



KENNISCENTRUM
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

SYNTHESEDOCUMENT (2005)

Oorspronkelijke naam document

Synthesedocument maart 2005, ontwikkeling stationsomgeving Gent-Sint-Pieters

Project

Omgeving Sint-Pietersstation Gent



Inclusief revisie van pagina 75 (april 2005)

SYNTHESEDOCUMENT
MAART 2005

ONTWIKKELING
STATIONSONMGEVING
GENT-SINT-PIETERS

Statuut van dit document:

Vanaf 2006 starten de werken die de stationsomgeving van Gent Sint-Pieters moeten omvormen tot een nieuw kwalitatief stadsdeel. Hiervoor zijn de voorbije jaren een reeks voorbereidende studies gemaakt.

Het document dat u nu inkijkt (bijlage 5 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 januari 2006) is een eerste synthese van de diverse voorstudies en stadsontwerpen die gemaakt werden voor maart 2005.

In 2005 liep ook een studie voor het publiek domein door de Franse landschapsontwerper Alain Marguerit. (bijlage 6 7 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 januari 2006). Deze studie geeft, naast een kwalitatief inrichtingvoorstel voor het openbaar domein, ook een aantal aanpassingen t.o.v. dit document.

U moet dit document daarom in samenhang lezen met de studie van Marguerit.

Volgende onderdelen van dit document zijn gewijzigd door het document Alain Marguerit:

- Bij een aantal tekeningen/plannen van het totaalproject dient men rekening te houden dat de basistekening verouderd is (bv. figuur p.50, 52, 53, 66, 67, 71,73, 75, enz...) terwijl het concept of de bijhorende tekst actueel blijft.

- Volgende concepten en onderdelen komen echter te vervallen (t.o.v. het document Alain Marguerit):
 - o Het concept op p. 27: 3.5 Interne ontsluiting verbonden met R4: De ontsluitingsweg op het terrein krijgt een andere route.
 - o Het concept op p. 33: 3.13 Werken met topografie: Een groter deel van het talud wordt afgegraven. Het terrein komt grotendeels te liggen op hetzelfde niveau als de Koningin Fabiolalaan.
 - o p.44 en 45: interne auto-ontsluiting deel k en l.
 - o Het plan op p. 50 is niet meer actueel
 - o De localisatie van adressen op p. 54-55 is niet meer actueel. In zone B en C is dit nu meer op de Fabiolalaan gericht.

Lees de concordantietekst (bijlage 7 bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 januari 2006) voor gedetailleerde informatie over de samenhang tussen dit document en het document Alain Marguerit.

2 Aerofoto stationsomgeving Gent-Sint-Pieters



12/04/2005

Synthesedocument

Maquette deelproject Koningin Fabiolalaan



Ontwikkeling stationsomgeving Gent-Sint-Pieters

Station Gent-Sint-Pieters
zicht vanop het Koningin Maria-Hendrikaplein



maart 2005

Synthesedocument

Ontwikkeling stationsomgeving Gent-Sint-Pieters

Het station Gent-Sint-Pieters in 1917, zicht vanop het Koningin Maria-Hendrikaplein



Inhoud

| | | |
|-----------|--|------------|
| 1 | INLEIDING | •9 |
| 2. | SITUERING PROJECTGEBIED IN ZIJN RUIMERE CONTEXT | •17 |
| 2.1. | PROJECTGEBIED..... | 17 |
| 2.2. | CONTEXT TEN NOORDEN VAN DE SPOORWEG | 19 |
| 2.3. | CONTEXT TEN ZUIDEN VAN DE SPOORWEG | 21 |
| 3 | KRACHTLIJNEN VOOR DE ONTWIKKELING | •23 |
| 3.1 | INTENSIEF RUIMTEGEBRUIK IN DE STATIONSOMGEVING | 25 |
| 3.2 | KNOOPPUNT VAN STEDELIJK PERSONENVERVOER..... | 25 |
| 3.3 | COHERENTE STATIONSPLAATS | 25 |
| 3.4 | VERVOLLEDIGEN VAN DE VROEG-TWINTIGSTE-EEUWSE STADSVORM | 27 |
| 3.5 | INTERNE ONTSLUITING VERBONDEN MET R4..... | 27 |
| 3.6 | EEN PAD VAN STAD NAAR LAND | 27 |
| 3.7 | OPGEHANGEN TUSSEN SLANKE TORENS | 29 |
| 3.8 | EEN GELAAGD OPENBAAR VERVOERKNOOPPUNT ALS SCHARNIER | 29 |
| 3.9 | 45°-ENVELOPPE GARANDEERT LICHT, BEZONNING EN PRIVACY..... | 29 |
| 3.10 | GEKRUIST GEMENGDE VERDELING VAN FUNCTIES..... | 31 |
| 3.11 | GEBOUWEN IN DIALOOG MET HET PUBLIEK DOMEIN | 31 |
| 3.12 | LINEAIRE ONTWIKKELING ALS GELUIDSCHERM..... | 31 |
| 3.13 | WERKEN MET DE TOPOGRAFIE | 33 |
| 3.14 | INHAKEN IN DE CONTEXT | 33 |

6 Bestaande parking op het terrein van het deelproject Koningin Fabiolalaan (panoramafoto 2003)



12/04/2005

| | | |
|----------|--|------------|
| 4 | STRUCTURERENDE ELEMENTEN VOOR DE ONTWIKKELING VAN HET PROJECTGEBIED | •35 |
| 4.1 | BESTAANDE STRUCTURERENDE ELEMENTEN | 37 |
| 4.2 | HET ENTREEPLEIN ALS COMPLEMENT VAN HET MARIA-HENDRIKAPLEIN | 39 |
| 4.3 | EEN ESPLANADE ALS VERBINDINGSSTUK TUSSEN ENERZIJD HET STATION EN HET MARIA- HENDRIKAPLEIN EN ANDERZIJD HET ENTREEPLEIN | 41 |
| 4.4 | DE KONINGIN FABIOLALAAN ALS RUIMTELIJKE DRAGER | 43 |
| 4.5 | INTERNE AUTO ONTSLUITINGEN VOOR HET DEELPROJECT KONINGIN FABIOLALAAN | 45 |
| 4.6 | OPEENVOLGING VAN PUBLIEKE KAMERS MET EEN AFWISSELEND KARAKTER | 47 |
| 4.7 | AFSLUITBARE SEMI-PRIVATE DELEN | 49 |
| 4.8 | EEN GEHEEL VAN PUBLIEKE RUIMTEN | 51 |
| 4.9 | EEN PAD VAN STAD NAAR LAND | 53 |
| 4.10 | LOCALISATIE VAN ADRESSEN | 55 |
| 4.11 | GELUIDSCHERMEN..... | 57 |
| 4.12 | TOPOGRAFIE..... | 59 |
| 5 | PROGRAMMATORISCHE ELEMENTEN VAN DE ONTWIKKELING | •61 |
| 5.0 | HET TERREIN | 63 |
| 5.1 | HET PROGRAMMA | 65 |
| 5.2 | RELATIE PARKEREN EN PROGRAMMA | 75 |
| 5.3 | FASERING | 77 |
| 6 | DEELPROJECTEN | •79 |
| 6.1 | VERBINDINGSWEG R4 - STATIONSOMGEVING | 81 |
| 6.2 | STATION | 83 |
| 6.3 | SINT-DENIJSPLEIN..... | 89 |
| 6.4 | ZONE A (ESPLANADE) KONINGIN FABIOLALAAN | 91 |
| 6.5 | ZONE B (TUINKAMERS) KONINGIN FABIOLALAAN | 101 |
| 6.6 | ZONE C (CAMPUS) KONINGIN FABIOLALAAN | 111 |
| 6.7 | LOGISTIEK CENTRUM INFRASTRUCTUUR | 119 |



1 Inleiding

Het station Gent-Sint-Pieters en zijn ruime omgeving zal de komende jaren een opmerkelijke transformatie ondergaan. Het station zal omgebouwd worden tot een kwalitatief, toekomstgericht openbaar vervoersknooppunt. Bijkomend worden in de stationsomgeving nieuwe projecten opgezet voor stedelijke voorzieningen, kantoren en wonen.



orthofoto © AQUATERRA

Inhoud:

Voorliggend document bundelt de hoofdopties en de krachtlijnen van alle geplande stedenbouwkundige ontwikkelingen die het station Gent-Sint-Pieters en zijn omgeving de komende tientallen jaren zal ondergaan. Dit is de synthese van de vele stadsontwerpen en studies die uitgevoerd zijn ter voorbereiding van dit ambitieus project.

Rekening houdend met het lange ontwerp- en bouwproces, moet dit document dan ook aanzien worden als een tussentijdse synthese, die enkel de krachtlijnen vastlegt. Bijhorende illustraties en simulaties zijn dan ook enkel als voorbeeld in dit bundel verwerkt. Een verdere detaillering en verfijning dient nog te gebeuren waardoor bepaalde planonderdelen ook nog beperkt kunnen wijzigen.

Statuut:

Dit document brengt alle voorgaande studies samen waarover overeenstemming bestaat en vormt in eerste instantie de basis voor het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) “ stationsomgeving Gent-Sint-Pieters – Koningin Fabiolalaan”. Daarnaast zal dit het document zijn waar onder meer de uitvoeringsprojecten op gebaseerd zullen zijn. Dit document heeft ook een belangrijke communicatieve waarde, zowel in communicatie met de bevolking (als een verduidelijking van het RUP), als in de communicatie met potentiële investeerders en projectontwikkelaars.

Opbouw:

Dit document behandelt achtereenvolgens:

- de situering van het projectgebied in zijn ruimere context
- de krachtlijnen voor de ontwikkeling
- de structurerende elementen voor de ontwikkeling van het projectgebied
- de programmatorische elementen voor de ontwikkeling van het projectgebied per deelzone een mogelijk bebouwingsvoorstel . Deze voorstellen worden gezien als inrichtingsstudies die kunnen gebruikt worden in functie van de vergunningsaanvraag voor toekomstige bouwprojecten.

Beelden bestaande toestand (2004) omgeving station Gent-Sint-Pieters



Ambitie:

De problematische evolutie van het autoverkeer heeft locaties in de nabijheid van knooppunten van het openbaar vervoer weer onder de aandacht gebracht. Bovendien zijn er in de buurt van stations dikwijls terreinen vrijgekomen door de reorganisatie van de spoorwegexploitatie. Het is dan ook logisch dat er op deze oude spooreplacements projecten worden opgezet voor stedelijke voorzieningen, kantoren en wonen.

De Vlaamse overheid ondersteunt deze trend. Het stimuleren van openbaar vervoer is één van de belangrijke instrumenten van duurzame ruimtelijke ontwikkeling. Bovendien past het concentreren van hoogwaardige handel- en werkruimtes én woongelegenheden in knooppunten van openbaar vervoer perfect binnen het concept van 'gedeconcentreerde bundeling' van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV).

Het station Gent-Sint-Pieters is het belangrijkste reizigersstation van Vlaanderen, met een groot spooreplacement langsheen de Koningin Fabiolalaan dat kan vrijgemaakt worden voor stedelijke ontwikkeling.

Ambitie van het project is het aantal opstappende reizigers in het station substantieel te verhogen (60.000 opstappende reizigers). Dit zal niet alleen gebeuren door een grondige aanpassing van de reizigersaccommodatie en modernisering van de spoorinfrastructuur, maar ook door het voor- en natransport (per bus, tram, auto, met de fiets of te voet) merkbaar te verbeteren. Teneinde een maximale verdichting rond het station te bekomen, wordt de volledige stationsbuurt stedenbouwkundig ontwikkeld. Tegelijk zal worden rekening gehouden met de typische woon- en werkbuurt die gedurende de voorbije eeuw rond het station Gent-Sint-Pieters ontstaan is. De specifieke kwaliteiten en eigenaardigheden dienen zeker en vast behouden te worden.

Op deze manier wordt de stad op een duurzame wijze verder ontwikkeld: economische groei wordt losgekoppeld van de groei van het wegverkeer. Openbaar vervoer- en fietsgebruik wordt gestimuleerd en de woonfunctie in de binnenstad wordt versterkt. Dit kadert volledig binnen de doelstellingen uit het ruimtelijk structuurplan Gent met betrekking tot de stationsomgeving. Hierbovenop wenst de stad een uitnodigend project die de sfeer en de ambitie van de stad in zich dragen.

Kaderend binnen het Pegasusplan De Lijn is het vooral van belang dat het nieuwe openbaar vervoersknooppunt de groei moet kunnen verwerken. Voor reizigers worden wachtzones uitgebreid, voor bussen en trams komt er een verdubbeling van het aantal perrons.



Bestaand postgebouw
Ontwikkeling stationsomgeving Gent-Sint-Pieters



Consensus-voorstel stuurgroep 13.10.2003
maart 2005

Voorafgaand proces:

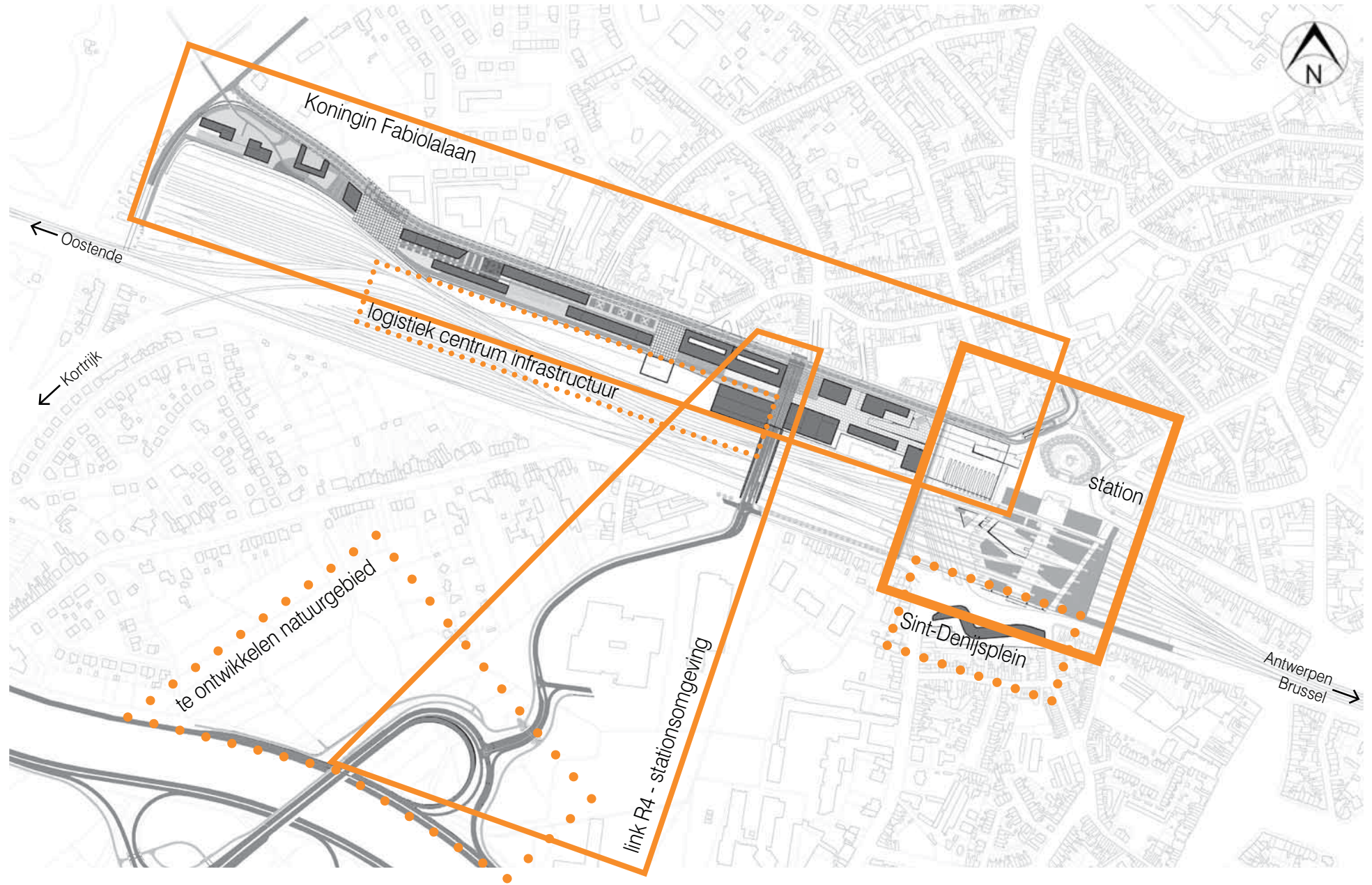
Het planningsproces is opgestart in 1998 met een eerste verkennende stedenbouwkundige studie van Xaveer De Geyter Architecten bvba (XDGA) voor de volledige stationsomgeving. Deze studie kreeg begin 2003 een vervolg in een opdracht voor een stadsontwerp voor het deelproject Fabiolalaan.

De rechtstreekse opdrachtgever van beide ontwerpen was de nv. Eurostation, in samenspraak met de stuurgroep die de hele ontwikkeling van het Sint-Pietersstation coördineert en waarin de volgende partners zetelen onder voorzitterschap van de Gentse burgemeester: de stad Gent, het Vlaamse Gewest, de NMBS, de Lijn, De Post en Eurostation. Het studiewerk werd grondig voorbereid in diverse werkgroepen. Kwaliteitsbewaking werd geleverd door een klankbordgroep, samengesteld uit een aantal externe deskundigen onder leiding van de Vlaams Bouwmeester.

Tegelijkertijd met het stadsontwerp van XDGA, werden andere studies uitgevoerd rond mobiliteit, de zuidelijke stationsomgeving, de effecten van hoogbouw, edm....

Als belangrijkste voorbereidende studies, in dit rapport verwerkt, kunnen genoemd worden:

- Stadsontwerp Fabiolalaan Gent, Xaveer De Geyter Architectenbureau b.v.b.a., september 2003
- Gent –Zuidelijke stationsomgeving – stadsontwerp Sint-Denijsplein, KCAP ARCADIS Gedas, mei 2004
- Consensusvoorstel stuurgroep 13 oktober 2003
- Hoogbouweffectrapportage project Fabiolalaan Gent, Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening, oktober 2004.
- Diverse mobiliteitsstudies Tritel



2. Situering projectgebied in zijn ruimere context

Het projectgebied situeert zich op de kruising van de spoorlijnen Brussel-Oostende en Antwerpen-Kortrijk het is ook verbonden met het gehele openbaar vervoersnet van de stad Gent en de omliggende regio.

2.1. Projectgebied

Het projectgebied dat in dit document behandeld wordt, bestaat in hoofdzaak uit:

- het tracé van de verbindingsweg met de R4
- het station met de bijhorende “stationsplaats” (Koningin Maria Hendrikaplein, ruimte onder de sporen en nieuw te creëren Sint-Denijsplein).
- een gedeelte van het bouwblok tussen Voskenslaan, Sint-Denijslaan, Ganzendries en Reigerstraat.
- de Koningin Fabiolalaan met een groot deel van de terreinen van de NMBS, gelegen tussen de Snepkaai en het Koningin Maria Hendrikaplein
- het logistiek centrum infrastructuur van de nmbs

Citadelpark



Koningin Astridlaan



Princes Clementinalaan



Rijsenbergwijk



Koningin Maria-Hendrikaplein



Parkeerterrein K. Fabiolalaan



Rijsenbergwijk



Watersportbaan



bebouwing langs Watersportbaan

18

de compacte stad



de modernistische stad



de Rijsenbergwijk



2.2. Context ten noorden van de spoorweg

de compacte stad

De bouw van het Sint-Pietersstation in het begin van de twintigste eeuw was de motor voor de ontwikkeling van een heel nieuw stadsdeel. Het hooggelegen spoorweglichaam vormde – net als in andere steden – een belangrijke barrière: slechts op enkele plaatsen werden tunnels gebouwd zodat het nieuwe stadsweefsel ten noorden en ten zuiden van de spoorweg een eigen logica kende.

Het Koningin Maria-Hendrikaplein was geconcipeerd als een ambitieuze stedelijke ruimte die de verwachte drukte aan voetgangers, trams en koetsen moest opvangen. Vanuit dit plein waaierden enkele imposante lanen uit naar de verschillende wijken van de oude stad. Vermeldenswaardig in dit verband is de Prinses Clementinalaan die als stadsgezicht is beschermd.

In de loop van de jaren is tussen station en de oude stad een compacte stadsontwikkeling gegroeid, met een zeer representatief openbaar domein gevormd door brede lanen en het Citadelpark. Rond het station vestigde zich de gebruikelijke horeca, die perioden van verval en vernieuwing kende.

de modernistische stad

Aan de westzijde van de stad, aan de overkant van de Leie, vormen de watersportbaan en de Blaarmeersen het decor voor een modernistische stadsontwikkeling: hoge collectieve woongebouwen in een open en groene omgeving.

de Rijsenbergwijk

De Rijsenbergwijk tenslotte ligt geprangd tussen de Leie, het spooreplacement langs de Koningin Fabiolalaan en de eerder beschreven compacte stad. Het is een zeer ambigue ruimte waar zowel gesloten bouwblokken terug te vinden zijn als geïsoleerde appartementsgebouwen én voorstedelijke bebouwing (tweewoonsten met voortuin). Het openbaar domein verliest gaandeweg de homogeniteit die kenmerkend is voor de compacte stad.

Naast enkele charmante en mooie individuele woningen moeten we ook het merkwaardig appartementsgebouw vermelden in de Verpleegstersstraat naar plannen van architect Gaston Eysselinck (enigszins zichtbaar op de foto van de Rijsenbergwijk).



de Verpleegstersstraat

brug over ringvaart/R4



R4



de scholencampus



Sint-Denijslaan



Voskenslaan



de Sint-Denijslaan van Kortrijkse steenweg tot station



Ganzendries

In- en uitgang Zuidzijde station



Aankomen in Gent - zicht vanuit de trein!

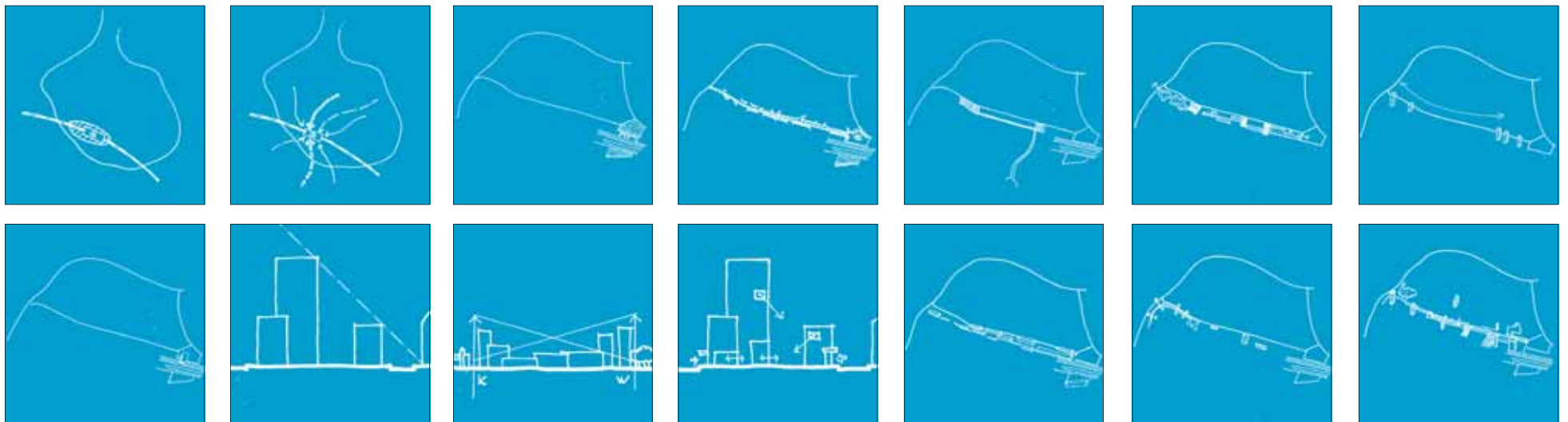


2.3. Context ten zuiden van de spoorweg

Het gebied ten zuiden van het Sint-Pietersstation wordt door de stad Gent beschouwd als een belangrijk onderdeel van het ruimtelijk structuurplan Gent. Het gebied maakt daarbij deel uit van de zogenaamde “zuidelijke mozaïek”, zijnde het zuidwestelijke randstedelijke gebied van vier woonlobben die vasthangen aan de kernstad.

Het gebied van de zuidelijke stationsomgeving is noch stadscentrum, noch periferie. Het heeft echter wel potentieel om inhoud te kunnen geven aan een nieuw begrip van urbaniteit. Deze kwaliteit is aan uiteenlopende factoren te danken, zoals de ligging in de buurt van het stadscentrum, een goede ontsluitingspotentie (zowel voor de auto als voor het openbaar vervoer), een karakteristieke menging van historische en moderne structuren in een contrastrijke afwisseling van grote en kleine schaalniveaus, de aanwezigheid van woon- en schoolfuncties, en de aanwezigheid van groengebied. Dit maakt het mogelijk sterk van elkaar verschillende activiteiten in symbiose met elkaar te realiseren, in een combinatie van culturele, alledaagse en commerciële functies die zich bewegen tussen informele en officiële. Noch het stadscentrum, noch de periferie voldoet aan deze condities.

Bron: p. 4 van de inleiding tot het stadsontwerp voor de zuidelijke stationsomgeving van KCAP-Arcadis Gedas.



12/04/2005

Synthesedocument

Ontwikkeling stationsomgeving Gent-Sint-Pieters

maart 2005

3 Krachtlijnen voor de ontwikkeling

Onderstaande concepten zijn de vertaling van de ambities in ruimtelijke concepten. Een ruimtelijk concept is een coherent geheel van beginselen – weergegeven in tekst of in tekening – over de gewenste toekomst van een bepaalde ruimte.

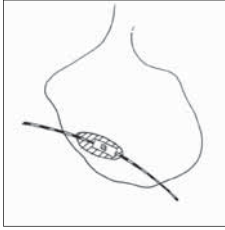
Veertien ruimtelijke concepten

De geplande bouwwerken moeten de voorgestelde ruimtelijke concepten realiseren.

Verschillende ruimtelijke concepten zijn rechtstreeks afgeleid uit de ruimtelijke structuurplannen waarvan het “gewestelijk RUP Sint-Pietersstation Gent, Koningin Fabiolalaan” de uitvoering is.

Andere ruimtelijke concepten vinden hun oorsprong in ontwerpende onderzoeken van de omgeving van het Sint-Pietersstation.



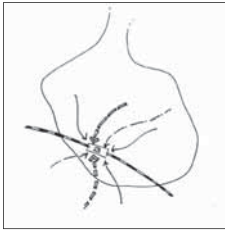


3.1 Intensief ruimtegebruik in de stationsomgeving

De stationsomgeving is een uitgelezen locatie om het stedelijk gebied te versterken. Op deze plaats is dan ook een intensief ruimtegebruik aangewezen.

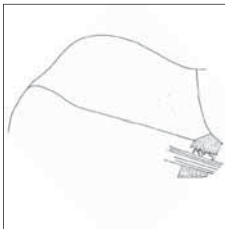
Dit impliceert een grote dichtheid van wonen, kantoren, bijhorende stedelijke voorzieningen en publieke ruimtes.

Om deze grote dichtheid te halen moet de autoparking bij station en projectontwikkeling ondergronds uitgebouwd worden.



3.2 Knooppunt van stedelijk personenvervoer

Wegens zijn bovenstedelijk belang is het station Gent-Sint-Pieters een van de belangrijke knooppunten van het stedelijk openbaar personenvervoer. Een goed uitgebouwd voor- en natransport is immers van levensbelang voor het treinvervoer. Het Sint-Pietersstation moet ook de nodige infrastructuur aanbieden voor individueel personenvervoer: in de eerste plaats het voetgangers- en fietsverkeer, maar ook het autoverkeer voor wie geen goed voortransport naar het station ter beschikking heeft.



3.3 Coherente stationsplaats

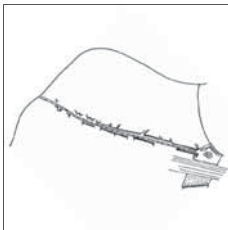
Aanvankelijk richtte het station zich met het Koningin Maria-Hendrikaplein hoofdzakelijk naar de oude binnenstad. Door de verdere ontwikkeling van het zuiden van Gent is de vroegere achterzijde van het station nu ook een volwaardige hoofdtoegang. Op die plaats wordt een bijkomend plein gerealiseerd, het Sint-Denijsplein.

