



## **Opschrift**

Vergadering van 11 februari 2026

Nummer: 2026\_MV\_00109

### **Onderwerp:**

**Mondelinge vraag van raadslid Sarah Van Acker: Opvolgvraag fietsparkeerplaatsen Gent-Sint-Pieters**

### **Raadslid(-leden):**

Sarah Van Acker - Groen

**Bevoegd:** Joris Vandenbroucke

## **Omschrijving van de vraag**

### **Toelichting:**

Op 17 januari organiseerden GMF en de Fietsersbond hun jaarlijkse telactie aan het station van Gent-Sint-Pieters. Hun actie wordt gesteund door Gezinsbond Gent, Beweging.net Midden-Vlaanderen en Netwerk Duurzame Mobiliteit. Dit jaar telden ze 14.007 fietsen, een gelijkaardig cijfer als bij voorgaande telacties. Sommige fietsenstallingen kennen tijdens de telactie een overbezetting van 280% (zoals de ondergrondse fietsenstalling aan de voorkant van het station).

Die jaarlijkse telacties, het vele malen op dezelfde nagel kloppen en het niet te ontkennen toenemend aantal fietsers, hadden reeds effect. Waar ooit enkel over 6.800 fietsenstallingen werd gesproken, voorziet men nu op het einde van de werken 18.500 fietsplaatsen; deze laatste uitbreiding is nog maar recent beslist.

De verschillende deelnemende organisaties aan deze acties achten dit aantal echter nog steeds te weinig. Zij pleiten reeds een paar jaar voor 20.000 fietsenstallingen om niet alleen de huidige fietsparkeerdruk te verlichten, maar ook om het jaarlijks stijgend aantal pendelende studenten op te vangen (ca. 2.000 per jaar).

### **Vraag:**

#### **1. Uitbreidingsmogelijkheden**

Hoe reageert de schepen op de vraag voor verdere uitbreiding? Zijn er nog verdere uitbreidingsmogelijkheden die onderzocht kunnen worden?

#### **2. Voorstel parking:**

De verschillende organisaties die de telacties organiseerden, kwamen ook met een eigen voorstel om de problematiek aan te pakken. De NMBS-autoparking wordt momenteel onderbenut, met slechts een gebruik van 63,5% op weekdays. De

NMBS gaat nu al een aangrenzend deel ervan bestemmen voor betalende fietsenstallingen, namelijk 1.556 plaatsen ter compensatie van de 643 betalende plaatsen op het Koningin Mathildeplein.

De deelnemende organisaties van de acties vragen om nog een ruimer deel van de parking beschikbaar te stellen voor fietsenstallingen.

Overwogen de diensten, de schepen en NMBS dit voorstel? Wat is er volgens de schepen nodig om dit voorstel verder te onderzoeken en/of uit te voeren?

**3. Tijdelijke dip:**

Het uiteindelijke aantal fietsenstallingen zal hoger zijn dan vandaag, maar tijdens de verschillende werven zal er wel een dip zijn. Tussen 1 september 2026 en 20 december 2028 wordt een kleine dip verwacht. Ongeveer 4.000 tijdelijke fietsenstallingen verdwijnen immers wegens de werf op het Koningin Mathildeplein, en hun permanente opvolgers zijn nog niet allemaal beschikbaar. Op mijn vraag in februari 2025, antwoordde de schepen dat de NMBS en Stad Gent permanent naar oplossingen zoeken en dat mogelijks ook nog een oplossing kan worden gevonden voor de tijdelijke dip.

Zijn er ondertussen (tijdelijke) extra fietsenstallingen gevonden om deze daling tegen te gaan vanaf september van dit jaar?

**4. Toegankelijkheid fietsenparkings.** Momenteel bevinden sommige fietsparkings zich ondergronds. Parkings Mathilde (-1) en Mathilde - west (-1) en zijn daarbij enkel toegankelijk via een trap met (elektrische) fietsgeul. Een fietsgeul wordt door veel gebruikers niet als een volwaardige en comfortabele fietsinfrastructuur ervaren, ook wanneer deze voorzien is van elektrische ondersteuning. Deze fietsparkeerplaatsen worden bijgevolg (zie tellingen van GMF alsook de website van Project Gent Spoort) minder gebruikt. Bovendien stelt zich voor buitenmaatse fietsen en elektrische fietsen een veiligheidsprobleem bij het gebruik van de trap.

Het station Gent-Sint-Pieters is echter in volle opbouw en toegangen kunnen nog aangepast worden.

Zal voor beide fietsenstallingen nog een toegankelijke, meer fietsvriendelijke ingang voorzien worden met helling i.p.v. een trap? Hoe zal deze ingang er uit zien? Langs waar zal deze toegang zijn? Zullen er voldoende toegankelijke ingangen voorzien zijn langs de achterkant van het station?

