

Verlag Open Klankbordgroep Project Gent Sint-Pieters, 14 december 2020

Agenda: bespreking van 2 casussen (K. Mathildeplein en K. Astridlaan) in het kader van de actualisatie van het masterplan publieke ruimte voor het Project Gent Sint-Pieters (PGSP)

Aanwezig: Herwig Reynaert (voorzitter), Koen Deweer (Konekt), Wim Sanders (Pauls Boutique), Myriam Dumortier (Werkgroep Sint-Pieters-Buiten), Rik Stallaerts, Robbe Vancayseele (Werkgroep Sint-Pieters-Buiten), Sven Verschragen, Martin Meganck, Denis Brachet (Werkgroep Sint-Pieters-Buiten), Yole Tanghe, Stephanie Cooman, Jan Decoene (Werkgroep Sint-Pieters-Buiten), An Cliquet (Werkgroep Sint-Pieters-Buiten), Leen Meheus (Werkgroep Sint-Pieters-Buiten), Jens en Caroline Hemelaer, Rudy De Ceuninck (TreinTramBus), Christophe Demunter, Andi Vercruyssen, Dirk Van Gijsegem (Buitensporig), Fokke Dooijewaard (Buitensporig), Marie-Thérèse De Laender, Johan Lambert, Luc Hucks, Pieter Jacobs (sogent), Anna Barborini (Stad Gent), Bruno Minnebo (Stad Gent), Steven Pauwels (Stad Gent), Ann Manhaeve (Stad Gent), Ilse Bortels (Stad Gent), Tom Beyaert (Stad Gent), Sophie Depaepe (Infopunt PGSP), Gisèle Rogiest (Infopunt PGSP), Caroline Maes (De Lijn), Bjorn Ceuppens (NMBS), Bart Vermandere (Stad Gent), Basil Descheemaeker (ontwerpbureau), Jitse Massant (ontwerpbureau), Bram Bruggeman (ontwerpbureau), Jorik Dewilde (ontwerpbureau), Jakob Vandevoorde (ontwerpbureau).

1. Inleiding

Herwig Reynaert, voorzitter van de klankbordgroep, heette alle deelnemers welkom.

De voorzitter schetste kort in welk proces deze klankbordgroep past. De klankbordgroep zal namelijk verder werken aan de actualisatie van het masterplan publieke ruimte van PGSP. Dat betekent dat we zullen nadenken over de toekomstige inrichting van de straten en pleinen in het projectgebied. Belangrijk om weten is dat een masterplan nog geen details van die inrichting geeft, maar focust op de grote lijnen. Omwille van de coronamaatregelen vindt deze klankbordgroep online plaats.

Bij het begin van het Project Gent Sint-Pieters, ondertussen meer dan 15 jaar geleden, maakte Alain Marguerit een eerste masterplan voor de publieke ruimte. Evoluties in de maatschappij en input die we kregen uit de themawandelingen in het kader van 'Project Gent Sint-Pieters op het juiste spoor?' (in 2018) maken een update van dat oorspronkelijke plan noodzakelijk. Die opdracht werd toevertrouwd aan een consortium van Endeavour, Basil Descheemaeker, Plus Office Architects en Traject.

De projectpartners willen zoveel als mogelijk de verschillende belanghebbenden bij deze update betrekken. Bij het Project Gent Sint-Pieters zijn er diverse belanghebbenden. De projectpartners proberen die op verschillende manieren te bereiken. Meer dan 9000 buurtbewoners werden in het voorjaar en het najaar van 2020 uitgenodigd voor een infomarkt, vergaderingen van de Open Klankbordgroep, een online enquête en 2 webinars. Pendelaars worden vooral online bereikt. In september en oktober waren er gesprekken met handelaars, horeca-uitbaters, scholen en 2 organisaties die werken met mensen met een beperking. In december werden ook tieners die wonen of naar school gaan in de stationsbuurt bevroegd. Je vindt een verslag van alle vergaderingen van de

KBG, de online enquête en van de diverse gesprekken op <http://www.projectgentsintpieters.be/info-en-inspraak/inspraak/masterplan-publieke-ruimte>.

Voor de zomer 2020 werkten we rond mobiliteit. Op basis van de input uit die verschillende inspraak-initiatieven én van de projectpartners werkt het studiebureau momenteel aan de inrichting van straten en pleinen in de stationsomgeving. In de [webinar van 1 december 2020](#) heeft het studiebureau een korte stand van zaken van hun werk gegeven.

Op deze klankbordgroep willen we 2 plekken verder uitdiepen, namelijk het K. Mathildeplein en de K. Astridlaan. De projectpartners willen hierbij onderzoeken of de principes die werden vastgelegd in het masterplan tot goede oplossingen leiden op het terrein.

2. Werkwijze

De deelnemers werden in 2 groepjes ingedeeld. Elk groepje heeft één plek besproken. Bij deze klankbordgroep zijn opnieuw enkele experts van de projectpartners aanwezig.

De schetsontwerpen voor het K. Mathildeplein en voor de K. Astridlaan werden aan de hand van een 'MIRO-bord'¹ besproken met de deelnemers. In een eerste stap werd gefocust op de sterke en minder goede punten van elk ontwerp en op de opportuniteiten en bedreigingen die men bij het ontwerp zag. Daarna werd nagegaan of het ontwerp aan alle eisen uit het masterplan – en eventuele nieuwe eisen die volgden uit de bespreking – voldeed.

Na de bespreking in de groepjes, werden de belangrijkste punten plenair gedeeld. Hieronder vind je eerst de weergave van de plenaire terugkoppeling. Daarna wordt de volledige bespreking van beide plekken weergegeven.

3. De belangrijkste punten (plenaire terugkoppeling)

Hieronder vind je de conclusie van de gespreksgroepjes over de K. Astridlaan en het K. Mathildeplein. Het gaat om voorstellen en bemerkingen van deelnemers aan die groepjes. De reacties van het ontwerpteam op die voorstellen en bemerkingen worden weergegeven in hoofdstuk 4.

3.1. Over de K. Astridlaan:

Men vindt de voorgestelde plannen met de rondweg rond het K. Maria-Hendrikaplein en het idee van fietsstraten goed. Het plan zou wel nog verder mogen gaan richting groen. Ook voor de parkeerplaatsen vraagt men meer aandacht:

- De parkeerplaatsen voor deelauto's in de K. Astridlaan zijn belangrijk en worden veel gebruikt. Ook in de toekomst krijgen die best een goede locatie. De locatie die nu werd ingetekend op het plan is vreemd: die ligt midden van het groen. Deelauto's hebben hier zeker hun plaats, maar eerder aan de kant.

¹ De MIRO-borden van de groepjes vind je op https://miro.com/app/board/o9J_l3Xsl4=/ (K. Mathildeplein) en https://miro.com/app/board/o9J_lbsuKJ8=/ (K. Astridlaan).

- Er zou een onderzoek moeten komen naar de parkeernood in de bredere buurt. Daarbij bekijkt men best zowel de korte als de lange termijn.

Op deze klankbordgroep werden nog enkele extra voorstellen geformuleerd die verder onderzoek vragen. Daarom vraagt men of het mogelijk is om het masterplan nog eens in zijn geheel voor te leggen aan de buurt vooraleer het officieel wordt goedgekeurd door de projectpartners.