Alhoewel het Koningin Maria-Hendrikaplein, het Sint-Denijsplein en hun onderlinge publieke en semi-publieke verbinding elk een eigen karakter hebben door hun ligging, hun relatie met de omliggende buurten en hun ontstaansgeschiedenis, moet er toch een coherentie nagestreefd worden voor de hele stationsplaats. Het openbaar vervoerstation heeft een centrale positie in deze plaats. Het functioneren van de verschillende vervoersstromen en overstappen moet terdege afgestemd worden en de aanleg van de stationsplaats zal de leesbaarheid en het functioneren ervan ondersteunen.

Koningin Fabiolalaan van station naar Snekkaai



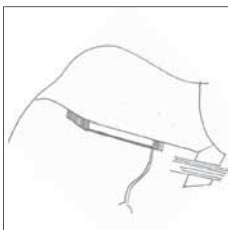
Deelproject 'verbindingsweg R4-stationsomgeving', zicht vanop de brug over de ringvaart naar de stationsomgeving. (opname 2003)
Synthesedocument



3.4 Vervolledigen van de vroeg-twintigste-eeuwse stadsvorm

De ontwikkeling van het deelproject Koningin Fabiolalaan is de aanleiding om de vroeg-twintigste-eeuwse stadsvorm te vervolledigen. Aan het Koningin Maria-Hendrikaplein vormt de aanzet van het deelproject Koningin Fabiolalaan een sterke tegenhanger van het beschermde voormalige Flandria Palace hotel. Aan beide zijden van de Koningin Fabiolalaan vallen bouwlijn en rooilijn samen over een aanzienlijke afstand, zodat er een klassiek laanprofiel ontstaat.

Aan de zuidzijde van het station (het Sint-Denijsplein) wordt een aanzet gegeven voor een nieuwe invulling met kwalitatief hoogwaardige en eigentijdse vormgeving.

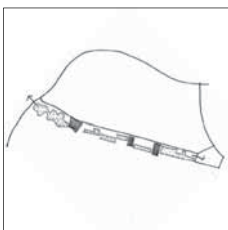


3.5 Interne ontsluiting verbonden met R4

Het deelproject Koningin Fabiolalaan heeft een interne ontsluiting die bestaat uit drie elementen: een entreeplein, een hellend plein en een verbindende straat langs de spoorbundel.

De twee pleinen geven geleiding aan het projectgebied en bakenen de verschillende sferen af die kenmerkend zijn voor 'het pad van stad naar land'.

Dit intern ontsluitingssysteem krijgt een directe verbinding met de R4 die ook de ondergrondse parkeerplaatsen onder het deelproject Koningin Fabiolalaan ontsluit.



3.6 Een pad van stad naar land

Het deelproject Koningin Fabiolalaan begint aan het Koningin Maria-Hendrikaplein, een sterke stedelijke plek, en eindigt in het stedelijk groengebied de Blaarmeersen.

Doorheen het gebied loopt een voetgangers- en fietsroute die deze twee extreem verschillende ruimtes in verband brengt met elkaar. Een fiets- voetgangersbrug over de Leie maakt de verbinding met de Blaarmeersen.

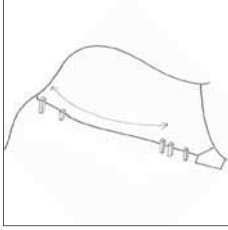
De route doorloopt verschillende sferen die evolueren van stedelijk naar landelijk.

Aan de stadszijde is er de esplanade die toegang geeft naar verschillende kantoorgebouwen. Het openbaar domein is aangelegd als een verharde ruimte, met waterpartijen en kleine maar robuuste groenaanplantingen.

Verder in het deelproject Koningin Fabiolalaan komt de route langs verschillende tuinkamers: intieme stedelijke parkjes gedefinieerd door bebouwde wanden. De groenaanleg wint gaandeweg aan belang, met de aanplant van diverse heesters en bomen.

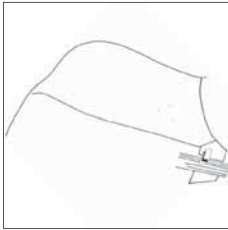
Uiteindelijk komen we aan in een campus, een park met overwegend hoogstammen waar gebouwen vrij zijn opgesteld.





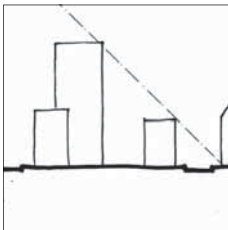
3.7 Opgehangen tussen slanke torens

Slanke torens markeren de nieuwe ontwikkeling in het stadslandschap, een ambitie die teruggaat naar een glorieus historisch verleden. Ze vormen een ensemble met de modernistische torens aan de Watersportbaan. De verschillende volumes van het deelproject Koningin Fabiolalaan zijn als het ware opgehangen tussen de hoogste torens die aan het station en aan de Leie zijn opgesteld.



3.8 Een gelaagd openbaar vervoerknooppunt als scharnier

Een deel van de stationsplaats wordt uitgebouwd als een openbaar vervoerknooppunt dat over verschillende niveaus verloopt. Dit openbaar vervoerknooppunt vormt de scharnier tussen verschillende ruimtes: het Koningin Maria-Hendrikaplein dat in zijn vroeg-twintigste-eeuwse vorm is vervolledigd, het station met het verhoogde spoorlichaam, het Sint-Denijsplein en het projectgebied langs de Koningin Koningin Fabiolalaan.



3.9 45°-enveloppe garandeert licht, bezonning en privacy

De grote dichtheid van het deelproject langs de Koningin Fabiolalaan mag de omliggende woonbuurten, en de Rijsenbergwijk in het bijzonder, niet verdrücken. Een 45°-enveloppe ten opzichte van de bestaande rooilijn van de laan garandeert voldoende licht, bezonning en privacy voor de bestaande bebouwing. Alleen torens mogen boven deze enveloppe uitkomen, voor zover ze een slanke vorm vertonen parallel met de Koningin Fabiolalaan en ze, blijkens bezonningsdiagrammen, slechts een beperkte schaduw werpen op de omgeving.



het voormalige hotel 'Flandria Palace'

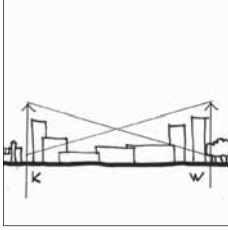
Synthesedocument



Ontwikkeling stationsomgeving Gent-Sint-Pieters

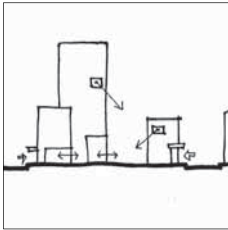


maart 2005



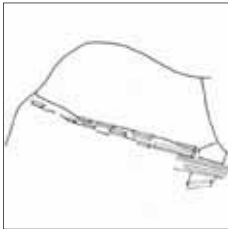
3.10 Gekruist gemengde verdeling van functies

Over het hele projectgebied komen woningen en kantoren met bijhorende stedelijke functies gemengd voor teneinde op alle tijdstippen van de dag menselijke aanwezigheid te garanderen. Kantoren en stedelijke functies vertonen een afnemende concentratie vanaf het station: ze dienen zich immers hoofdzakelijk te bevinden op loopafstand van het knooppunt voor openbaar vervoer. Woningen daarentegen vertonen een toenemende concentratie naar de Leie, omwille van de woonkwaliteit in de nabijheid van de groene structurerende as.



3.11 Gebouwen in dialoog met het publiek domein

Met het oog op sociale controle en veiligheid gaan de gebouwen een dialoog aan met het publiek domein. Transparante gevels zorgen voor een visuele relatie tussen publiek toegankelijke delen van gebouwen en openbaar domein. Vanuit de omliggende woningen is er een discrete zichtbaarheid op het openbaar domein. Een goed gekozen locatie van de inkompartijen zorgt voor menselijke aanwezigheid in het openbaar domein.



3.12 Lineaire ontwikkeling als geluidscherm

Het deelproject Koningin Fabiolalaan is geprangd tussen de sporenbundel en de Koningin Fabiolalaan. De langwerpige ruimte is te smal om traditionele gesloten bouwblokken te ontwikkelen, maar leent zich tot een lineaire ontwikkeling met afwisselende geschrante bebouwing aan weerszijden van het "pad van stad naar land". De lineair opgestelde gebouwen vormen een akoestisch scherm tussen spoorweg en Rijsenbergwijk.

Het S-vormige gebouw aan het Sint-Denijsplein vervult dezelfde functie als akoestisch scherm tussen het spoor en de zuidelijker gelegen wijk.

Het openbaar domein in het deelproject Koningin Fabiolalaan krijgt bijkomende geluidschermen waar de gebouwen niet als dusdanig functioneren.

Koningin Fabiolalaan zicht naar de dienstweg van de nmbs

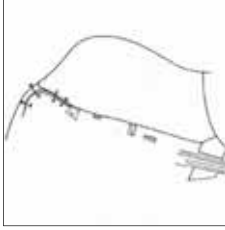


Sportstraat zicht naar deelproject Fabiolalaan



Verpleegstersstraat zicht naar het deelproject fabiolalaan





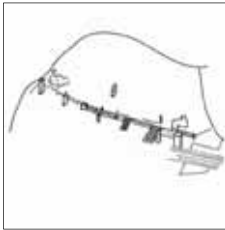
3.13 Werken met de topografie

Het deelproject Koningin Fabiolalaan vertoont hellingen in verschillende richtingen.

De interne ontsluiting van het dit deelproject en de individuele gebouwen passen zich in deze topografie in.

Het markante talud van het vroegere spooreplacement aan het einde van de Koningin Fabiolalaan wordt als landschap-pelijke element behouden: insnijdingen voor de toegang van de gebouwen worden beperkt tot het strikt noodzakelijke.

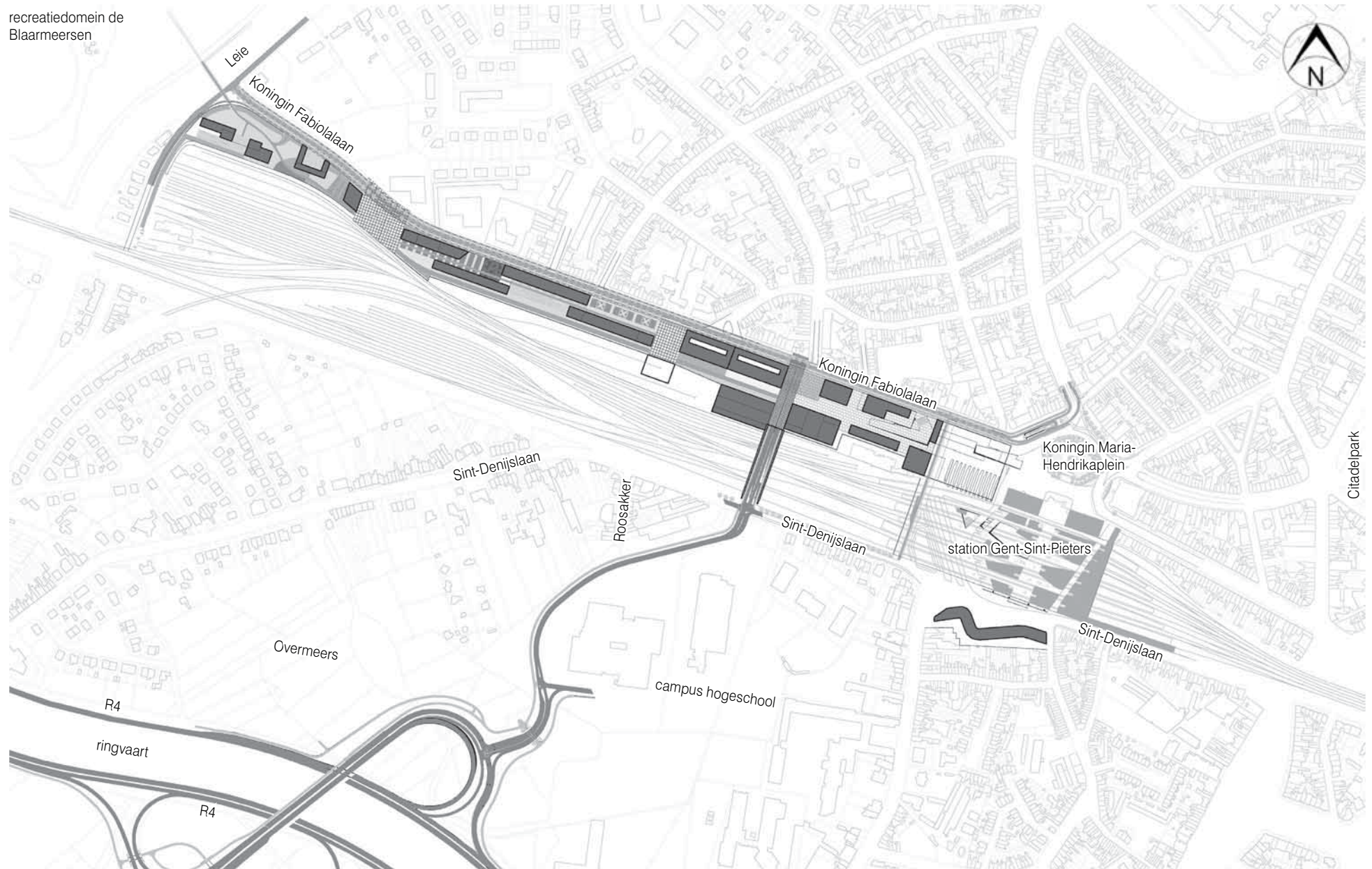
De inkomlobby's van de gebouwen aan Koningin Fabiolalaan en Snepkaai zullen de overgang maken tussen het lager gelegen maaiveld van de laan en het hogere maaiveld van het deelproject Koningin Fabiolalaan.



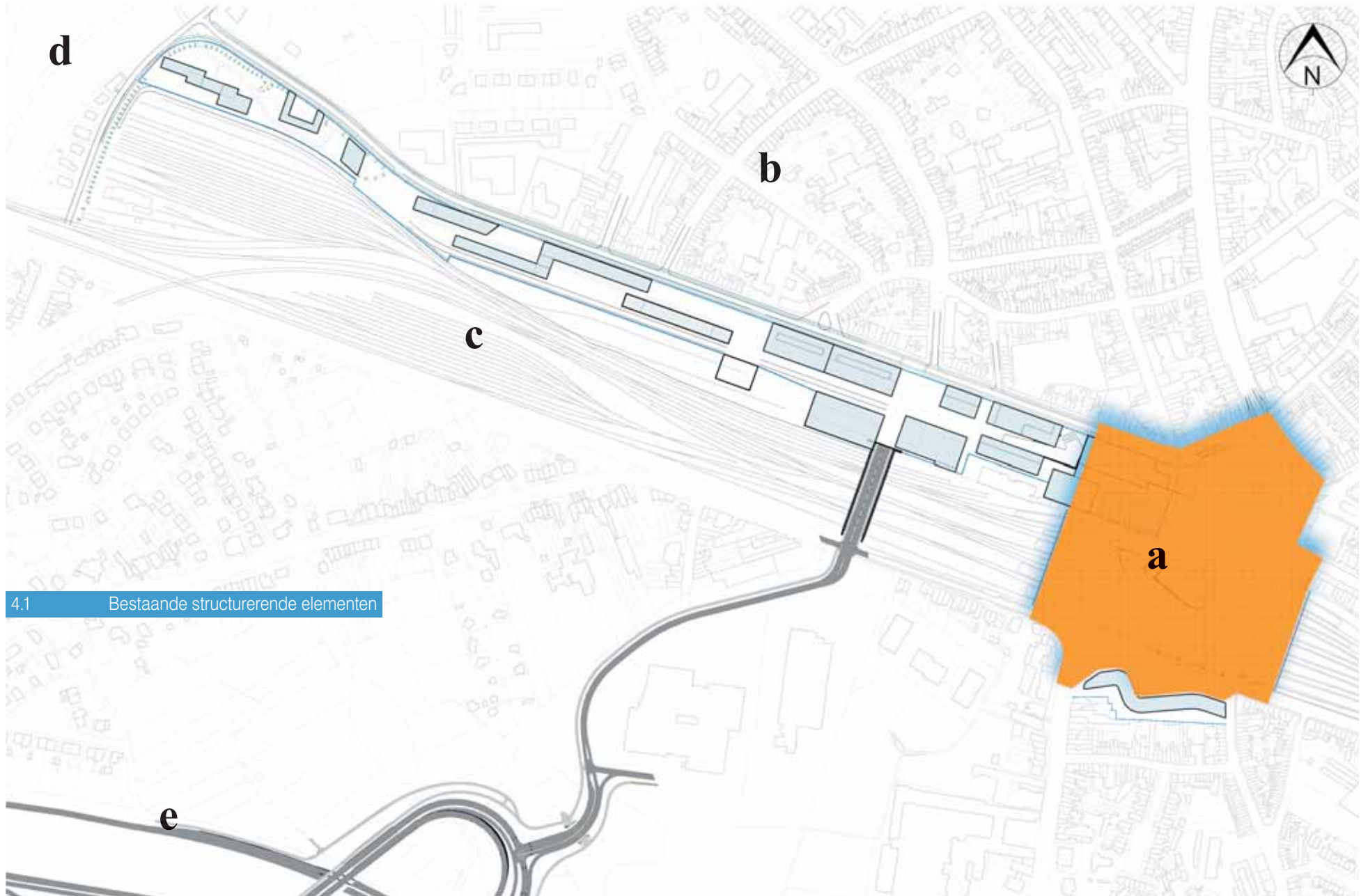
3.14 Inhaken in de context

Alhoewel het deelproject Koningin Fabiolalaan eigen ruimtelijke wetmatigheden kent zoekt het toch een ruimtelijke positionering tegenover de straten en de bebouwing van de Rijsenbergwijk. Gebouwen vormen een perspectivisch eindpunt voor de bestaande straten, publieke ruimtes gaan in dialoog met de bestaande morfologie, bouwvolumes spiegelen zich aan merkwaardige bouwvolumes in de bestaande woonwijk.

recreatiedomein de
Blaarmeersen

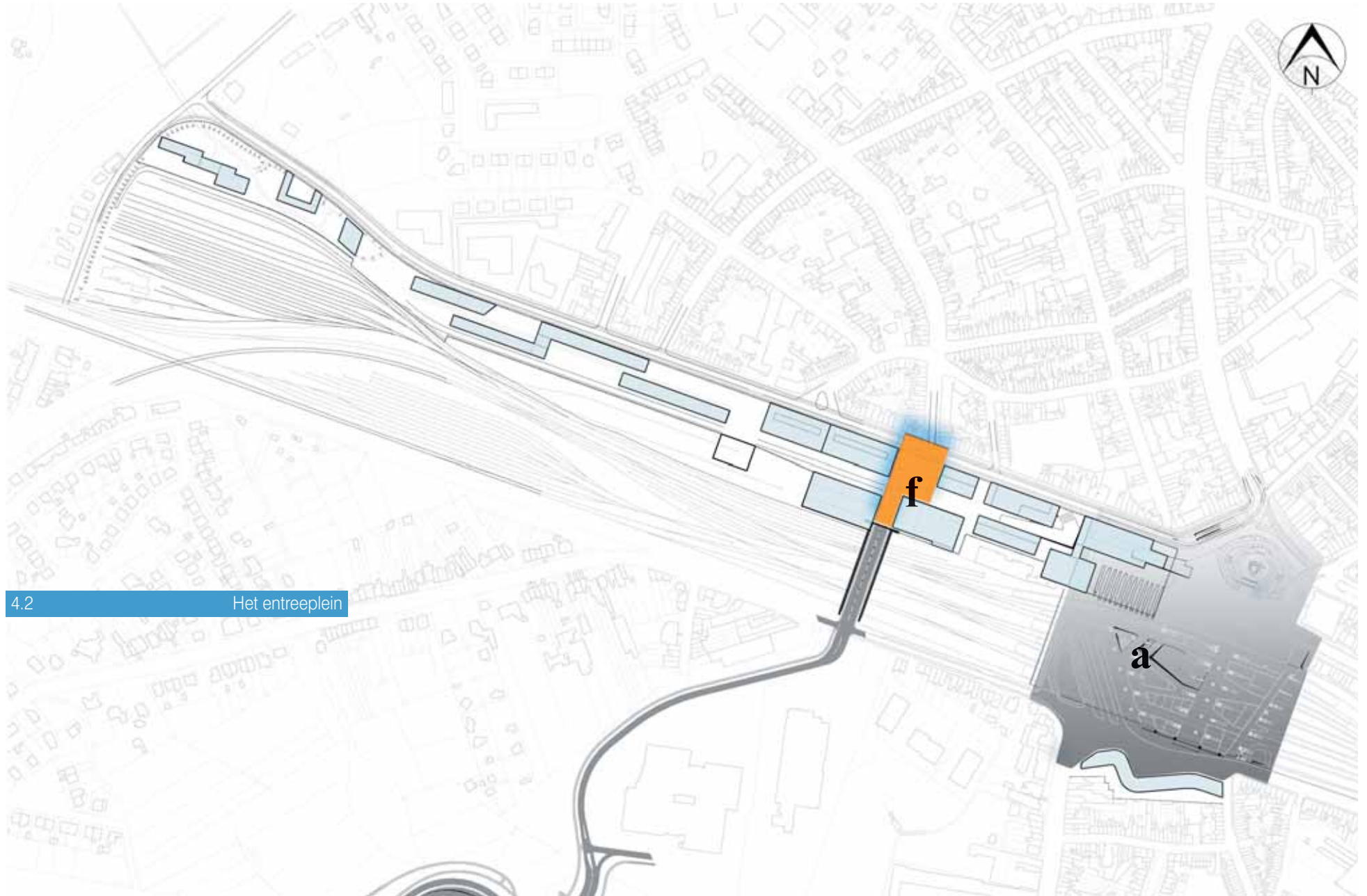


4 Structurerende elementen voor de ontwikkeling van het projectgebied



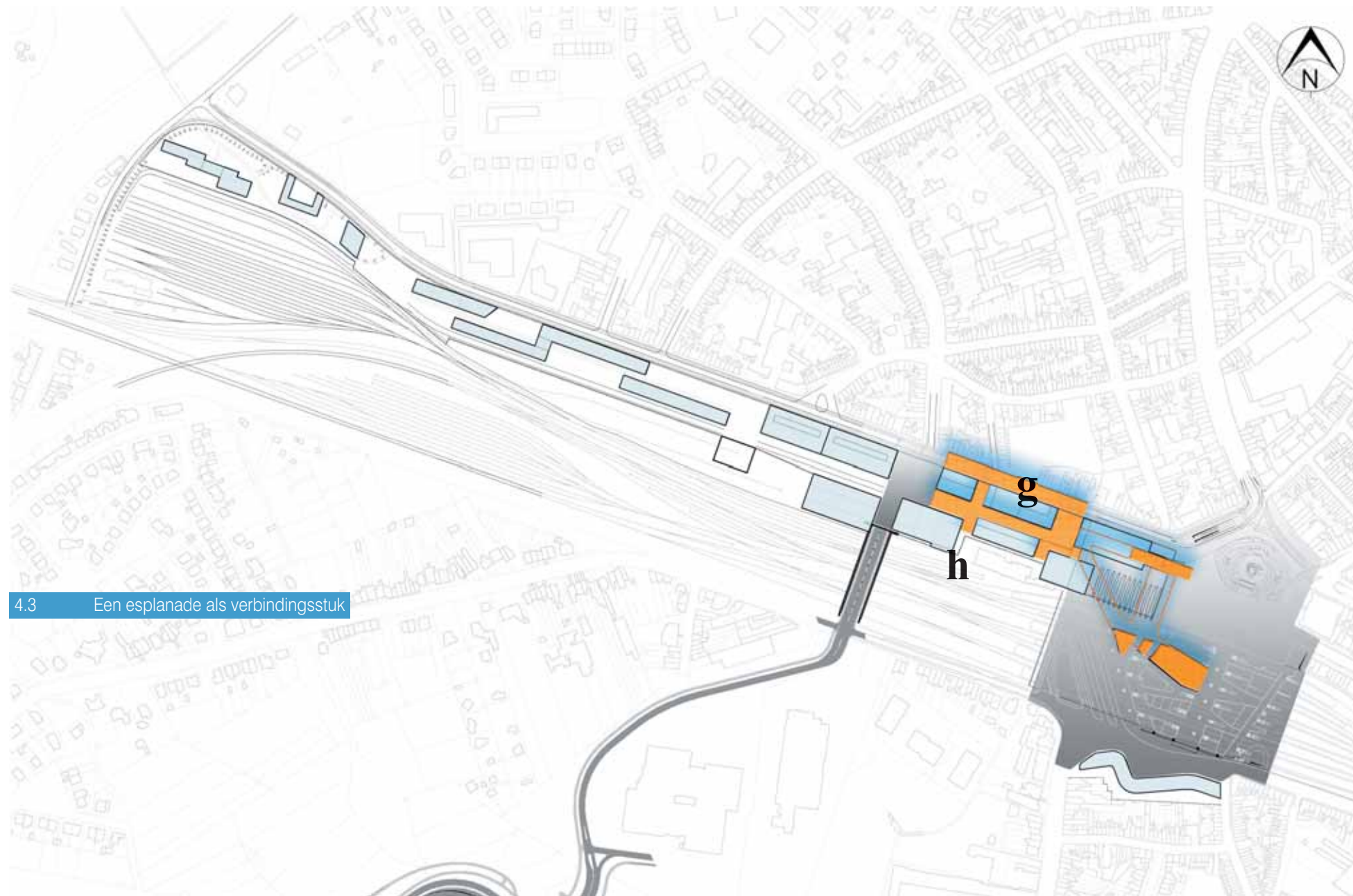
4.1 Bestaande structurerende elementen.

- a het station Gent-Sint-Pieters, het Koningin Maria-Hendrikaplein en het Sint-Denijsplein als het belangrijkste knooppunt voor openbaar vervoer in Vlaanderen
- b de Rijsenbergwijk
- c het spoorweglichaam
- d het grootste recreatiedomein van Gent, de Blaarmeersen
- e de R4



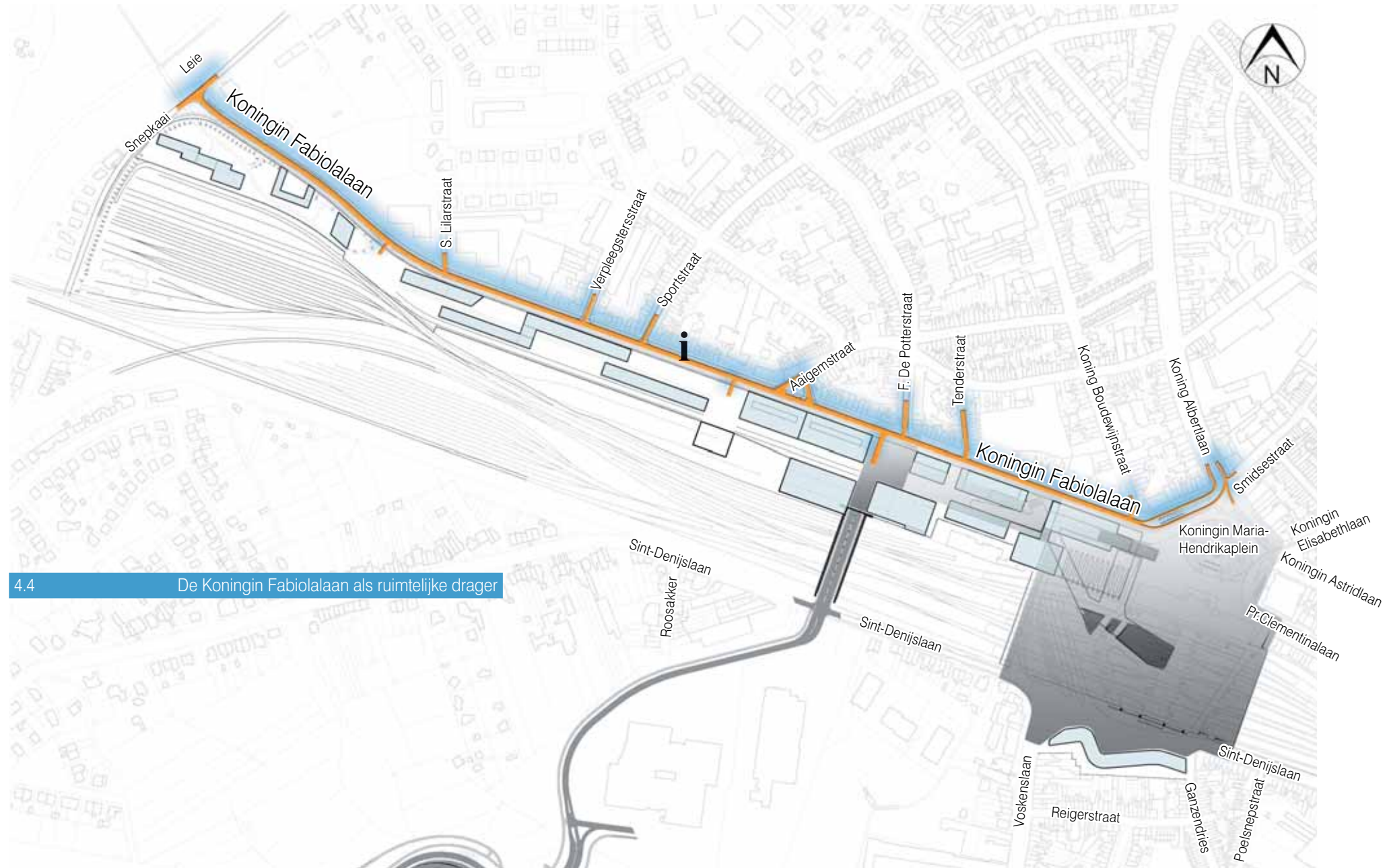
4.2 Het entreeplein als complement van het Maria-Hendrikaplein

- a Het station Gent-Sint-Pieters, het Koningin Maria-Hendrikaplein en het Sint-Denijsplein.
- f Het entreeplein vormt de toegang tot het deelproject Koningin Fabiolalaan voor gemotoriseerd verkeer vanaf de R4.



