

Synthese van de bemerkingen van horeca- en handelszaken in de omgeving van het station Gent-Sint-Pieters

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. Tussen 30 september en 19 oktober werden de horeca- en handelszaken in de omgeving van het station Gent-Sint-Pieters bezocht om hun aandachtspunten in verband met de mobiliteitsscenario's te kennen. Hieronder volgt een synthese van deze aandachtspunten.

2. Synthese van de aandachtspunten van horeca- en handelszaken

2.1. Enkele algemene aandachtspunten en opmerkingen

- De huidige verkeerssituatie zorgt ervoor dat wagens soms ver moeten omrijden. Indien alle wagens zouden worden geweerd op het K. Maria Hendrikaplein, zal er nog meer moeten worden omgereden. Dit is zowel voor de zaakvoerders als voor hun klanten geen goede zaak.
- In de stationsomgeving zijn er veel cambioplaatsen. Dat is een goede zaak. Chauffeurs van een cambiowagen moeten ook veel omrijden om naar en van een cambioplaats te rijden.
- Vermijd stenen die glad worden als ze nat zijn. Dat is gevaarlijk.
- De meeste zaakvoerders vinden de fietsstraten een goed idee. Ouderen voelen zich vaak onveilig in een fietsstraat.
- Vraag om fietsenstallingen te voorzien aan de cambioparkeerplaatsen.
- Voor de cambioparkeerplaatsen is dwarsparkeren interessanter. Dergelijke parkeerplaatsen zijn makkelijker af te sluiten. Hierdoor wordt er minder foutgeparkeerd. Als er geen fietspad naast de cambioparkeerplaatsen ligt, is het ook veiliger om uit een dwarsparkeerplaats te rijden.
- De ondergrondse parking zou ook vanuit de K. Fabiolalaan bereikbaar moeten zijn. In het weekend is die parking vrijwel leeg. Dan is die ook interessant voor klanten die in de stationsbuurt willen komen winkelen of voor mensen die naar de stad willen gaan. Niet iedereen komt van de R4 en de ingang is moeilijk te vinden.
- Meer laadpalen voor elektrische wagens op straat zou handig zijn. Meer en meer mensen en bedrijven hebben immers een elektrische wagen.

2.2. K. Fabiolalaan en K. Albertlaan

- Aan de tijdelijke halte van tram 1 is het gevaarlijk voor wie van de tram komt. Voetgangers komen daar in conflict met fietsers.
- Een fietsstraat in de K. Fabiolalaan wordt positief onthaald en kan de situatie ter hoogte van de toegang tot de tijdelijke tramtunnel (de 'fototunnel') veiliger maken.
- Er zijn paaltjes nodig voor de Delhaize.
- Er wordt vaak foutgeparkeerd in de K. Fabiolalaan. Dat gebeurt zowel voor opritten van garages als op de gereserveerde plaatsen voor cambio. Cambio wordt vaak gebruikt door werknemers van de Vlaamse Overheid en door bewoners van de Rijsenbergbuurt.
- Voorlopig volstaat het aantal cambioplaatsen in de K. Fabiolalaan. Voor de plaatsen in de K. Albertlaan lijkt uitbreiding in de toekomst noodzakelijk te zijn. Vraag om fietsrekken te voorzien naast de cambioparkeerplaatsen. Op die manier is een vlotte overstap van fiets naar auto mogelijk.
- Laden en lossen gebeurt op de rijweg of in een zijweg, maar dat verloopt moeilijk en is te ver verwijderd van de ingang van de opslagplaats. Suggestie om een viertal parkeerplaatsen overdag voor te behouden voor kortparkeren voor klanten en leveringen. 's Avonds zouden deze plaatsen kunnen worden voorbehouden voor bewoners.

