



KENNISCENTRUM
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

SYNTHESENOTA (2010)

Oorspronkelijke naam document

Ontwerp Synthesedocument 2012

Project

Omgeving Sint-Pietersstation Gent



Project Gent Sint-Pieters ONTWERP SYNTHESDOCUMENT 2010
KWALITEITSTEAM GEBIEDSONTWIKKELING KONINGIN FABIOLALAAN

0. INLEIDING

De stationsomgeving ondergaat sinds 2006 een opmerkelijke transformatie. Het station wordt omgebouwd tot kwalitatief, toekomstgericht openbaar vervoersknooppunt.

Naar aanleiding van de directe en indirecte omgevingswerken in en rond het station moeten nu ook belangrijke stappen worden gezet voor de projectontwikkeling: nieuwe stedelijke voorzieningen, kantoren en woningen.

Het synthesedocument geeft de meest recente visie weer van de stedenbouwkundige ontwikkeling en is aldus een verdere verfijning van het Synthesedocument 2005. Rekening houdend met het lange ontwerp- en bouwproces moet ook dit document aanzien worden als een tussentijdse synthese die in hoofdzaak de nieuwe inzichten en krachtlijnen vastlegt. Bijhorende illustraties en simulaties zijn dan ook enkel als voorbeeld in dit bundel verwerkt.

In dit document werd voornamelijk aandacht besteed aan de ontwikkeling langsheen de Koningin Fabiolalaan.

De afbeeldingen en illustraties in dit document hebben een louter informatieve waarde en kunnen geenszins aanleiding geven tot enige verplichting in hoofde van de projectontwikkelaars of in hoofde van de vergunning-verlenende overheid.

2 december 2010

BUUREAU
URBANISME

Alle figuren in dit document zijn opgesteld door BUUR | bureau voor urbanisme cvba, tenzij anders vermeld.

Statuut van het synthesedocument

Het Synthesedocument 2010 heeft een dubbele inhoud en betekenis:

- Het Synthesedocument is een stand van zaken of zgn. status quaestionis van de onderzoeken die de laatste jaren zijn gebeurd voor het stationsproject en hun relevantie in functie van de verdere projectontwikkeling. Het synthesedocument bepaalt en motiveert de krachtlijnen waarom bepaalde opties genomen zijn en vormt aldus een basisdocument in functie van het verdere plannings- en communicatieproces.
- Het Synthesedocument is tevens het resultaat van de werking en gedachtegoed van het Kwaliteitsteam. Het Kwaliteitsteam staat in voor de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteitsbewaking bij de projectontwikkeling van de terreinen langsheen de Fabiolalaan. Het Kwaliteitsteam werd voorgezeten door de Vlaamse Bouwmeesters Marcel Smets en Peter Swinnen en werd in de periode (2007 – 2010) bijgestaan door externe ontwerpers BUUR / bureau voor urbanisme en L' atelier des Paysages, o.l.v. landschapontwerper Alain Marguerit.

Het Synthesedocument 2010 werd ter goedkeuring voorgelegd aan de Partners van het project Gent Sint-Pieters.

Inhoudstafel

o. INLEIDING	2
STATUUT VAN HET SYNTHESEDOCUMENT.....	4
INHOUDSTAFEL	5
1. CONTEXT GENT SINT-PIETERS.....	6
1.1 UITDAGING	8
1.2 SITUERING.....	14
1.3 SYNTHESEDOCUMENT 2005	22
1.4 GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN	24
1.5 PROJECTEN IN UITVOERING	32
1.6 VOORONDERZOEK MET BETREKKING TOT DUURZAME ONTWIKKELING	36
1.7 STUDIES IN OPMAAK.....	38
2. KRIJTLIJNEN ONTWIKKELING KONINGIN FABIOLALAAAN	40
2.1 ANALYSE RIJSENBURGBUURT.....	42
2.2 STEDENBOUWKUNDIGE KRIJTLIJNEN	44
3. STADSONTWERP KONINGIN FABIOLALAAAN.....	54
3.1 INLEIDING.....	56
3.2 STATIONSBUURT (ZONE A)	58
3.3 WIJKCENTRUM (ZONE B).....	78
3.4 GROENE RAND (ZONE C)	116
3.5 OVERZICHT.....	148
4. STEDENBOUWKUNDIGE RANDVOORWAARDEN	172
4.1 RANDVOORWAARDEN WIJKCENTRUM (ZONE B)	174
4.2 RANDVOORWAARDEN GROENE RAND (ZONE C).....	184

1. CONTEXT

GENT SINT-PIETERS

1.1 Uitdaging

Een cruciaal gebied voor de Stad Gent

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (2003)

Actieve ontwikkeling van beide stationsomgevingen als knooppunten voor het stedelijk openbaar vervoer en als complementaire gemengde concentratiepunten van publiekstrekkende tertiaire, educatieve, culturele en recreatieve functies aan hoge dichtheid en met hoogwaardige architecturale kwaliteit, wordt doordacht, stapsgewijs en met selectiviteit doorgevoerd, steunend op passende initiatieven uit de ruime overheidsfeer (overheidsbedrijven, scholen...) die aan deze plekken prioriteit geeft. (Ontwikkelingsperspectieven voor de deelruimten, p.292)

Het Project Gent Sint-Pieters ambieert een betere multimodale bereikbaarheid van de stad. Het voorziet onder meer in een modernisering van het treinstation, de uitbouw van een bus- en tramstation, parkeervoorzieningen voor fietsers en auto's en een betere toegankelijkheid van de stationsomgeving voor alle modi.

Tegelijk willen de Stad Gent en de N.M.B.S.-Holding in de nabijheid van het station Gent Sint-Pieters ruimte creëren om te wonen en te werken, met de bedoeling om de afhankelijkheid van de auto te reduceren. De verdichting van de stationsomgeving zorgt ook voor een hogere belevingswaarde en sociale veiligheid van dit knooppunt.

Samenvatting doelstellingen

De gebiedsontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan is gebaseerd op volgende strategische en operationele doelstellingen:

EERSTE STRATEGISCHE DOELSTELLING:

DE RUIMTE ROND HET STATION INTENSIEF BENUTTEN;

Deze doelstelling vormen de aanleiding van het project Gent Sint-Pieters en zitten vevat in de beleidsdoelstellingen van alle partners van het project:

