug opstellen in beide richtingen van Smidsestraat kan dit ontlasten naar Kortrijksesteenweg,
 - * weghalen paaltjes kruising Baliestraat Meersstraat.
- Iemand vraagt om het verkeer van de Meerstraat- Smidsestraat 2 doorgangen te geven (ipv 1 nu), zodat alle auto's niet meer langs de Lostraat moeten passeren,
- De Hogeschool Gent vraagt om met haar te overleggen ivm de aanduiding van de afrit van de verbindingsweg naar de Campus.
- Het ontbreken van een zebrapad aan de kant van de vroegere Euroshop (Meersstraat – Aaigemstraat) leidt tot gevaarlijke toestanden. Het racen van tram 1 naar het justitiepaleis is onverantwoord.

7. Hoe verder?

Het verslag van alle reacties en signalen uit de stationsomgeving zal worden doorgegeven aan de beslissingscentra van de partners van het project Gent Sint-Pieters en aan het College van Burgemeester en Schepenen van Gent. Zij nemen de bevindingen van de buurt mee in hun verdere beslissingen.

Het verslag wordt eveneens besproken in de klankbordgroep.

De partners van het project gent Sint-Pieters engageren zich om de uiteindelijke beslissingen aan alle betrokkenen mee te delen.