2.3. K. Maria Hendrikaplein

- Dit is een mooi plein, maar de fietsen maken het slordig. Het beheer van de fietsen is ook niet meer zo goed als het vroeger was.
- Vraag om het plein opnieuw 'plein' te maken. De natuursteen van de huidige trottoirs is mooi. Suggestie om die door te trekken over plein.
- Het is belangrijk dat de fietsenstalling onder het station wordt uitgebreid en dat het voor fietsers makkelijkst is om vanuit die fietsenstalling naar het openbaar vervoer te gaan.
- Er zijn ook nog enkele fietsenstalling nodig ter hoogte van de handelszaken. Het zal belangrijk zijn dat deze fietsenstallingen niet door pendelaars worden ingenomen.
- Vraag om alle weggebruikers een eigen, duidelijke plaats te geven op het plein. Ook de auto verdient een plaats. Daar moet goed over nagedacht worden.
- Sommige handelszaken vinden het een goede zaak dat oversteken voor voetgangers aan het plein op andere, veiliger plekken zouden komen.
- De voorgestelde nieuwe verkeerscirculatie, waarbij auto's wel nog van de K. Albertlaan naar de K. Fabiolalaan kunnen rijden maar niet meer andersom, beperkt opnieuw de bereikbaarheid van de handelszaken. Sommige zaken vrezen om hierdoor klanten te verliezen. Andere zaken geven aan dat dit autoverkeer voor hun klanten niet zo belangrijk is.
- De parkeerstrook is belangrijk voor klanten die slecht ter been zijn.
- Ter hoogte van het K. Maria Hendrikaplein is het moeilijk om de K. Albertlaan over te steken. Auto's rijden er ook vaak snel.
- De terrassen van de verschillende zaken langs het plein zijn niet allemaal even groot. Men zou bvb. de ruimte voor de vroegere cinema Rex gelijkwaardiger kunnen verdelen over de verschillende horecazaken die daar gevestigd zijn.
- Foutgeparkeerde fietsen (bv tegen bomen) hinderen andere weggebruikers.

- De komst van de extra werknemers door de projectontwikkeling langs de K. Fabiolalaan heeft slechts voor enkele zaken (langs de K&R) voor meer klanten gezorgd. Allicht liggen de andere zaken te ver voor de werknemers uit de K. Fabiolalaan.
- De trottoirs zijn in slechte staat.
- Sommige horecazaken ter hoogte van de vroegere cinema Rex vinden het niet erg dat de parkeerplaatsen zouden verdwijnen. Hierdoor zouden zij hun terras kunnen uitbreiden.
- Sommige horecazaken ter hoogte van de vroegere cinema Rex vinden het een goede zaak dat auto's in de toekomst daar niet meer zullen mogen passeren. Dat zorgt momenteel vaak voor onveilige situaties. Als er minder auto's passeren, zal ook het laden en lossen makkelijker worden.
- Het fietspad rond het K. Maria Hendrikaplein is een goede zaak.
- Handelaars en horeca-uitbaters met een zaak tussen de K. Albertlaan en de K. Elisabethlaan moeten ook af en toe materiaal met hun eigen wagen brengen. Dit moet mogelijk blijven. In het algemeen geven handelszaken uit die zone aan dat laden en lossen daar vaak problematisch is.
- De handelszaken ter hoogte van de vroegere cinema Rex vragen om de zichtbaarheid van hun zaak vanaf het station te verbeteren. Momenteel zijn zij onzichtbaar.
- Momenteel worden de voetgangersstromen naar de hoeken van het plein geleid. Hierdoor worden de voetgangers niet uitgenodigd om op het plein te verblijven. In de nieuwe situatie zouden de voetgangers oversteken in het midden van bouwblok ter hoogte van de cinema Rex. Dat zou voor de handelszaken in deze zone positieve effecten kunnen hebben.
- De oudere klanten die met het openbaar vervoer naar de handelszaken in de stationsbuurt zouden kunnen komen, kiezen er vaker voor om dit niet te doen omdat het stationsplein zo'n verkeerschaos is. Ze zijn er niet op hun gemak.