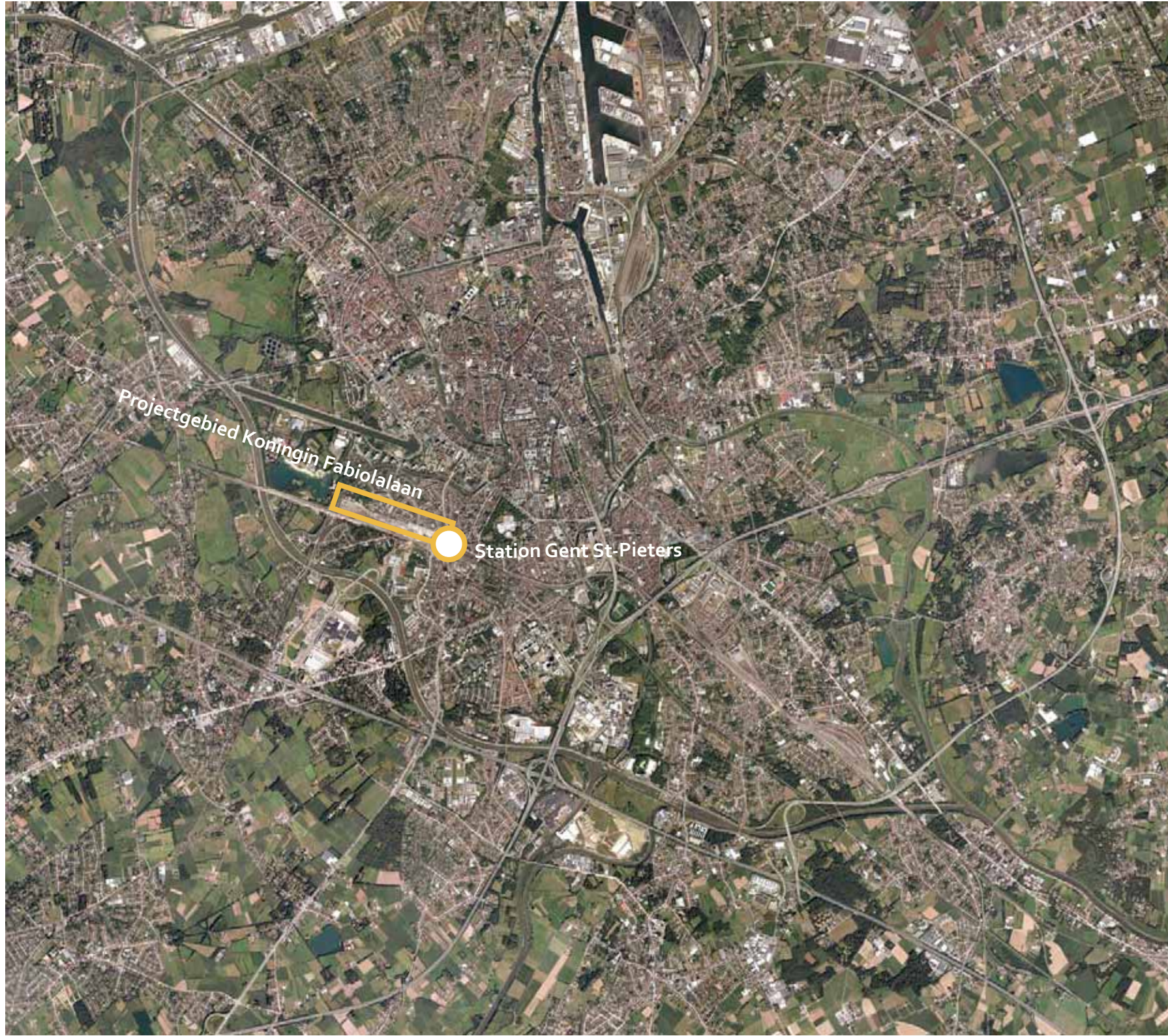
- een goede multimodale ontsluiting van de stationsomgeving;
- de activering van oude spoorweggronden;
- een mix van wonen, kantoren en stedelijke voorzieningen.

TWEEDE STRATEGISCHE DOELSTELLING:

DE RIJSENBERGBUURT AFWERKEN

Deze doelstelling impliceert:

- de ontwikkeling afstemmen op de omgeving
- de relatie tussen huidige en toekomstige buurten versterken
- inspelen op de behoeften van de wijk



DERDE STRATEGISCHE DOELSTELLING:**DUURZAAM OTWIKKELEN**

Duurzaamheid strekt zich uit over verschillende disciplines en facetten van een stadsvernieuingsproject. Het raakt veel thema's aan zoals stedenbouw, mobiliteit, energie, groen en verhardingen, speelbaarheid, toegankelijkheid, bedrijven, communicatie en participatie Het is de bedoeling van de Stad om duurzaamheid in zijn brede betekenis te implementeren bij de stadsvernieuingsprojecten.

Gebruik en toepassing duurzaamheidsmeter

Om duurzaamheid in brede zin te bewaken en om het milieuthema een duidelijke plaats te geven in stadsontwikkelingsprojecten heeft de Stad een duurzaamheidsmeter laten opmaken waarmee ze op een objectieve wijze nieuwe stadsontwikkelingsprojecten kan sturen, evalueren en bewaken op vlak van duurzaamheid.

Duurzaamheid wordt bekomen dooreenveelheid van kwaliteiten geïntegreerd na te streven. De duurzaamheidsmeter behandelt daarom alle aspecten van duurzaamheid (bestuurlijke, economische, sociale en ecologische duurzaamheid) en raakt alle duurzaamheidsthema's aan.

De duurzaamheidsmeter maakt duurzaamheid in Stadsontwikkelingsprojecten meetbaar en biedt meer duidelijkheid en houvast zowel voor opdrachtgever als voor de uitvoerder wat onder duurzaamheid kan worden verstaan. Het verhoogt de mogelijkheid van opvolging en dus ook de kwaliteit van uitvoering. Het maakt duurzaamheid een onderdeel van kwaliteit, het werkt sturend en verhindert groene opsmuk.

Het zorgt ervoor dat de initiële ambities tijdens onderhandelings- en ontwikkelingsprocessen niet verloren gaan, maar laat tegelijk voldoende ontwerprijheid voor de ontwikkelaar. Het vervangt absoluut niet de normen voor kwaliteit maar biedt parallel ermee een objectieve methode om duurzaamheid te stimuleren, te begeleiden en te bewaken. De Duurzaamheidsmeter is gebaseerd op het internationale gekende systeem van BREEAM en bijgevolg geen onbekende werkwijze voor de vastgoedsector.

We willen de duurzaamheidsmeter ook in het project Gent Sint-Pieters hanteren voor de selectie van de kandidaat-private partner en de bewaking van duurzaamheid gedurende het gehele ontwikkelingsproces.

Per thema lijst de duurzaamheidsmeter diverse maatregelen op waarvan een deel op stadsniveau verplicht is en waarvan de rest op stadsniveau optioneel is.

In de Duurzaamheidsmeter aangepast voor het project Gent Sint-Pieters zal worden aangegeven welke verplichte en optionele maatregelen al door de Stad geheel of gedeeltelijk zijn uitgevoerd. Er wordt ook aangegeven welke opties door de kandidaat-private partner nog kunnen gekozen worden om aan een nog te bepalen minimale quotering te komen.

De Stad staat in voor de beoordeling en opvolging van de duurzaamheidsmeter.

Door te kiezen voor een holistisch aanpak op vlak van duurzaamheid op siteniveau neemt de Stad Gent een voortrekkersrol op. De Stad wil dat deze site een katalysatoreffect kan opwekken voor andere projecten.