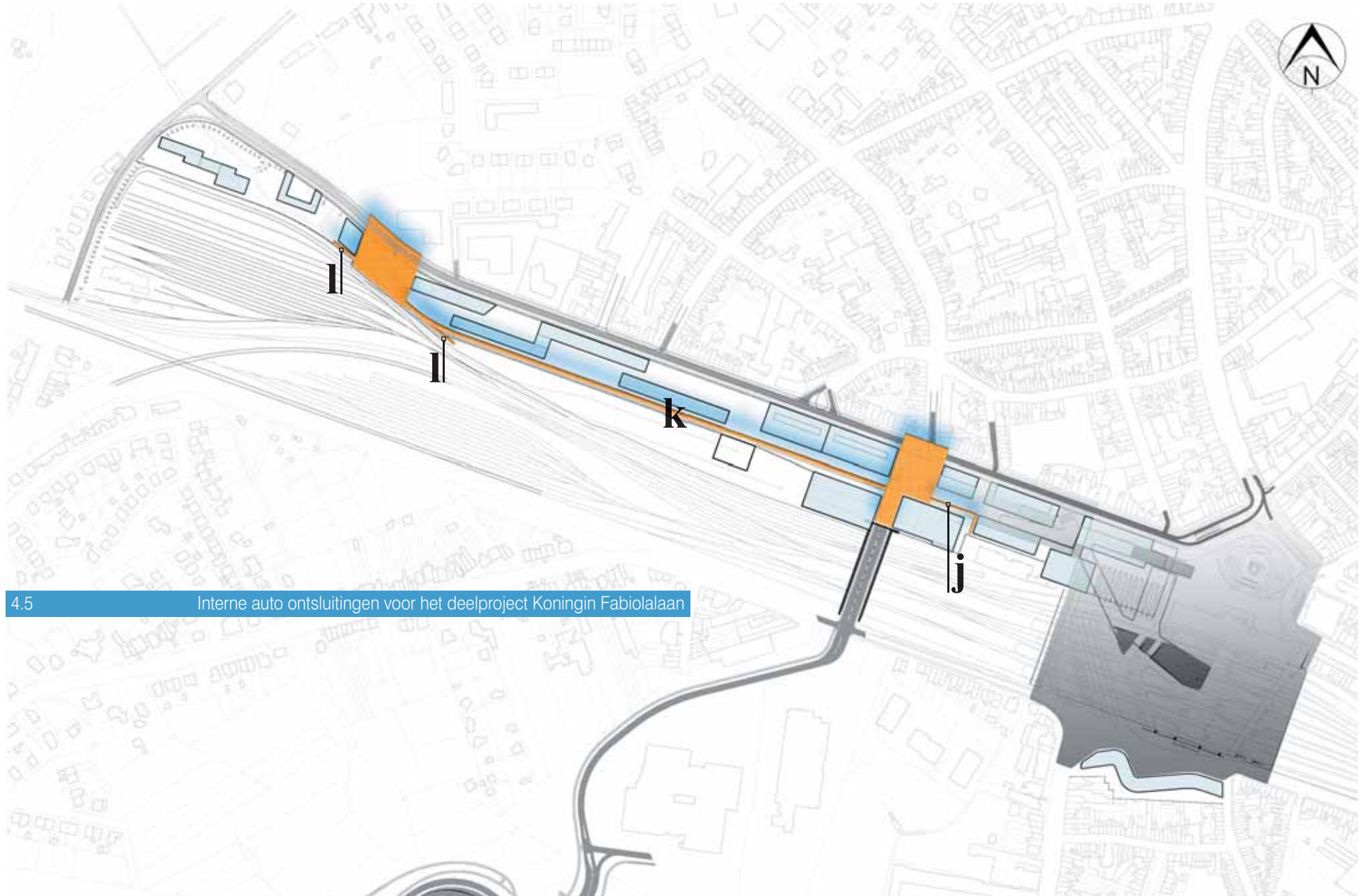
4.3 Een esplanade als verbindingsstuk tussen enerzijds het station en het Maria-Hendrikaplein en anderzijds het entreeplein

- g Een verbindingsstuk linkt het station en het Maria-Hendrikaplein met het nieuwe entreeplein.
- h Aan deze esplanade krijgen nieuwe gebouwen met loketfuncties een plaats.



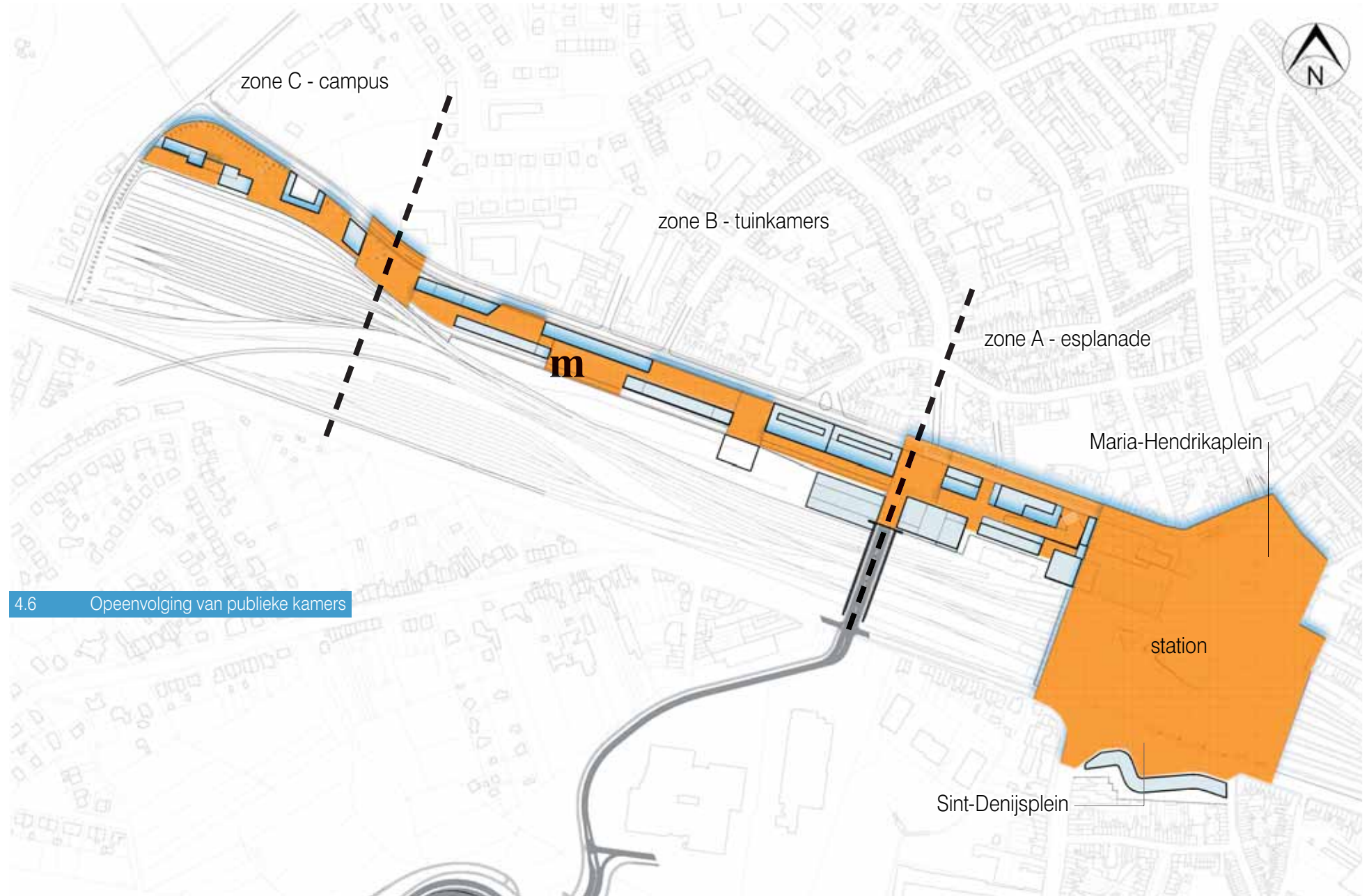
4.4 De Koningin Fabiolalaan als ruimtelijke drager

- i De Koningin Fabiolalaan is de ruimtelijke drager van het deelproject Koningin Fabiolalaan en de Rijsenbergwijk.
- i Het wordt een laan met stedelijke functies aan beide zijden, met brede voetpaden, fietspaden en een parkeerstrook met bomen.



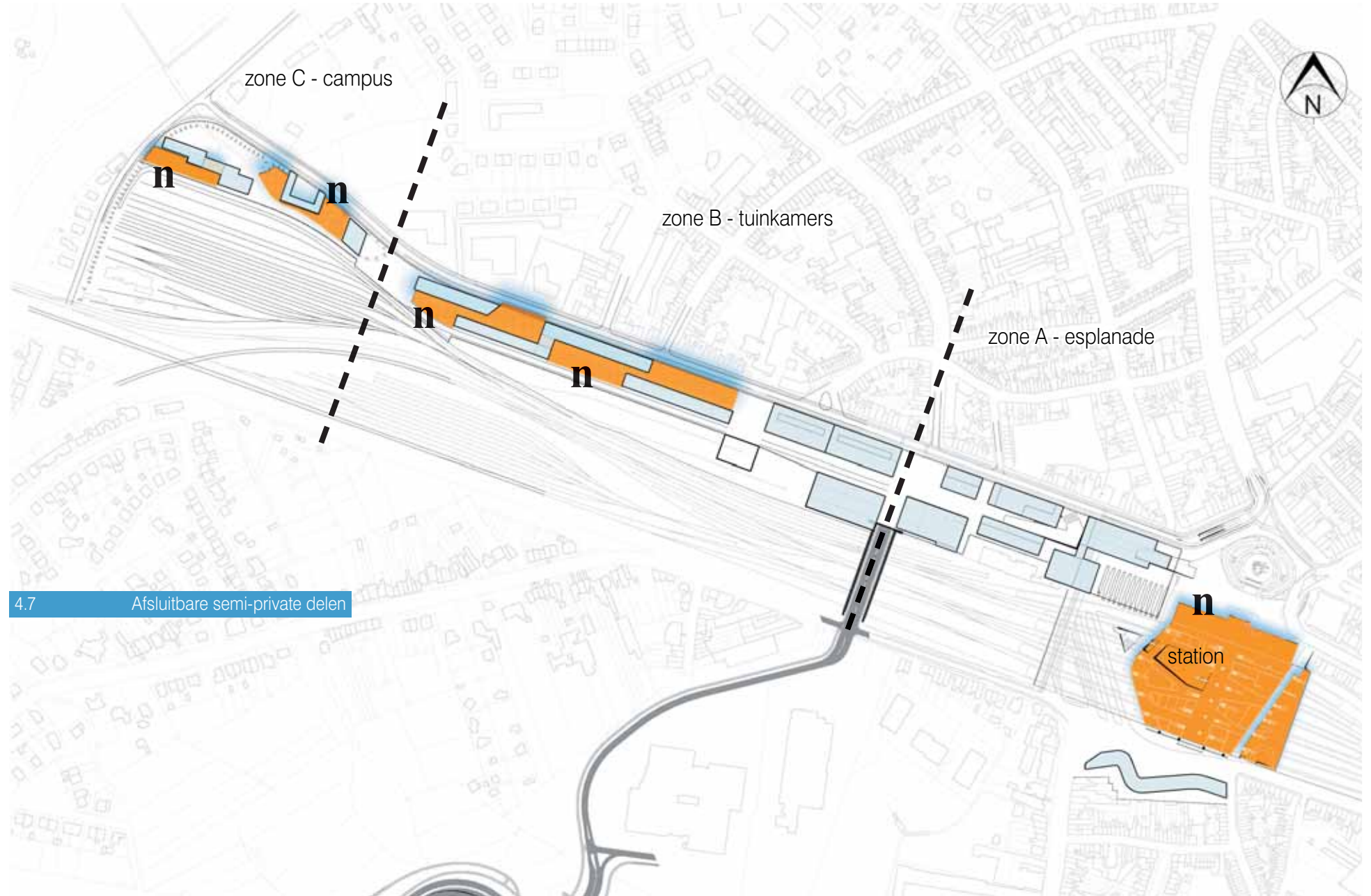
4.5 Interne auto ontsluitingen voor het deelproject Koningin Fabiolalaan

- j Een dienstweg voor leveringen, toegang brandweer, bereikbaarheid van het seinhuis.
- k De nieuwe publieke straat evenwijdig aan de spoorbundel en enkele dwarse verbindingen met de Koningin Fabiolalaan waarvan sommige in enkelrichting of alleen voor voetgangers en fietsers.
- l Een dienstweg van de nmbs als ontsluiting van de spoorweginfrastructuur. o.a. logistiek centrum infrastructuur en de westelijke spoorinfrastructuur.



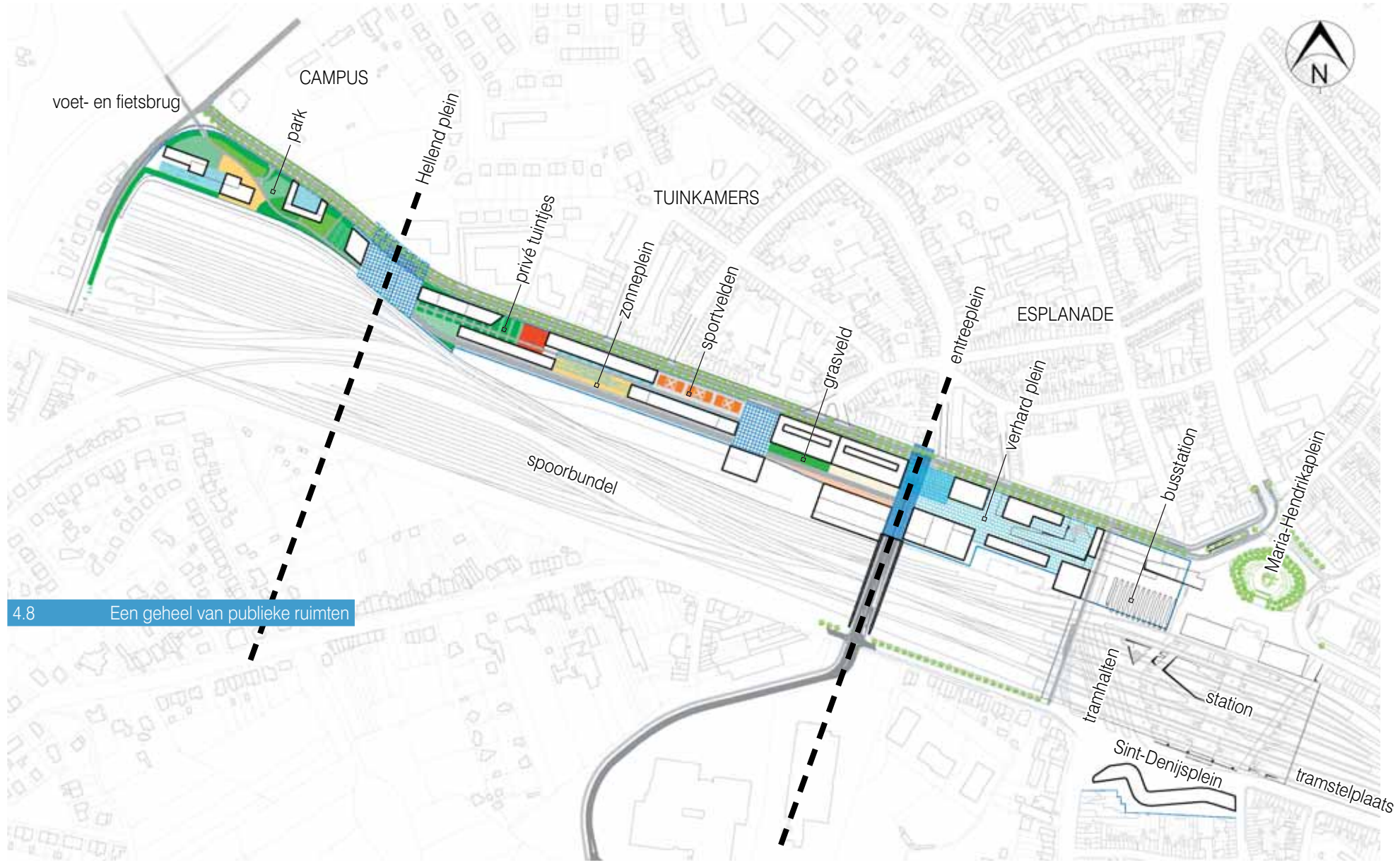
4.6 Opeenvolging van publieke kamers met een afwisselend karakter

- m Een continue reeks van publieke kamers met een verschillend karakter vormt de basisstructuur van het plan.
 - zone A esplanade aansluitend op het transferium
 - zone B tuinkamers in de tussenzone
 - zone C campus aansluitend op de Blaarmeersen
 - het Sint-Denijsplein met drie deelgebieden (thema's: beweging, verblijf en licht)
 - het Station
 - het Maria-Hendrikaplein met de monumentale bomenrij



4.7 Afsluitbare semi-private delen

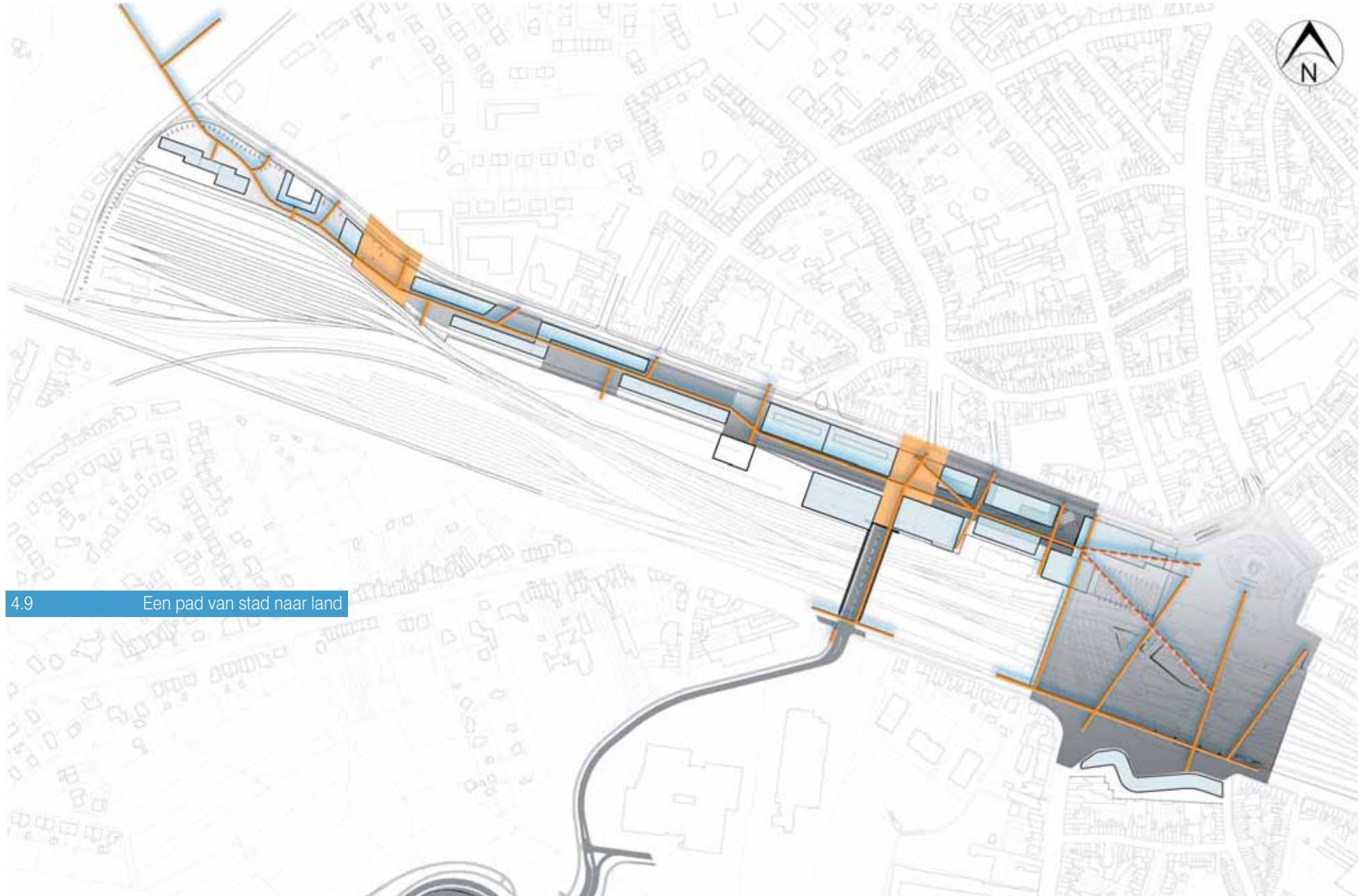
- 11 Onderdelen van het publiek domein kunnen indien nodig 's nachts afgesloten worden om de sociale veiligheid en controle te vergroten.



4.8 Een geheel van publieke ruimten

Het geheel van publieke ruimten met de directe stationsomgeving is verweven in de groene as tussen het Citadelpark en het recreatiedomein de Blaarmeersen.

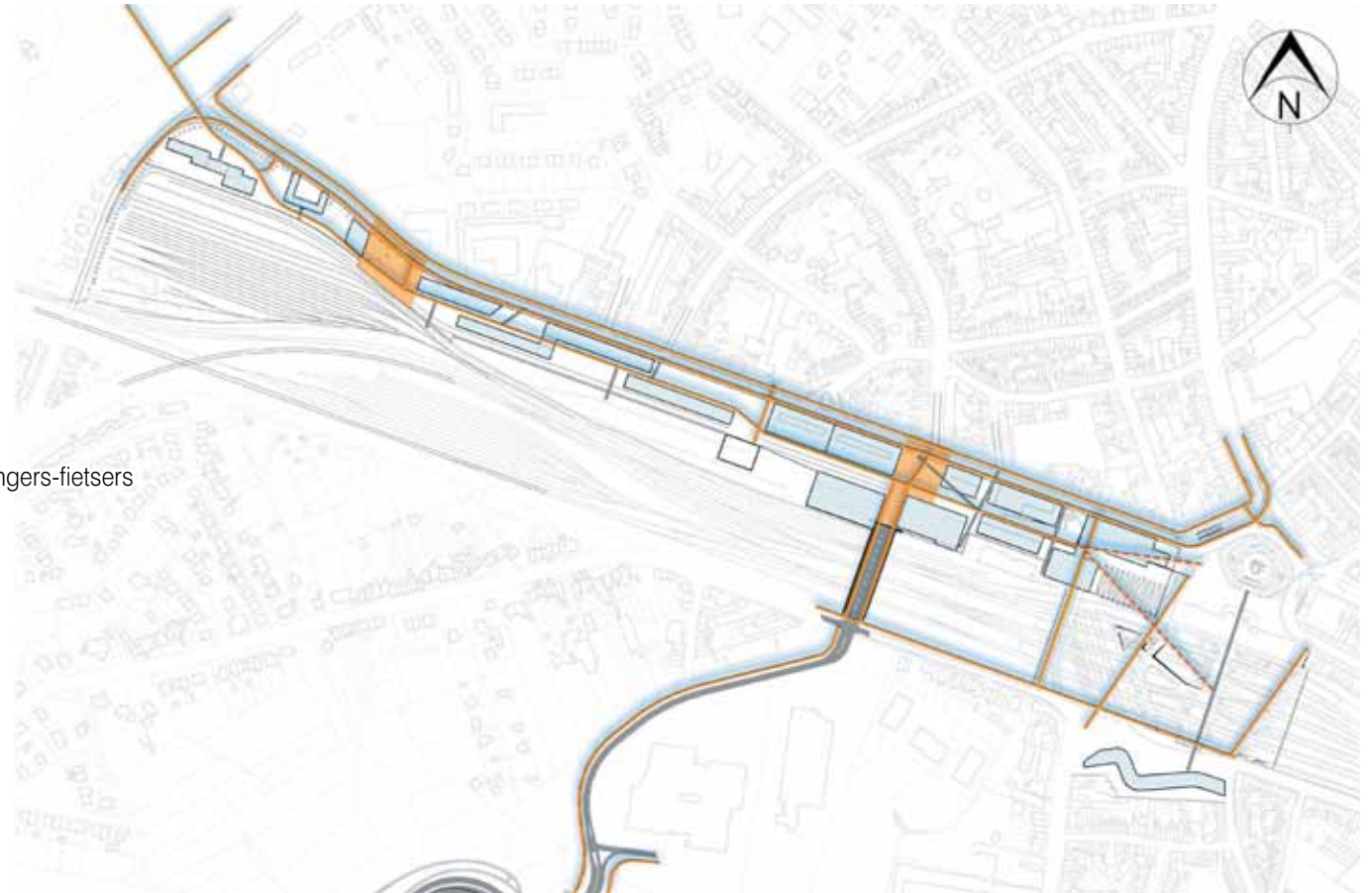
Deze publieke ruimten, vormen voor voetgangers en fietsers een naadloze verbinding, tussen de verschillende delen en zones in het projectgebied.

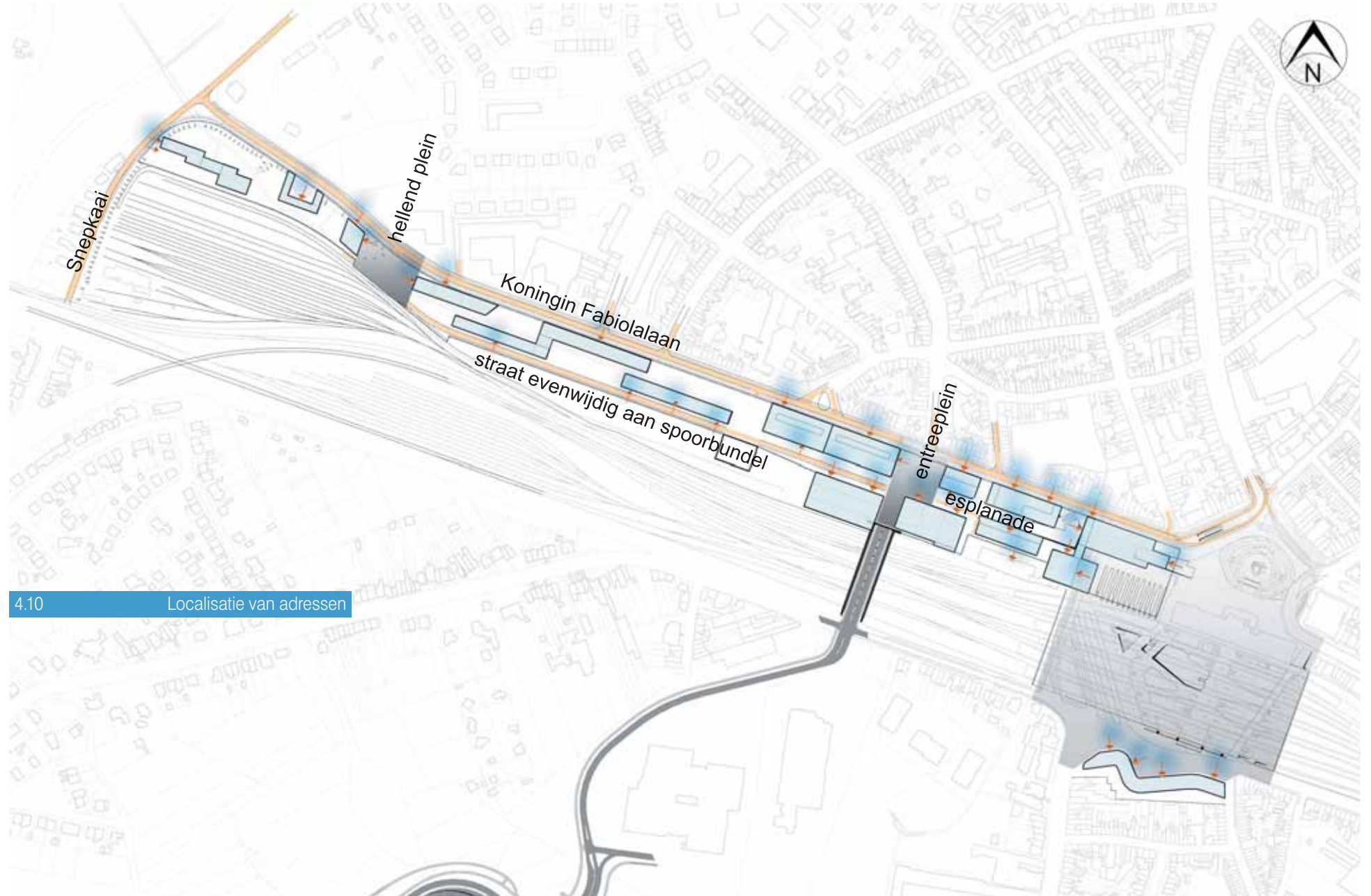


4.9 Een pad van stad naar land

- Er wordt een fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers gerealiseerd.
- Doorheen het ganse project loopt een pad dat de verschillende kamers verbindt.