2.4. K. Elisabethlaan

- Laden en lossen gebeurt meestal op de rijweg, voor de handelszaak. Waar auto's over de trambedding kunnen rijden, verloopt dit meestal vrij vlot. Voor zaakvoerders is het handig dat zij op die manier voor hun zaak kunnen laden en lossen. Sommige handelszaken die op de hoek met een zijstraat liggen, laden en lossen in deze zijstraat.
- Het toekomstbeeld wil de huidige dwarsparkeerplaatsen vervangen door langsparkeren. Hierdoor zou het trottoir breder worden en plaats creëren voor terrassen, meer groen en meer plaats voor voetgangers. Sommige zaakvoerders vinden daarom een breder trottoir positief.
- Vervangen van dwarsparkeren door langsparkeren zou het aantal parkeerplaatsen verminderen. Enkele zaakvoerders vinden het geen probleem dat er parkeerplaatsen zouden verdwijnen. De meeste zaakvoerders vinden dat echter geen goede zaak. Volgens sommige handelaars vinden klanten hier nog vrij gemakkelijk een vrije plaats: door de korte boodschappen en de beperking in parkeerduur is er vrij vlotte roulatie op parkeervlak. Volgens anderen zouden de meeste parkeerplaatsen door bewoners worden ingenomen waardoor er niet voldoende plaatsen beschikbaar zijn voor klanten van de handelszaken. Iemand vindt dat er meer kortparkeerplaatsen zouden moeten zijn.
- De meeste voetgangers passeren langs de noordzijde van de K. Elisabethlaan. Dit is de meest logische route naar het station. De handelszaken langs deze zijde trekken ook

meer voetgangers aan. Suggestie om enkel aan de noordzijde de dwarsparkeerplaatsen te vervangen door langsparkeren.

- De tegels in de K. Elisabethlaan zijn glad bij regenweer, zeker wanneer er bladeren op het voetpad liggen. Sigarettenpeuken blijven ook steken in de voegen waardoor het moeilijk is om die op te ruimen.
- Iemand vindt dat de tram de straat onveilig maakt.
- De meeste zaakvoerders vinden het geen goede zaak dat wagens niet meer langs het K. Maria Hendrikaplein zullen kunnen rijden. Zij vrezen dat dit hen klanten zal kosten. Anderen merken op dat de meeste van hun klanten met de fiets zouden komen. Voor hen zijn de voorstellen positief.
- De keuze van een aangepaste boomsoort voor de K. Elisabethlaan is belangrijk. De huidige bomen verliezen veel bladeren (niet alleen tijdens de herfst). Soms valt er hars op de auto's die eronder geparkeerd staan. Het is zeer moeilijk om dat hars te verwijderen van de wagens.

2.5. K. Astridlaan

- De huidige keerlus van de Astridlaan ter hoogte van het K. Maria Hendrikaplein is moeilijk te nemen door vrachtwagens. Vrachtwagens kunnen nu nog doorrijden van de K. Astridlaan naar de K. Elisabethlaan. Als dat in de toekomst onmogelijk wordt gemaakt, wordt de keerlus best op maat van grotere vrachtwagens ontworpen.
- De meeste handelszaken zijn te vinden voor eenrichtingsverkeer waarbij wagens van de K. Astridlaan naar de K. Elisabethlaan kunnen rijden. Autobereikbaarheid blijft belangrijk voor de handelszaken omdat een deel van hun klanten van buiten Gent komt.
- Het is belangrijk dat in de toekomstige plannen aandacht is voor laad- en losbewegingen voor de handelszaken. Dat moet mogelijk blijven. Momenteel staan vrachtwagens stil op de rijweg om te laden en te lossen. Hierdoor moeten wagens achter die vrachtwagens wachten, wat soms irritatie opwekt bij deze chauffeurs.
- De parkeerplaatsen in deze straat zijn belangrijk, zowel voor de handelszaken als voor de bewoners. Ook zaakvoerders van de K. Elisabethlaan parkeren in de K. Astridlaan, sommige huren een garage in de buurt. Zaakvoerders moeten soms vroeg in hun zaak aanwezig zijn, waardoor zij niet met het openbaar vervoer kunnen komen.
- Kortparkeren kan volstaan voor de meeste handelszaken. Dergelijke kortparkeerplaatsen zouden dan zowel door klanten als voor laden en lossen kunnen worden gebruikt. In sommige handelszaken daarentegen zijn kopers lang aanwezig. Voor deze zaken zijn kortparkeerplaatsen onvoldoende.
Suggestie om alternatieve parkeerplaatsen aan te bieden aan bewoners of samen met bewoners te zoeken als er parkeerplaatsen in de K. Astridlaan verdwijnen.
- Voetgangers die van het station richting Citadelpark lopen, lopen nu vooral langs de kant van het Flandria Hotel.
- De meeste zaakvoerders vonden het een goede zaak dat er tussen de bomen een groene wandelroute zou worden aangelegd. Die zal een aangename route vormen voor mensen die nu via de trottoirs naar het station of richting Citadelpark stappen. De vele fietsen die er nu staan ogen zeer slordig. Het zou goed zijn dat die worden verwijderd.
- Door de verbreding van het trottoir kunnen er terrassen of zitplaatsen komen in de K. Astridlaan. Dat wordt door meerdere zaakvoerders geapprecieerd. Anderen vinden dat het niet nodig is om het trottoir breder te maken als er al een groene zone in het midden ligt. Hierdoor zouden er meer parkeerplaatsen kunnen behouden blijven.