Zorgvuldig ruimtegebruik

De keuze voor de ontwikkeling van de Koningin Fabiolalaan is een bewuste keuze voor groei in de stedelijke gebieden en voor verdichting van de stationsomgeving. Het laat toe om andere onbebouwde zones aan de rand van de stad te vrijwaren van verdere verstedelijking.

Op schaal van de Koningin Fabiolalaan moet zorgvuldig ruimtegebruik resulteren in een voldoende hoge – doch aanvaardbare – dichtheid van programma (woningen, kantoren en voorzieningen), afgestemd op de ruimtelijke draagkracht en mobiliteitsprofiel.

De dichtheid wordt doorgaans vastgelegd in een V/T-index, de verhouding tussen de bruto vloeroppervlakte en de terreinoppervlakte, en bedraagt conform het Gewestelijk RUP voor de verschillende zones in het projectgebied van de Koningin Fabiolalaan:

- Zone A: $3,4 < V/T < 4,4$
- Zone B: $2,5 < V/T < 3,2$
- Zone C: $2,3 < V/T < 3,0$

Dit zijn aanzienlijk grotere waarden dan de huidige dichtheid van de stationsbuurt. Daardoor moet hoger gebouwd worden.

Ander aspect van zorgvuldig ruimtegebruik is het hergebruik of behoud van bestaande infrastructuur of groenelementen. De nieuwe ontwikkeling in de Koningin Fabiolalaan betreft een nagenoeg braakliggend terrein. Voor zone A en B wordt

geopteerd om de nieuwe ontwikkeling maximaal aan te sluiten op de bestaande Rijsenbergbuurt. Daarvoor worden aanzienlijke grondverzetten gerealiseerd. Voor zone C wordt gestreefd naar maximaal behoud van het bestaande en verhoogde maaiveld. Ook een duurzaam parkeerbeleid moet uitgravingen voor ondergrondse parkeergarages beperken.

Duurzame mobiliteit

Gezien de ligging van de projectzone naast het bus-, tram- en treinstation moet de ontwikkeling van de Koningin Fabiolalaan maximaal inzetten op duurzame mobiliteit of het gebruik van het openbaar vervoer.

De uiterste grenzen van de zones A, B en C bevinden zich op respectievelijk op 450m, 1.000m en 1.350m loopafstand van de hoofdtoegang tot het station Gent Sint-Pieters op het Maria-Hendrikaplein. Dit biedt kansen voor zowel personeelsintensieve en bezoekersintensieve activiteiten, als voor wonen.

De nabijheid van het openbaar vervoersknooppunt laat tevens een duurzaam parkeerbeleid toe in functie van optimale bezetting en complementair gebruik tussen bewoners en werknemers, het reduceren van het parkeervolume en daarmee gepaard gaand de reductie van bouwcost en kostprijs. Een ambitieuze parkeernorm gaat tevens gepaard met flankerende maatregelen en het verhogen van het fietscomfort op het openbaar domein en in de projectontwikkeling.

De Stad streeft er naar om autodelen te introduceren als vaste gemeenschappelijke kost voor de meergezinswoningen.

In zone A wordt het bewonersparkeren en parkings noodzakelijk voor de projectontwikkeling gekoppeld aan de pendelparking en ondergrondse fietsenberging.

Ook in zone B en C moet conform het Gewestelijk RUP het bewonersparkeren ondergronds gerealiseerd worden. Er wordt een parkeernorm vooropgesteld van resp. 0,8 en 1,0 parkeerplaats per woning. Op basis van een indicatieve raming van de kantoorontwikkeling (binnen de marges van het Gewestelijk RUP) laat deze parkeernorm complementair gebruik toe van bewoners en werknemers.

Belangrijke uitdaging voor de projectontwikkeling is de wijze waarop de gemeenschappelijke ondergrondse parkeergarage voor zowel sociale, als private woningen gefinancierd en beheerd kan worden.

Kwaliteitsvol openbaar domein en groen

Groen is een evenwaardig onderdeel van de stedelijke ruimte. Als onderdeel van de open ruimte in de stad is het structuur- en beeldbepalend. Het Gewestelijk RUP biedt de mogelijkheid om nieuwe (al dan niet verharde) pleinen en parken te creëren.

Het ruimtelijk structuurplan Gent stelt een norm van 10m² groen per inwoner voorop. Het groen/wijkpark heeft een minimale oppervlakte van 1ha en biedt recreatiemogelijkheden voor verschillende leeftijdscategorieën en doelgroepen binnen de wijk, op een afstand tot 400 meter van de woning.

Binnen de randvoorwaarden van het Gewestelijk RUP wordt een zo groot mogelijke aaneengesloten groen ruimte voorzien in de vorm van een nieuw 'Rijzenbergpark' (1,4 ha).

Bij de inplanting of positionering van de verschillende open ruimtes wordt gezocht naar aansluiting op grotere groenstructuren en/of netwerken van kleinere bestaande parkjes, groenelementen en bestaande wandel- en fietsroutes.

Het 'pad van stad naar land' kan aanknopingspunt zijn voor de integratie van speelweefsel en kunst. Het kan tevens een belangrijk element zijn in de behandeling van het hemelwater door het creëren van een zgn. 'blauwe loper' doorheen het projectgebied met waterpartijen (als hemelwaterbuffer), speelfontijnen, open watergeulen, enz.

Het nieuwe woongroen en het nieuwe Rijzenbergpark zullen aangelegd worden volgens de principes van het 'harmonisch park- en groenbeheer' zoals vooropgesteld door de Stad.

Een bomenstructuurplan wordt opgemaakt. Het inzetten van bomen van 1e (2e en 3e) grootte orde, waarbij rekening gehouden wordt met voldoende boven- en ondergrondse ruimte, is een belangrijke strategie in een duurzame groenaanleg. De bestaande bomenrij in de Koningin Fabiolalaan wordt maximaal behouden.

Een consequente aanpak van het openbaar domein is belangrijk voor:

a) de uiteindelijke ruimtelijke samenhang van de verschillende projectzones en verschillende bouwfasen;

b) de functionele relaties tussen de verschillende projectzones (pad van stad naar land, waterbuffering, overgangszones tussen de stadstuinen, Koningin Fabiolalaan, ...), die op elkaar afgestemd moeten worden qua maatvoering, hoogtepeilen, materiaalgebruik, etc.

Sociaal duurzaam

• Sociaal en bescheiden wonen

Op basis van het decreet Grond- en pandenbeleid en het Gemeentelijk reglement sociaal wonen worden de quota voor sociale en bescheiden woningen als volgt vastgelegd:

- Zone A: 20% sociale woningen; geen bescheiden woningen.
- Zone B: 20% sociale woningen, 20% bescheiden woningen.
- Zone C: 20% sociale woningen, 20% bescheiden woningen

Ten gevolge van de herstructurering van de Rabotwijk wenst de Stad bijkomend ca. 50 sociale woningen te realiseren in zone B van de Koningin Fabiolalaan. Dit aantal mag in mindering gebracht worden voor de berekening van het aantal bescheiden woningen in zone B.