De fietsroutes, looproutes en zichtlijnen moeten logisch zijn, vindt men. De zichtlijnen vanuit de lanen naar het station zouden moeten samenvallen met de route vanuit die lanen naar het station (en omgekeerd). Waar fietsers in de buurt van tramsporen komen, is het veiliger om te dwarsen dan om er parallel mee te rijden met het risico in de sporen terecht te komen.

Het masterplan zou moeten vertrekken vanuit de realiteit van de gebruikers. Dit betekent bijvoorbeeld dat langs weerszijden van de K. Astridlaan voldoende brede voetpaden nodig zijn voor de grote stromen treinreizigers en studenten. Men onderzoekt ook best hoe groot het risico op overlast door een kiosk in de K. Astridlaan kan zijn. De realiteit is vaak anders dan op papier.

We moeten goed nadenken over welke straat we willen: blijft de K. Astridlaan een woonstraat of trekken we daar horeca aan? Men waardeert de ontmoetingsmogelijkheid die ontstaat, maar vraagt om de ruimte die we geven aan groen en ontmoeting goed af te wegen tegen de mogelijke impact ervan op omwonenden. Er is nood aan een onderzoek naar parkeernoden van de bredere buurt. Daarin moet ook de nood aan plaats voor leveranciers, werken, verhuishagens ... worden opgenomen.

Konekt vraagt aandacht voor toegankelijkheid. Duidelijke loop- en fietsroutes die niet teveel dooreenlopen, zijn hierbij zeer belangrijk. En iets wat hier niet zal opgelost worden: moet het K. Maria-Hendrikplein een rond plein blijven waar alle straten op uit komen?

3.2. Over het K. Mathildeplein

Mobiliteit was een belangrijk gesprekstema voor het K. Mathildeplein. Vooral het kruispunt van de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan kwam hierbij aan bod. Men vindt dat het STOP-principe als vertrekpunt moet dienen voor de inrichting van dat kruispunt. Dit zou men visueel kunnen vertalen door het plein te laten doorlopen van de Sint-Denijslaan (kruispunt met de Ganzendries) tot aan de Voskenslaan. Hierdoor zou men aan auto's kunnen duidelijk maken dat zij er te gast zijn.

Sommigen vonden dat het kruispunt moest worden ingericht als een 'shared space' (zoals het busstation) omdat dit meer verblijfsruimte zou kunnen creëren. Anderen vragen zich dan weer af hoe je een dergelijke inrichting kan combineren met de grote aantallen fietsers, bussen en trams die daar moeten passeren. Men vraagt zich af of dat wel veilig genoeg kan.

Men vindt het goed dat de zuidelijke K&R in het station, ondergronds, zou worden ingericht. De toegankelijkheid van die K&R moet dan wel gewaarborgd worden, onder meer door een lift van de K&R naar de sporen. Verder is het belangrijk dat de stationsomgeving zo wordt ingericht dat bovengronds K&R er onmogelijk wordt gemaakt (bijvoorbeeld door paaltjes).

Het K. Mathildeplein zelf wordt best zo groen mogelijk ingericht, met zoveel bomen als mogelijk. Men vraagt om enkel verharding aan te brengen waar dat noodzakelijk is en zoveel als mogelijk lokale waterbuffering te voorzien. Er zal verder onderzoek nodig zijn naar haalbare oplossingen voor beplanting boven leidingen. Tot slot moet de plantenkeuze worden aangepast aan de specifieke eisen van het K. Mathildeplein.

4. Bespreking van de 'case K. Astridlaan'

Het programma van eisen voor de K. Astridlaan bestaat uit:

Stationsbuurt in Mobiliteitstransitie

-  performante fietslus aan noordzijde Maria Hendrikaplein
-  fietsstraten inrichten op stedelijke lanen rondom Maria Hendrikaplein
-  fietsstraten vlot enten op fietslus Maria Hendrikaplein
-  toegang tot autovrij plein voor leveringen tijdens venstertijden
-  keerlussen voor auto's inrichten op einde lanen
-  overdekte fietsenstallingen en autodeelplek voor de buurt
-  lokale kortparkeerplaatsen en fietsnietjes voor drop-off en winkelen

Klimaatrobuuste Stationsbuurt

-  nieuwe groenzones als infiltreerbare zones
-  gescheiden rioleringsstelsel in lanen
-  maximaal ontharden middenzone Astridlaan
-  opportunistisch ontharden op kruispunten
-  nieuwe clusters bomen op de pleinen waar mogelijk
-  klimaatbestendige, groene aanplantingen met uitgebreide boomspiegels
-  continue doorwortel- en infiltreerbare zone in lanen

Inclusieve Stationsbuurt

-  buurtplekken middenzone Astridlaan
-  verbrede voetpaden met ruime terrassen
-  compacte en overzichtelijke oversteekplaatsen
-  gesignaleerde route naar Brailleliga en Licht en Liefde
-  zilveren route met zitbanken ca. elke 100m
-  overdekte buitenruimte voor scholieren

4.1. Toelichting van de case K. Astridlaan

Jakob Vandevoorde lichtte het schetsontwerp voor de K. Astridlaan toe. Hieronder vind je 2 schetsen die een mogelijke inrichting van de K. Astridlaan en de aansluiting op het K. Maria Hendrikaplein weergeven. Belangrijke elementen hierbij zijn:

- De middenzone van de K. Astridlaan wordt volledig vergroend. Doorheen het groen komen enkele ontmoetingsplekken met zitgelegenheid waar niet moet worden geconsumeerd. Aan het kruispunt met het K. Maria Hendrikaplein zou ene overdekte zitplaats, bijvoorbeeld een kiosk, kunnen komen.
- De rijweg in de K. Astridlaan wordt fietsstraat.
- Aan de noordzijde van de straat wordt de parkeerstrook ingenomen om het trottoir te kunnen verbreden. Hierdoor biedt het trottoir voldoende plaats aan de grote voetgangersstromen en enkele terrassen bij horecazaken.
- Aan de zuidzijde van de straat blijft de parkeerstrook behouden. Dit betekent dat het trottoir daar vrij smal blijft.
- In het midden van de groenzone, ter hoogte van het kruispunt met de Oostendestraat en de Blankenbergestraat worden enkele parkeerplaatsen voor autodelen voorzien.
- Gemotoriseerd verkeer kan niet meer van de K. Astridlaan naar de K. Elisabethlaan of het K. Maria Hendrikaplein rijden. Het ontwerpbureau moet nog onderzoeken of er eventueel uitzonderingen hierop kunnen worden gemaakt voor bepaalde leveringen (bijvoorbeeld met grote vrachtwagens die niet via een andere route kunnen rijden).



4.2. Bespreking van de case K. Astridlaan

Over de groene middenberm en ontmoetingsplekken:

- Momenteel is de K. Astridlaan vooral een 'passagestraat'. Het is positief dat er plaats komt voor ontmoeting, zodat mensen er kunnen 'blijven hangen'.
- Men vraagt om rekening houden met mogelijke overlast op de ontmoetingsplekken. Zeker de kiosk lijkt hiervoor een risico in te houden. Sommige bewoners slapen nu langs de straatkant omdat het stiller is dan de achterzijde waar zij het geluid van de P. Clementinalaan horen. Die kiosk op de K. Astridlaan kan uitnodigen tot feestjes, waardoor ook aan de straatkant

lawaai-overlast kan ontstaan. Een gecontroleerd terras van een horeca-uitbater is dan beter, tenminste als ze niet te lang openblijven. Men merkt ook op dat lawaai door de huizen in de straat wordt weerkaatst.