- Een groenzone is belangrijk voor waterinsijpeling. Nieuwe parkeerplaatsen zouden met doorlaatbare tegels moeten worden ingericht.
- De K. Astridlaan heeft een sterk wijkgevoel, de Elisabethlaan is meer een 'stadsgevoel'. De handelaars hangen ook goed aan elkaar in de K. Astridlaan. Die sfeer moet behouden blijven.

2.6. P. Clementinalaan

- Als de passage voor auto's voor het Flandriahotel wordt verboden, wordt de P. Clementinalaan wel zeer moeilijk bereikbaar. Je mag die straat immers niet inrijden als je van de Sterre komt (op de Kortrijksesteenweg).
- Laden en lossen verloopt er momenteel vrij vlot (op de rijbaan).
- Men vreest dat voorgestelde scenario's zullen leiden tot (nog meer) file op Kortrijksesteenweg en R40. Als auto's niet meer langs het K. Maria Hendrikaplein mogen rijden, zullen zij langs de Kortrijksesteenweg en langs de R40 hun weg zoeken.

2.7. Voskenslaan

- Over de fietsstraat zijn de meningen verdeeld: sommigen vinden dit een goede zaak, anderen vrezen dat een fietsstraat de passage voor hun zaak nog zal doen dalen of dat er file zal ontstaan.
- Voor de meeste handelszaken is het een goede zaak dat voetgangers meer plaats zouden krijgen.
- Laden en lossen voor de handelszaken gebeurt op de rijweg of op eigen terrein. Dat verloopt momenteel voldoende vlot.
- Het inrichten van een lokale K&R is een goed idee want auto's staan nu op het fietspad of op de parking van handelszaken om mensen af te zetten of op te halen. Idee van de tijdelijke K&R op het Mathildeplein is in die zin ook positief
- Vraag om het aantal parkeerplaatsen in de Voskenslaan niet te verminderen.

3. Andere vragen

Enkele zaakvoerders gaven ook opmerkingen of vragen mee die buiten de scope van de actualisatie van het masterplan voor de publieke ruimte in het kader van het Project Gent Sint-Pieters vallen. Die zullen aan de bevoegde diensten worden doorgegeven. Het gaat om:

- Het is voor sommige zaken niet duidelijk wat toegelaten is op de terrassen (vaste installaties, verwarmingselementen, windschermen, ...). Zeker met COVID, nu mensen meer op terras willen zitten wordt dit belangrijk.
Antwoord: Informatie over het plaatsen van zaken op het openbaar domein is te vinden op <https://stad.gent/nl/ondernemen/vergunningen-en-regelgeving-voor-ondernemers/sectoroverschrijdend/vergunningen-voor-inname-van-het-openbaar-domein>.
- Vraag aan het Mobiliteitsbedrijf om de parkeerautomaat centraler op te stellen in de K. Astridlaan of beter zichtbaar te maken. Mensen vinden die vaak niet.
- Vraag om iets te doen aan de daklozen rond het station. Het is bijna altijd dezelfde groep en ze maken het onmogelijk om op je gemak een broodje te eten op het K. Maria-Hendrikaplein. Bovendien lopen daar ook veel muizen rond.