De sociale woningen moeten een divers doelpubliek bereiken. De Stad heeft in overleg met de sociale bouwmaatschappijen richtinggevend de verdeling van de grootte van de sociale woningen als volgt vastgelegd (procentueel aandeel van het totaal aantal sociale woningen):

- min. 10% - max. 20% met 1 slaapkamer
- min. 20% - max. 40% met 2 slaapkamers
- min. 20% - max. 40% met 3 slaapkamers
- min. 10% - max. 20% met 4 slaapkamers,

waarvan 1/3 koopappartementen en 2/3 huurappartementen.

De sociale woningen worden ontworpen en gebouwd door de private partner om naderhand te worden verkocht of verhuurd via één of meerdere sociale bouwmaatschappijen. De woningen worden verplicht gebouwd volgens de geldende technische en programmatorische normen van VSMW (Vlaamse ...), zodat de overdracht naar de sociale huisvestingsmaatschappij verzekerd is.

• Gezinsvriendelijk wonen

Jonge gezinnen met kinderen of kinderwens verlaten nog steeds de stad omdat ze in Gent geen betaalbare woning vinden. In het bijzonder voor de projectontwikkeling in de Koningin Fabiolalaan is dit een zéér grote uitdaging.

Het stedenbouwkundig concept voorziet uitsluitend in meergezinswoningen. Gezien de ligging aan het station en omwille van duurzaam ruimtegebruik (en de daarmee

gepaard gaande hogere woningdichtheid) is deze keuze te verantwoorden.

Onderzoek (Gezinsvriendelijke Hoogbouw, IPSV onderzoek naar de mogelijkheden van flats als alternatief voor de VINEX, 2005) wijst uit dat er meer nodig is dan een 3-slaapkamerappartement opdat gezinnen met kinderen bewust voor een meergezinswoning kiezen:

- voldoende berging (ook voor rollend materieel);
- private buitenruimte;
- veilige en kindvriendelijk woonmilieu met voldoende groen en speelruimte;
- nabijheid kindercrèche, sportvoorzieningen;
- 'open' en heldere trappenhuizen;
- beperkte afstand individueel woning – begane grond;
- sociale controle vanuit de individuele woning;
- beperkt aantal appartementen per trappenhuis;
- overdekte ontmoetingsruimte, belang van de gaanderij;
- uitbreidingsmogelijkheid (zgn. satellietflats);
- parkeervoorziening;
- ...

• Levensloop bestendig wonen

Medioren of vijftigers en beginnende zestigers van wie de kinderen het huis hebben verlaten vormen een specifieke doelgroep voor het woonbeleid van de stad Gent. Het is belangrijk om voor die doelgroep, op een leeftijd dat ze nog willen en kunnen verhuizen, een andere, kleinere en aangepaste woning, een appartement of een klein eengezinshuis, aan te bieden, waarin ze kunnen blijven wonen. Desnoods of indien gewenst vanaf een bepaald moment met thuisbegeleiding. Op deze manier worden de woonnoden van de toekomstige senioren groep pro-actief opgevangen zonder instellingen.

Via een aanbodbeleid van aangepaste ouderenwoningen kan men proberen medioren en senioren te stimuleren om de te grote woning te verlaten. Belangrijk hierbij is dat deze zgn. 'woonrotatie' gebeurt op buurt- of wijkniveau, zodat de ouderen in hun vertrouwde omgeving kunnen blijven wonen.

De stad en de dienst Ouderenzorg van het OCMW Gent streven er naar om alle nieuwe private meergezinswoningen 'levensloop bestendig' te maken. Dit houdt in dat appartementen later,

door relatief eenvoudige ingrepen en met beperkte middelen, geschikt gemaakt kunnen worden voor personen met beperkte fysieke mogelijkheden, ic. ouderen of personen met een rol- of loopwagen.

Op basis van het advies van de toegankelijkheidsbureaus en de gids 'Meegroeiwonen' is het aangewezen om bij nieuwbouwprojecten 10% van het totale aantal bouweenheden te voorzien voor (rolwagen)aangepast woningen.

Daarnaast is het aangewezen dat nieuwe publieke voorzieningen, momenteel gericht op kinderen (crèche, schoolgebouw, ...), binnen 30 jaar aangepast kunnen worden als lokaal dienstencentrum, welzijnsgebouw of aanspreekpunt in de buurt voor de dan verouderde bevolking.

In functie van de beoogde 'woningrotatie' in de stationsomgeving is het zinvol en noodzakelijk om te voorzien in alternatieve woonvormen voor ouderen. Rekening houdend met de beperkingen van het GRUP, acht de Dienst Ouderenzorg van het OCMW Gent volgende alternatieve woonvormen voor ouderen wenselijk:

- een project 'intergenerationeel wonen';
- een project kangoeroe- of duplexwonen;
- een project groepswonen;

Gelet op het relatief nieuwe karakter van sommige alternatieve woonvormen zal het uittesten ervan eerder op beperkte schaal moeten gebeuren.

Energiezuinig bouwen

De Stad Gent heeft in diverse verklaringen aangegeven ambitieus te zijn op vlak van reductie van energie. Vooreerst stelt het bestuursakkoord dat ze de stad wil laten evolueren naar klimaatneutraliteit. Het bestuur ondertekende in 2009 het Burgemeestersconvenant en nam daarbij dezelfde reductiedoelstellingen als de Europese unie aan (-20% CO₂, -20% energie, +20% hernieuwbare energie tegen 2020 tov 1990). Met de verklaring van Hamburg en de verklaring van Eurocities gaf het bestuur aan nog verder te willen gaan dan de doelstellingen van de EU en de voortrekkersrol van steden accentueren.

Het Klimaatverbond dat op 3/12/2009 werd gelanceerd om in samenwerking met de diverse sectoren in de stad de aangegeven engagementen te realiseren. De vastgoedsector is een van de sectoren.

De Stad heeft verschillende beleidsvoorbereidende en aftastende studies gedaan voor deze site.

De Stad wil een laagenergieproject realiseren en legt daarbij minstens de minima voor laagenergiebouw op voor alle nieuwbouwprojecten op de site:

- De energieverbruik voor alle gebouwen bedraagt maximaal 40 kWh/jr.m² bruto of lager.
- Energie- en comfortmonitoring voor alle energiestromen en water zijn verplicht zodat nazorg of commissieering mogelijk is.

Daarnaast wil de Stad voor de projectontwikkeling in de Koningin Fabiolalaan een sitegebonden systeem laten implementeren om hernieuwbare energie op te wekken, enkel indien rendabel en verenigbaar met het gekozen energiepeil van de gebouwen. Daarom wil de Stad samen met de Private Partner de mogelijkheden onderzoeken om de haalbaarheid hiervan na te gaan. De Stad heeft al een aantal voorbereidende studies gemaakt die als vertrekbasis kunnen dienen.

De geselecteerde duurzame energiemaatregelen worden uitgedrukt in termen van reductie van CO₂-uitstoot (percentage tov. heersend wettelijk minimum).

Duurzaam materiaalgebruik

Opdat de milieuwinsten door laagenergetisch te bouwen bvb. niet teniet gedaan worden door milieuvriendelijk materiaalgebruik, zal de Stad bij de private ontwikkelaar het gebruik van duurzame bouwmaterialen stimuleren.