- Vuil en overlast vormt nu al een probleem in de K. Astridlaan. Er is passeren veel mensen, ook geregeld dronken mensen ... Als er meer ontmoetingsmogelijkheden komen, vormt dit een extra risico.
- In de K. Astridlaan wonen veel mensen slechts tijdelijk. Daardoor kennen bewoners elkaar vaak niet en is er weinig gemeenschapsgevoel. Sociale controle is belangrijk om overlast te vermijden, maar is niet evident in een dergelijke straat. Het lijkt ook geen goede oplossing om telkens de politie te moeten bellen ...
- Iemand vraagt of een petanquebaan zou kunnen werken in een straat als de K. Astridlaan.
- *Reactie Stad Gent: Een petanquebaan werkt als de buurt het op zich neemt. Het zou interessant zijn als de buurt zelf nadenkt over wat bewoners nodig hebben. In een volgende stap kunnen we dan nagaan hoe we hier op een goede manier mee kunnen omgaan om overlast te vermijden.*
- *Reactie ontwerpbureau: de manier waarop de verblijfszones best worden ingericht zal verder toegelicht worden in het masterplan.*
- Kansen voor ontmoeting tussen bewoners zullen moeten afgewogen worden tegen het risico op overlast. Bankjes kunnen immers overlast veroorzaken. Dit blijft een moeilijke afweging. Hoe pakken ze dit elders aan? Kan aangepaste verlichting een oplossing bieden? Iemand geeft het voorbeeld van een pleintje achter het Gravensteen in Gent waar bankjes zijn weggehaald op vraag van omwonenden omwille van de overlast.
- De nieuwe aanleg van het kruispunt van de K. Astridlaan en de Kortrijksesteenweg sluit niet aan bij dit voorstel met een groene middenstrook. Het 'entreeplein' van het Citadelpark mag groener worden. Ook het kruispunt van de K. Astridlaan en de Kortrijksesteenweg had groener en veiliger kunnen worden ingericht. Als het groen lint zou worden doorgetrokken over de Kortrijksesteenweg, zouden auto's er moeten vertragen. Hierdoor zouden zij ook trager rijden op het kruispunt met de K. Elisabethlaan. Dat kruispunt is nu onveilig voor fietsers.
- *Reactie ontwerpbureau: dit kruispunt valt buiten onze opdracht.*

Over horeca en terrassen:

- Voorstel om de kiosk te vervangen door bankjes. Die kunnen ook door horeca worden gebruikt. Het frietkot kan dan ook behouden blijven.
- Het is inderdaad logisch om plaats voor terrassen te voorzien op het trottoir aan de noordkant (de zonzijde). Is het mogelijk om ook in de middenzone één of meerdere plekken te reserveren voor een terras? Daar zou een terras andere weggebruikers niet hinderen en mooi gelegen zijn. In de zomer ligt die zone ook in de zon. Het lijkt ook niet nodig om deze zones te verharderen.
- Terrassen op een trottoir, zoals voorgesteld aan de noordzijde van de straat, vormen vaak problemen voor mensen die er moeten passeren: tafels en stoelen staan snel in de weg op de voetpaden. Als terrassen op de middenzone zouden kunnen worden ingericht, zou dat probleem zich niet stellen. Om klanten te bedienen, moet dan wel de straat worden overgestoken, maar dat gebeurt aan de kust ook. Bovendien zal die straat behoorlijk autoluw zijn. Probleem is wel dat men met reservaties moet kunnen werken en dat is daar openbaar domein.
- De K. Astridlaan is momenteel vooral een woonstraat, waar slechts enkele panden geschikt zijn voor horeca. Is het de bedoeling om meer horeca aan te trekken? Dit kan het rustige

karakter van de straat aantasten. Is er wel vraag naar terrassen aan de noordzijde? Broodjeszaken zullen al tevreden zijn met gemeenschappelijke tafels en banken.

- *Reactie ontwerp bureau: de middenstrook is eerder als buurtplek ontworpen, met zitplaatsen waar je niet moet consumeren. Het is geen goed idee om daar terrassen te voorzien. Aan de noordzijde zou het voetpad veel breder worden waardoor terrassen daar wel mogelijk worden. Aan de zuidzijde zouden enkele autoparkeerplaatsen kunnen worden ingenomen door een terras. De groene middenzone moet 'robuust' zijn en een mooie groene verbinding vormen tussen het K. Maria Hendrikaplein en het Citadelpark. Als conclusie kunnen we stellen dat horeca wel mogelijk is, maar dat er een beperkte draagkracht voor is omwille van de rust in de buurt en het groen.*

Over parkeerplaatsen voor auto's en fietsen:

- In deze voorstellen gaan veel parkeerplaatsen verloren, terwijl de parkeerdruk in die straat al hoog is. Wordt een alternatief geboden voor die weggehaalde parkeerplaatsen? Tegelijk beseft men dat het autobezit niet doorslaggevend mag zijn voor de langetermijnvisie van dit ontwerp.
- Momenteel zijn er 12 veel gebruikte autodeelplaatsen in de K. Astridlaan. In het voorstel is hiervoor te weinig ruimte ingetekend. Het is ook geen goed idee om die autodeelplaatsen in de groene berm te voorzien.
- *Reactie ontwerp bureau: die parkeerplaatsen voor autodelen kunnen ook in het straatprofiel worden voorzien. Dat kunnen we verder onderzoeken.*
- In de middenberm staan honderden fietsenstallingen. Waar moeten die naartoe? Hoe kunnen we vermijden dat fietsers ook in de toekomst hun fiets in de K. Astridlaan blijven parkeren?
- *Reactie ontwerp bureau: De fietsen zullen in de toekomst in de ondergrondse fietsenparkings in het station terecht kunnen. Heraanleg van de K. Astridlaan wordt dus pas mogelijk wanneer die nieuwe fietsenparkings zijn afgewerkt. Handhaving zal noodzakelijk zijn om te vermijden dat fietsers toch 'wild parkeren' in de K. Astridlaan.*
- *Reactie Stad Gent: In de K. Astridlaan zullen enkel fietsenstallingen voor de bediening van de lokale functies worden geplaatst. Als er voldoende kwalitatieve fietsenrekken onder het station zitten, zullen pendelaars hun fiets niet in de K. Astridlaan parkeren. Veel hangt af van het geleidesysteem, de verdeling van plaatsen en het aantal vrije plaatsen. Voor pendelaars zijn de fietsparkings in het station ook dicht bij de sporen, waardoor die voor hen aantrekkelijker zijn.*
- Als terrassen niet zo relevant zijn, kunnen misschien toch enkele parkeerplaatsen behouden blijven aan de noordzijde van de straat. Ook voor leveringen, werken (bijvoorbeeld door een loodgieter), verhuishagens ... moet plaats worden voorzien. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat de groene berm hiervoor niet kan worden gebruikt.
- Kwantitatief materiaal zou nuttig zijn om in te schatten hoe groot de parkeerdruk is, ook vanuit de omliggende straten.
- *Reactie ontwerp bureau: Dit masterplan geeft een visie op de toekomstige inrichting van de stationsbuurt. Daarbij gaan we ervan uit dat het privaat autobezit in de toekomst zal dalen.*
- *Reactie Stad Gent: Bij de heraanleg van een straat zoekt de Stad steeds een evenwicht tussen parkeren en andere ruimtenoden (bijvoorbeeld voor groen). Hierdoor gaan bij elke heraanleg parkeerplaatsen verloren. Wanneer parkeerplaatsen verdwijnen, worden die zelden vervangen. We weten dat dit niet evident is voor bewoners, maar we houden er rekening mee dat een straat slechts ongeveer om de 50 jaar wordt heraangelegd. Elke heraanleg moet dus toekomstbestendig zijn. In de toekomst zal het privé autobezit verminderen en zal het meer*

'normaal' worden dat de wagen wat verder van de woning wordt geparkeerd.

