

## Vragen en antwoorden klankbordgroep 27/04/2022

*De vragen zijn per locatie geschikt*

### Voskenslaan

**Het is eigenaardig dat de Voskenslaan geen hoofdfietsroute is gezien die het station met campussen Sterre en Ardoyen direct verbindt**

Een hoofdfietsroute is iets wat niet door het masterplan wordt bepaald. Dit fietshoofdroute is een bestaande categorisering van de Stad Gent die in de studie is overgenomen. Maar we beseffen wel dat daar veel fietsers zijn en willen die dan ook de nodige ruimte geven.

**In verband met het profiel van de Voskenslaan: waarom kunnen de auto's niet op de trambaan rijden om zo een breder fietspad te voorzien? Het is niet logisch dat fietsers op de Sint-Denijslaan afgescheiden worden en op de Voskenslaan, met het zelfde autoverkeer, gemengd worden? Bovendien rijden er veel meer fietsers op de Voskenslaan dan op de Sint-Denijslaan.**

Eigenlijk was die straat ontworpen als een straat voor eenrichtingsverkeer voor auto's en een trambaan. Na uitvoering is dan toch beslist om auto's in twee richtingen te laten rijden, maar dan zie je dat dit in conflict komt met de operationele snelheid van bussen en trams. Samen met de stadsdiensten en De Lijn is de keuze gemaakt om niet nog meer auto's op die tram- en busbaan te sturen.

**Reactie over de antwoord van Schepen Watteuw over het voorstel van auto's op de trambeding: hoe kan een fietsstraat waar fietsers met autoverkeer gemengd worden, veiliger zijn dan een breed fietspad? Bovendien rijden al auto's op de trambeding in de andere richting. In jullie voorstel gaan auto's de talrijke fietsers ook hinderen op de toekomstige fietspad. Iedereen ondersteunt toch het STOP principe?**

In de Voskenslaan wordt een eenrichtingsfietsstraat ingericht. Auto's mogen in de fietsstraat de fietsers niet inhalen.

**Klopt het dat de Voskenslaan de enige mogelijke route voor vrachtwagens richting station is?**

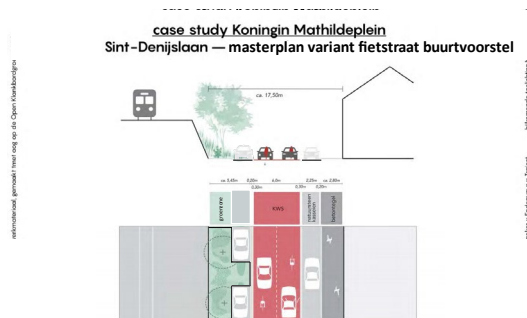
Neen, de leveringen van het station zullen de laad- en loszone van het station bereiken via de Kortrijksesteenweg en de oostelijke kant van de Sint-Denijslaan. Logistiek verkeer zal wegrijden via de tramsporen op het Koningin Mathildeplein, richtings Vaerwyckweg en Voskenslaan. Dit enkel binnen vooropgestelde venstertijden.

### Westelijk gedeelte Sint-Denijslaan (tussen Voskenslaan en Timichegtunnel)

Het tweerichtingsfietspad in de Sint-Denijslaan is in tegenspraak met de info die jullie van de buurtverenigingen kregen, zie <https://sintpietersbuiten.be/project-gent-sint-pieters-2/270-vragen-bij-de-mobiliteitsplannen-zuidkant-stationsomgeving> Jammer dat jullie dit negeerden... en zo de door ons aangehaalde actiepunten niet opnamen... Graag een argumentatie op wat daar puntsgewijs als redenen wordt opgesomd waarom dit idee (fix) van jullie een slecht idee is. Jullie willen er toch net minder auto's en volgens het STOP-systeem hebben de zwakke weggebruikers voorrang op de bussen...

Er is een uitgewerkt voorstel van straatplan Sint-Denijslaan West van de bewoners. Dit kan ik niet "plakken" in deze chat. Ik stuur het door en zie het graag in het verslag opgenomen. Dit voorstel toont aan dat wat de bewoners vragen wel mogelijk is (en twee jaren geleden overgemaakt als voorstel).

Het voorstel van de bewoners voorziet de inrichting van een fietsstraat en het gedeeltelijk ontharden van de parkeerstrook aan de kant van het spoor.