Duurzaam omgaan met hemelwater

Er dient onderzocht te worden op welke manier optimaal omgegaan kan worden met hemelwater.

Een zgn. 'blauwe loper' doorheen het projectgebied kan een instrument zijn om waterbuffering in de vorm van open watergeulen, waterpartijen, ..., functioneel te koppelen aan het speelweefsel en kunstintegratie in de openbare ruimte.

Communicatie en participatie

Een duurzame ontwikkeling van een stad of een wijk geeft aan alle betrokken actoren de kans om mee na te denken over de te maken keuzes en de plannen, en die plannen samen mee vorm te geven.

De ontwikkeling van de Fabiolalaan is voor de buurten ten noorden en ten zuiden van de spoorweg thv de Fabiolalaan een ingrijpende gebeurtenis. Om deze reden vinden de projectpartners het belangrijk om de huidige buurtbewoners maximaal te betrekken bij dit project. De impact van dit project overstijgt echter de buurt. Daarom worden ook andere actoren bij het project betrokken (bv vertegenwoordigers gebruikers openbaar vervoer, fietsers, voetgangers, handelaars ...).

Eenzijds moeten buurtbewoners en andere betrokken actoren de nodige informatie ontvangen en moet hen de mogelijkheid geboden worden om - zowel in de studiefase als in de uitvoeringsfase - hun opmerkingen of suggesties te geven op de uitgewerkte voorstellen en plannen.

Anderzijds is de periode tussen het uitwerken van de plannen voor projecten in de stedelijke ruimte en de realisatie ervan vaak erg lang. Hierdoor liggen de projectzones er soms lang verwaarloosd bij. Tijdelijke invullingen van deze zones, aangepast aan de noden en interesses van de buurt, kunnen stadsvernieuwingprojecten een belangrijke sociale impact bezorgen, en zo het 'stenen verhaal' versterken en aanvullen. Immers, door het werken in de ruimte zelf, betreft men veel meer mensen uit verschillende groepen. Het gevolg is een veelzijdige en dynamische betrokkenheid bij en gedragenheid van het project.

Om een innoverend en vooruitstrevend communicatie- en participatietraject mogelijk te maken, moet aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan:

- voldoende tijd en middelen voorzien
- het communicatie- en participatietraject inbedden in het besluitvormingsproces
- methodes aanpassen aan de verschillende doelgroepen en de concrete beleidssituatie.

Het is belangrijk dat de toekomstige ontwikkelingen maximaal rekening houden met de resultaten van de verschillende inspraakinitiatieven die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden in de wijk (klankbordgroep, dialoogcafés, ...). Op deze manier krijgen de buurten ten noorden en ten zuiden van de spoorweg ter hoogte van de Koningin Fabiolalaan een duurzame verweving van functies (ruimtelijk, economisch en socio-cultureel) die rekening houdt met de behoeften van de huidige en toekomstige bewoners, het bestaande aanbod, de draagkracht van de omgeving, sociale veiligheid, ...

Duurzame economie

Door de ligging aan het vervoersknooppunt biedt de Koningin Fabiolalaan bijzondere kansen voor versterking van de kantoormarkt met positief effect op de tewerkstellingsgraad. De Stad voert een aanbodbeleid van kantoren in de stationsomgeving.

Door de hoge woningdensiteit ontstaat tegelijkertijd voldoende draagkracht voor versterking van het voorzieningenapparaat op buurniveau.

Een buurteffectenrapport laat toe om de impact van stadsprojecten te monitoren naar socio-economische parameters.

1.2 Situering

Projectgebied

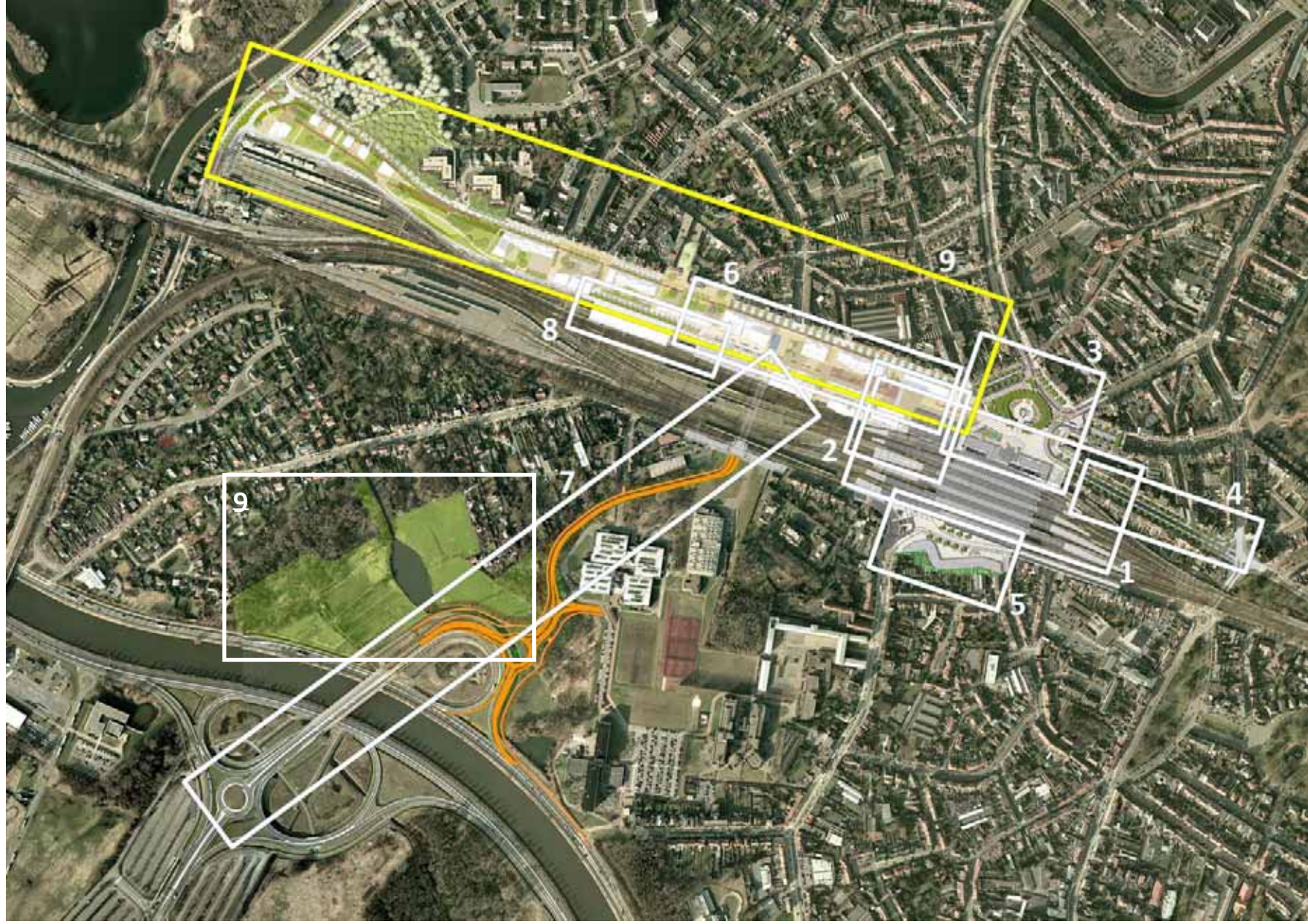
De gebiedsontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan (nr. 9 op de figuur) vormt slechts een onderdeel van het totale project Gent Sint-Pieters.