We zullen nagaan om hoeveel bewonersparkeren het hier gaat, maar we kunnen dit niet per straat in kaart brengen, wel per buurt.

Over routes voor voetgangers en fietsers:

- Het groen lint zal tussen twee rijstroken liggen. De K. Astridlaan zou een drukkeres straat kunnen worden. Er moeten dan ook voldoende en veilige oversteken worden voorzien zodat de groene middenberm voldoende bereikbaar is.
- De fietsroutes vertonen nog enkele pijnpunten die verder onderzoek vragen:
 - o er moet in dit voorstel haaks worden gereden als je uit de Rijsenbergbuurt komt en naar de K. Elisabethlaan wil rijden.
 - o vanuit de K. Astridlaan naar de fietsenparking in de P. Clementinalaan moet je drie tramsporen kruisen. Dat is niet logisch en gevaarlijk.
 - o Het volledige kruispunt van de K. Astridlaan en het K. Maria Hendrikaplein is een conflictzone. Fietsers en voetgangers zullen de vooropgestelde loop- en fietslijnen niet volgen.
 - o Ook op het kruispunt van de Smidsestraat met het K. Maria Hendrikaplein is het nog onduidelijk langs waar fietsers die uit of naar de Smidsestraat rijden, moeten passeren.
- Vraag om de preferentiële fietsroutes duidelijk te maken om de fietsers in de goede richting te sturen. Dit gebeurt liefst zo weinig mogelijk met borden, maar bijvoorbeeld wel met lijnen. Ook bewegwijzering naar de fietsenparkings of het stadscentrum zou hierbij kunnen helpen.
- Ontharding van het K. Maria Hendrikaplein kan ook helpen om voetgangers- en fietsersstromen te leiden, bijvoorbeeld door haagjes te voorzien.
- Er moet voldoende plaats worden gegeven voor een goede doorstroming van voetgangers in de K. Astridlaan. Studenten en treinreizigers, vaak met een trolley, en bewoners, bijvoorbeeld met boodschappentassen, moeten vlot kunnen passeren. De K. Astridlaan is ook een belangrijke route voor blinden en slechtzienden naar Licht & Liefde en de Brailleliga in de Kortrijksesteenweg. Pleidooi voor terrassen in het midden van de straat en brede voetpaden langs weerszijden van de straat.
- Op verschillende plaatsen lopen voetgangers- en fietsersstromen door elkaar. Dat is niet evident, zeker niet voor mensen met een beperking.
- Vraag naar logische looplijnen en oversteekplaatsen op het K. Maria Hendrikaplein. Mensen willen de kortste weg nemen. De 'uitgangen' van het plein moeten daarbij duidelijk zichtbaar zijn.
- *Reactie Stad Gent: Het is nog niet voldoende duidelijk waar voetgangers de andere verkeersstromen moeten oversteken. Het zou interessant kunnen zijn om te vertrekken van de aangewezen routes voor voetgangers, en de andere verkeersstromen daaraan aan te passen. De voetgangersroutes en -oversteken vallen daarbij best samen met de zichtlijn tussen het station en de aanloopplanen. Het plein moet ook voldoende overzichtelijk zijn. Hierdoor worden deze routes duidelijker. Zeker voor slechtzienden is dit zeer belangrijk.*
- *Reactie ontwerp bureau: De aanleg en de materiaalkeuze moet duidelijk maken waar fietsers en voetgangers moeten passeren. Dat is noodzakelijk op een dergelijke drukke plaats. Dit komt aan bod wanneer plannen voor uitvoering worden opgemaakt. Het is de bedoeling om oversteken voor voetgangers zo veilig en 'kort' mogelijk te houden. De voetgangersstromen en de plek van de -oversteken vragen nog verder onderzoek.*
- Vraag om te onderzoeken hoe tramsporen op een veilige manier kunnen worden gekruist.

- *Reactie Stad Gent: aan de kust heeft De Lijn geëxperimenteerd met 'veilige voegen'. Die context (met veel zand) is misschien niet te vergelijken met de situatie in de stationsomgeving. Een ander voorbeeld is een oversteek in de buurt van het treilmuseum in Maldegem.*

Over andere onderwerpen:

- Men vraagt zich af hoe kan worden vermeden dat auto's het plein oprijden.
- *Reactie ontwerp bureau: dit moeten we vermijden door de gepaste aanleg, waarbij het voor auto's bijvoorbeeld duidelijk is dat zij een fietspad oprijden.*
- Kan de oprit voor het Flandriagebouw anders worden ingericht met een beter ontwerp?
- *Reactie ontwerp bureau: dat is een private zone. Historische beelden tonen wel aan dat de toegang vroeger anders georganiseerd was. Misschien biedt dit wel kansen voor de toekomst.*
- Ook geveltuinen en groenperkjes in het trottoir kunnen bijdragen aan een groener beeld van de straat.
- *Reactie Stad Gent: Het trottoir moet hiervoor minstens 1,5m breed zijn. In elk geval wordt bij een heraanleg aan de bewoners gevraagd of ze dit willen zodat de aannemer daar rekening mee kan houden bij de aanleg.*
- Voorstel om gras tussen de tramsporen te planten zodat er minder verharding is.
- *Reactie Stad Gent: Dit is niet evident. Waar teveel bussen over de tramsporen rijden, is dat bijvoorbeeld niet mogelijk. Op andere plekken, bijvoorbeeld in de Gasmeterlaan, is dat nu al het geval. Dit moet overlegd worden met De Lijn.*
Gras tussen de tramsporen zou wel interessant zijn naar leesbaarheid, bijvoorbeeld voor slechtzienden. Op die manier zou duidelijk worden dat daar een tram rijdt en dat je daar niet

Besluit:

Iedere deelnemer heeft één prioritair punt opgesomd dat op de plenaire terugkoppeling zal worden vernoemd:

- Vraag naar een extra moment waarop het masterplan nog eens in zijn geheel kan worden toegelicht aan bewoners voor het wordt goedgekeurd door de Stad.
- *Reactie ontwerp bureau: we zijn dit aan het bekijken.*
- Fietsroutes, looproutes en zichtlijnen moeten logisch zijn. Waar fietsers in de buurt van tramsporen komen, is het veiliger om te dwarsen dan om er parallel mee te rijden met het risico in de sporen terecht te komen. De rondweg voor fietsers rond het K. Maria Hendrikaplein is goed.
- Meer parkeerplaatsen voor deelauto's en een goede locatie ervan zijn belangrijk.
- Vraag om te vertrekken van de realiteit van de gebruikers. Dit betekent dat er brede voetpaden nodig zijn en dat het risico op overlast van een kiosk moet worden bekeken.
- We moeten goed nadenken over welke straat we willen: blijft de K. Astridlaan een woonstraat of trekken we daar horeca aan? We moeten de ruimte die we willen geven aan groen en ontmoeting goed afwegen tegen de mogelijke impact ervan op omwonenden. Er is nood aan een onderzoek naar parkeernoden van de bredere buurt. Daarin moet ook de nood aan plaats voor leveranciers, werken, verhuishagens ... worden opgenomen.
- Toegankelijkheid is belangrijk voor rolstoelgebruikers. Loop- en fietsroutes moeten duidelijk zijn en mogen niet teveel dooreenlopen. En iets wat hier niet zal opgelost worden: moet het K. M Hendrikaplein een rond plein blijven waar alle straten op uit komen?
- Het voorstel en het idee van fietsstraten is goed. Het plan mag nog verder gaan en nog meer inzetten op groen.