Tijdens de opmaak van het Masterplan zijn verschillende mogelijkheden bestudeerd om tot een **veilige inrichting** te komen van de Sint-Denijslaan West. Finaal werden twee opties weerhouden voor verder onderzoek: een **dubbelrichtingsfietspad versus een fietsstraat**.

De westelijke tak van de Sint-Denijslaan is afgetoetst aan de normen voor een veilige fietsstraat.

De Sint-Denijslaan voldoet aan **geen enkel van de vooropgestelde criteria** voor de inrichting van een verkeersveilige fietsstraat:

- De huidige en toekomstige frequentie van busverkeer is te hoog
- De intensiteiten van het autoverkeer zijn te hoog
- De verhouding fietsers/gemotoriseerde voertuigen is niet goed

Het knippen van de Voskenslaan of enkelrichtingsverkeer invoeren op de Sint-Denijslaan kan de intensiteiten van autoverkeer naar beneden brengen, maar heeft geen impact op de hoge frequentie van het busverkeer. Daarenboven is er bij de bewoners/handelaars weinig draagvlak voor elk van deze ingrepen.

**Sint Denijslaan West: De bewoners worden weer eens vergeten gezien er geen enkele parkeermogelijkheid is voor bewoners, laden en lossen is ook onmogelijk.**

Er komt in dit deel een dubbelzijdig fietspad, een breed voetpad en een rijvak in beide richtingen. Laden en lossen blijft mogelijk, maar het behoud van de parkeerplaatsen was hier niet mogelijk.

**Bij een tweerichtingsfietspad langs de kant van de spoorwegberm op de Sint-Denijslaan is de aansluiting met de fototunnel en Timichegtunnel gevaarlijk wegens de onoverzichtelijke scherpe hoek (niemand kan doorheen de muur kijken...). We vroegen uitdrukkelijk geen scherpe hoeken om af te draaien. Maar bochten.**

Ook hier zijn weer keuzes gemaakt, maar de vraag gaat hier wellicht eerder om de keuze voor een tweerichtingsfietspad tegenover fietsstraat. Die afweging tussen fietsstraat en tweerichtingsfietspad is gemaakt maar we zijn hier tot de conclusie gekomen dat het aantal auto's te hoog is tegenover het

aantal fietsers en dat de frequentie van het openbaar vervoer te hoog zal zijn voor de inrichting van een veilige fietsstraat. Het tweede argument heeft te maken met het ruimtegebruik: twee maal een enkelvoudig fietspad had als nadeel dat er wellicht ook bomen zouden moeten sneuvelen. Een tweerichtingsfietspad is geen evidente keuze, maar met voldoende ruimte is dit hier een goede oplossing.

**Een probleem dat op bijna alle klankbordvergaderingen aan bod kwam is de sterke toename aan verkeer in het westelijk deel van de Sint-Denijslaan (tot aan vroegere afrit R4). Kunnen hier ook oplossingen worden uitgewerkt, vooral gezien de huidige situatie in strijd is met de uitgangspunten van het MER van het project Gent-Sint-Pieters?**

Er is gekeken om eenrichtingsverkeer in te voeren in het westelijk deel van de Sint-Denijslaan en in de Voskenslaan, maar dit werd niet als wenselijk ervaren door de buurtbewoners omdat zij vonden dat dit raakt aan hun basismobiliteit.

**Graag andere voorstellen om verkeersdrukte westelijk deel Sint-Denijslaan aan te pakken. Het betreft vooral gedeelte tussen Timichegtunnel en vroegere afrit R4 waar het verkeer sterk is toegenomen. Denk niet dat optie eenrichtingsverkeer ooit is voorgelegd voor dit gedeelte.**

De vraag naar eenrichtingsverkeer in de Voskenslaan en Sint-Denijslaan is gesteld in de enquête die liep van 19 tot 28 juni 2020 (vraag 9)

<https://bit.ly/3kF1Whe>

Deze enquête is via een bewonersbrief in de ruime buurt aangekondigd (ongeveer 10.000 adressen), via een persmededeling, een bericht op de website en facebook ..