De andere delen van het project zijn reeds in uitvoering of in voorbereiding. Zij bepalen in belangrijke mate de context waarin de ontwikkeling langs de Fabiolalaan kan gebeuren.

De andere componenten van dit project zijn:

1. de modernisering van het treinstation;
2. de realisatie van een nieuw bus- en tramstation;
3. de heraanleg van het Maria-Hendrikaplein;
4. de heraanleg van de Prinses Clementinalaan;
5. de aanleg en afwerking van het Prinses Mathildeplein, incl. afwerking van het bouwblok;
6. de realisatie van een ondergrondse fietsenstalling en pendelparking;
7. de realisatie van een nieuwe toegangsweg vanaf de R4 tot de ondergrondse parking en stationsomgeving;
8. de realisatie van het LCI (logistiek centrum infrastructuur);
9. de realisatie van het natuurgebied Overmeers.

figuur | luchtfoto (BUUR | infopunt PGSP)



1.2 Situering

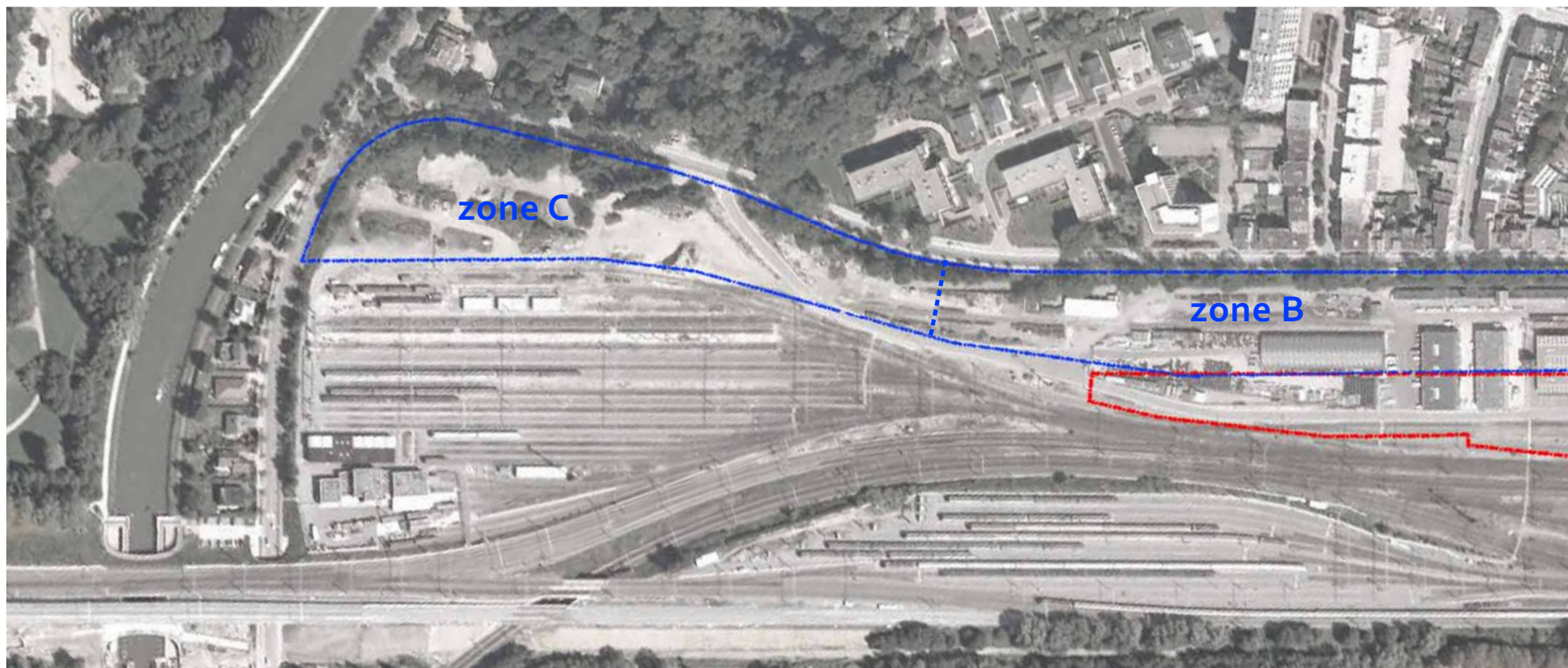
Bestaande toestand

Het projectgebied maakte tot voor kort functioneel deel uit van het spoorwegdomein Gent Sint-Pieters en was in die hoedanigheid volledig afgesloten van de stedelijke omgeving.

Op het meest oostelijke deel naast het station – zone A – is de realisatie van een ondergrondse pendelparking intussen lopend. Eind 2010 zullen 2.000 van de 2.700 parkeerplaatsen in gebruik genomen kunnen worden. In 2011 starten de voorbereidende werken voor het Logistiek Centrum Infrastructuur voor Infrabel, alsook voor het nieuwe Vlaams Administratief Centrum (V.A.C.).

Het meest westelijk deel langs de Fabiolalaan – zone C – is definitief vrijgegeven. De toegang vanaf de Fabiolalaan naar het hoger gelegen spoorwegdomein (LCI en werkplaatsen langs de Snekkaai) dient op elk moment verzekerd te worden. Daarvoor zal een nieuwe toegangsweg aangelegd worden.

Het centrale deel – zone B – functioneert voorlopig als werfzone voor het project Gent Sint-Pieters en biedt ook ruimte aan een tijdelijk parkeergebouw. Dit tijdelijk parkeergebouw wordt begin 2011 gesloopt. Dit deel zal gefaseerd vrijgegeven worden, na realisatie van het LCI en de Boentweg (2015).



figuur | luchtfoto (infopunt PGSP)

- ondergrondse pendelparking —
- eigendom stad Gent —
- LCI + terreinen LCI —



1.2 Situering

Voorgeschiedenis

In 1999 werd een stedenbouwkundige wedstrijd georganiseerd voor inrichting van de volledige stationsomgeving. Het team van Xaveer De Geyter Architecten (XDGA) wint deze competitie.

In het verlengde van de stedenbouwkundige wedstrijd, krijgt XDGA in 2003 de opdracht om een nieuw stadsontwerp te maken. De opmaak van dit stadsontwerp gebeurt in nauwe samenwerking met de architectenassociatie Werkplaats voor Architectuur, o.l.v. Marc Martens, die de opdracht heeft om een voorstudie te maken voor het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Eurostation verfijnt in overleg met de projectpartners het plan van XDGA.