- Handelaars ondervinden zelf problemen om te parkeren in de stationsbuurt. Velen onder hen krijgen geregeld een parkeerboete wanneer zij er niet in slagen om hun parkeerduur op tijd te verlengen. Vraag om een parkeerkaart voor handelaars in te voeren. Iemand verwees naar het voorbeeld van de Stad Brugge, waar handelaars aan een tarief van €5 per dag kunnen parkeren.
- In de bocht aan de Domino's, ter hoogte van het zebrapad, zouden er bouten uit de grond steken waar er gemakkelijk iemand over struikelt. Is er zelf al over gestruikeld. Zou afkomstig zijn van de zwarte hekjes die de trambanen van elkaar scheiden.
- Het is voor gebruikers van het openbaar vervoer vaak heel moeilijk om de weg naar het openbaar vervoer, het stadscentrum ... te vinden als ze uit het station stappen. Betere signalisatie is nodig.
- Er is ook betere signalisatie naar de ondergrondse parking nodig.
- Zowel op het K. Maria Hendrikaplein als in de K. Elisabethlaan klagen handelaars over het beheer van gestalde fietsen. In de K. Elisabethlaan zouden sommige fietsen heel lang blijven staan.
- Op het moment van de bevraging van de handelaars en horeca-uitbaters, werd gewerkt aan de K. Albertlaan én aan het kruispunt van de Kortrijksesteenweg en de K. Astridlaan. Hierdoor werd de bereikbaarheid van de handelszaken in de stationsbuurt bemoeilijkt. Vraag om dergelijke werken beter op elkaar af te stemmen en handelaars beter te informeren.

Gesprekken met enkele scholen in de omgeving van het station Gent-Sint-Pieters

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. In oktober 2020 werden enkele middelbare scholen en Hogent in de omgeving van het station Gent-Sint-Pieters bezocht om hun aandachtspunten in verband met de mobiliteitsscenario's te kennen. Hieronder volgt een synthese van deze aandachtspunten.

2. Noordzijde van het station Gent Sint-Pieters

- Leerlingen verzamelen op het K. Maria Hendrikaplein en trekken in groepjes naar school.
- De huidige schuine oversteek van het K. Maria Hendrikaplein richting de K. Albertlaan vormt geen logische looplijn. Het zou logischer zijn mocht er een centrale oversteek zijn (ongeveer ter hoogte van Carrefour).
- De oversteek van het K. Maria Hendrikaplein richting de vroegere cinema Rex is ook gevaarlijk. In de spits steken hier veel leerlingen over en passeert er veel verkeer. Ook bussen en taxi's rijden hier (te) snel en zorgen voor gevaarlijke situaties.
- Een fietsstraat op de Kon. Albertlaan tot aan de Meersstraat is nuttig voor de leerlingen die uit de richting van het station komen.
- Voor de scholieren die uit de richting van de Bijloke komen, zal een fietsstraat vanaf de Meersstraat weinig verschil maken. Deze leerlingen moeten de K. Albertlaan in elk geval oversteken en de tramsporen kruisen om naar de Meersstraat te rijden. Dit is echter niet evident. Er ligt ook geen fietsoversteek.
- De huidige tramhalte 'Meersstraat' is goed gelegen voor het Sint-Pieters instituut.
- 's Ochtends kan het druk zijn in de Meersstraat door ouders die hun kinderen met de auto aan de school afzetten.
- Laden en lossen voor het Sint-Pietersinstituut gebeurt meest op de rijweg (Meersstraat) of op eigen terrein.
- Steeds meer leerlingen komen met de fiets naar school. De bestaande fietsenstalling in de school wordt daarom momenteel uitgebreid.
- Door corona is de derde graad vandaag verplicht om naar buiten te gaan tijdens de lunchpauze. Ze hebben een lange lunchpauze van 12u05 tot 13.20 uur. Een overdekte ruimte om te lunchen in de openbare ruimte zou zeker welkom zijn, zeker bij slecht weer. Als het echt koud is willen deze scholieren binnen zitten, waardoor ze onder meer in het station gaan zitten of in broodjeszaken in de omgeving.