**De K&R via de ondergrondse parking. Proficiat! Hier zijn de vragen van de bewoners rond het plein en de K&R opgevolgd (op onze aandachtspunten op onze website voor het verhinderen van wildparkeren, graag die nog opnemen).**

## **Koningin Mathildeplein**

**Waar komen de beloofde fonteinen/waterpartijen op het Koningin Mathildeplein ?**

**Zie Plan Marguerit: bruisende fonteinen op Koningin Mathildeplein:**

[https://sintpietersbuiten.be/images/PGSP\\_Marguerit\\_2005\\_slide45.pdf](https://sintpietersbuiten.be/images/PGSP_Marguerit_2005_slide45.pdf)

Er wordt hier verwezen naar de plannen van Marguerit, maar die dateren al van jaren geleden en ondertussen zijn de inzichten gewijzigd. Het is niet uitgesloten dat er waterpartijen komen, maar ze hebben een aantal belangrijke nadelen: ze zijn moeilijk in onderhoud, er wordt soms leidingwater voor gebruikt wat niet duurzaam is, ze vreten energie. Anderzijds heeft water ook zijn waarde: ze verkoelen en kunnen dienen als spelelement. Er wordt daarom ook naar alternatieven gekeken die zorgen voor waterbuffering en natuurlijker zijn. Vandaar dat de waterpartijen niet in de referentiebeelden zijn opgenomen. De fontein op het Koningin Maria-Hendrikaplein blijft wel behouden en kan zelfs worden uitgebreid als spelelement. Het is beter om dergelijke waterpartijen te concentreren op 1 plek dan ze te verdelen over verschillende plaatsen die dan niet te onderhouden zijn.

**Hoe wordt ontwerpprincipes van "zuidelijke spoormeersen" meegenomen in ontwerpen voor de Koningin Fabiolalaan en het Koningin Maria-Hendrikaplein? Zijn er niet typische bomen van natte meersen?**

De belangrijkste ingreep in de Koningin Fabiolalaan is het maximaal behouden van het spoortalud, en het vrijwaren van haar rol als ecologische corridor en drager van biodiversiteit. Aan de voet van het talud moet er ingezet worden op lokale infiltratie van hemelwater.

Essen kunnen gedijen in vochtige bodems, maar verdragen stagnerend grondwater of langdurige overstromingen slecht (zie o.m. de "ecopedia": <https://www.ecopedia.be/boom/gewone-es>). Wilgen en elzen voelen zich in die situatie beter in hun sas. De voorstudie is zeker niet tégen de es, het is een waardevolle inheemse boom. Omwille van de essenziekte (veroorzaakt door de schimmel *Hymenoscyphus fraxineus*) is het echter niet aangewezen om essen aan te planten in een laanaanplanting, zeker niet in een omgeving waar de ziekte al is waargenomen.

Het Koningin Maria-Hendrikaplein valt buiten de grenzen van de finale studie. In het voorbereidend traject werd het plein wel bekeken, de focus lag toen op gericht ontharden en lokale hemelwaterbuffering.

**We merkten 2 jaar geleden ook al op dat het dubbelrichtingsfietspad in de fototunnel - de toegang tot de ondergrondse fietsenparking - momenteel langs de linkerzijde van het fietspad ingetekend is. Namelijk de tegenrichting voor wie van het Zuiden komt... Dat betekent dat fietsers die 's ochtends door de tunnel van noord naar zuid willen fietsen, in conflict komen met de fietsers die vanuit het zuiden de fietsenparking willen inrijden. Onze suggestie was om de toegang tot de fietsenparking tussen de twee rijrichtingen voor de fietsers te bouwen (dus fietspad , toegang, fietspad).**

Dit is een complex punt en er is een voorstel gedaan om de helling te laten starten meer richting het rond punt van de bussen om zo het fietsverkeer te verbeteren, maar dit valt buiten deze opdracht omdat dit in het stationsgebouw zelf is. De toegang naar de ondergrondse fietsenparking zal verder bekeken worden in functie van de stationswerken.

## Koningin Fabiolalaan

Voor de Koningin Fabiolaan wordt nu 2.75 m voor een fietspad voorzien wat onder de aanbevolen norm is. Hetzelfde voor de fietssnelweg op de St Denijslaan (>250 fietser/dag – ong 350 in januari volgens telraam). Waarom worden de toekomstnormen niet gebruikt? Dit zou moeten een

voorbeeldig project moeten zijn: [https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/20181128\\_advies\\_breedte\\_fietsinfra\\_DEF2.pdf](https://fietsberaad.be/wp-content/uploads/20181128_advies_breedte_fietsinfra_DEF2.pdf)

over fietspadennormen uit NL: <https://www.fietsberaad.nl/getmedia/5c43de68-1572-412b-9490-dc8e02669a3f/E80-MWI-KA-1800127-Movares-Ontwerpprincipes-Kernet-Fiets-definitief.pdf.aspx> (P15); Voor fietssnelwegen min 4.5m+ tussen berm van min 1.5m (?) IK vind het niet terug op het ontwerp van de Sint Denijslaan.