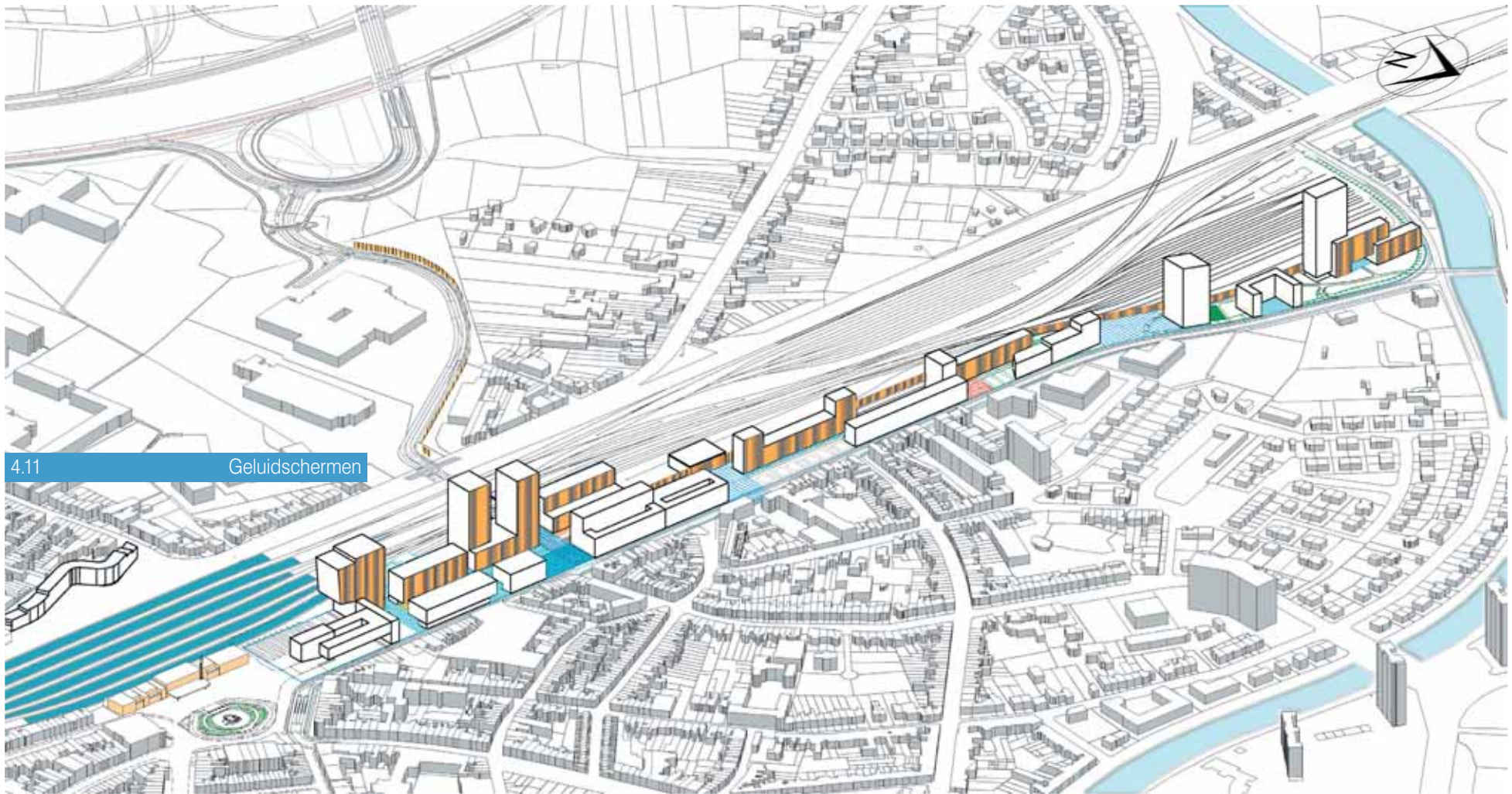
Voetgangers-fietsers





4.10 Localisatie van adressen

- De nieuwe gebouwen krijgen een adres aan de Koningin Fabiolalaan, de esplanade, het entreeplein, de straat evenwijdig aan de spoorbundel, het hellend plein en de Snekkaai.



4.11 Geluidschermen

- Door de gebouwen evenwijdig aan de sporen te plaatsen ontstaat een geluidscherm naar de Rijsenbergwijk. Waar er geen gebouwen staan wordt een geluidscherm voorzien. Er worden geluidwerende maatregelen voorzien voor de gebouwen die zich naast de sporen bevinden.

sfeerbeeld geluidwerende wand tussen deelproject Koningin Fabiolalaan en de spoorbundel





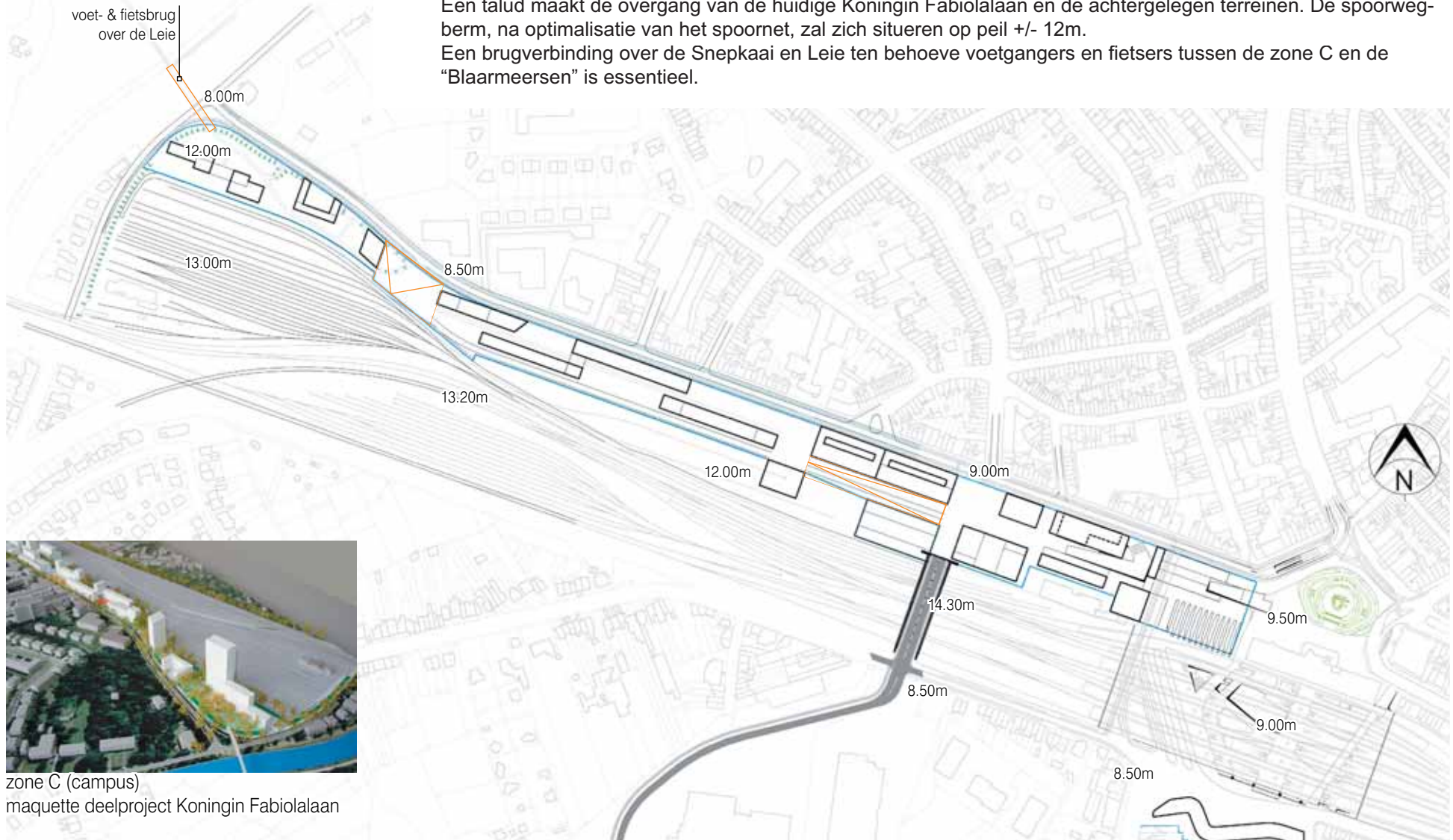
Spoorberm hoek Koningin Fabiolalaan Snepkaai



Spoorberm in de Koningin Fabiolalaan ter hoogte van de diensttoegang nmbs

4.12 Topografie

De belangrijke niveaoverschillen tussen de vlakke zone A (peil +/- 9,00m), geleidelijk overgaand ter plaatse van zone B, naar de zone C (peil +/- 12m) zijn waar mogelijk te behouden. Een talud maakt de overgang van de huidige Koningin Fabiolalaan en de achtergelegen terreinen. De spoorwegberm, na optimalisatie van het spoornet, zal zich situeren op peil +/- 12m. Een brugverbinding over de Snekkaai en Leie ten behoeve van voetgangers en fietsers tussen de zone C en de "Blaarmeersen" is essentieel.

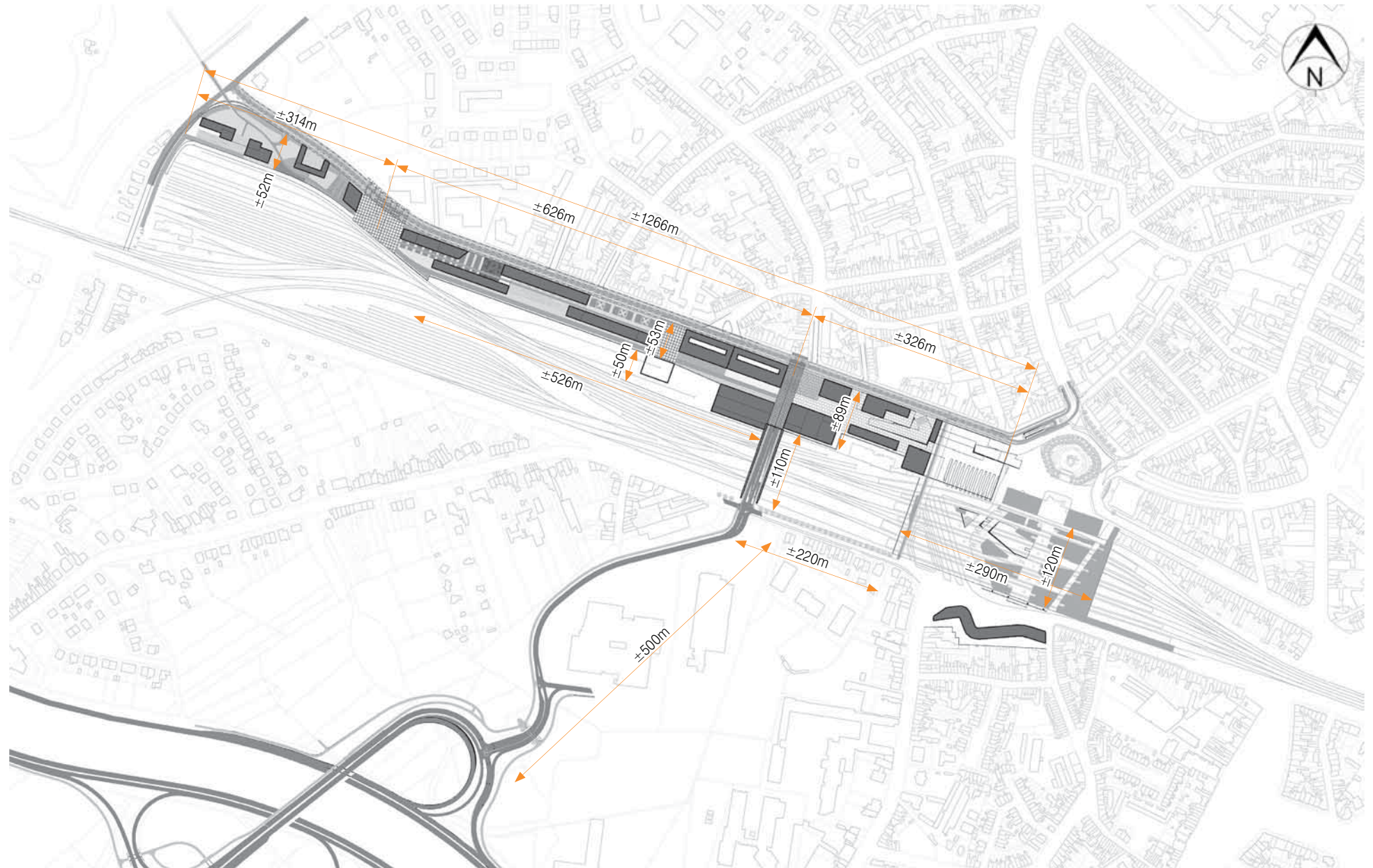


zone C (campus)
maquette deelproject Koningin Fabiolalaan



5 Programmatorische elementen van de ontwikkeling

Dit hoofdstuk omvat een samenvattende weergave van het gewenste bouwprogramma.



5.0 Het terrein

De link tussen de R4 en de stationsomgeving loopt van de bestaande driekwart verkeerswisselaar “Flanders Expo” over de scholencampus, via een gelijkgrondse kruising met de Sint-Denijslaan, door een nog te bouwen koker door de spoorwegberm, naar de ondergrondse parking en naar de vernieuwde Koningin Fabiolalaan.

De opengewerkte zone in het spoorlichaam heeft een oppervlakte van ongeveer 2ha.

Het terrein van het deel Sint-Denijsplein projectontwikkeling (oppervlakte \pm 1ha) is begrensd aan de noordzijde door het station, aan de oostzijde de Ganzendries, aan de westzijde door de Voskenslaan en aan de zuidzijde door de bestaande bebouwingen en achtertuinen van de Voskenslaan, Reigerstraat en Ganzendries.

Het terrein gelegen aan de Koningin Fabiolalaan is begrensd aan de zuidzijde door de spoorbundels en het te behouden seinhuis; aan de noordzijde door de Fabiolalaan met de Rijsenbergwijk; aan de westzijde door de Snekpkaai met de Leie en aan de oostzijde door het Koningin Maria-Hendrikaplein met het nieuwe busstation.

De oppervlakte van het terrein bedraagt 78.231 m² (exclusief de Koningin Fabiolalaan zelf), verdeeld over de oostelijke zone A (25.925m²), de middenzone B (36.883m²) en de westelijke zone C (15.423m²).

De belangrijke niveaueverschillen tussen de vlakke zone A (peil +/- 9,00m), geleidelijk overgaand ter plaatse van zone B, naar de zone C (peil +/- 12m) zijn waar mogelijk te behouden.

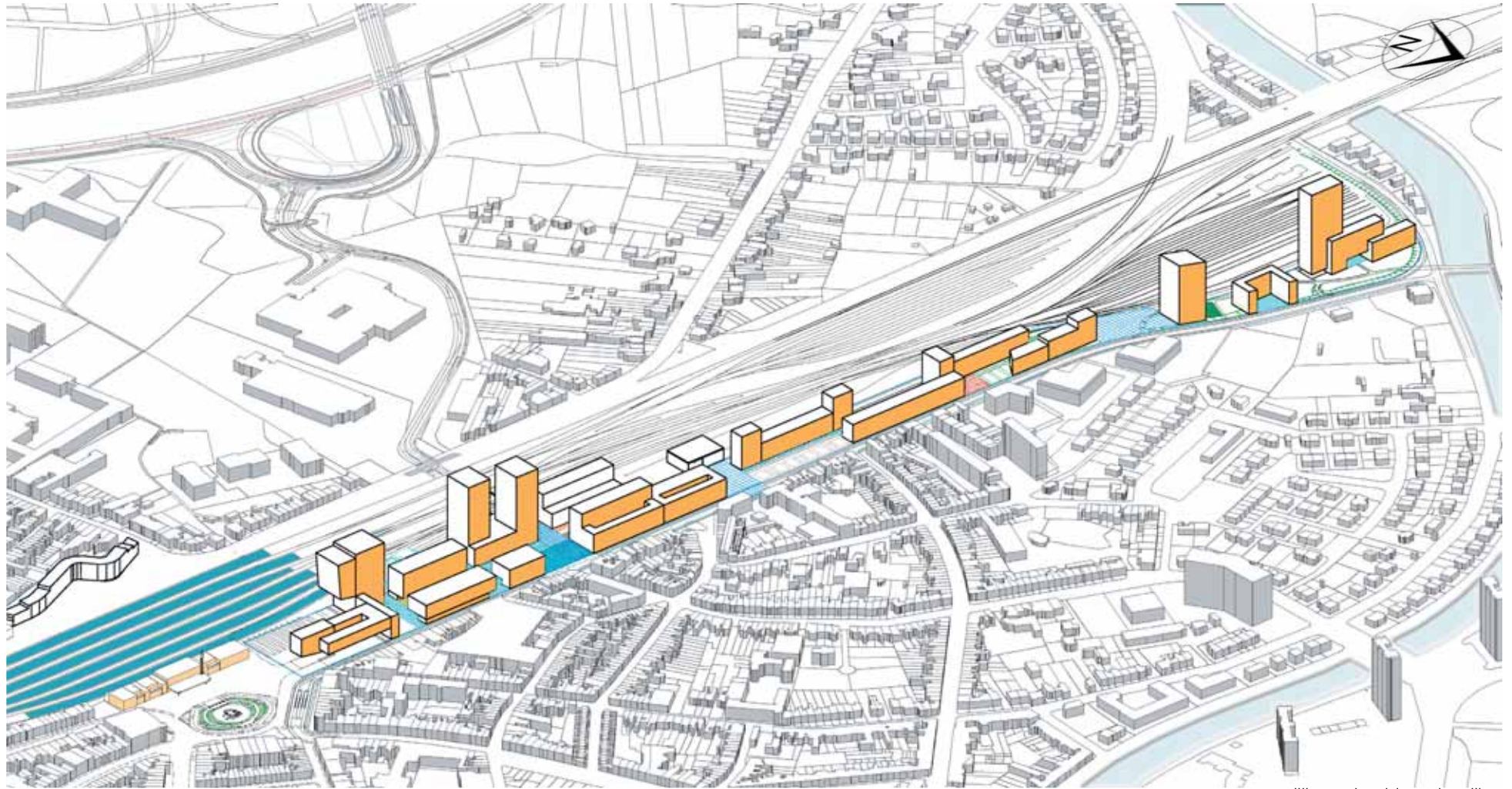
Een talud maakt de overgang van de huidige Koningin Fabiolalaan en de achtergelegen terreinen. De spoorwegberm, na optimalisatie van het spoornet, zal zich situeren op peil +/- 12m.

Een brugverbinding over de Snekpkaai en Leie ten behoeve voetgangers en fietsers tussen de zone C en de “Blaarmerseen” is essentieel.

Op het terrein, in de middenzone, zal een voorlopige bovengrondse meerlagige parking opgetrokken worden.

De toegang tot het te behouden seinhuis, het nog te realiseren LCI en de te behouden westelijke spoorinfrastructuur wordt in alle fasen van de realisatie van de projectontwikkeling verzekerd.

Op het terrein van de NMBS, tegen de projectontwikkeling “Koningin Fabiolalaan” wordt een Logistiek centrum infrastructuur (LCI) opgericht op een oppervlakte van \pm 2ha.



isometrie projectgebied

een mogelijk voorbeeld van invulling

5.1 Het programma

5.1.1 Ontwikkeling Koningin Fabiolalaan

Een kwalitatieve stedenbouwkundige uitwerking primeert op het halen van het programma. Enerzijds moet er voldoende benutting zijn van de potenties van de locatie, anderzijds moet het ontwerp meer zijn dan een vertaalslag van dit indicatief programma, vandaar dat er gewerkt wordt met een totaalprogramma-vork van 170.000 tot 220.000 m², waarvan een gewenst pakket aan kantoren in de grootte-orde van circa 95.000 m².

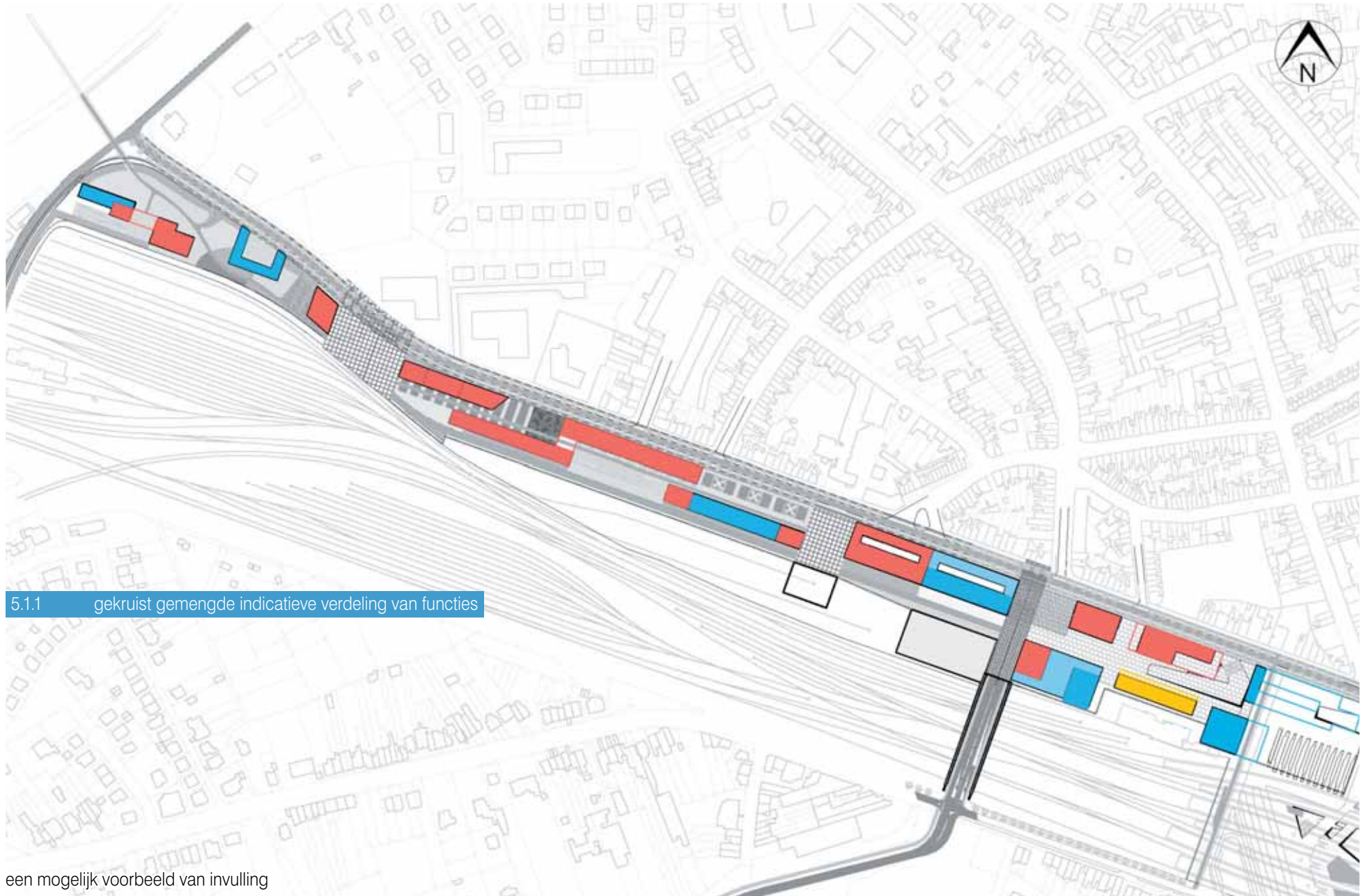
Indicatieve functieverdeling bij een programma van 212.500 m² :

- 82.500 m² kantoren
- 760 wooneenheden, appartementen en grondgebonden woningen, waarvan 80% particuliere en 20% sociale woningen of 110.000m²
- Ondersteunende handel- en dienstenfuncties zoals winkels op wijkverzorgend niveau, onderwijsinstellingen die door fusie-operaties ruimte in de stad zoeken en particuliere en openbare recreatie- en/of sportfaciliteiten of 20.000m².