- De plannen zijn mooi, maar de cambioparkeerplaatsen komen beter niet in de groene berm. Deelauto's hebben hier zeker hun plaats, maar eerder aan de kant van de woningen.

5. Bespreking van de 'case K. Mathildeplein'

Basil Descheemaeker en Bram Bruggeman (Traject) startten met een toelichting over het voorgestelde schetsontwerp, gemaakt op basis van een programma van eisen voor het K. Mathildeplein. Tijdens deze klankbordgroep zal worden afgetoetst of aan alle eisen is voldaan en of er eisen ontbreken.

Het programma van eisen voor het K. Mathildeplein bestaat uit:

Stationsbuurt in Mobiliteitstransitie	Klimaatrobuuste Stationsbuurt	Inclusieve Stationsbuurt
 duidelijke fietsloper op Mathildeplein	 continu doorwortelbare en infiltreerbare funderingen	 verblijfsruimte voor zowel buurtbewoners als pendelaars
 Voskenslaan als enkelrichting fietsstraat	 groenzones inzetten voor lokale buffering en infiltratie	 terrassen onder de kruinen van de nieuwe bomen
 Ganzendries als fietsstraat tot aan Lucernacollege	 nadruk op inheemse, klimaatrobuuste plantsoorten	 ruimte voor kleinschalige buurtactiviteiten
 pilootproject S-gebouw (o.m. Fietsambassade)	 ruime plantvakken en doorwortelbaar grondvolume	 pleinaanleg zonder hoogteverschillen
 gebundelde tramhalte	 nieuwe clusters bomen op de pleinen waar mogelijk	 duidelijke looplijnen over het plein, van en naar het station
 lokale kortparkeerplaatsen voor drop-off en winkelen (Voskenslaan)		 regelmatige zitgelegenheden
 geclusterde en interne laad- & loszone voor het station		 verbrede voetpaden richting scholen

5.1. Toelichting over de Voskenslaan

Aan weerszijden van de Voskenslaan ligt er vandaag een gecombineerde zone voor voetgangers en fietsers. De rijweg zelf bestaat uit drie stroken: een gecombineerde bedding voor tram/auto staduitwaarts, een bedding voor tram en bus en een rijweg voor wagens stadinwaarts. Tussen de stadinwaartse rijweg en het fietspad/trottoir ligt een parkeerstrook.

Een analyse door het ontwerpbureau van de Voskenslaan toonde aan dat de gecombineerde zone voor voetgangers en fietsers zeer krap is, en dan vooral tijdens de spitsuren. Daarom onderzocht het ontwerpbureau of het mogelijk is om van de stadinwaartse rijbaan een eenrichtingsfietsstraat te maken. Dit onderzoek moet nog verder met cijfermateriaal worden gestaafd. Staduitwaarts blijft de huidige situatie met een gecombineerde zone voor voetgangers en fietsers en een gecombineerde rijweg voor tram en auto, behouden.

5.2. Toelichting over de Sint-Denijslaan (tussen Voskenslaan en Timichegtunnel):

Voor de Sint-Denijslaan werden drie varianten ontwikkeld, telkens met tweerichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. Het ontwerpteam onderzocht hierbij twee varianten met een tweerichtingsfietspad tegen de sporen en één met een fietsstraat in de Sint-Denijslaan. Er werd ook onderzocht of het mogelijk is om fietsers voorrang te geven bij de oversteken van de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan. Omdat bussen dan ook voorrang moeten geven aan overstekende fietsers, kan dat leiden tot een langere reistijd voor de bussen. Daarom moet dit nog verder worden

besproken met De Lijn. Oversteken voor fietsers worden in elke variant best met vertragende middelen zoals bv. drempels gecombineerd.

Daarnaast werd ook onderzocht of het mogelijk is om de parkeerstrook aan de kant van de woningen te behouden. Dat heeft tot gevolg dat een eventueel dubbelrichtingsfietspad in de Sint-Denijslaan slechts 3m breed kan zijn. Ter referentie: het IPOD² van de Stad Gent schrijft voor dubbelrichtingsfietspaden een richtbreedte voor van 2m50 bij een gebruiksfrequentie tot 150 fietsers per uur, en een richtbreedte van 3m50 indien de frequentie hoger ligt. In de stationsomgeving wordt in het algemeen een breedte van minstens 4m nagestreefd voor de belangrijkste dubbelrichtingsfietspaden.

Bij de afweging tussen de verschillende varianten spelen ook de aansluitingen op fietsroutes/-paden en de kruispunten een belangrijke rol. De drie varianten stellen hiervoor telkens verschillende oplossingen voor.

De verkeersstromen aan het kruispunt van de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan zullen nog sterk wijzigen in de toekomst.

Vandaag rijden de trams langs de fotowand. In de toekomst zullen de tramsporen worden verplaatst richting station en zullen de trams halteren aan het nieuwe tramstation onder de sporen. De huidige tramsporen zullen verdwijnen waardoor er meer ruimte voor voetgangers en fietsers zal ontstaan. Op de oude plannen voor die zone³ ligt nog een K&R onder de sporen. Het Masterplan stelt echter voor om die zuidelijke K&R in de ondergrondse parking te voorzien. Hierdoor kan het gemotoriseerde verkeer onder de stationstunnel worden weggehaald.

Daarnaast wordt voorgesteld om de aan- en afrijbewegingen van de bussen te concentreren op één plek. Op die manier worden de kruisingen tussen fietsers en andere verkeersstromen beperkt.

Variant 1:

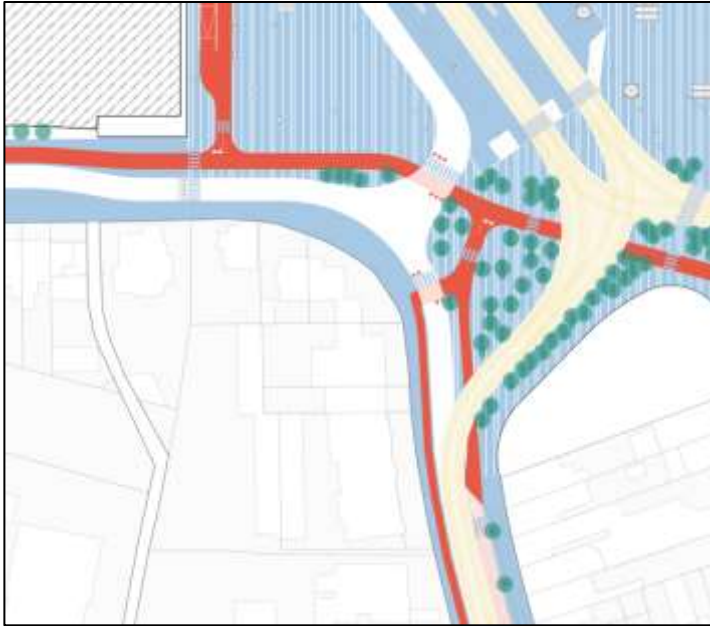
In de eerste variant ligt er een breed fietspad van 4m langs het spoorwegtalud van de Sint-Denijslaan (tussen de Voskenslaan en de Timichegtunnel). Om voldoende ruimte voor het fietspad te creëren, moeten de parkeerstroken langs weerszijden van de straat geschrapt worden.