In 2005 bundelt het Synthesedocument de hoofdlijnen en de krachtlijnen van alle geplande stedenbouwkundige transformaties die het station Gent Sint-Pieters en zijn omgeving de komende 15 jaar zal ondergaan. Het synthesedocument was een stand van zaken en een synthese van de vele ontwerpen en studies ter voorbereiding van het ambitieus stadsproject.



figuur | wedstrijdontwerp 1998 (XDGA)



figuur | stedenbouwkundig ontwerp 2003 (XDGA)



figuur | synthesedocument 2005

L'atelier des Paysages, o.l.v. de Franse landschapsarchitect Alain Marguerit, werd in 2005 gevraagd om een inrichtingsstudie te maken voor de openbare ruimte in de stationsomgeving. De studie 'Inrichting van de openbare ruimte in de omgeving van het station' reikt, naast concrete inrichtingsvoorstellen voor het openbaar domein, ook een aantal verbeteringen aan voor het Synthesedocument 2005.

Zijn ontwerp vormt o.a. de basis voor de heraanleg van de Prinses Clementinalaan, de heraanleg van het Maria-Hendrikaplein, de heraanleg van de Koningin Fabiolalaan (tot de Aaigemstraat) en de aanleg van het nieuwe Entreeplein in het verlengde van de Timichegtunnel.

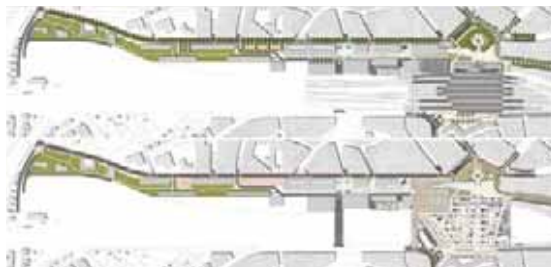
Daarnaast worden op basis van het plan van Eurostation aanzetten en globale concepten gegeven voor de inrichting van het publiek domein in de zone voor de projectontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan.

In 2006 stelt de Vlaamse Overheid een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (Gewestelijk RUP) op voor het projectgebied langs de Koningin Fabiolalaan.

De stedenbouwkundige randvoorwaarden van het RUP zijn voornamelijk gebaseerd op het Synthesedocument 2005 en leggen de krijtlijnen ervan dwingend vast.

Na de goedkeuring van het RUP worden door Eurostation, in opdracht van de NMBS Groep die optreedt als gedelegeerd bouwheer voor de betrokken Partners, verschillende bouwaanvragen ingediend en uitvoeringsdossiers opgesteld.

De realisatie van de vergunde deelprojecten (o.a. Prinses Clementinalaan, pendelparking Koningin Fabiolalaan, Timichegtunnel, Constantin Vaerwijckweg, ...) is intussen gestart, sommige zijn reeds voltooid.



figuur | landschapsonwerp 2005 (A. Marguerit)



figuur | Gewestelijk RUP Gent St-Pieters (MVG-RWO)



figuur | overzicht bouwaanvraagdossiers (Eurostation)

1.2 Situering

Actoren

Karakteristiek voor het project Gent Sint-Pieters is het groot aantal betrokken actoren.

Een groot aantal deelprojecten heeft betrekking op de vernieuwing van het station en de directe stationsomgeving. Daarom staat Eurostation in voor het projectmanagement en studie van het globale project Gent Sint-Pieters, zoals omschreven in de samenwerkingsovereenkomst van 2004.

De andere projectpartners zijn:

- Agentschap wegen en Verkeer (A.W.V.) van het Vlaamse Gewest,
- De Lijn,
- N.M.B.S.-Holding,
- Infrabel en
- de Stad Gent

De Stuurgroep – als overkoepelend beslissingsorgaan – wordt voorgezeten door de Burgemeester.

Beleidskader:

Het beleidskader wordt vooral bepaald door:

- Vlaams Gewest, dat het Gewestelijk RUP heeft opgesteld;
- NMBS-groep en De Lijn die het openbaar vervoer organiseren;
- Stad Gent, die de stationsomgeving in haar Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (2003) als strategisch project heeft aangeduid en de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen beoordeelt.

Bouwheerschap (samengevat):

- Het Vlaams Gewest, voor de infrastructuurwerken die de verbinding van het station met de R4 verwezenlijken en de inrichting van het natuurgebied;
- NMBS-Holding en Infrabel voor het station, de spoorinfrastructuur, de ondergrondse parking, een deel van de fietsstallingen en ondersteunende programma's;
- De Lijn voor de inrichting van het nieuwe tram- en busstation en het openbaar domein in relatie met de traminfrastructuur;
- Nv. Sofa (Stedelijke Ontwikkelingsmaatschappij Fabiolalaan), realisatievenootschap opgericht door Euro Immostar als bouwheer van zone A en het deel van zone B bovenop de ondergrondse pendelparking;
- de Stad Gent i.s.m. het AG SOB en private partners voor de ontwikkeling van zone B (vanaf de Aaigemstraat) en zone C van de Koningin Fabiolalaan en voor de ontwikkeling van het project Prinses Mathildeplein;
- De Stad Gent i.s.m. T.M.V.W. voor de aanleg van het openbaar domein.
- De Stad Gent i.s.m. het Stedelijk Parkeerbedrijf voor een deel van de fietsstallingen.

Gebruikers:

De gebruikers van het project zijn zeer uiteenlopend. Het gaat hoofdzakelijk om:

- de pendelaars als gebruikers van de openbaar vervoersvoorzieningen (trein, tram, bus);
- de nieuwe bewoners;
- de huidige bewoners van de stationsomgeving en van de Rijsenbergbuurt in het bijzonder, die gebruik maken van de nieuwe faciliteiten en inrichting;
- de huidige werknemers in en rond de stationsbuurt;
- de toekomstige werknemers in de nieuwe kantoren en voorzieningen;
- de bevolking van de Stad Gent.

1.3 Synthesedocument 2005

Het eerste Synthesedocument, daterend van 2005, vormt een mijlpaal in de ontwikkeling van het project Gent Sint-Pieters. Het vormde het sluitstuk van de jarenlange voorbereiding van het project en de onderhandelingen tussen de betrokken Partners (Stad Gent, NMBS Holding, Infrabel, De Lijn, Vlaams Gewest).

Het Synthesedocument 2005 bracht alle voorgaande studies samen waarover overeenstemming bestond. Het Synthesedocument 2005 werd als bijlage toegevoegd aan het Gewestelijk RUP.

De goedkeuring van het Synthesedocument 2005 door de partners betekende de start van de uitvoering van het Project. Het schetsontwerp voor de modernisering van het treinstation en de gerelateerde functies was de basis voor de verschillende uitvoeringsdossiers die de volgende jaren werden uitgewerkt.

Het Synthesedocument 2005 had ook een belangrijke communicatieve waarde met de bevolking als verduidelijking van de krijtlijnen voor het Gewestelijk RUP en met potentiële projectontwikkelaars en investeerders.

Ook het Synthesedocument 2005 was een tussentijds document, waarop de eerste uitvoeringsprojecten gebaseerd zijn. Voor andere projecten diende het Synthesedocument 2005 nog verder gedetailleerd en verfijnd te worden.