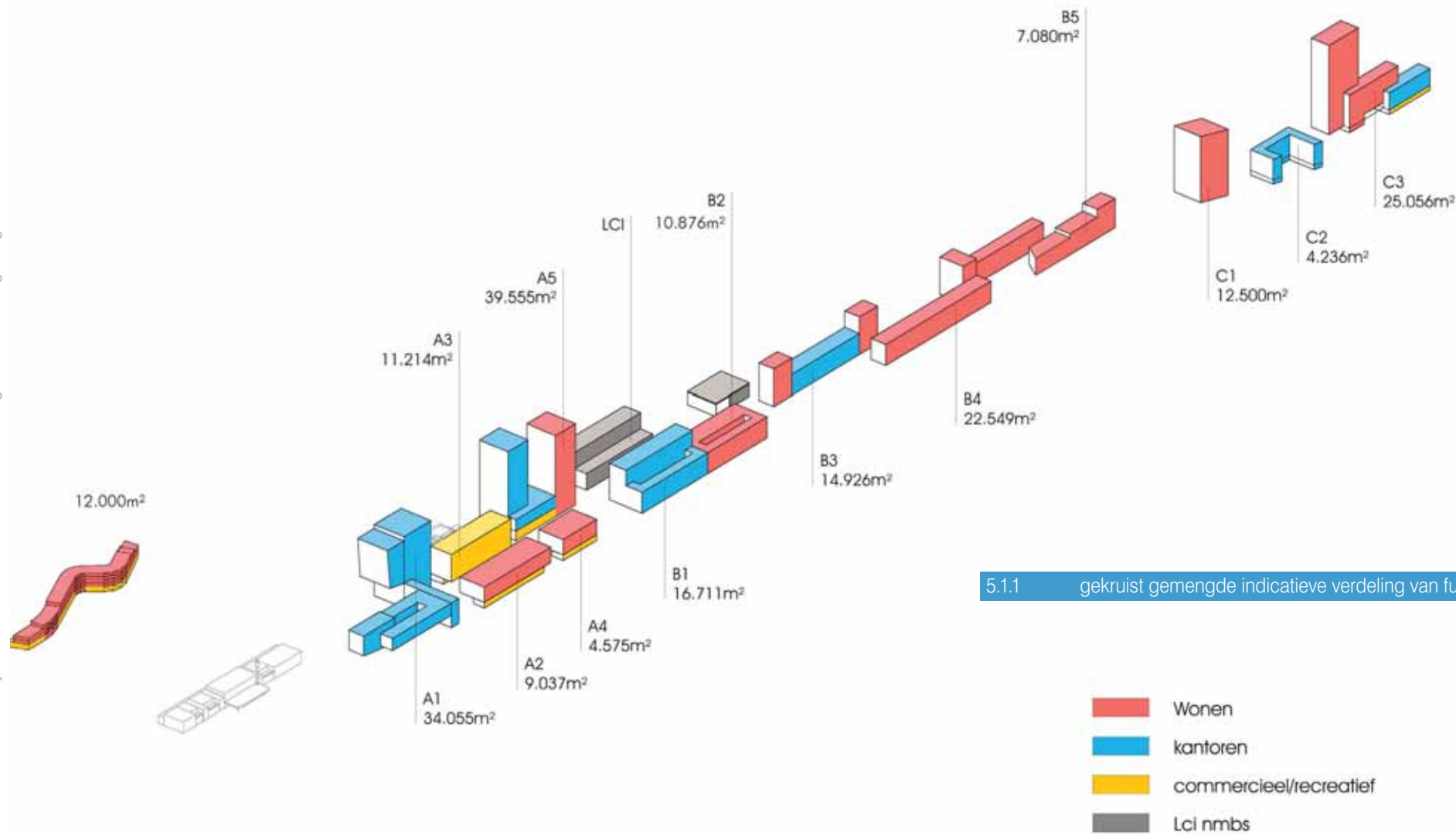
Dit is een indicatieve verdeling, afwijkingen op het totaalprogramma en op de functieverdeling is mogelijk doorheen het ontwerpproces als blijkt dat dit de kwaliteit van het ontwerp ten goede komt.

maquette 45°-enveloppe



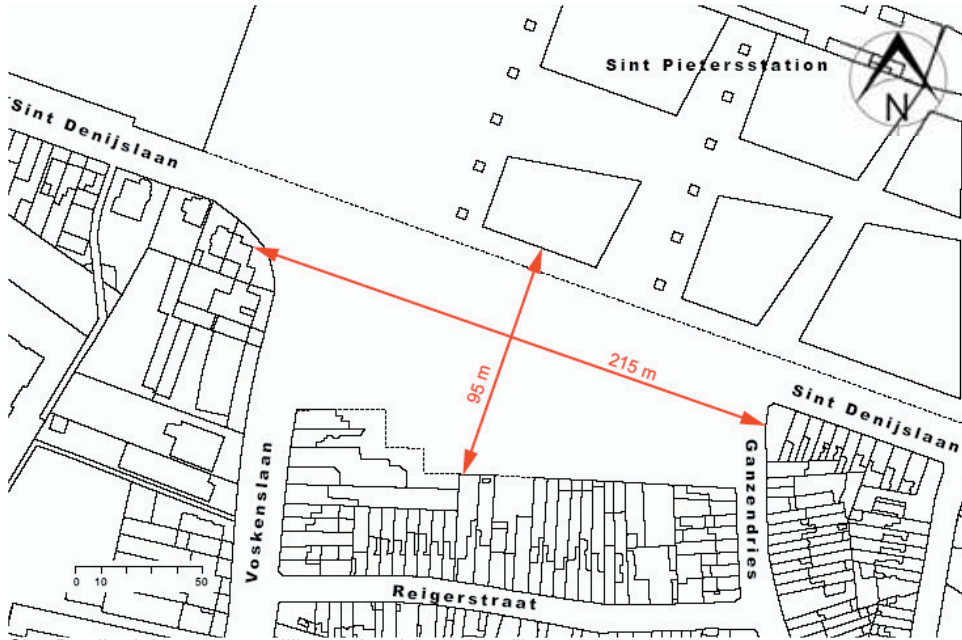


een mogelijk voorbeeld van invulling



5.1.1 gekruist gemengde indicatieve verdeling van functies

12/04/2005 een mogelijk voorbeeld van invulling



Sint-Denijsplein een mogelijk voorbeeld van invulling



5.1.2 Ontwikkeling Sint-Denijsplein

Kwalitatief hoogwaardige en eigentijdse vormgeving primeert. Het gebouw heeft dynamische en golvende contouren, zowel in hoogte als in rooilijn, en is horizontaal geleed.

De plint bevat commerciële en stedelijke programma's. Parkeren is voorzien op één verdieping onder het gebouw. De bovengrondse ruimtes beslaan ongeveer 10.000m²

Het plein is een volwaardig stationsplein dat een geheel vormt met het openbaar vervoerknooppunt en het Maria-Hendrikaplein.

5.1.3 Verbindingsweg R4 stationsomgeving

Deze verbinding is zowel een snelle verbinding tussen de R4 en de ondergrondse parking als een noord-zuidverbinding op wijkniveau. Deze infrastructuur is conform het openbaar vervoerplan 2025 van de stad Gent. Door het afschaffen van de Voskenslaantunnel en van de aansluiting R4-Dupuislaan (Sint-Denijslaan) heeft deze noord-zuid verbinding een extra dimensie gekregen.



Orthofoto, verbinding R4 stationsomgeving



station bestaande toestand

- Stationsgebouw
- Reizigerstunnel
- Goederstunnel
- Trantunnel
- Werkerslaartunnel
- Sint-Denijslaan Trambaan

5.1.4 Station

Om de beoogde verdubbeling van opstappende reizigers te kunnen opvangen, om het daarbij toenemende tram- en busverkeer mogelijk te maken en om een naadloze overstap trein/tram/bus te realiseren is een nieuw station nodig ter vervanging van het in 1913 gebouwde treinstation.

Een zone van 3ha in de bestaande spoorberm, palend aan het bestaande en te behouden stationsgebouw, wordt hiervoor vrijgemaakt zodat één transparante ruimte gerealiseerd wordt.

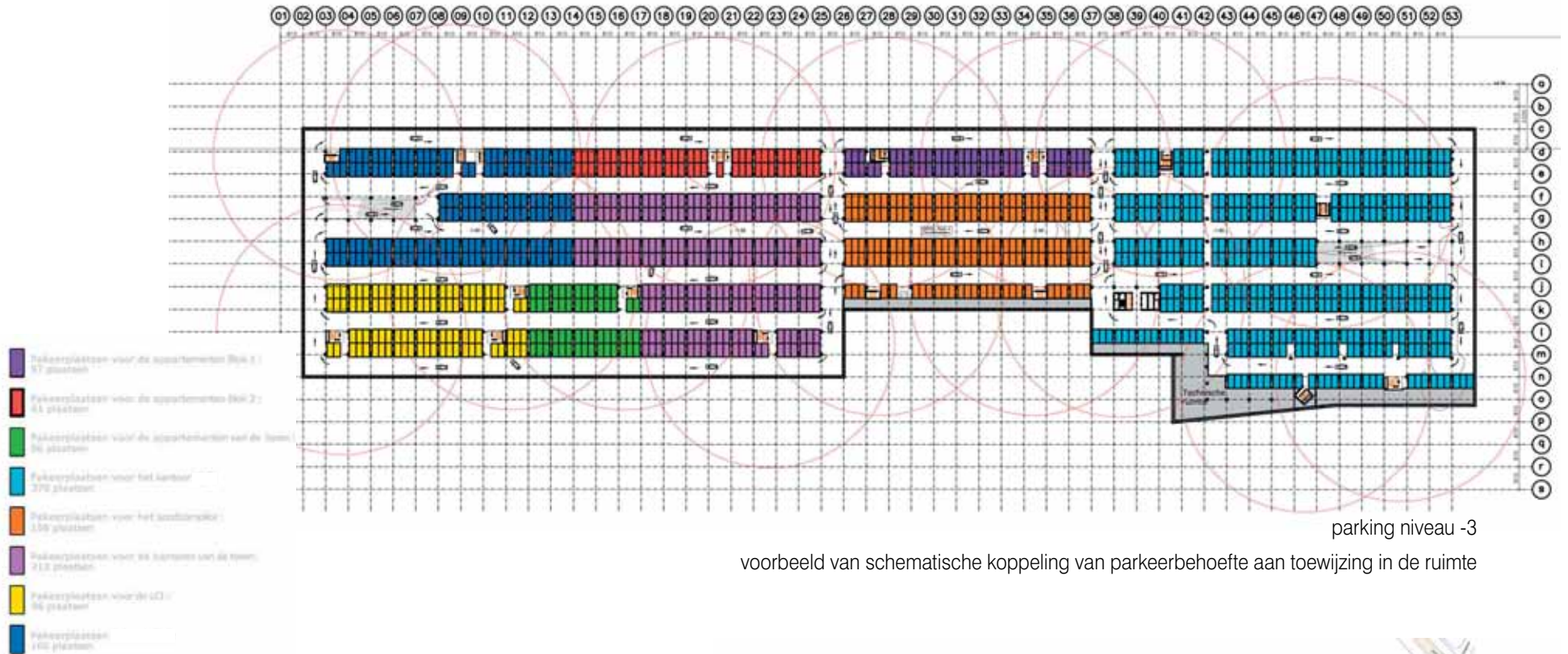
5.1.5 Logistiek centrum infrastructuur (LCI)

Herstructureringsplannen voorzien de realisatie van een groepering van onderhoudsdiensten voor de spoorweginfrastructuur op de site "Fabiolalaan"

Nieuwe stationsgebonden diensten en de kantoorfuncties van het LCI worden gegroepeerd in één gebouw naast uitgebreide en door treinen te bereiken opslagruimten.

maquette zone logistiek centrum infrastructuur

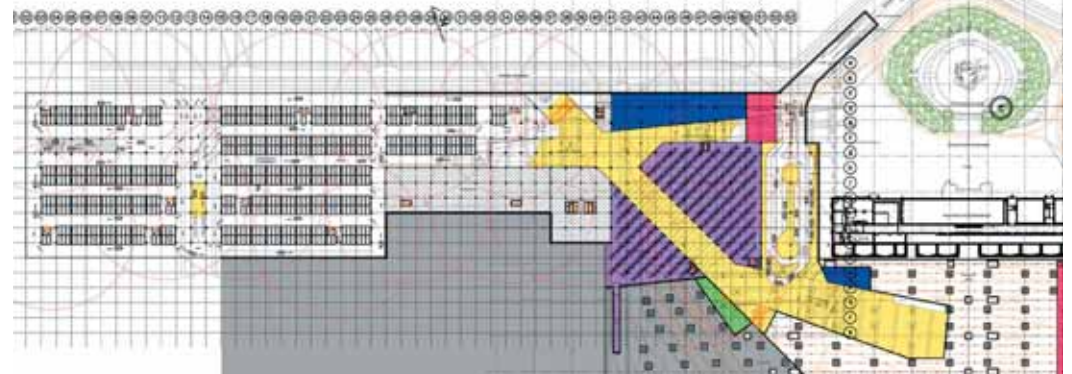
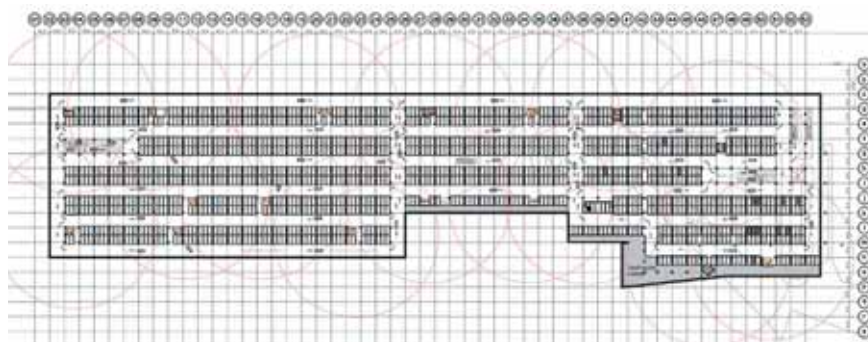




parking niveau -3

voorbeeld van schematische koppeling van parkeerbehoefte aan toewijzing in de ruimte

parking niveau -2 parking/station niveau -1



5.2 Relatie parkeren en programma

Parkeerplaatsen station pendelparking en projectontwikkeling zone A: (aanbod) 2900 pp

Parkeerplaatsen in zones B en C (midden en kant Leie) per gebouw te voorzien

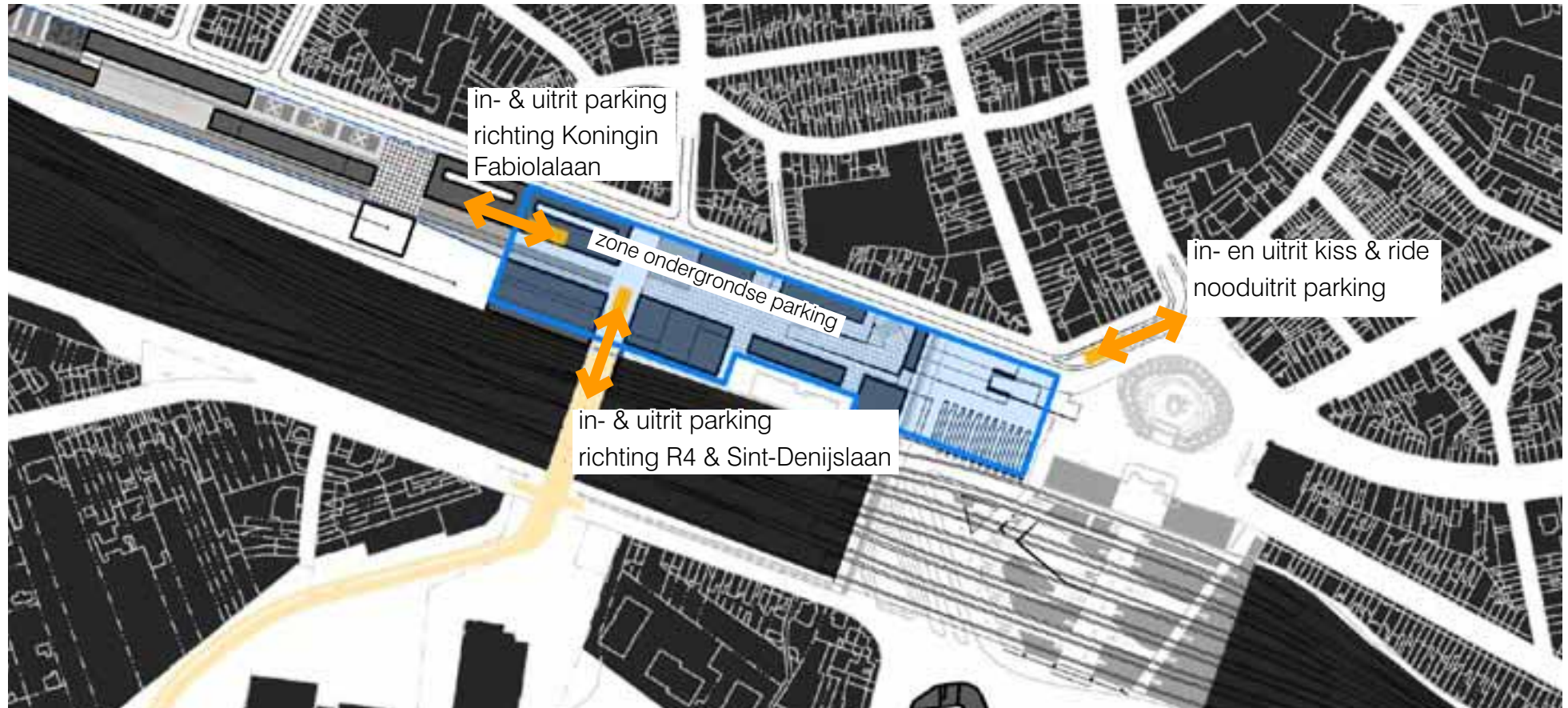
Kantoren: norm: 1pp/ 150 m² (1/150m² à 1/120m²)

Woningen: norm: 1pp/ 150 m² (1/150m² à 1/100m²)

Detailhandel: gemiddelde norm: 1pp/ 150 m²

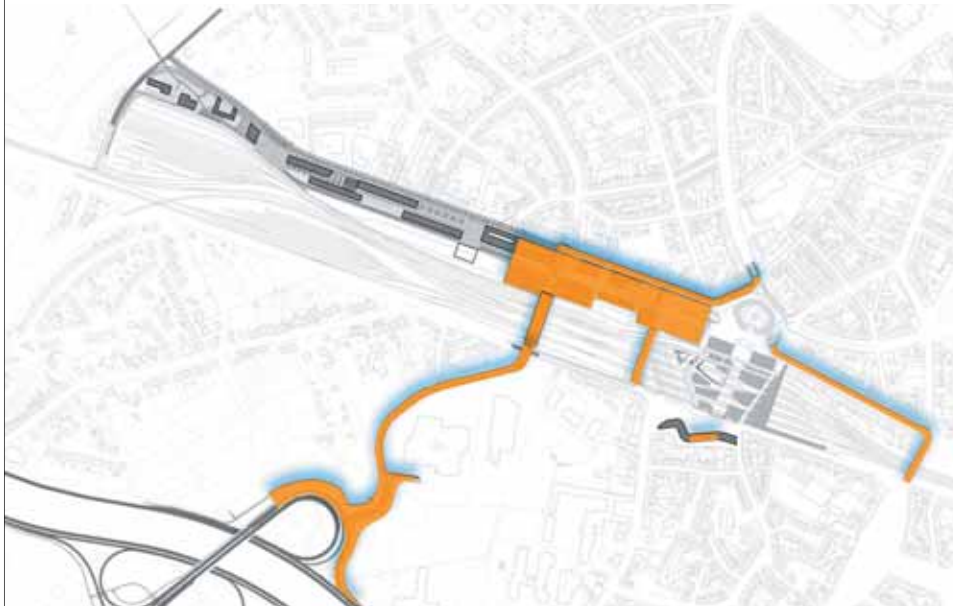
Sociaal en sport: gemiddelde norm: 1pp/ 200 m²

Hotel: gemiddelde norm: 3pp/ 150 m²



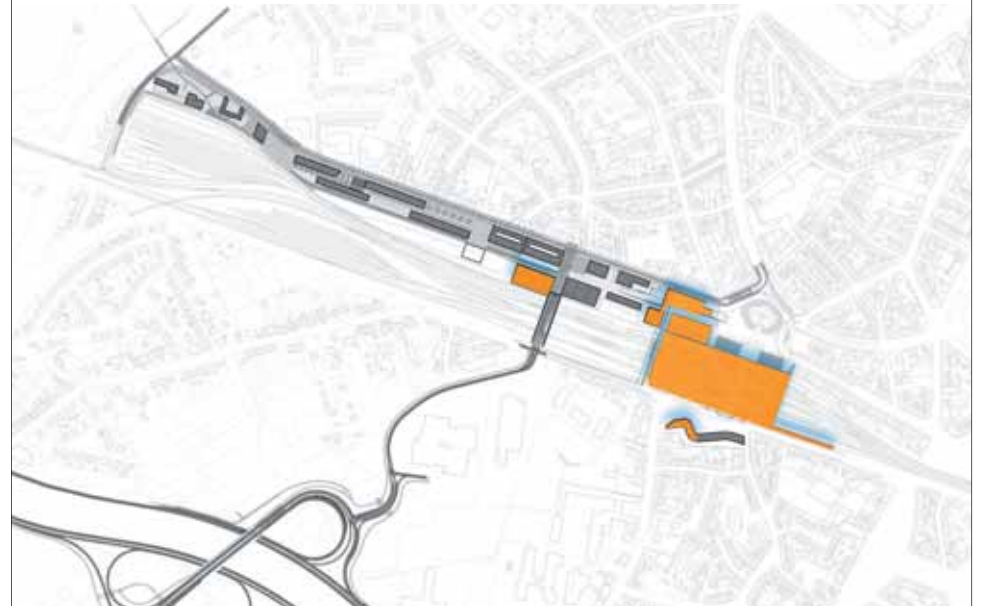
2006-2007

- bouwen van de ondergrondse parking in zone A
- aanleg wegen eerste deel Koningin Fabiolalaan (zone A) aanleg van de Clementinalaan met de nieuwe trambaan
- bouwen van de tunnel onder de sporen en aanleg van de verbindingsweg R4-stationsomgeving
- bouwen van de voorlopige tramtunnel ter plaatse van het nieuw station
- bouwen van het middendeel van de projectontwikkeling Sint-Denijsplein



2008-(2009)

- bouwen van de kantoren voor het Logistiek Centrum Infrastructuur
- eerste deel zone A projectontwikkeling Koningin Fabiolalaan
- aanleg van een voorlopig busstation
- start bouw van het station
- bouwen van het tweede deel van de projectontwikkeling Sint-Denijsplein



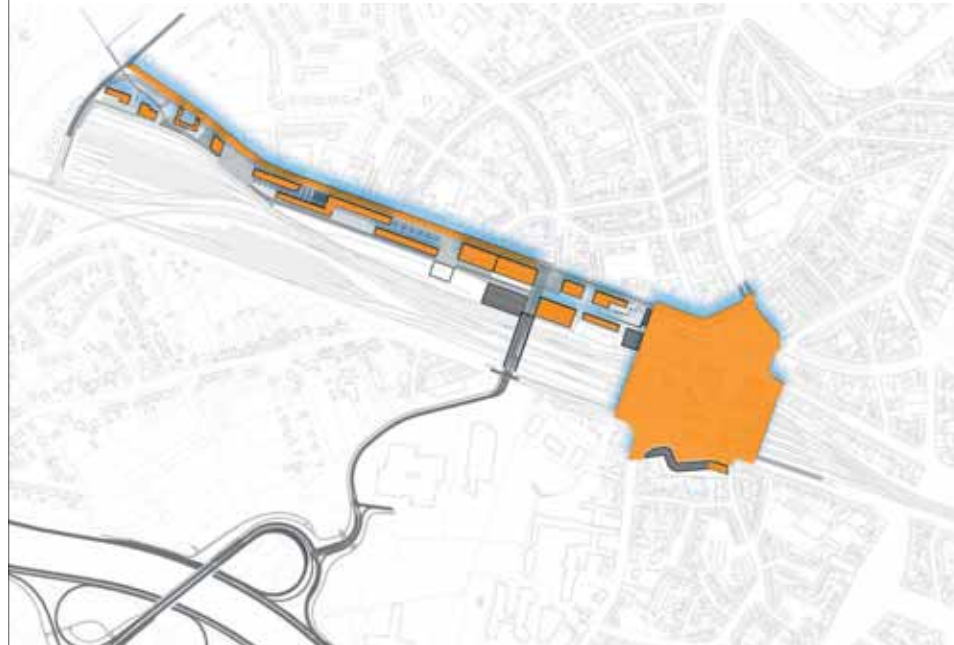
5.3 Fasering

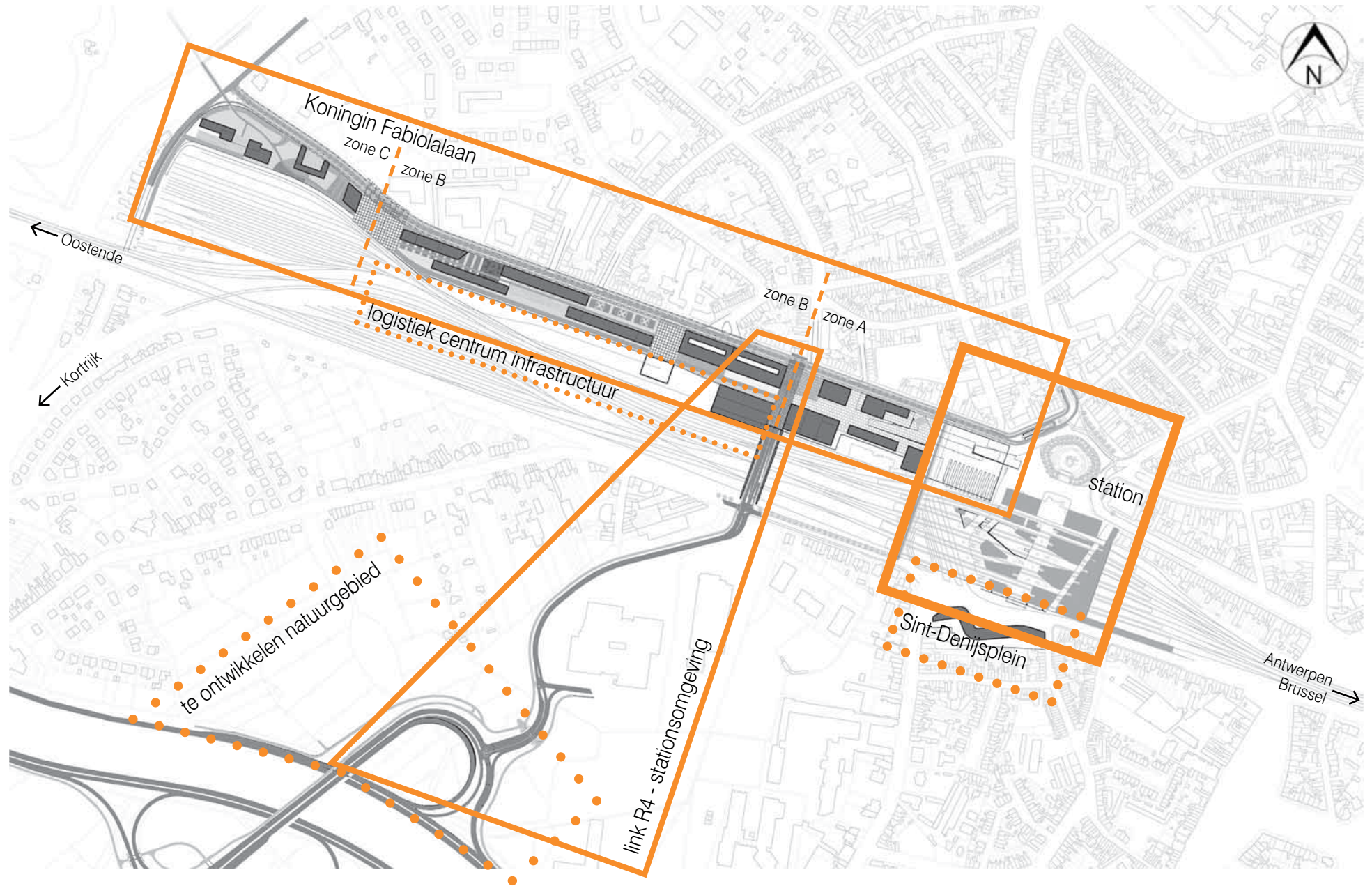
2005

- vrijmaken van de terreinen o.a. voor het bouwen van de ondergrondse parking, voor het aanleggen van de tijdelijke en definitieve trambanen, voor het busstation, voor werfinrichting ...
- herlokalisatie van de fietsenstallingen
- realisatie van een voorlopige bovengrondse parking nmbs

2010-2015

- verdere bouw en afwerking station
- aanleg van het nieuwe busstation
- aanleg van het tweede deel Koningin Fabiolalaan (zone B & C)
- het saldo van de projectontwikkeling Koningin Fabiolalaan na afbraak van de voorlopige parking nmbs
- bouwen van het derde en laatste deel projectontwikkeling Sint-Denijsplein
- aanleg en afwerking van de pleinen





6 Deelprojecten

In dit hoofdstuk worden per deelproject een exemplarische detaillering weergegeven. Deze omvat een relatief gedetailleerd grondplan met maataanduidingen, een samenvattend programma voor de zone, mogelijke gebouwtypologieën en relevante doorsnedes over de gebouwen. Dit is aangevuld met foto's van de maquette en ander beeldmateriaal.