In deze variant is er geen fietsoversteek over de Sint-Denijslaan ter hoogte van de fototunnel.

Fietsers die van de fototunnel naar de Voskenslaan rijden, moeten via het K. Mathildeplein naar de oversteek over de Voskenslaan fietsen. Ook fietsers die van het K. Mathildeplein naar de Voskenslaan fietsen, moeten daar de Voskenslaan oversteken. Bussen zullen daar voorrang moeten geven aan alle overstekende fietsers.

² Om meer samenhang te brengen in de inrichting van haar publieke ruimte, heeft de Stad Gent het Integraal Plan Openbaar Domein (IPOD) ontwikkeld. De richtlijnen zijn een handleiding voor elke ontwerper van projecten in de publieke ruimte in Gent. Meer informatie is te vinden op <https://stad.gent/nl/over-gent-en-het-stadsbestuur/stadsbestuur/wat-doet-het-bestuur/beleidsnotas-2014-2019/integraal-plan-openbaar-domein>.

³ Voor de zone onder de sporen aan het kruispunt van de Sint-Denijslaan en het K. Mathildeplein zal nog een nieuwe omgevingsvergunning worden aangevraagd. De plannen hiervoor zullen na de afwerking van het Masterplan worden opgemaakt. In de huidige aanvraag voor de omgevingsvergunning van het station zijn daarom nog de oude plannen opgenomen.



Variant 2:

Deze variant voorziet een fietsoversteek over de Sint-Denijslaan ter hoogte van de fototunnel. Hierdoor wordt dit kruispunt complexer voor fietsers dan bij de eerste variant. Fietsers die van de Sint-Denijslaan of van de fototunnel richting Voskenslaan fietsen, zullen daar de Sint-Denijslaan kunnen oversteken. Hierdoor moeten fietsers maar één oversteekbeweging maken in plaats van twee (zoals in variant 1). Bussen die naar of uit de Sint-Denijslaan rijden, zullen daar voorrang moeten geven aan deze fietsers. Aan de fietsoversteek over de Voskenslaan ter hoogte van het K. Mathildeplein, zullen hierdoor iets minder fietsers oversteken waardoor bussen er iets minder tijd zullen verliezen dan bij de eerste variant.



Variant 3:

In de derde variant wordt de rijweg van dat deel van de Sint-Denijslaan een fietsstraat. De ruimte aan het talud wordt uitgebreid om een bredere groenzone aan te leggen op de plaats waar de parkeerzone was. De parkeerstrook langs de huizenzijde wordt behouden. Deze variant is slechts mogelijk als het verkeer (wagens, fietsers, openbaar vervoer en vrachtverkeer) voldoet aan een aantal voorwaarden, opgenomen in een afwegingskader voor fietsstraten (zie verder).

Ook in deze variant is een fietsoversteek over de Sint-Denijslaan voorzien ter hoogte van de fototunnel, wat dit kruispunt opnieuw complexer maakt voor fietsers. Fietsers die van de fototunnel richting Voskenslaan fietsen, zullen voorrang krijgen op de bussen die naar of uit de Sint-Denijslaan rijden. Fietsers die op de fietsstraat in de Sint-Denijslaan rijden, hoeven de Sint-Denijslaan niet over te steken, en kunnen rechtstreeks verder rijden op het fietspad van de Voskenslaan.



Voor de aanleg van een fietsstraat moet rekening gehouden met een afwegingskader, opgesteld door het Ontwerpteam in samenspraak met Stad Gent en gebaseerd op aanbevelingen van Fietsberaad:

- Er mogen niet meer dan 2000 voertuigen passeren per etmaal.
- Daarnaast moeten er meer fietsers dan auto's rijden.
- Bij voorkeur wordt enkel plaatselijk vrachtverkeer toegelaten.
- Ook met de doorstroming van het openbaar vervoer moet rekening gehouden worden. De Stad Gent hanteert max 2 bussen per rijrichting per uur.
- Een fietsstraat wordt ook liefst in een weg met een lagere wegcategorie ingericht.

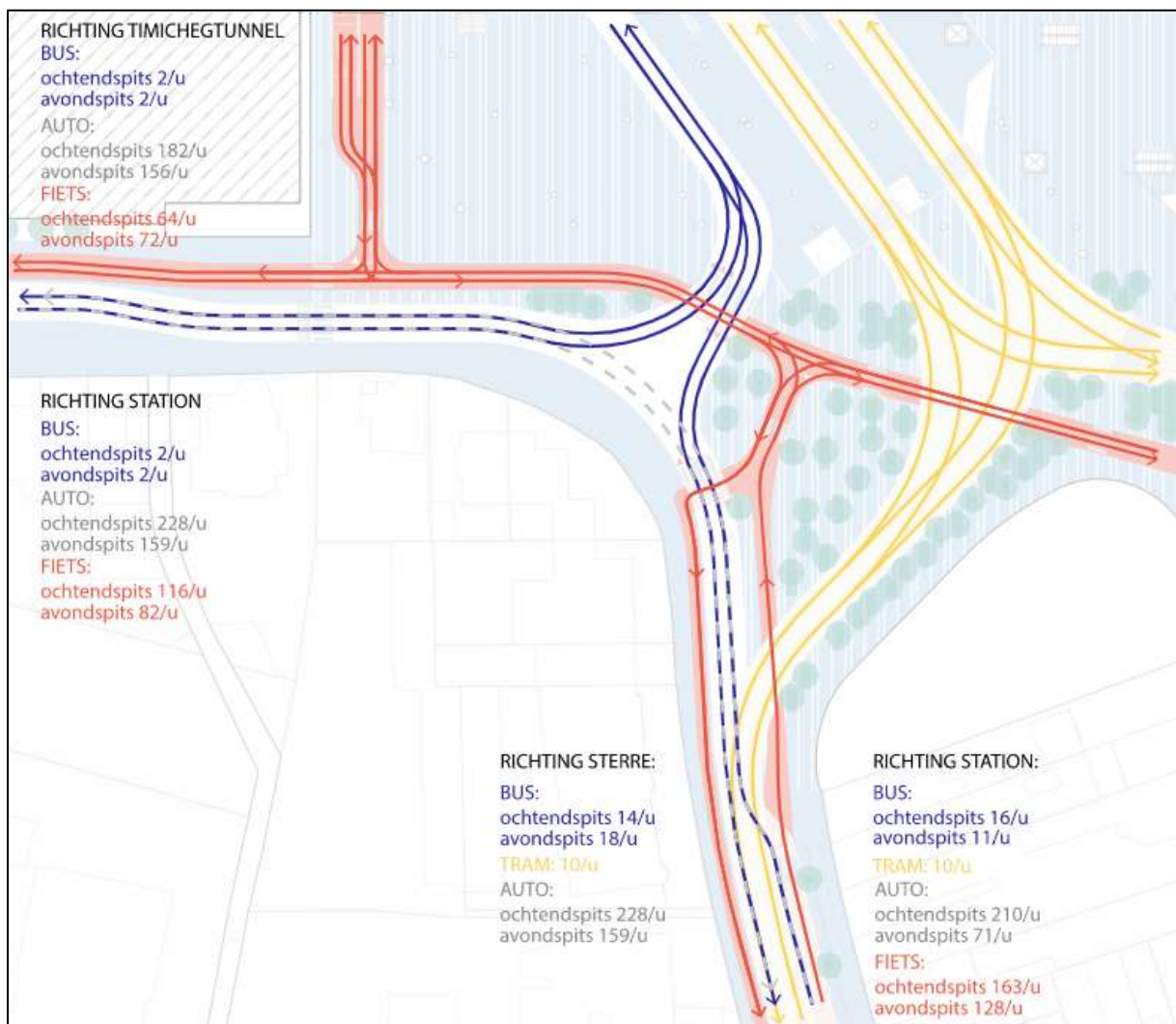
Hieronder volgt een schema waarop het aantal bussen, fietsers en auto's in de zone van het K. Mathildeplein zijn weergegeven. Hieruit blijkt dat er in de Sint-Denijslaan (tussen Voskenslaan en Timichtegtunnel) meer dan 2000 voertuigen per dag passeren. Het aantal bussen beantwoordt er