- De fietsroute over het K. Maria-Hendrikaplein voor de glazen luifel van het station is niet veilig voor voetgangers. Een fietspad rond het plein zou een betere optie zijn voor fietsers indien het goed aangeduid en logisch te volgen zou zijn.
- Er is heel veel tocht onder het VAC. Zeker voor passerende kinderen is dit gevaarlijk.

3. Zuidzijde van het station Gent Sint-Pieters

- De aanleg van een fietsstraat wordt positief ontvangen, ook omdat massa's leerlingen nu het te smalle voetpad moeten gebruiken.
- Het is belangrijk dat de parkeerplaatsen in de Voskenslaan kunnen worden behouden.
- Eenrichtingsverkeer in de Voskenslaan/Sint-Denijslaan was geen goed idee omdat het omrijden dan bijzonder lang wordt
- De fietsroute van het station naar de scholen in de Voskenslaan is niet veilig. Bij de oversteek van het K. Mathildeplein richting hoek Sint-Denijslaan/Voskenslaan is er geen plaats voor fietsers, enkel een zebrapad. De verkeerslichten zijn er ook zeer onduidelijk.
- Een mogelijke alternatieve fietsroute van het station naar de scholen in de Voskenslaan loopt via de Ganzendries en de Reigerstraat. Die is echter ook niet interessant. De hoek van de Ganzendries naar de Reigerstraat is zeer onoverzichtelijk waardoor het als fietsers niet duidelijk is wat er zich om de hoek bevindt. Fietsers die van de Reigerstraat de Voskenslaan willen oprijden, moeten stoppen voor de grote stroom leerlingen die in de spits langs de Voskenslaan passeren.
- Het atheneum van de Voskenslaan heeft een eigen fietsenstalling maar die is te klein. De school zoekt daarom naar een mogelijkheid om die uit te breiden. Leerlingen die geen plaats vinden in de fietsenstalling van de school parkeren hun fiets elders, bvb. aan het station of aan de Clemenspoort.
- Er is zeer grote nood aan plaats op het openbaar domein om elkaar te ontmoeten en ergens overdekt te kunnen lunchen bij slecht weer.
- De Hogent kan een groot deel van zijn verkeersafwikkeling op eigen terrein doen en doet daar ook investeringen in door bijvoorbeeld K&R en kortparkeren te faciliteren, ook voor de ouders van leerlingen van de omringende school aan de Voskenslaan. Zij hoeven daardoor niet langs de Voskenslaan te passeren. De aanrijroute is via de V. Vaerwyckweg.
- Laden en lossen gebeurt via de Vaerwyckweg of de sporthal.
- De inrichting van de Timichegtunnel, met een voetpad aan de ene en een fietspad aan de andere kant, is niet logisch.
- De meeste studenten van Hogent komen momenteel via de tijdelijke tramtunnel (de 'fototunnel').

Gesprek met Konekt en Licht & Liefde over toegankelijkheid van de stationsbuurt (station Gent-Sint-Pieters)

20-22 oktober 2020

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. In oktober 2020 gaven 2 organisaties die werken met mensen met een beperking (Konekt en Licht & Liefde) hun aandachtspunten in verband met de mobiliteitsscenario's te kennen. Hieronder volgt een synthese van deze aandachtspunten.