Deze delen kunnen vooral hun nut bewijzen in de communicatie naar mogelijke investeerders en projectontwikkelaars. Deze delen worden ook beschouwd als inrichtingsstudie, noodzakelijk voor de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen binnen het RUP-plangebied. Dit natuurlijk voor zover men het voorgestelde bebouwingsconcept wenst te volgen. Alternatieve inrichtingsvoorstellen, weliswaar passend binnen de vastgelegde krachtlijnen en RUP-voorschriften, blijven evenwel mogelijk.



directe verbinding met de R4

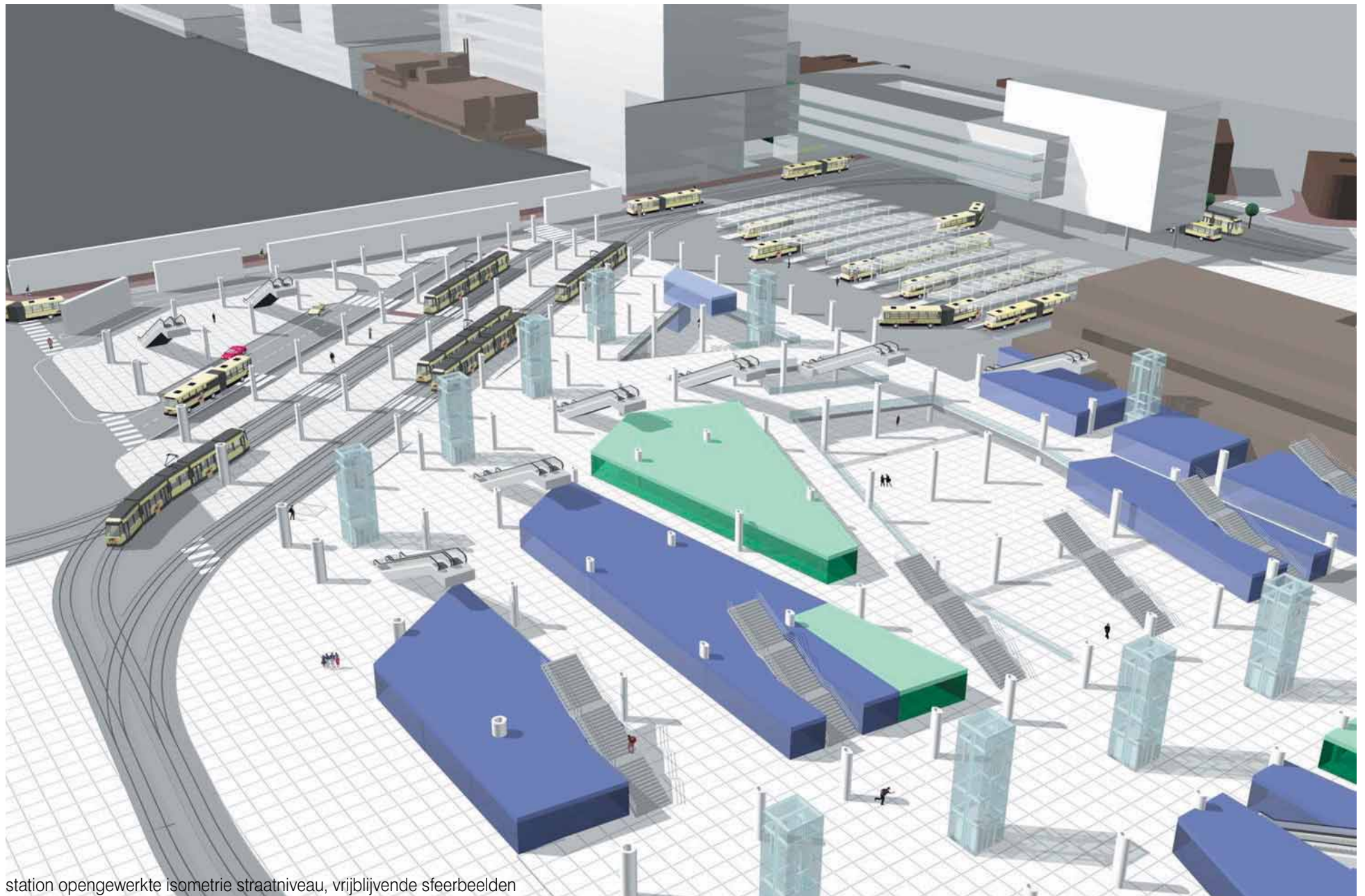


T-aansluiting met verkeerslichten of
rondpunt

6.1 Verbindingsweg R4 - stationsomgeving

De link tussen de R4 en de stationsomgeving loopt van de bestaande driekwart verkeerswisselaar op de R4 "Flanders Expo" langs de scholencampus, via een gelijkgrondse kruising met de Sint-Denijslaan, door een nog te bouwen koker doorheen de spoorwegberm, naar de ondergrondse parking.





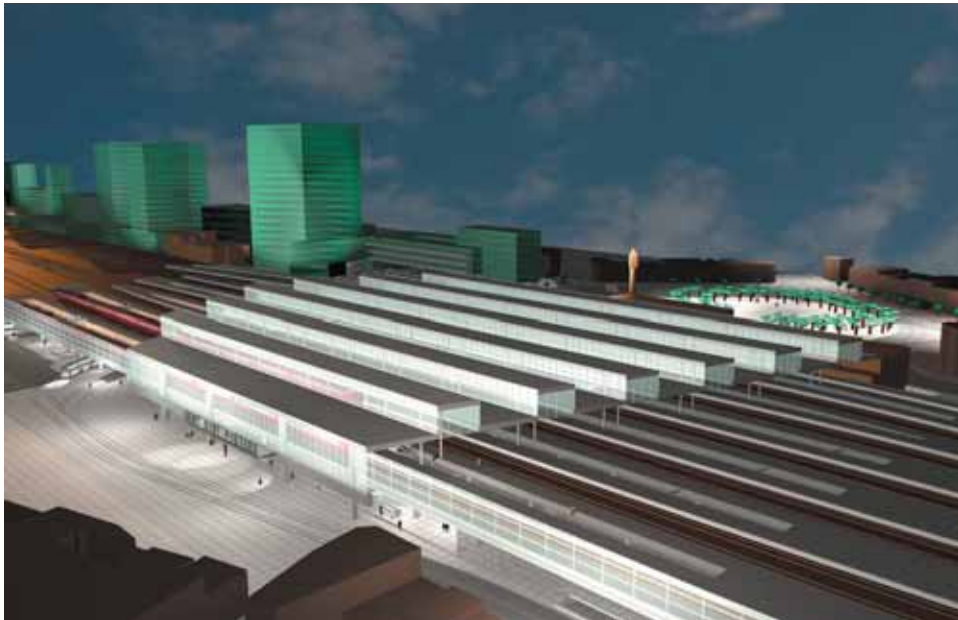
station opengewerkte isometrie straatniveau, vrijblijvende sfeerbeelden

6.2 Station

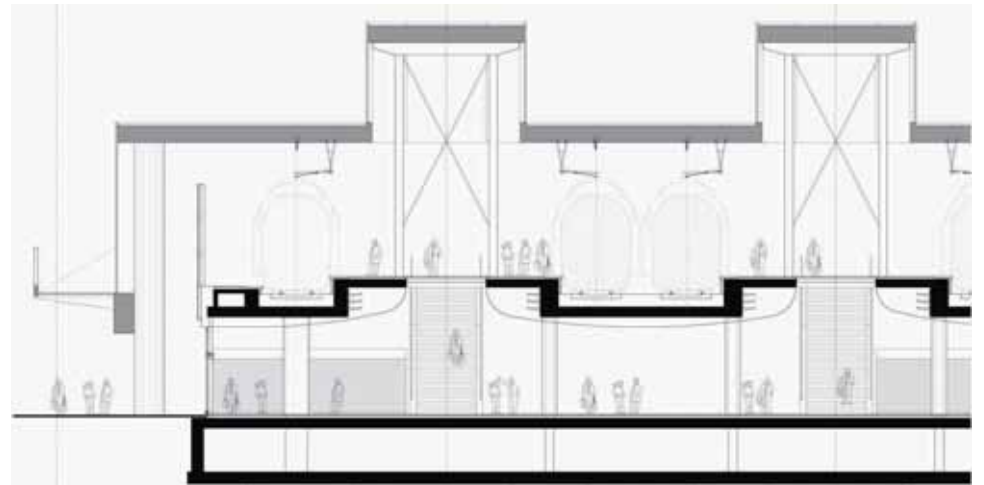
Herinrichting van het station Gent-Sint-Pieters. De perrons worden breder en de huidige reizigerstunnel wordt vervangen door een veel ruimere gebruikersruimte. Hierin is plaats voorzien voor allerlei stationsfuncties en commerciële activiteiten. Hierop aansluitend wordt een nieuw tram- en busstation opgericht. De realisatie hiervan vraagt een aanpassing van de pleinen en straten in de omgeving van het station. Deze aanpassing moet leiden tot een vlotter en veiliger gebruik van het openbaar vervoer en kadert binnen het Pegasusplan van De Lijn.

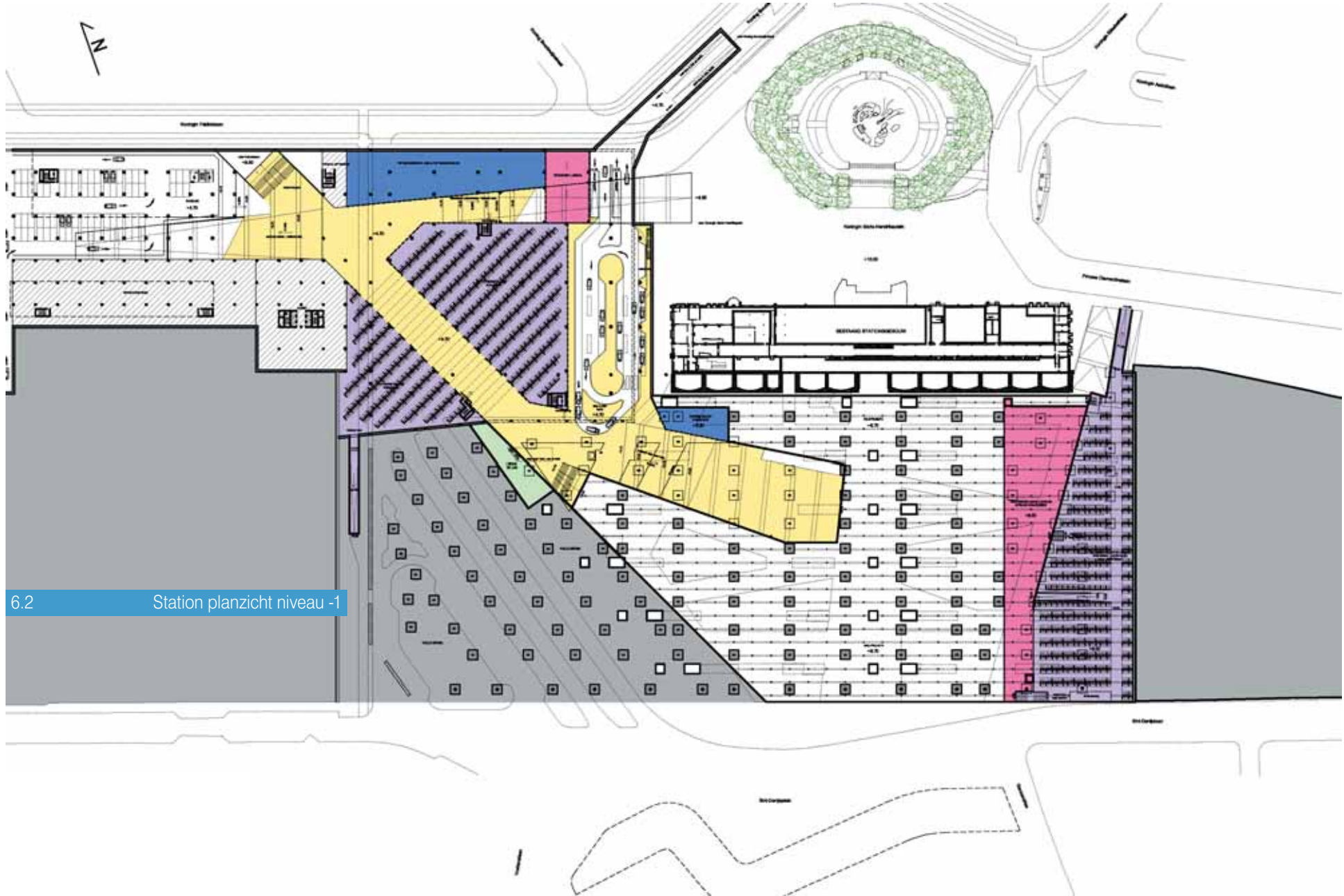
Ook wordt het sporencomplex tussen Snekkaai en Kortrijksesteenweg geoptimaliseerd. Dit betreft enkel een aanpassing binnen het huidige spoorwegterrein, zonder ruimtelijke veranderingen.

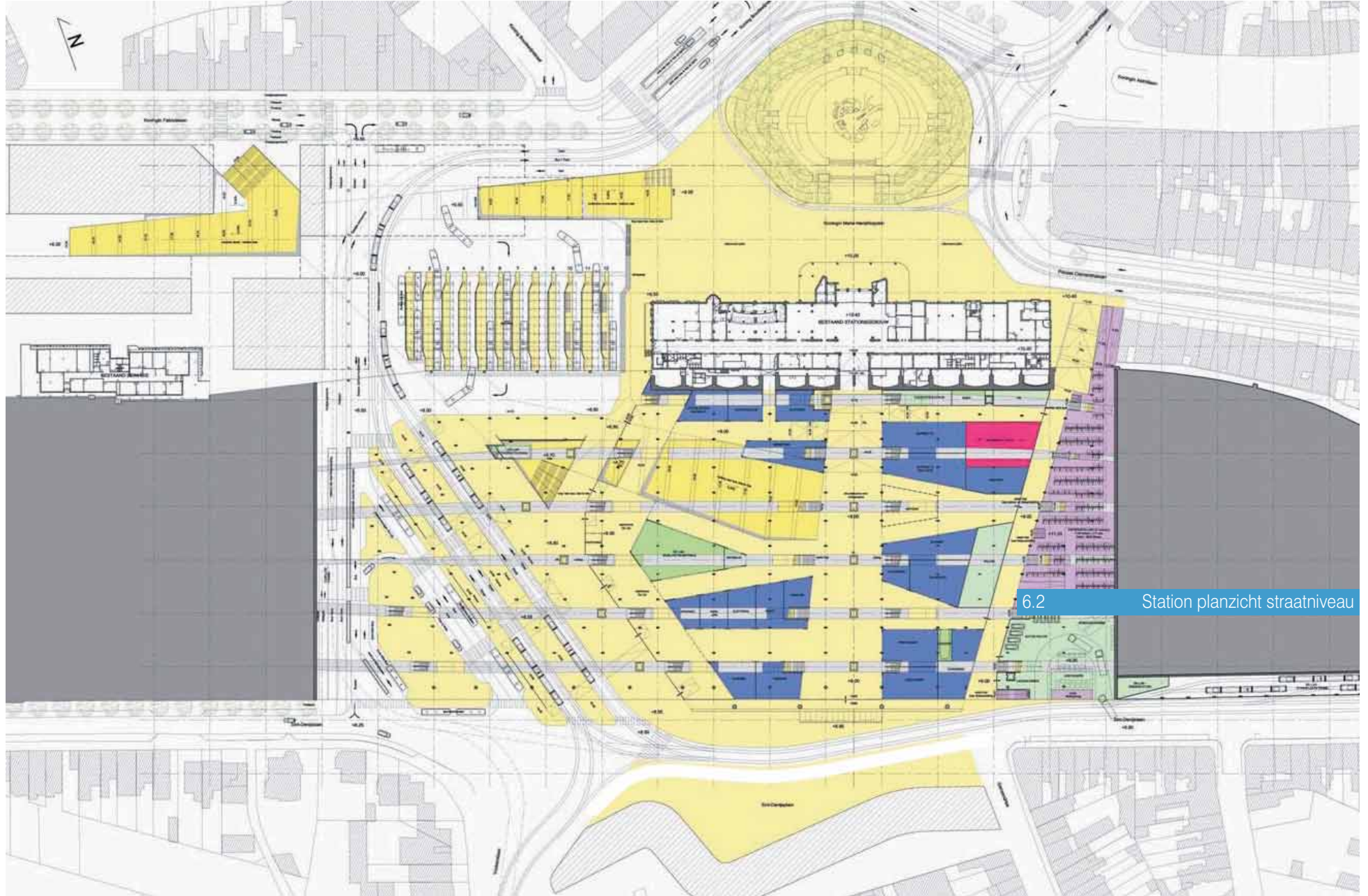
station perspectief, vrijblijvende sfeerbeelden



station principe doorsnede







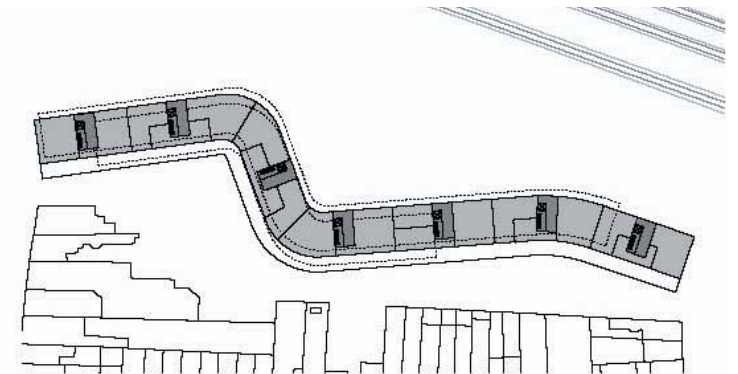
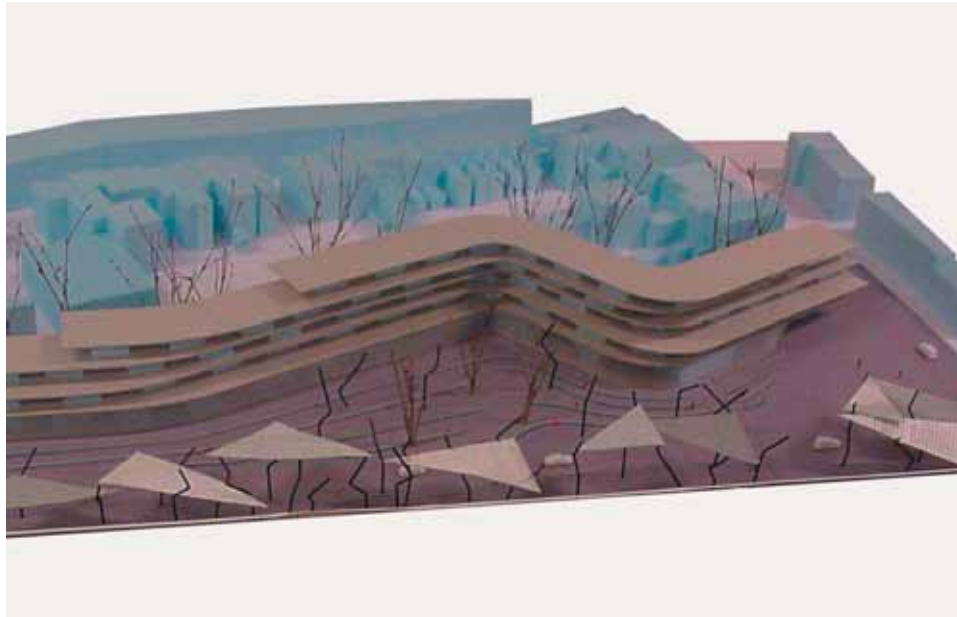
6.2 Station planzicht straatniveau





station zicht naar de ondergrondse parking en de tramhalten op straatniveau vrijblijvende sfeerbeelden

Maquette Sint-Denijsplein een mogelijk voorbeeld van invulling



6.3 Sint-Denijsplein

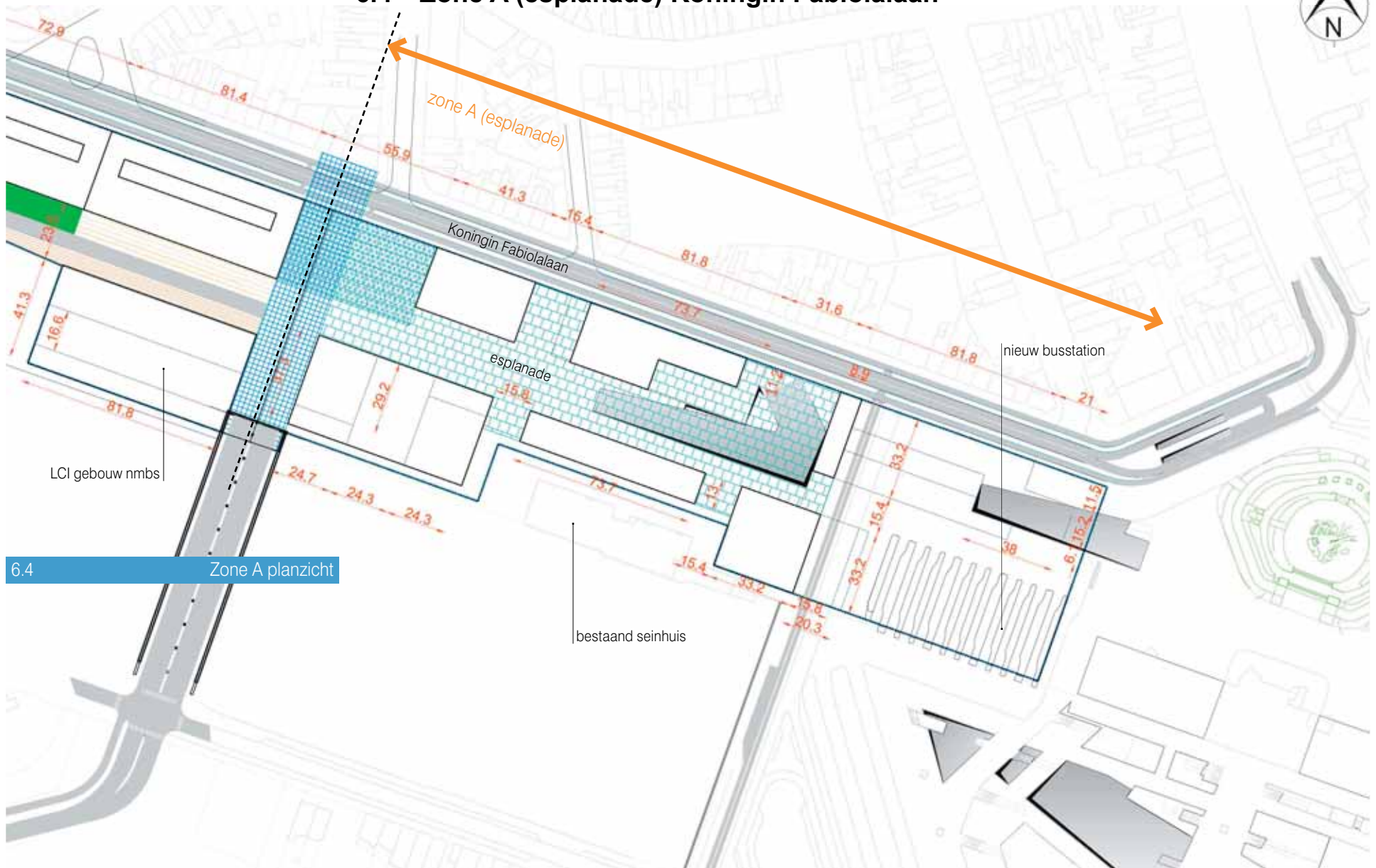
Het terrein van het deelproject Sint-Denijsplein (met een oppervlakte van ongeveer 1 ha.) is begrensd aan de noordzijde door het station, aan de oostzijde door de Ganzendries, aan de westzijde door de Voskenslaan en aan de zuidzijde door de bestaande bebouwing met tuinen van de gebouwen in de Voskenslaan, Reigerstraat en Ganzendries.

Onder het gebouw wordt een parking voorzien van ongeveer 100 plaatsen. Het gebouw dient als gebouw aan het Sint-Denijsplein en heeft een plint met commerciële en stedelijke programma's ($\pm 3000 \text{ m}^2$) die bijdragen aan de levendigheid en uitstraling van het plein. Naast deze programma's zijn er in het gebouw appartementen en/of kantoren ($\pm 9000 \text{ m}^2$) voorzien.





6.4 Zone A (esplanade) Koningin Fabiolalaan



6.4 Zone A planzicht

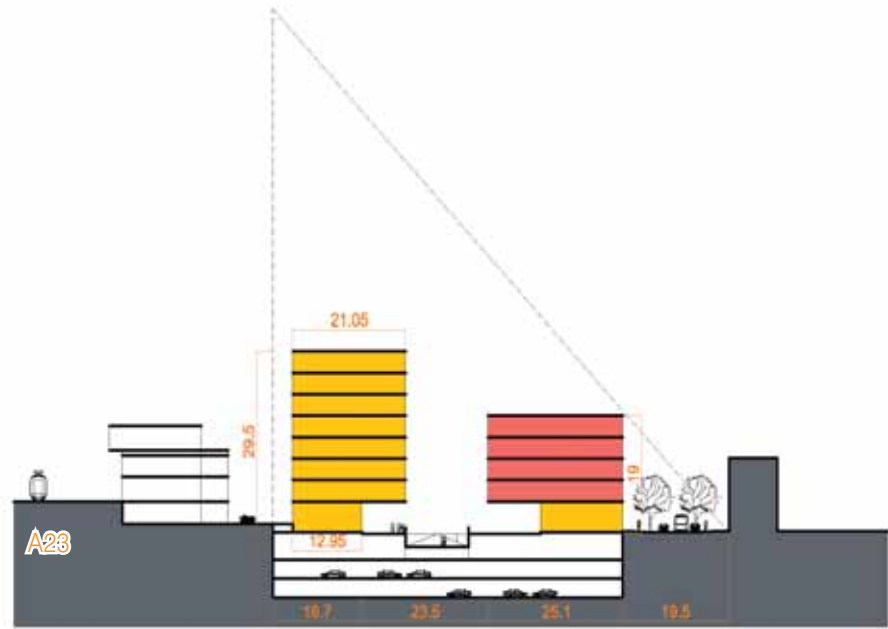
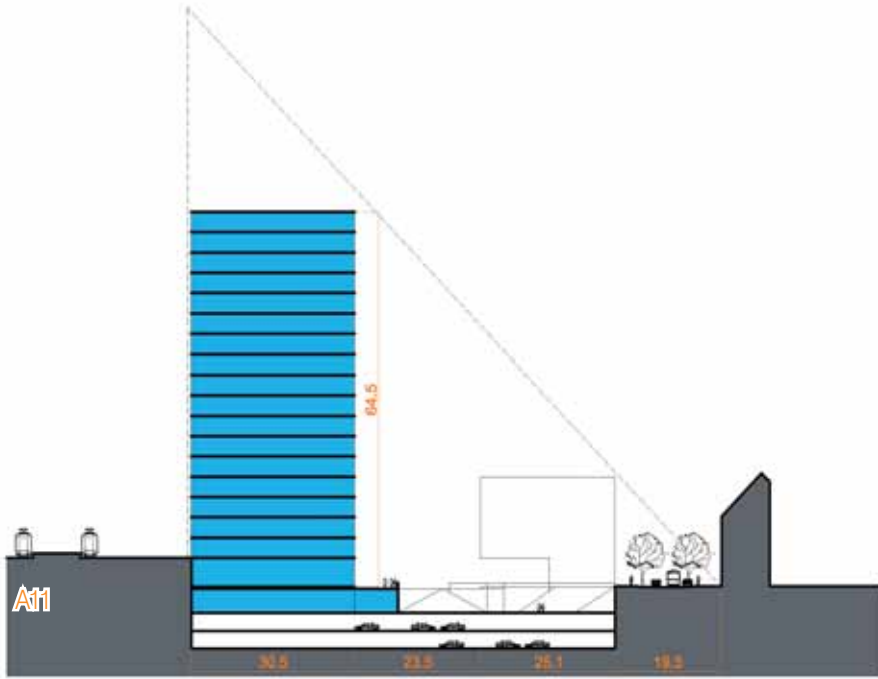


12/04/2005 Koningin Maria-Hendrikaplein, zicht naar project Koningin Fabiolalaan, vrijblijvende sfeerbeelden
Synthesedocument Ontwikkeling stationsomgeving Gent-Sint-Pieters

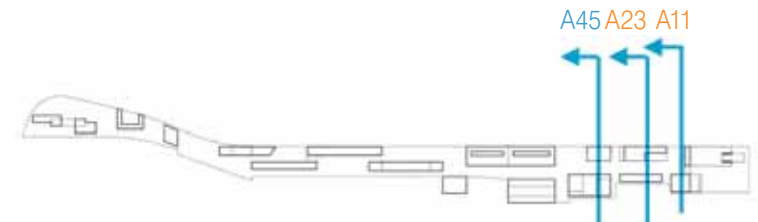


overzicht op busstation en zone A deelproject Koningin Fabiolalaan, vrijblijvende sfeerbeelden