nog net aan het afwegingskader.

Vandaag rijden er nog veel meer wagens dan fietsers, waardoor het evenwicht tussen fietsers en auto's er nog absoluut niet goed is.

Op basis van dit afwegingskader concludeert het ontwerpteam dat een fietsstraat in de Sint-Denijslaan (tussen Voskenslaan en Timichegtunnel) in de toekomst een optie zou kunnen zijn op voorwaarde dat de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer daalt. Op korte termijn, rekening houdend met de huidige omstandigheden (intensiteiten, verhouding fietsers/auto's, ...), is de realisatie van een fietsstraat in dit stuk van de Sint-Denijslaan geen optie.

Het aandeel gemotoriseerd verkeer kan bijvoorbeeld dalen door de zuidelijke K&R in de ondergrondse parking te brengen en door het K. Mathildeplein in te richten op een manier die doorgaand autoverkeer ontraadt.



5.3. Bespreking van de case K. Mathildeplein

Over de plaats van de auto en de fiets:

- Pleidooi door verschillende buurtbewoners voor een fietsstraat in de Sint-Denijslaan en in de Voskenslaan. Argumenten hiervoor zijn:

- De aansluiting van een fietspad in de Sint-Denijslaan op het fietspad van de Timichegtunnel en op dat van de fototunnel is niet evident door de rechte hoek van die aansluiting.
 - Bovendien zijn er bij een dubbelrichtingsfietspad meer oversteken nodig, onder meer ter hoogte van het station, de Timichegtunnel en de hoofdingang van HOGENT. Deze oversteken vormen een potentieel risico.
 - Bij de aanleg van een fietsstraat in dat deel van de Sint-Denijslaan kunnen autoparkeerplaatsen worden behouden.
 - Een dubbelrichtingsfietspad houdt meer risico in voor aanrijdingen tussen fietsers (zeker met bakfietsen, fietskarren, snelle fietsen ...).
 - Niettegenstaande er in de huidige situatie teveel gemotoriseerd verkeer in de Voskenslaan en in de Sint-Denijslaan rijdt om er een veilige fietsstraat te kunnen inrichten, vindt men dat toch voor een fietsstraat moet worden gekozen. Men veronderstelt dat een fietsstraat meer fietsers zou aantrekken en dat gemengd verkeer ervoor zal zorgen dat gemotoriseerd verkeer trager zal (moeten) rijden.
 - Een fietsstraat in de Voskenslaan en in de Sint-Denijslaan is coherent met de voorstellen voor de noordzijde van het station, waar de aanloopstraten naar het K. Maria Hendrikaplein fietsstraten zouden worden.
- *Bemerking ontwerp bureau: Het klopt dat goede fietsinfrastructuur extra fietsers aantrekt maar de bussen zullen er wel blijven rijden.*
 - Men veronderstelt dat het aantal bussen in de Voskenslaan zal dalen eens de busbundel 7 wordt vertramd.
 - *Bemerking studiebureau: De frequentie van 18 bussen/uur is de huidige lijnvoering. De vertramming van busbundel 7 is op dit moment enkel voorzien aan de noordzijde. In de komende jaren zal het aantal bussen vergelijkbaar zijn met het huidige aantal. Wanneer ook de zuidzijde wordt vertramd, zal het aantal dalen tot 10/12 bussen.*
 - Een K&R in de ondergrondse parking is een goed idee, vindt men. Het is belangrijk dat het ook onmogelijk wordt gemaakt voor auto's om op straat, op het fietspad of op het trottoir te stoppen om iemand af te zetten. Dat gebeurt nu nog al te vaak.
 - Er zou een zo groot mogelijk 'pleingevoel' moeten worden gecreëerd. Dit kan bijvoorbeeld door het K. Mathildeplein tot aan het trottoir/fietspad voor de huizen van de Voskenslaan door te trekken. Op de Voskenslaan (ter hoogte van het S-gebouw en de plaats waar de tramsporen zullen oversteken) zouden auto's verplicht moeten stoppen en voorrang geven. Hierdoor zullen auto's op de Voskenslaan, ter hoogte van het K. Mathildeplein, het gevoel krijgen dat ze er 'te gast' zijn. Op die manier kunnen de eventuele fietsstraten van de Voskenslaan en van de Sint-Denijslaan ook goed aansluiten op het K. Mathildeplein.
 - Er moet meer aandacht komen voor de voetgangersstromen over het plein en op het kruispunt van de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan. Die moeten goed worden geleid via logische en leesbare routes.
 - Vraag om voor een goede fietsroute te zorgen die van de Timichegtunnel naar de Kortrijksesteenweg en verder via het De Smet De Naeyerpark naar het UZ en verder loopt. Hierbij moeten rechte hoeken worden vermeden. Men vindt dat de kruising van de oost-westfietsroute en de tramsporen te breed is.
 - Men heeft meerdere opmerkingen over het kruispunt van de Sint-Denijslaan en de Voskenslaan bij variant 1:
 - Men veronderstelt dat fietsers uit de Sint-Denijslaan of de fototunnel die naar de Voskenslaan willen fietsen toch zullen oversteken aan de fototunnel in plaats van door te rijden tot de oversteek op het K. Mathildeplein.