2. Algemeen

- Het is positief én noodzakelijk dat de trottoirs breder worden (bv door fietsers via een fietsstraat op de rijweg te laten rijden). Dit geldt voor meerdere straten in de stationsbuurt (Astridlaan, K. Albertlaan, K. Fabiolalaan, Voskenslaan).
- Als er geen niveaoverschil is in de publieke ruimte (= alles gelijkgronds), worden geleidelijnen zeer belangrijk voor blinden en slechtzienden. Men vraagt om die geleiding in alle richtingen te voorzien, zodat blinden en slechtzienden zelfstandig naar elke bestemming in de stationsomgeving kunnen gaan, zowel ten noorden als ten zuiden van het station.
- Als er in de toekomst een K&R komt in de ondergrondse parking, zal men geleidelijnen van de K&R naar het station moeten voorzien.

3. K. Maria Hendrikaplein

- De voorgestelde maatregelen zijn een goede zaak (fietspad, fietsstraten, bredere trottoirs, geen auto's meer langs het K. Maria-Hendrikaplein). Vraagt of passage van K. Albertlaan naar K. Fabiolalaan nog nodig is. Het zou beter zijn als daar ook geen auto's passeren.
- De oversteek van het K. Maria Hendrikaplein richting Boudewijnstraat en van de bus- en tramhalte richting K. Fabiolalaan zijn de belangrijkste oversteken voor Konekt. Het is belangrijk dat de veiligheid en de toegankelijkheid van die oversteken gewaarborgd worden.

4. K. Boudewijnstraat

- Konekt zal in de K. Boudewijnstraat 51 een Inclusieve Hub bouwen (in gebruikname gepland voor 2024), met horeca op het gelijkvloers. Iedereen moet zich daar welkom voelen. Het is de bedoeling dat ook mensen met een beperking die met de trein op doorreis zijn, of die met

bus/tram reizen, in Konekt terecht kunnen voor aangepast sanitair en een verzorgingsruimte. Een toegankelijke route van het station naar Konekt, en van Konekt naar het bus- en tramstation is dus zeer belangrijk.

- Door de K. Boudewijnstraat passeren veel fietsers en voetgangers (en weinig auto's):
 - o dat is een belangrijke route naar het station vanuit de Rijsenbergbuurt.
 - o wat verder, in de Patijntjestraat, ligt ook een grote school.
 - o de K. Boudewijnstraat is een belangrijke route van het station naar de Watersportbaan (en bvb de faculteit psychologie die daar ligt).
- Vraag om ook in de K. Boudewijnstraat een fietsstraat te maken én eenrichtingsverkeer in te voeren. Bredere trottoirs zouden ook welkom zijn. Dit zou de verkeersveiligheid ten goede komen én plaats bieden voor een terras.
- De K. Boudewijnstraat was vroeger een levendige straat. De Inclusieve Hub met horeca op de gelijkvloerse verdieping zou voor meer leven kunnen zorgen in de straat. Eenrichtingsverkeer en bredere trottoirs kunnen dit faciliteren.
- De hoek van de Boudewijnstraat en het K. Maria Hendrikaplein is nu gevaarlijk voor fietsers en voetgangers. Hoe zullen de fiets-, voetgangers- en autostromen daar in de toekomst veilig kunnen passeren? Hoe zal een veilige connectie gemaakt worden tussen de fietsstraat in de K. Fabiolalaan en het fietspad op het K. Maria Hendrikaplein als daar nog auto's mogen rijden?
- Momenteel stoppen auto's om te K&Ren op de hoek van de K. Boudewijnstraat en het K. Maria Hendrikaplein. Soms staan daar meerdere auto's te wachten. Ook dat is gevaarlijk.

5. Sint-Denijslaan

- In de sporthal van Hogent in de Sint-Denijslaan wordt torbal georganiseerd. Dat is een balsport die mensen met een visuele handicap vlot kunnen beoefenen. Veel van de huidige sporters komen met de trein. Een veilige en toegankelijke route van het station naar de sporthal is dus belangrijk.