## **Antwoord**

Dankjewel voor de vragen over de fietsparkeerplaatsen aan Gent-Sint-Pieters. Ik wil eerst benadrukken dat de stad samen met NMBS en de andere partners erkent dat de fietsparkeerdruk aan het station zeer hoog blijft en dat dit een blijvend aandachtspunt is. Wat de uitbreidingsmogelijkheden betreft: momenteel is er beslist dat er op het einde van de werken 18.500 fietsparkeerplaatsen zullen zijn. Zoals je zelf ook aangeeft: dat is een forse stijging tegenover wat oorspronkelijk voorzien was. Tegelijk zien we ook vanuit de stad dat het risico dat dit aantal op langere termijn mogelijk te weinig kan zijn door het

stijgend aantal fietsers en treinreizigers. Daarom is de stad hierover al in gesprek gegaan met de NMBS.

Er werd daarbij expliciet gekeken naar de piste om bijkomende fietsparkeerplaatsen onder te brengen in de NMBS-autoparking. De NMBS geeft echter aan dat die parking volgens recente tellingen een gemiddelde bezettingsgraad heeft tussen 70 en 80 procent. Op piekmomenten stijgt die boven de 90%. Dus van onderbenutting is eigenlijk geen sprake. Vandaag ziet NMBS daarom geen ruimte om een groter deel van de autoparking structureel om te vormen tot fietsenstalling.

Er moet ook rekening gehouden worden met toekomstige ontwikkelingen langs de Koningin Fabiolalaan, die eveneens parkeerbehoefte zullen genereren. Er wordt ook naar die parking gekeken voor park&ride-faciliteiten die bereikbaar zijn via de achterzijde van het station, zoals we in de vorige commissie MASSE bespraken.

De NMBS is wel bereid om een gedeeltelijke herbestemming als fietsenstalling te overwegen wanneer de bezetting terug structureel zou dalen, maar dat lijkt op korte termijn zeker niet het geval te zijn.

Tegelijk zijn er twee redenen om aan te nemen dat de groei van het aantal gestalde fietsen de komende jaren mogelijk iets minder steil zal verlopen. Ten eerste zien we een sterke groei van het gebruik van deelfietsen, met de stationsomgeving als één van de drukste hubs. Door de komende jaren nog extra deelzones te voorzien, kan de druk op klassieke fietsparkeerplaatsen deels worden afgeremd.

Maar ten tweede: - en daarmee beantwoord ik meteen ook de vraag van Veerle Baert over het weesfietsenbeleid aan het Sint-Pietersstation: sinds januari van dit jaar is de Fietsambassade verantwoordelijk voor het fietsbeheer in de stationsomgeving. In het verleden bleef dat beheer te beperkt, waardoor weesfietsen en wrakken langdurig plaatsen innamen. De Fietsambassade zal minstens 3 keer per jaar een weesfietsactie voorzien in alle stallingen rond het station. Ze zijn daar ook meteen aan begonnen: in januari heeft de Fietsambassade al een 500-tal fietswrakken weggehaald uit de omgeving van Gent-Sint-Pieters. Het effectieve verwijderen van weesfietsen, daar is men sinds gisteren mee begonnen, daar kan ik dus nog geen cijfers over meegeven.

Dan de tijdelijke dip tijdens de werken. Oorspronkelijk was voorzien dat de fietsparkeercapaciteit vanaf september 2026 tijdelijk zou dalen door de werken op het Koningin Mathildeplein. Intussen is duidelijk dat deze dip zal opschuiven in de tijd, omdat de start van de bouw van het S-gebouw nog niet vastligt.

Er is momenteel geen bijkomende tijdelijke oplossing om die dip volledig te compenseren, maar ze zal wel korter duren dan aanvankelijk gepland, omdat ondertussen andere onderdelen van het station en de fietsenparkings verder afgewerkt worden.

Wat de toegankelijkheid van de ondergrondse fietsenstallingen betreft: het klopt dat de stallingen aan de oost- en westzijde van het Koningin Mathildeplein vandaag enkel via trappen met fietsgeulen bereikbaar zijn, en dat dit niet voor alle fietsers comfortabel of veilig is. In de definitieve toestand blijven die trappen behouden, maar de toegankelijkheid zal de komende jaren wel aanzienlijk verbeteren.

Aan de westzijde zal de fietsenparking op -1 gekoppeld worden aan de parking onder het busstation en het VAC, waardoor ze bereikbaar wordt via de bestaande hellende vlakken. Daarnaast komt er in de huidige tramtunnel een nieuwe fietsshelling die een rechtstreekse verbinding zal maken tussen de Sint-Denijslaan en Voskenslaan en de fietsenparking. Die ingreep is voorzien op langere termijn, ten vroegste rond 2031-2032.

Aan de oostzijde zal de fietsenparking tegen eind 2028 toegankelijk worden via een luie trap met een vlakke helling die aansluit op de Cloquetgang. Dat zorgt voor een duidelijk betere toegankelijkheid, ook voor zwaardere en buitenmaatse fietsen.

Samen met NMBS blijft de stad deze situatie nauw opvolgen, met als doel de bestaande capaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten en de toegankelijkheid en leefbaarheid rond het station verder te verbeteren.

---