- Fietsers die uit de fototunnel komen, zouden voorrang moeten krijgen op de oost-west fietsroute en ter hoogte van de fototunnel moeten kunnen oversteken. Dit zou ervoor zorgen dat auto's die van de Sint-Denijslaan richting Voskenslaan rijden, dienen te stoppen voor ze het plein oprijden.
- Men vraagt aandacht voor de fietsstromen richting HOGENT als een dubbelrichtingsfietspad wordt aangelegd in de Sint-Denijslaan. Langs waar zullen die fietsers moeten rijden?
- Vraag om aandacht voor mensen met een beperking, die vaak op de wagen aangewezen zijn om zich te kunnen verplaatsen. Voor deze mensen is het ook belangrijk om dichtbij het station te kunnen parkeren.
- *Reactie ontwerp bureau: In de toekomst zal men via de V. Vaerwyckweg naar een K&R in de ondergrondse parking kunnen gaan. De toegankelijkheid van die K&R moet dan wel gewaarborgd worden, onder meer door een lift van de K&R naar de sporen. In afwachting van de afwerking van het station zullen er dus alternatieven nodig zijn in de nabije omgeving van het station.*
- *Reactie toegankelijkheidsambtenaar Stad Gent: In de huidige gesprekken gaat het over stromen, niet over parkeerplaatsen. Er moet inderdaad gewaakt worden over de invulling en de uitwerking van parkeerplaatsen, maar op dit moment zie ik geen problemen.*
- De fietspaden in de verschillende richtingen over het K. Mathildeplein zorgen voor versnippering en een complexe situatie. Men vraagt zich ook af of de fietsers die van het K. Mathildeplein naar de Voskenslaan fietsen, het fietspad wel zullen volgen. Zullen zij niet eerder de kortste route tussen de tramsporen en het S-gebouw volgen?
- Er wordt voorgesteld om het fietspad onder de sporen langs de tramsporen te leggen in plaats van langs de fotowand.
- Een ander voorstel is om de fietsstraat tot aan het plein door te trekken om te scherpe bochten in de fietsroutes te vermijden.
- Wanneer fietsers ter hoogte van de fototunnel kunnen oversteken (variant 2 en 3), hoeven zij de drukste busbundel (langs de Voskenslaan) niet meer te kruisen.
- Een fietsstraat over of shared space op het K. Mathildeplein in plaats van een fietspad zou meer plaats kunnen geven aan voetgangers⁴. Dat zal vooral het geval zijn buiten de spits, wat het ook interessant maakt voor bewoners. Tegenargumenten voor een shared space zijn veiligheid, vooral van ouders met kinderen, en mogelijke conflicten tussen het openbaar vervoer en fietsers.
- De inrichting van het K. Mathildeplein zou vanuit het STOP-principe⁵ moeten vertrekken, vindt men. De auto moet niet de maat zijn van de plannen. Het feit dat er geen K&R meer zal zijn ter hoogte van het K. Mathildeplein zal de aantrekkingskracht voor auto's verminderen. Om het autoverkeer te doen dalen, moet het veiliger en aantrekkelijker gemaakt worden om met het openbaar vervoer, de fiets of te voet naar het station te komen.
- *Conclusie door studiebureau: De basisvraag van de klankbordgroep is om het STOP principe te respecteren. Hierbij zou het plein visueel kunnen worden doorgetrokken richting Sint-Denijslaan en Voskenslaan, zodat de aantrekkelijkheid voor auto's vermindert. Het autoverkeer is op vandaag te hoog om een shared space te kunnen inrichten. Pas wanneer*

⁴ Iemand gaf het voorbeeld van een shared space in Zwitserland:

<https://www.google.be/maps/@47.1367372,7.2466522,3a,75y,176.97h,81.97t/data=!3m8!1e1!3m6!1sAF1QipPyWEM55vxAp-1f0qfrsIUwTTg5qE0m0141i7s0!2e10!3e11!6shttps:%2F%2F5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipPyWEM55vxAp-1f0qfrsIUwTTg5qE0m0141i7s0%3Dw203-h100-k-no-pi0-ya298.3354-ro-0-fo100!7i4000!8i2000>

⁵ Het STOP-principe bepaalt dat prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Personenwagens gaat.

het aantal auto's is verminderd, kunnen we ons bijkomende afvragen of het plein een shared space kan zijn. Er zou een soort 'roadmap' opgemaakt kunnen worden, met mogelijke ingrepen om het aantal auto's te doen dalen.

Over de doorsteek onder het S-gebouw:

- De trage weg onder het S-gebouw wordt geregeld gebruikt door buurtbewoners en studenten als rustige weg van het station naar het Reigerspark en verder in de buurt. De buurt vraagt om die weg te behouden. Het S-gebouw zal hierdoor minder als een muur aanvoelen en de doorgang zou de connectie met de buurt bevorderen.
- *Reactie sogent: Het standpunt van sogent werd vroeger al toegelicht en blijft ongewijzigd. De doorsteek blijft een private weg. Met de ontwikkelaar van het S-gebouw zal worden bekeken hoe de doorgang kan worden opengesteld, in functie van veiligheid, controle... Daarbij is het belangrijk om rekening te houden met de toekomstige loopstromen. Die zullen beter zijn dan vandaag zodat de meerwaarde van de doorsteek als kortere route heel erg beperkt zal zijn.*
- De deelnemers reageren dat er in de toekomst een nieuwe trage weg door het Reigerspark komt. De meerwaarde van de doorsteek zal niet alleen in het beperken van omloopbewegingen liggen, maar ook in het rustige karakter ervan.

Over het groene karakter van het K. Mathildeplein:

- *Bemerking van het ontwerpteam: Om goede groeivoorwaarden voor bomen te bekomen, is een zo continu mogelijke doorwortelbare en infiltreerbare fundering van het plein een grote meerwaarde.*
- Men beseft dat de vele ondergrondse leidingen op het K. Mathildeplein de groene intekening van het K. Mathildeplein onzeker maken. Die leidingen mogen echter geen excuus vormen om weinig bomen te voorzien op het plein. Er zou dan ook op voorhand nagedacht moeten worden over mogelijke oplossingen. Er bestaan alvast technische oplossingen voor continu doorwortelbare funderingen in complexe stedelijke situaties, maar die zijn duur.
- Het S-gebouw zal voor schaduw zorgen op het plein. Dat is niet ideaal voor bomen vreest men.
- *Reactie studiebureau: we zijn ervan overtuigd dat we de nodige ruimte voor bomen kunnen voorzien. Met juiste plantenkeuze zullen we ook planten kunnen voorzien die zullen groeien in een omgeving die in zekere zin artificieel is, omwille van wind, zon, ondergrond ...*
- Men vindt dat het vertrekpunt een groen plein moet zijn, waar verharding wordt aangebracht waar nodig – bijvoorbeeld omwille van toegankelijkheid, begaanbaarheid bij regen Graspaden zijn op deze plek geen goede keuze omdat gras niet bestand zal zijn tegen de grote stromen voetgangers en fietsers.
- *Reactie ontwerpbureau: De inrichting van het plein moet rekening houden met de verschillende gebruiken die het plein zal hebben. Dit moet zich onder meer vertalen naar de manier waarop we het plein kunnen vergroenen.*
- De deelnemers onderschrijven de eis voor een klimaatrobuust plein. Een element hierbij is bijvoorbeeld waterbuffering op of in de buurt van het plein, eventueel via wadi's.
- De deelnemers vinden het belangrijk dat het K. Mathildeplein plaats biedt om te zitten zonder de verplichting om te consumeren. Als er moet gekozen worden tussen groen of terrassen, kiest men voor een beperking van het aantal terrassen ten voordele van meer groen.
- Men stelt voor om het groen ook te gebruiken om de stromen op het plein te leiden. Zo zouden de fietsers naar de toegangen van de fietsenparkings op het K. Mathildeplein kunnen worden geleid.

- Men vraagt om ook bomen te planten op de hoek van de Voskenslaan en de Sint-Denijslaan.