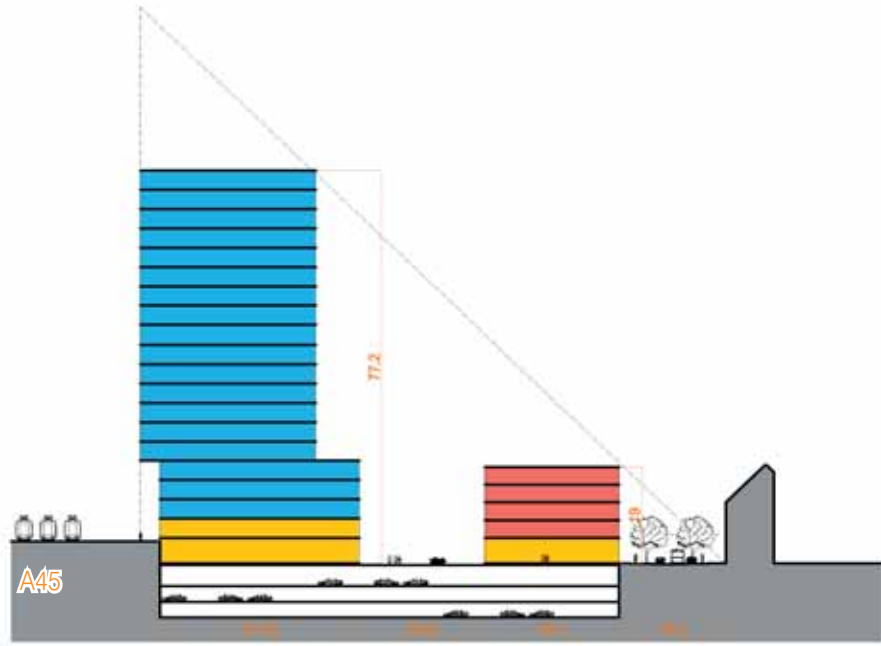




6.4 snede A11 & snede A23

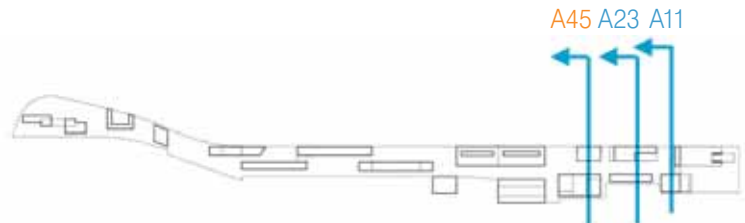
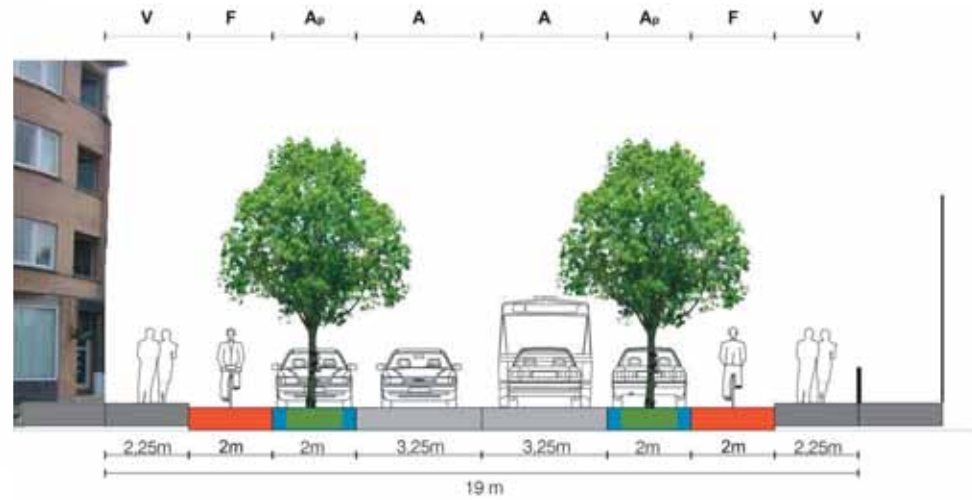






6.4 snede A45

Profiel Koningin Fabiolalaan







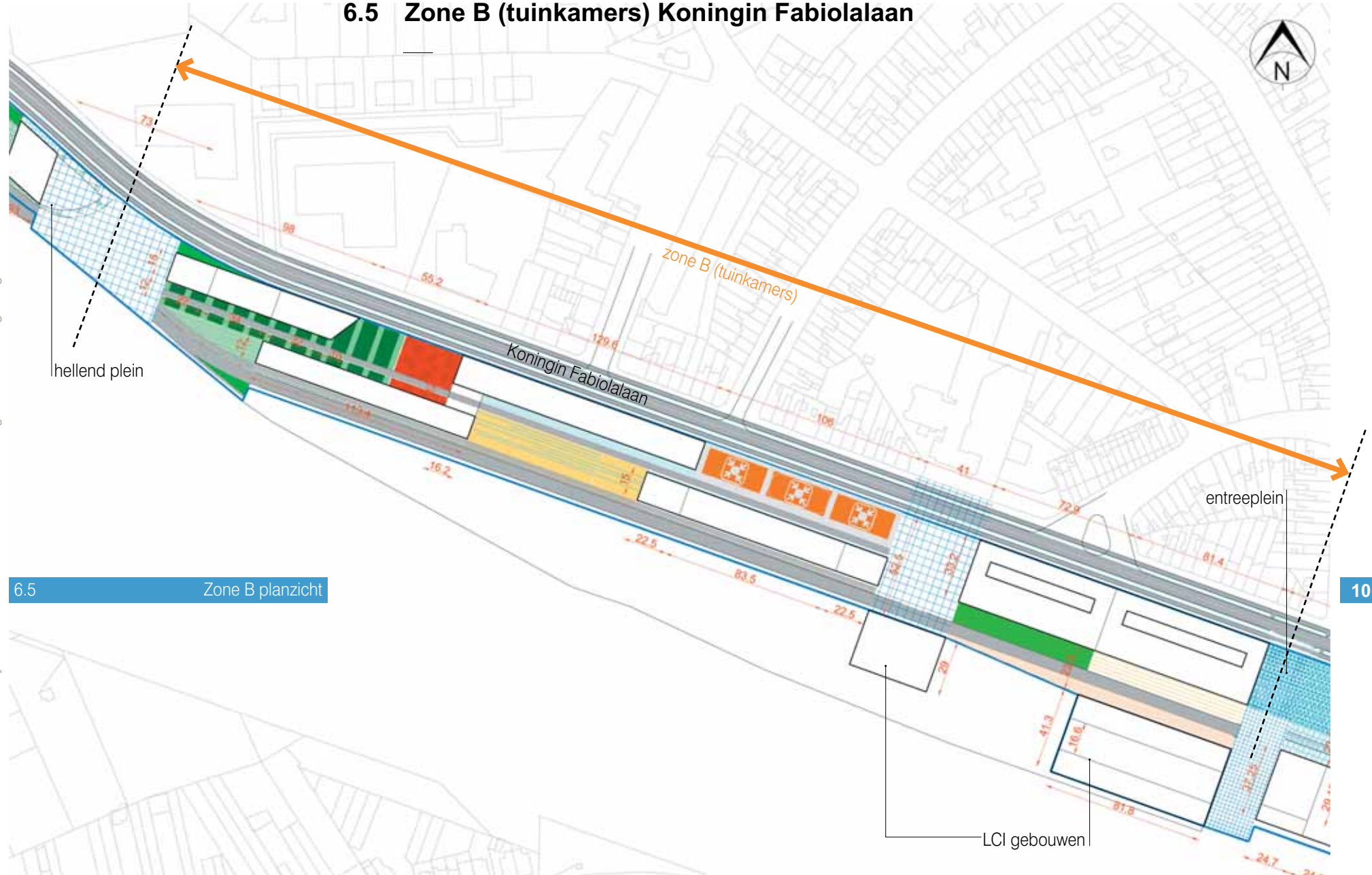
Blok A3 (wellness center) vrijblijvende sfeerbeelden

voorbeeld van gedetailleerd indicatief programma zone A (esplanade)

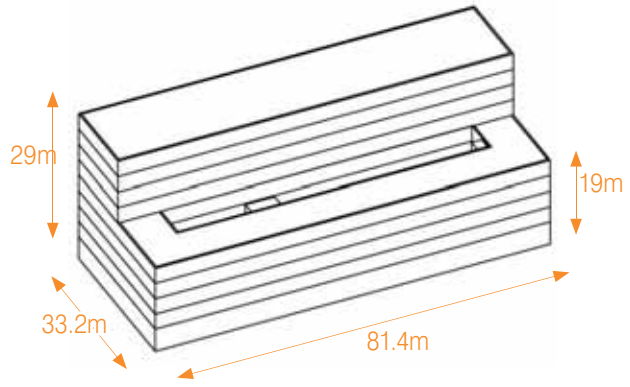
| | kantoor | | | Wonen | | | Com/Recr | | | Parking -1 -2 -3 | | | Com/Recr -1 | | | |
|---|-------------------------|---------------|------------------------------|-------------|-----|----------------|--------------|-------------|------------|---------------------|--------------|------------|-------------|-----------|-------|------------|
| | oppte m ² | niv aantal | tot. Oppte m ² | oppte/niv | niv | tot. Oppte | oppte/niv | niv | tot. Oppte | oppte/niv | niv | tot. Oppte | plaatsen | oppte/niv | niv | tot. Oppte |
| BLOK A1 | 578 | 5,5 | 3179 | 578 | 5,5 | 3179 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | | | 0 |
| | 295 | 3 | 885 | 295 | 3 | 885 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | | | 0 |
| | 1932 | 3 | 5796 | 1932 | 3 | 5796 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | | | 0 |
| | 137 | 3 | 411 | 137 | 3 | 411 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | | | 0 |
| | 1013 | 18 | 18234 | 1013 | 18 | 18234 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | | | 0 |
| | 555 | 10 | 5550 | 555 | 10 | 5550 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | | | 0 |
| | | | | | | | 34055 | | 0 | | | 0 | | | | 34055 |
| BLOK A2 | 825 | 1 | 825 | 0 | | 0 | 0 | | 825 | 1 | 825 | 0 | | 825 | 1 | 825 |
| | 2053 | 4 | 8212 | 0 | | 0 | 2053 | 4 | 8212 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| | | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | 0 | 0 |
| | | | 0 | | | 0 | 0 | | 8212 | | 825 | | | | | 9037 |
| BLOK A3 | 954 | 2 | 1908 | 0 | | 0 | 0 | | 954 | 2 | 1908 | 0 | | 954 | 1 | 954 |
| | 1551 | 6 | 9306 | 0 | | 0 | 0 | | 1551 | 6 | 9306 | 0 | | 0 | 0 | 0 |
| | | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | 0 | | | 0 | 0 | 0 |
| | | | 0 | | | 0 | 0 | | 0 | | 11214 | | | | 11214 | |
| BLOK A4 | 427 | 1 | 427 | 0 | | 0 | 0 | | 427 | 1 | 427 | 0 | | | | 0 |
| | 1037 | 4 | 4148 | 0 | | 0 | 1037 | 4 | 4148 | 0 | 0 | 0 | | | | 0 |
| | | | 0 | 0 | | 0 | 0 | | 0 | | 4148 | | | | 427 | 4575 |
| | | | 0 | | | 0 | 0 | | 4148 | | 427 | | | | | 4575 |
| BLOK A5 | 2731 | 5 | 13655 | 1806 | 3 | 5418 | 925 | 5 | 4625 | 1806 | 2 | 3612 | 0 | | | 0 |
| (1x5m)+(18x3,25m)=63,5m | 925 | 14 | 12950 | 925 | 14 | 12950 | 925 | 14 | 12950 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 |
| | 925 | 14 | 12950 | | | | 925 | 14 | 12950 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | 0 |
| | | | 0 | | | 0 | 18368 | | 17575 | | 3612 | | | | | 39555 |
| | | | 0 | | | 0 | 18368 | | 17575 | | 3612 | | | | | 39555 |
| Totale oppte Zone A (tussen 76.500m ² en 99.000m ²) | | | 98436 | ≥20% | | 19687,2 | 52423 | ≥20% | 0 | 29935 | 16078 | | | | | |
| | | | ≤60% | | | 59061,6 | 52423 | ≥20% | 0 | 29935 | 16078 | | | | | |
| | | | | | | | 52423 | ≥20% | 0 | 29935 | 16078 | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | 3 | | 2850 | | 1779 |



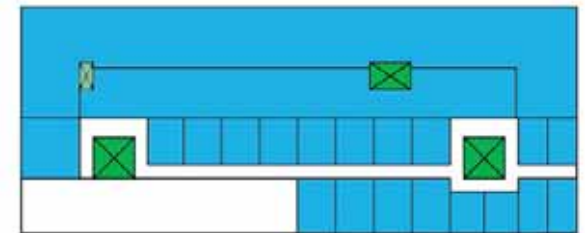
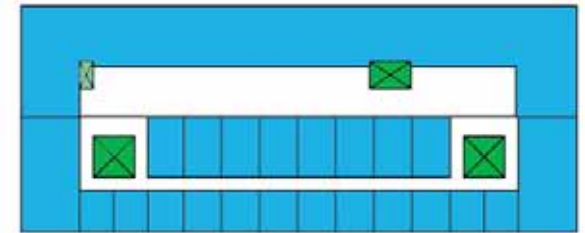
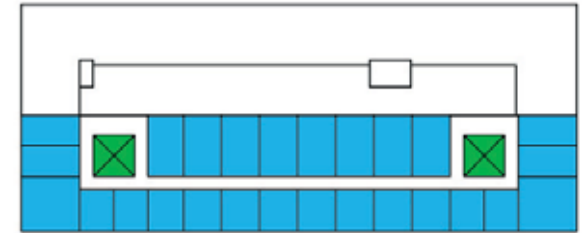
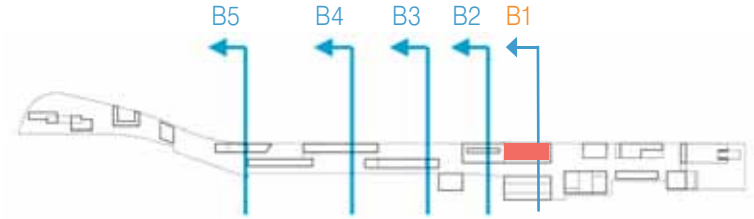
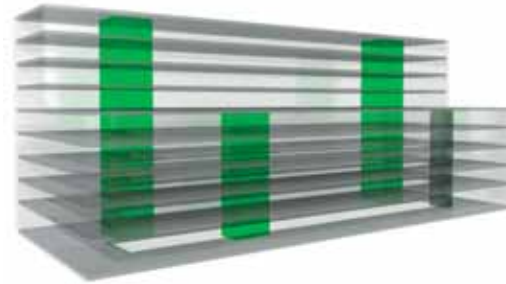
6.5 Zone B (tuinkamers) Koningin Fabiolalaan



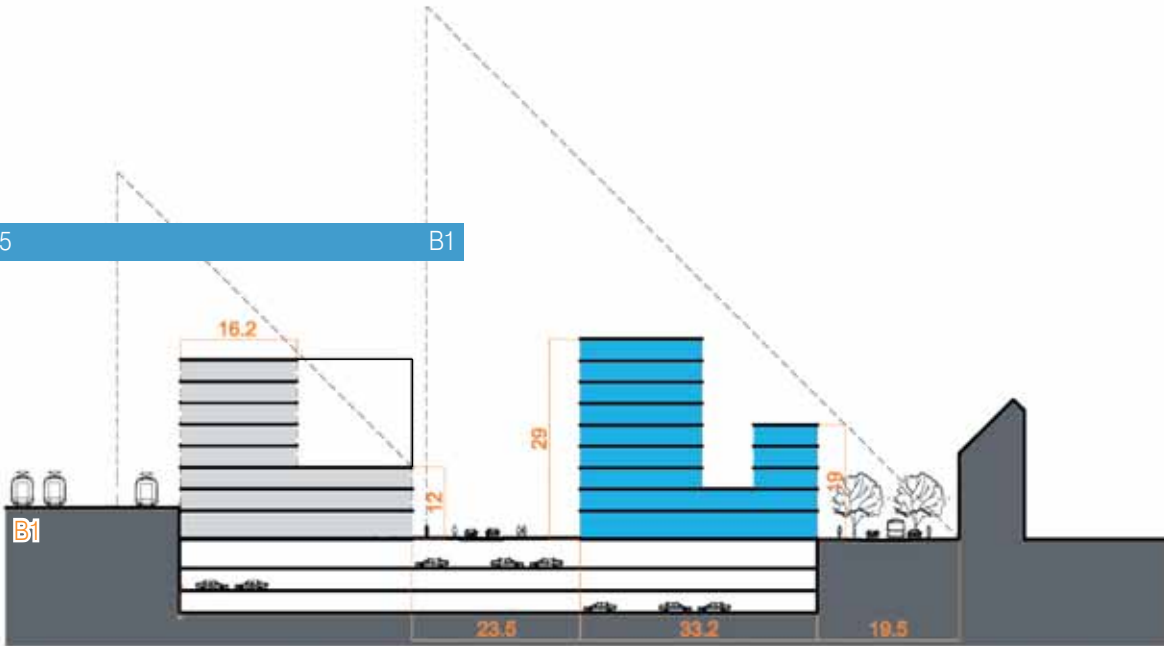
6.5 Zone B planzicht

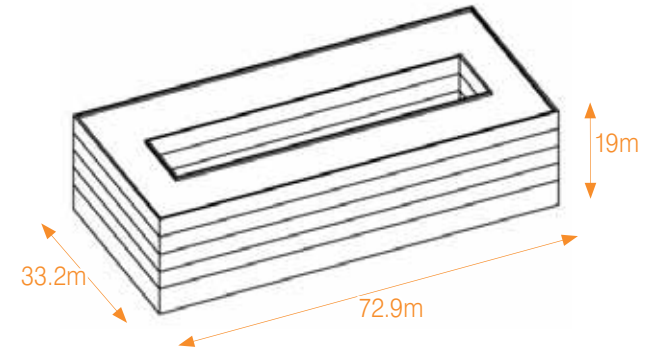
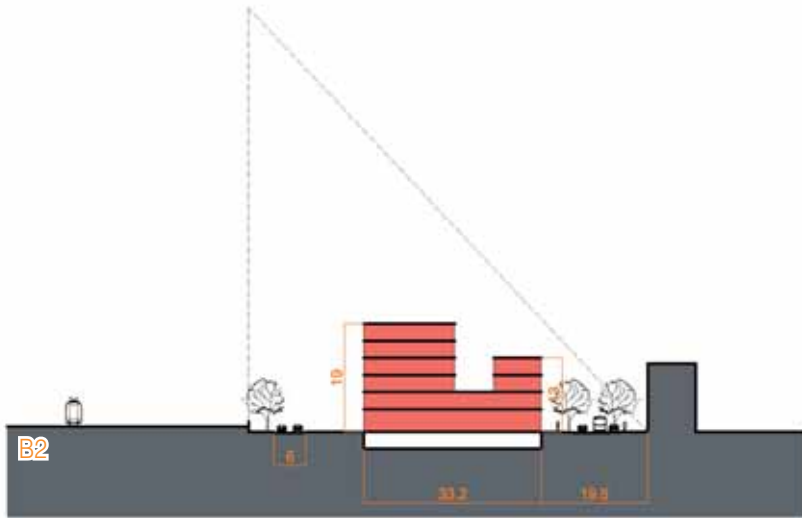
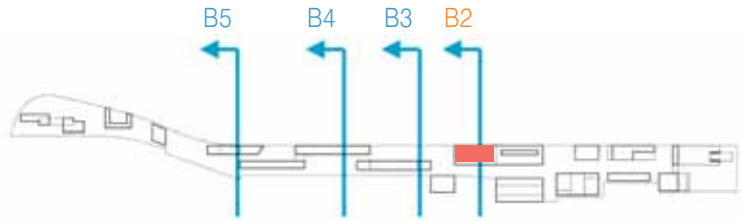


16.711 m²

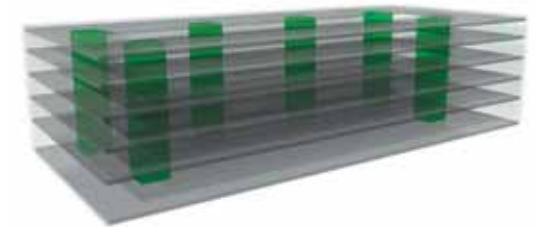


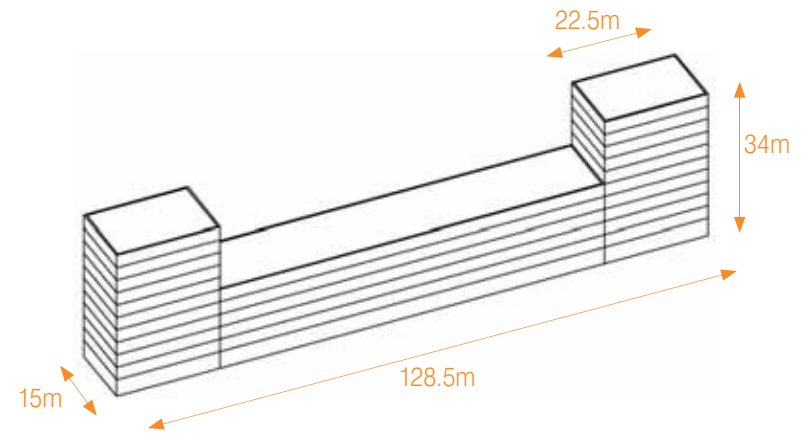
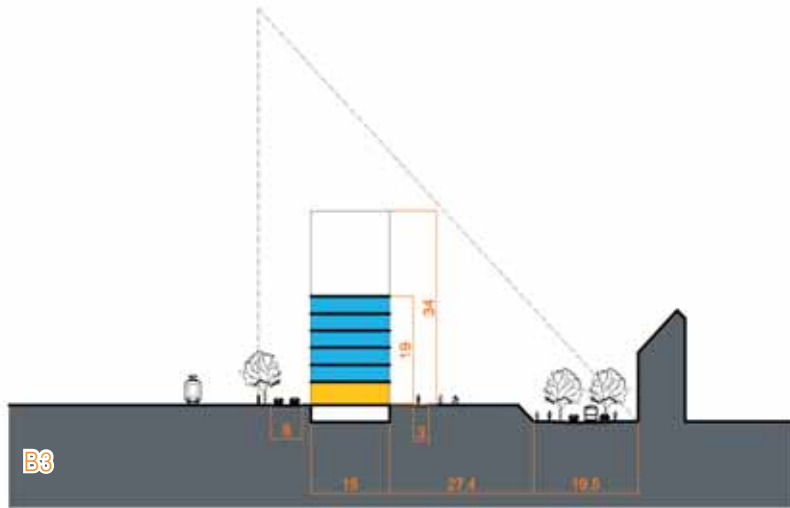
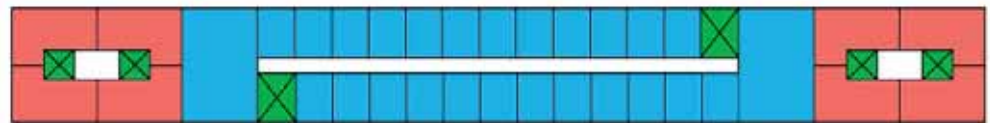
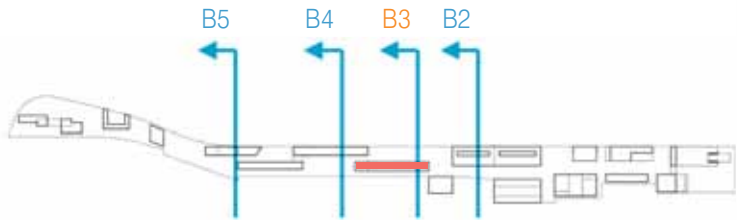
102 6.5 B1





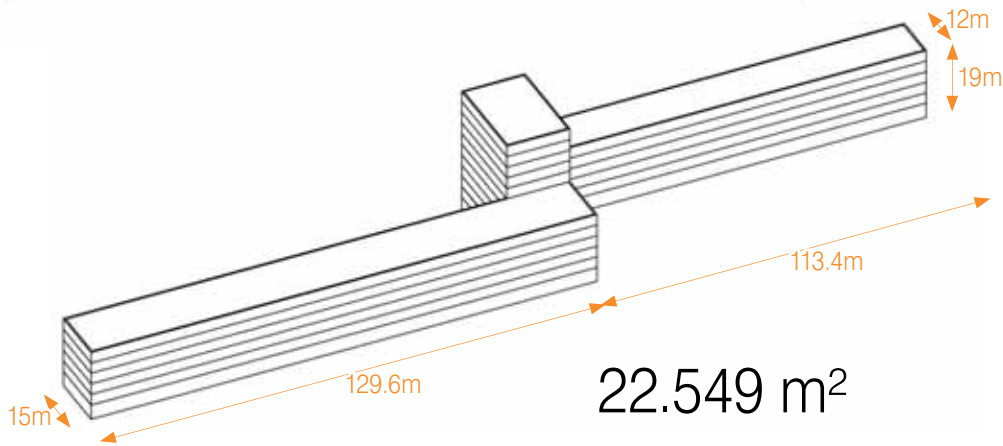
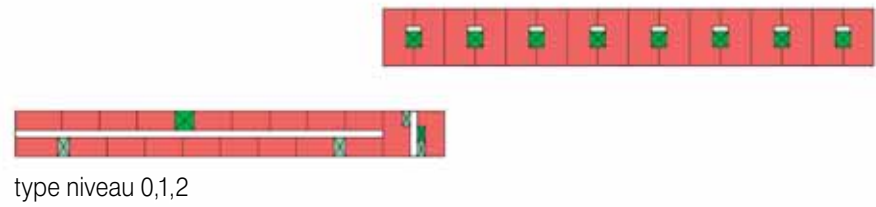
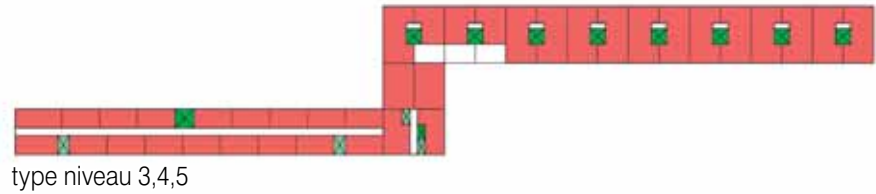
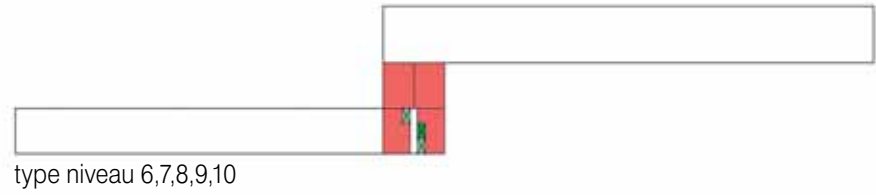
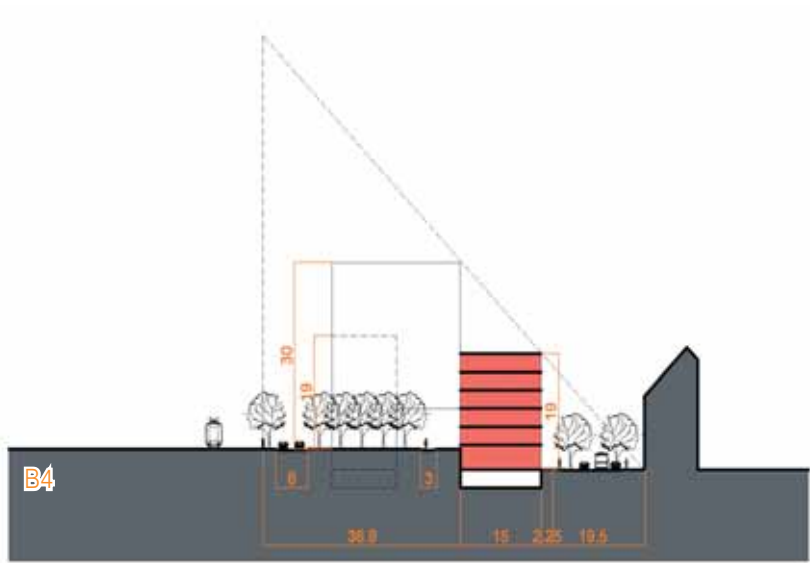
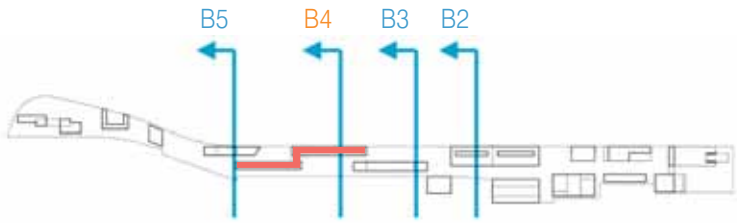
10.876 m²