Dit fietspad had breder mogen zijn, maar er is enerzijds gekozen voor de continuïteit van het reeds aangelegde gedeelte in het begin van de Koningin Fabiolalaan en anderzijds is er in het middenstuk, (tussen Aagemstraat en Verpleegsterstraat ) aan de talud, niet veel breedte mogelijk.

Aanvulling: op taludniveau zal er een bovenlokale hoofd fietsroute van 4 meter breed gerealiseerd worden die de verbinding zal maken met de brug naar de Blaarmeersen. Voor de breedte van het fietspad in de Sint-Denijslaan werd het vademecum fietsvoorzieningen gevolgd.

## **Koningin Maria-Hendrikaplein**

### **Wat zijn plannen voor het Koningin Maria-Hendrikaplein, in 2020 waren hiervoor ook workshops georganiseerd, wordt hiervoor ook ontwerp opgesteld?**

Er is verder onderzoek nodig om te komen tot een veilig voorstel voor de inrichting van het plein. De aanleg is voorzien na het einde van de stationswerken. Tussentijdse resultaten en inzichten verworven tijdens het participatietraject worden meegenomen in het vervolgetraject.

### **Schepen Watteuw geeft aan dat verkeerveiligheid heel belangrijk is, wat met onoverzichtelijk Koningin Maria-Hendrikaplein en busstation?**

We zijn er inderdaad nog niet uitgeraakt welke oplossingen we voorzien voor het Koningin Maria-Hendrikaplein en dat heeft te maken met hoever we willen gaan op het vlak van veiligheid. We gaan dit niet laten liggen en we gaan verder zoeken naar een oplossing. Halfslachtige oplossingen zijn niet aangewezen en daarom wachten we beter tot we een goede en veilige oplossing vinden.

### **Zal Flibco ook in het busstation stoppen?**

Er is door studiebureau Traject een analyse gemaakt van het busstation. Dat busstation zal dubbel zo lang worden. Uit die analyse blijkt dat het busstation kan geoptimaliseerd worden en dat daar nog mogelijkheid is voor uitbreiding zoals met shuttlebussen en eventueel Flibcobussen. Maar over die laatste is nog geen beslissing genomen.

### **Is de inschatting juist dat timing van uitvoering van deze ontwerpen eerder 2030 is? (na bouw station, na s-gebouw, na aanleg B zone)**

Zie tijdsschema eerder in het verslag.

### **Jullie hadden eens een idee laten vallen om een overdekte ontmoetingsruimte te creëren voor jongeren (zodat bv de blauwkes van het Sint-Pietersinstituut zich niet genoodzaakt zien om op de vloer te zitten) Waar is deze ruimte?**

Deze ruimte was in de plannen voorlopig voorzien in de Koningin Astridlaan. Deze omgeving wordt nog verder bekeken, samen met het Koningin Maria-Hendrikaplein.

## **Communicatie en participatie**

**Midden 2020 zagen en hoorden we jullie voor het laatst (na veel denkwerk vanuit de buurtbewoners die met jullie gedeeld werden en dat wij als huiswerk beschouwen). Onze herhaalde oproepen via het Project Gent Sint-Pieters nadien om contact en uitwisseling in jullie proces werden keer op keer genegeerd en bijna twee jaar werkten jullie met de projectpartners los van elke vorm van bewonersparticipatie tussendoor. Was er daarvoor een zinnige reden?**

In 2020 waren er veel contacten en workshops met verschillende doelgroepen (buurtbewoners, scholen, handelaars enz) en die signalen zijn doorgekomen.

Het klopt dat er in 2021 geen participatieacties meer waren. In de loop van 2021 is de opdracht aan het studie bureau tijdelijk opgeschort waardoor er niet meer is verder gewerkt aan de studie. Daarmee samenhangend zijn er ook geen participatie acties meer geweest.

**Wanneer wordt rapport publiek gemaakt?**

De volledige presentatie met video wordt op de website geplaatst. Alle informatie is beschikbaar op <https://www.projectgentsintpieters.be/info-inspraak/inspraak/masterplan-publieke-ruimte>