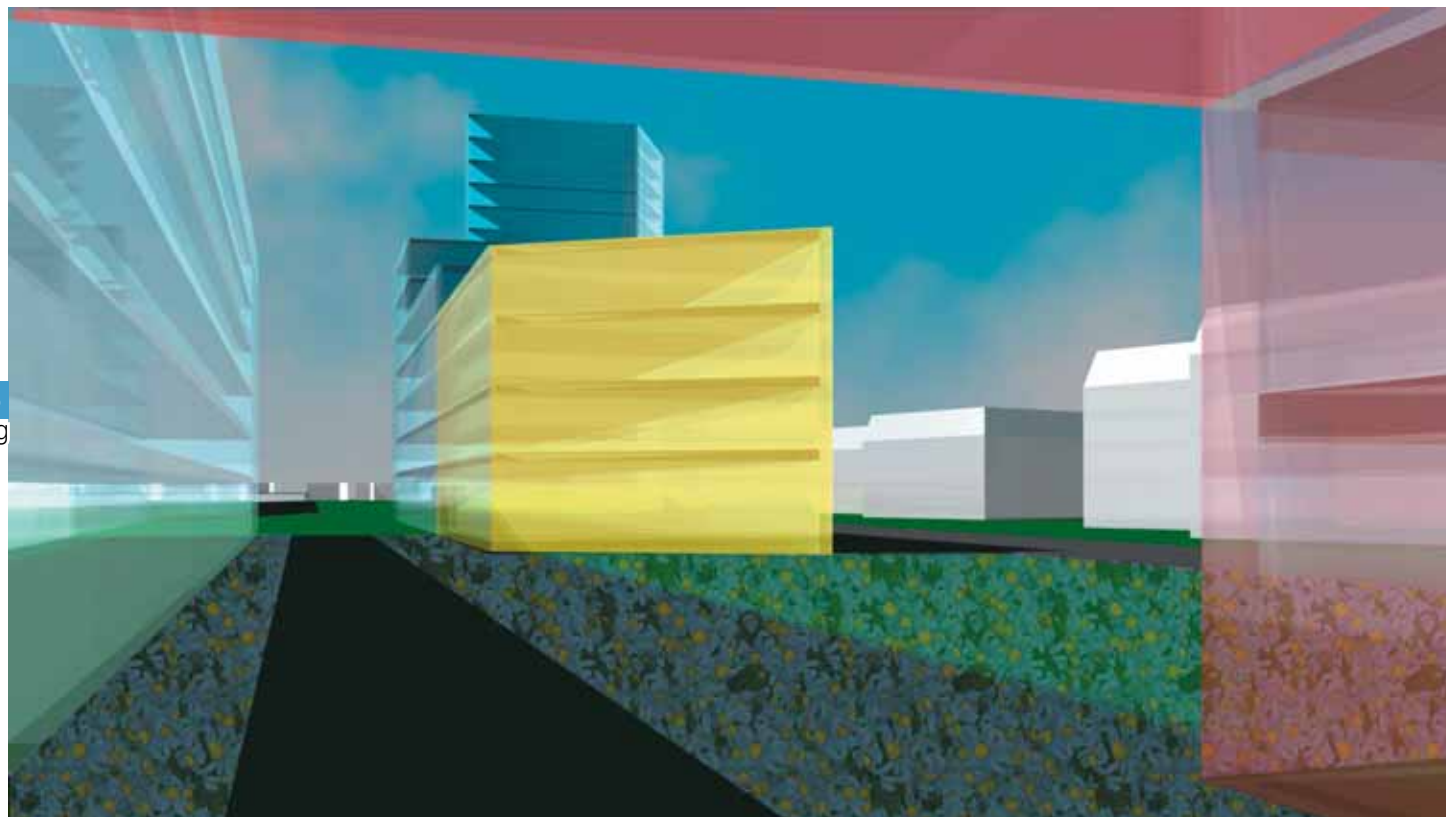
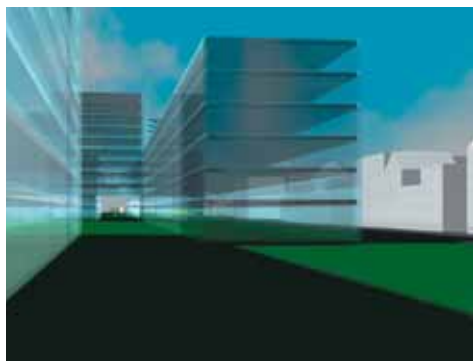


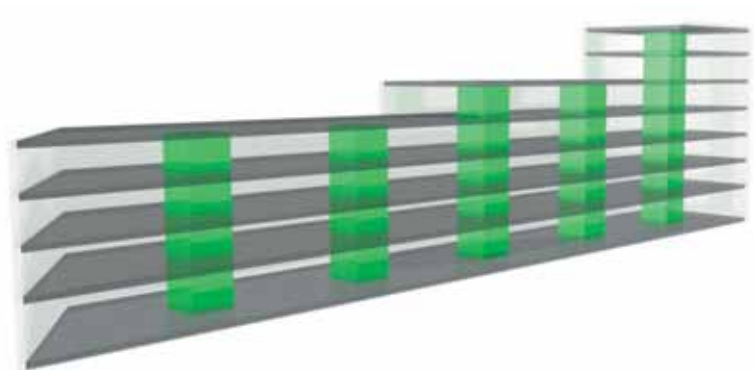
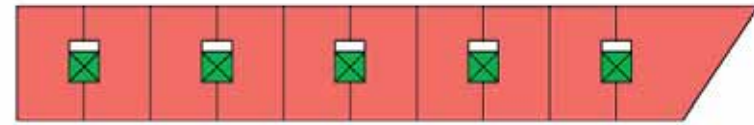
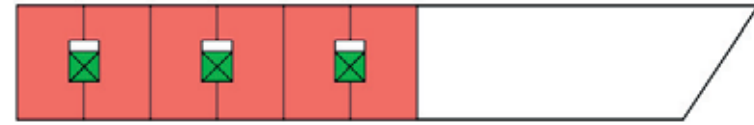
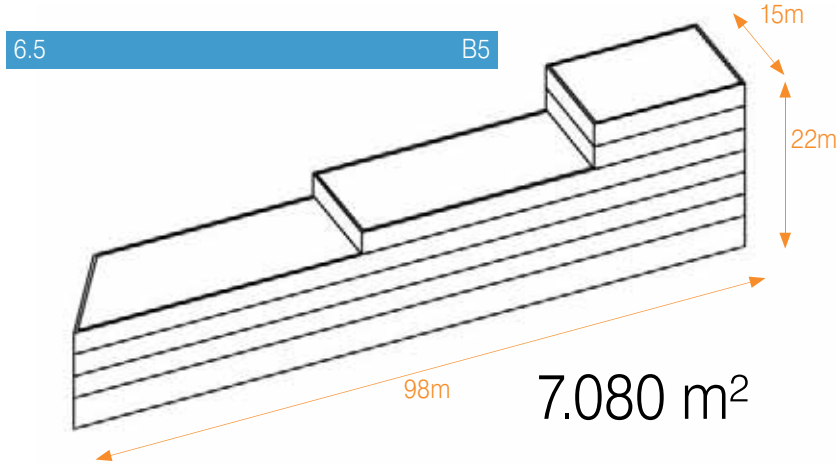
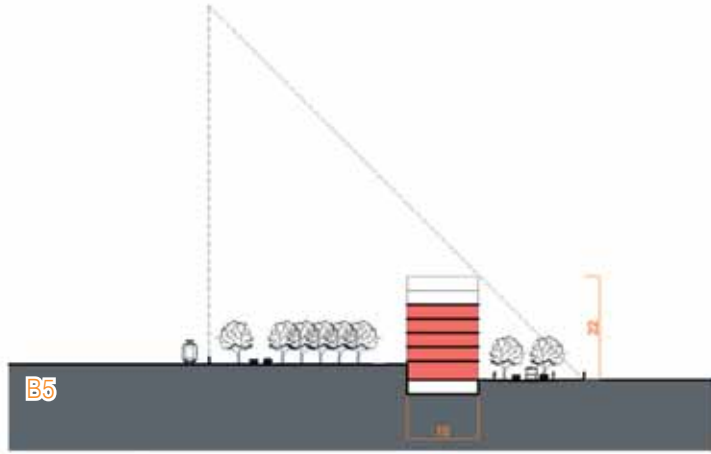
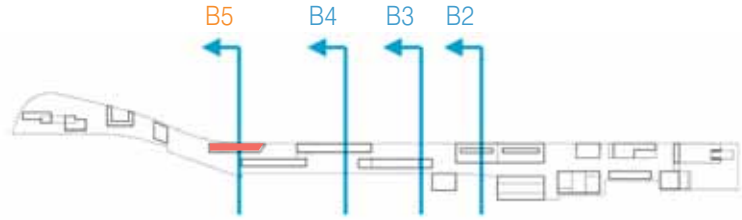


14.926 m²











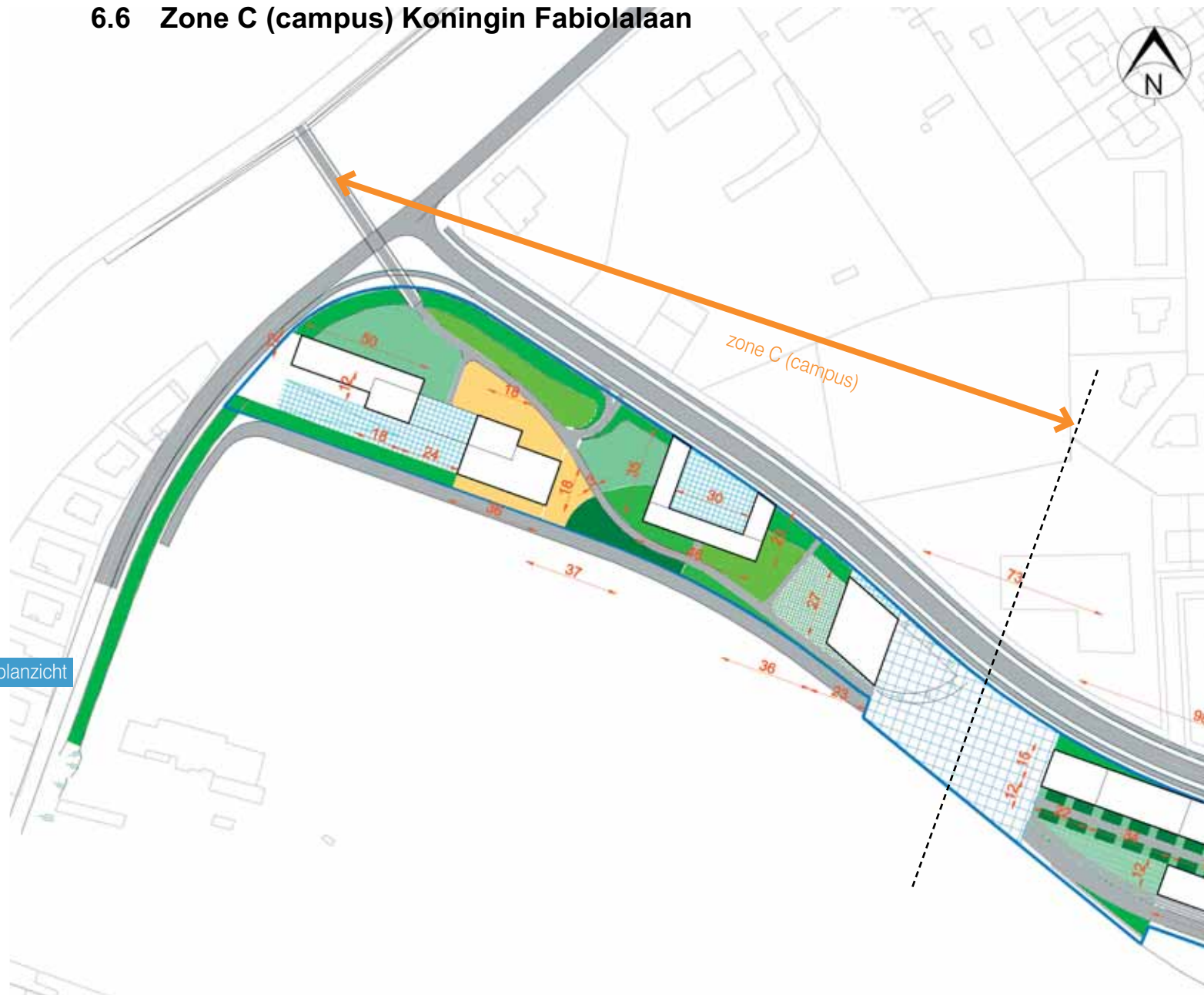


voorbeeld van gedetailleerd indicatief programma zone B (tuinkamers)

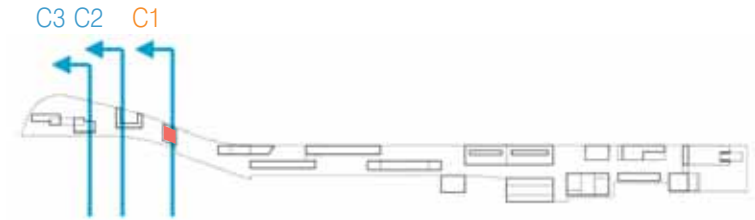
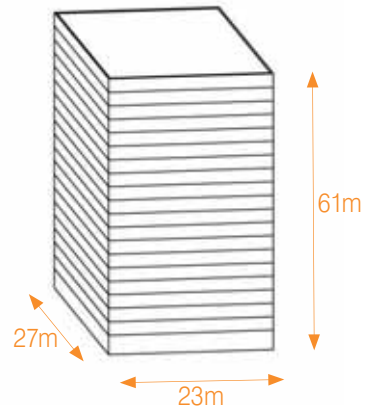
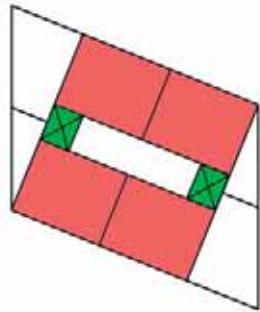
| | oppte/niv | | tot. Oppte | kantoor | | | Wonen | | | Com/Recr | | | Parking -1 -2 -3 | | | Com/ Recr -1 | | | | |
|--|----------------|---------------|--------------|----------------|-----------|----------------|--------------|-------------|-----|--------------|--------------|-------------|---------------------|-----------|------|-----------------|----------|-----------|-----|------------|
| | m ² | niv aantal | | m ² | oppte/niv | niv | tot. Oppte | oppte/niv | niv | tot. Oppte | oppte/niv | niv | tot. Oppte | oppte/niv | niv | tot. Oppte | plaatsen | oppte/niv | niv | tot. Oppte |
| BLOK B1 | 2235 | 5 | 11175 | 2235 | 5 | 11175 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1384 | 4 | 5536 | 1384 | 4 | 5536 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | 16711 | | | | 0 | | | | | | | | | |
| BLOK B2 | 2420 | 2 | 4840 | | | | | 2420 | 2 | 4840 | | | | | | | | | | |
| | 2012 | 3 | 6036 | | | | | 2012 | 3 | 6036 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | 0 | | | | 10876 | | | | | | | | | |
| BLOK B3 | 1252 | 6 | 7512 | 1252 | 5 | 6260 | | | | | | 1252 | 1 | 1252 | | | | | | |
| | 337 | 11 | 3707 | | | | | 337 | 11 | 3707 | | | | | | | | | | |
| | 337 | 11 | 3707 | | | | | 337 | 11 | 3707 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | 6260 | | | | 7414 | | | | 1252 | | | | | 64 |
| BLOK B4 | 1944 | 6 | 11664 | | | | | 1944 | 6 | 11664 | | | | | | | | | | |
| | 194 | 2 | 388 | | | | | 194 | 2 | 388 | | | | | | | | | | |
| | 389 | 9 | 3501 | | | | | 389 | 9 | 3501 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 1166 | 6 | 6996 | | | | | 1166 | 5 | 5830 | | 1166 | 1 | 1166 | | | | | | |
| | | | | | | | 0 | | | | 21383 | | | | 1166 | | | | | 117 |
| BLOK B5 | 555 | 4 | 2220 | | | | | 555 | 3 | 1665 | | 555 | 1 | 555 | | | | | | |
| | 840 | 5 | 4200 | | | | | 840 | 5 | 4200 | | | | | | | | | | |
| | 330 | 2 | 660 | | | | | 330 | 2 | 660 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | 0 | | | | 6525 | | | | 555 | | | | | 19 |
| Totale oppte Zone B (tussen 59.500m ² en 77.000m ²) | | | 72142 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | ≥20% | | 14428,4 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | ≤40% | | 28856,8 | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | 22971 | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | ≥50% | | 36071 | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | 46198 | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | 2973 | | | | | | | | |



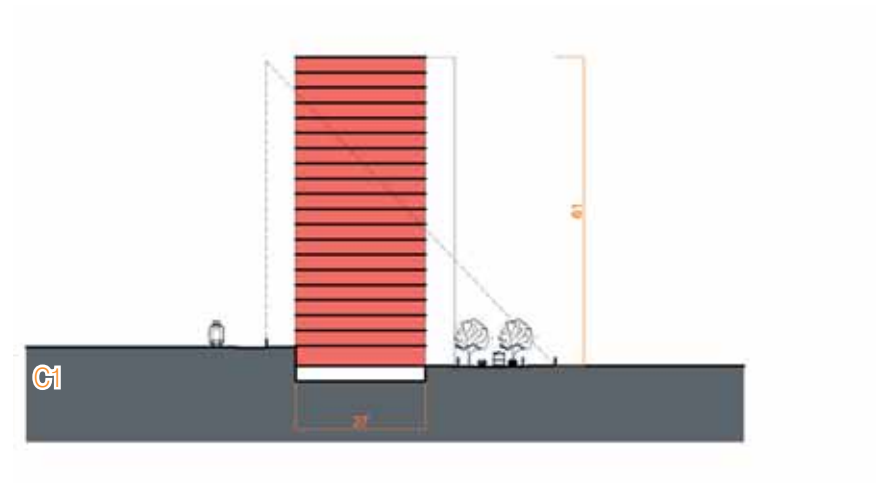
6.6 Zone C (campus) Koningin Fabiolalaan

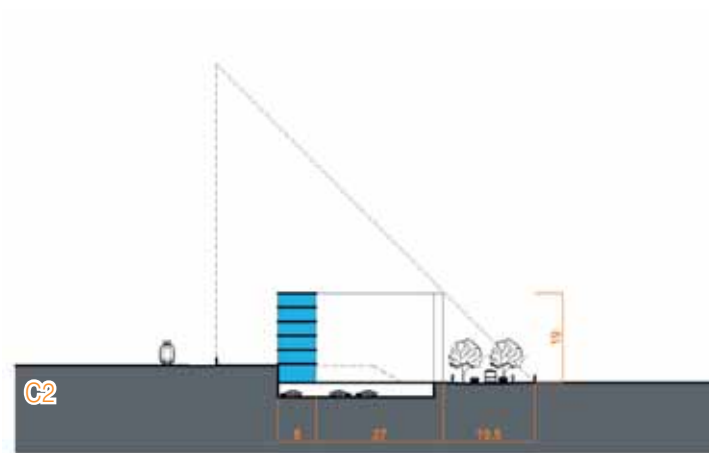
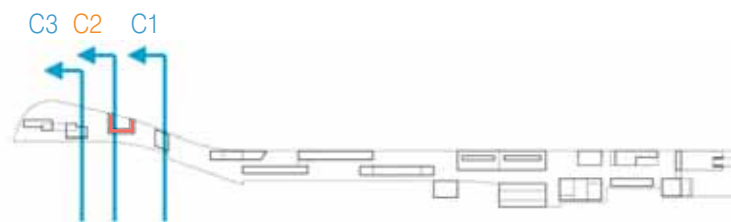
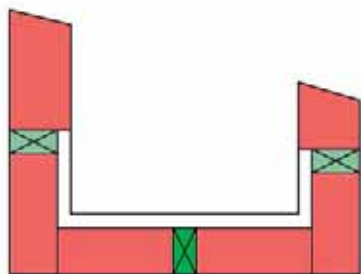
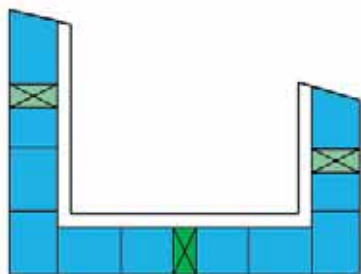
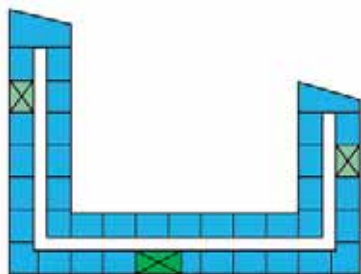


6.6 Zone C planzicht

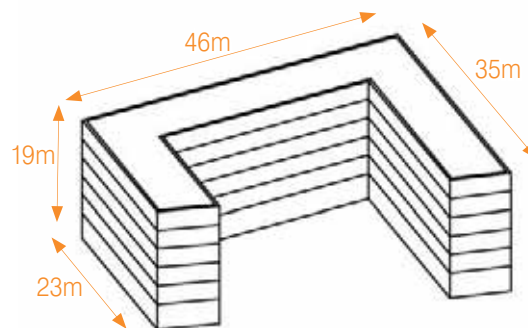


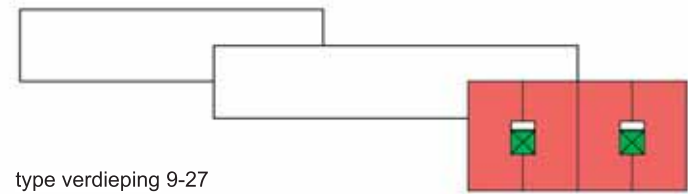
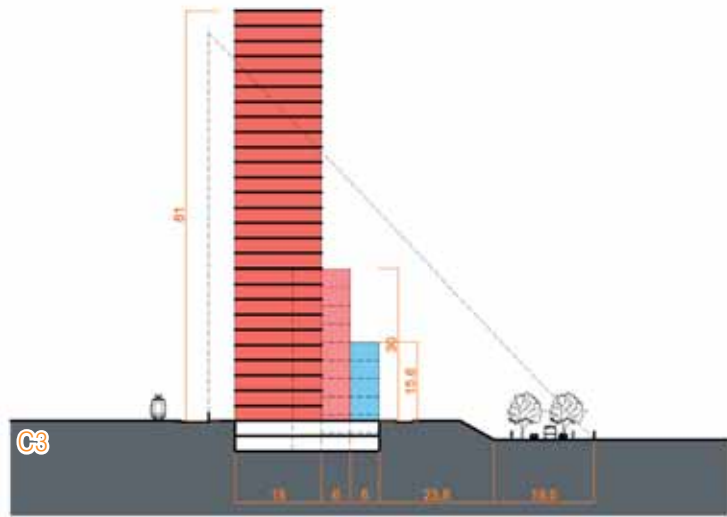
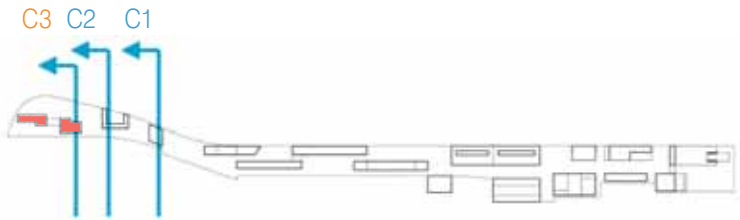
12.500 m²



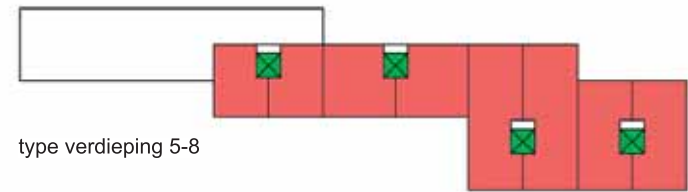


4.236 m²

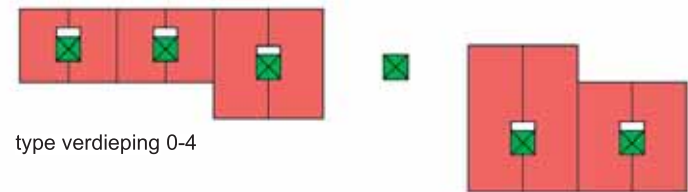




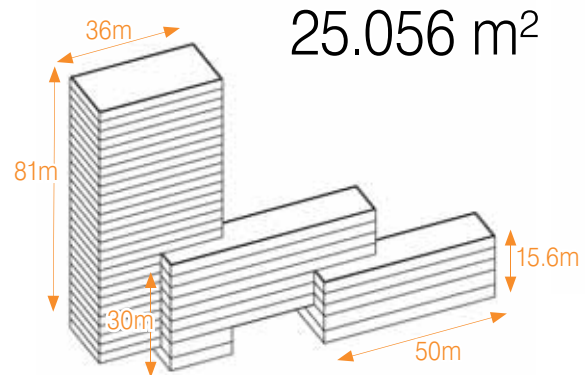
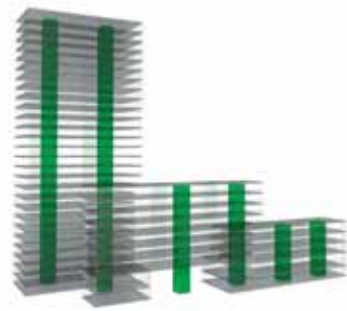
type verdieping 9-27



type verdieping 5-8



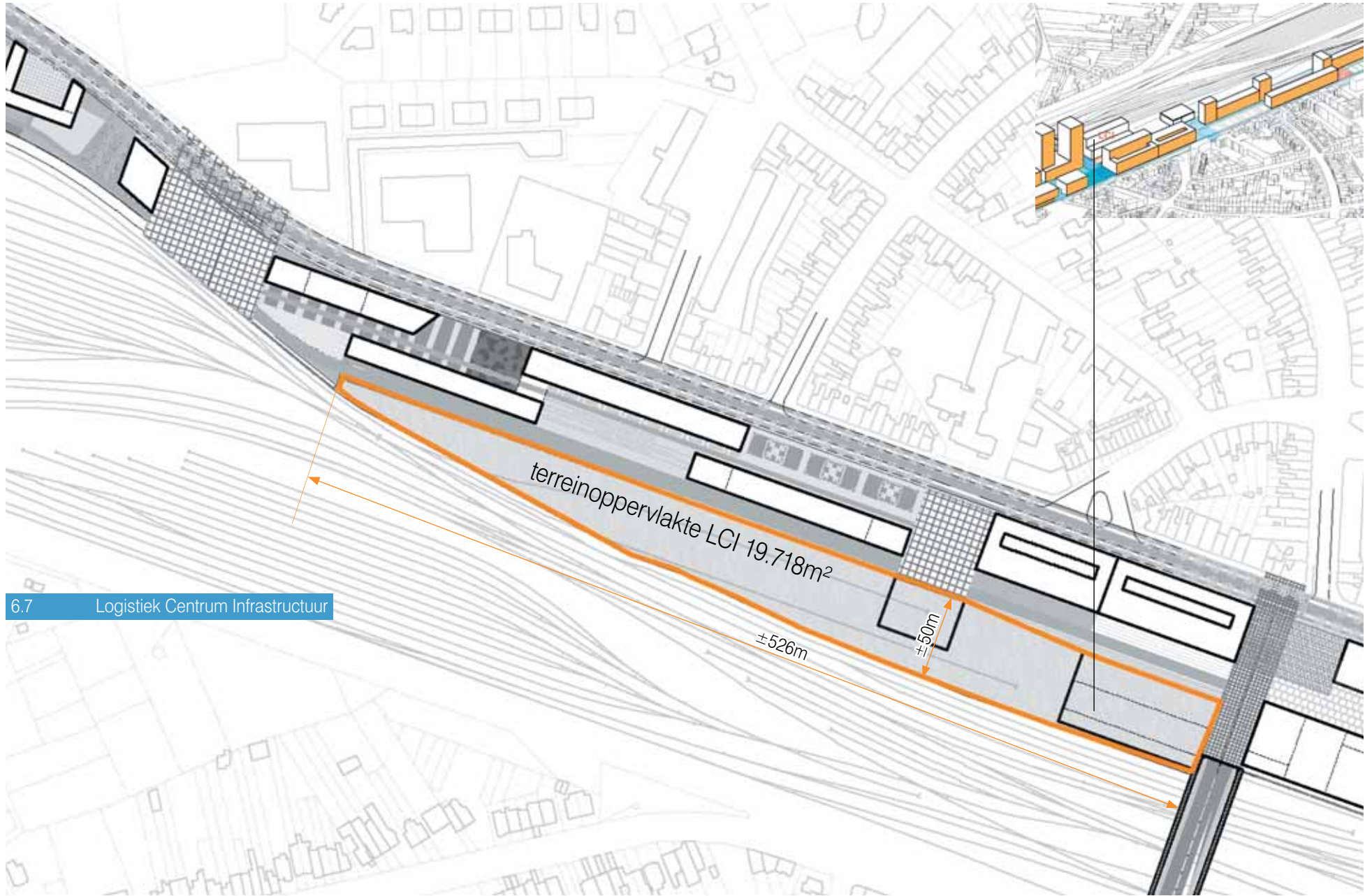
type verdieping 0-4







deelproject Koningin Fabiolalaan zone C (campus) voorbeeld van vrijblijvende invulling



6.7 Logistiek Centrum Infrastructuur

Op het terrein van de NMBS, tegen het deelproject “Koningin Fabiolalaan” wordt een Logistiek Centrum Infrastructuur (LCI) opgericht op een oppervlakte van ongeveer 2 ha.

Het LCI bevat o.a. de huisvesting van alle diensten welke het onderhoud van het niet-rollend materiaal verzekeren voor een zone, die de grenzen van de provincie overstijgt.

De infrastructuur omvat op de ondergrondse parking een gemeenschappelijk kantoorgebouw voor het LCI en voor de stationsgebonden diensten van de nmbs.

Ter hoogte van de middenzone wordt een opslagzone voorzien, al dan niet overdekt met een rechtstreekse spooraansluiting en een wegontsluiting via het hellend plein.

maquette LCI gebouw voorbeeld van vrijblijvende invulling