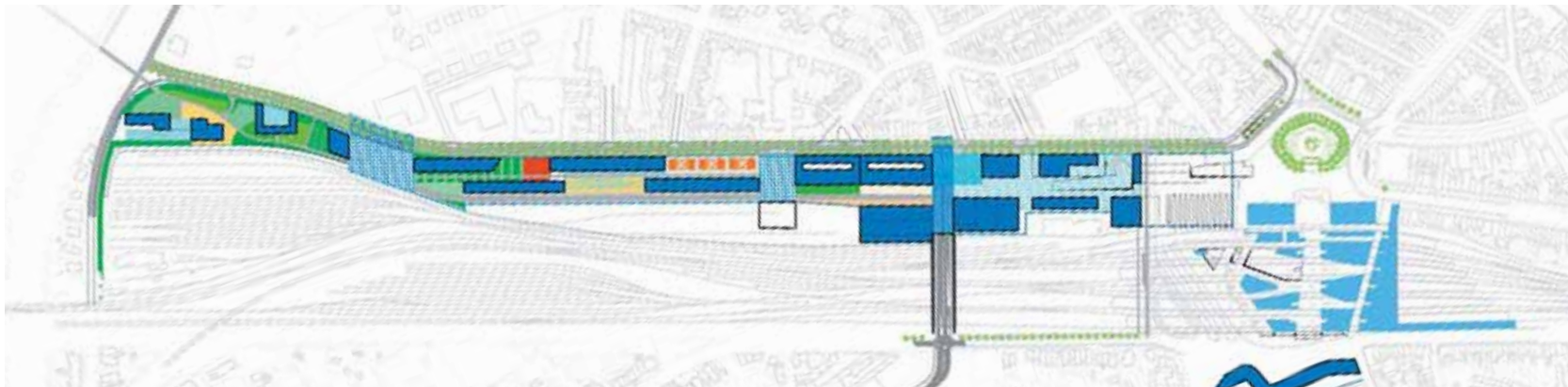
Bezorgdheden vanuit buurtbewoners en bemerkingen naar aanleiding van georganiseerd overleg (o.a. Klankbordgroep en infovergaderingen), stimuleerden de partners om het stedenbouwkundig plan verder te verfijnen en gedeeltelijk te herwerken binnen het juridisch kader van het Gewestelijk RUP.

De aanstelling van het Kwaliteitsteam en het voorliggend Synthesedocument 2010 vormen daarvan het resultaat.



figuur | Synthesedocument 2005 (Eurostation)





figuur | Synthesedocument 2005 (Eurostation)

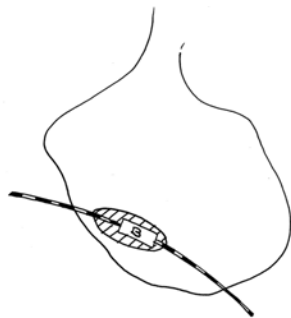
1.4 Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan

Het Gewestelijk RUP vormt het juridisch kader waaraan een stedenbouwkundige vergunningsaanvragen voor realisaties binnen het projectgebied langs de Fabiolalaan getoetst zullen worden.

14 ruimtelijke concepten liggen aan de basis van het Gewestelijk RUP. Deze concepten vinden hun oorsprong in de voorgaande ontwerpende onderzoeken voor de stationsomgeving.

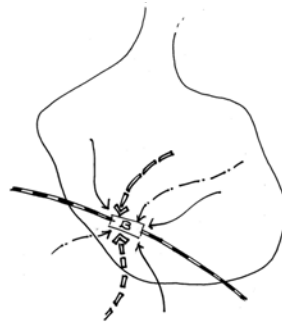
1. intensief ruimtegebruik in de stationsomgeving

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.



2. knooppunt van stedelijk personenvervoer

Wegens zijn bovenstedelijk belang is het Gentse Sint-Pietersstation één 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 vortransport naar het station ter beschikking heeft.

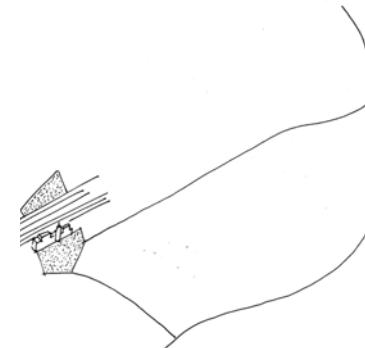


3. coherente stationsplaats

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. De Stad Gent wil daarom op die plaats een bijkomend plein realiseren, het Sint-Denijsplein.

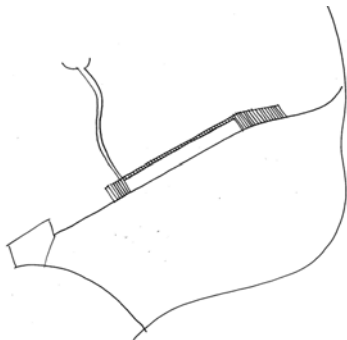
Alhoewel het Koningin Maria-Hendrikaplein, het Sint-Denijsplein en hun onderlinge publieke en semi-publieke verbinding elk een eigen karakter hebben door hun ligging, hun relatie met de omliggende buurten en hun ontstaansgeschiedenis, moet er toch een coherentie nagestreefd worden voor de hele

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.



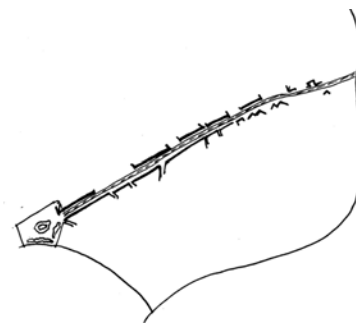
5. projectgebied verbonden met R4

Het projectgebied krijgt een directe verbinding met de R4 die ook de ondergrondse parkeerplaatsen onder het projectgebied ontsluit. Deze ontsluitingsweg in verbinding met de R4 is gesitueerd aansluitend bij de bebouwing van de Hogeschool zodat het natuurgebied maximaal kan worden gevrijwaard. De ontsluitingsweg sluit niet rechtstreeks aan op de Koningin Fabiolalaan om doorgaand verkeer tussen de R4 en het stadscentrum te vermijden. In het projectgebied gaat hij over in de interne ontsluitingsweg. Deze laatste dient ook voor de ontsluiting van een deel van de bebouwing van het projectgebied en kan samenvallen met het pad. Verkeerstechnische maatregelen zullen verder verhinderen dat de Rijsenbergbuurt met doorgaand verkeer zal worden belast.



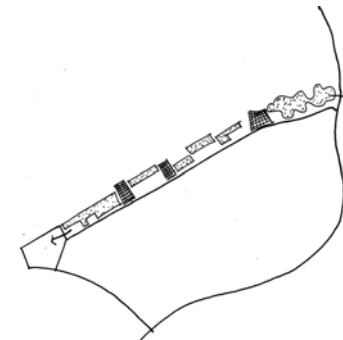
4. vervolledigen van de vroeg-twintigste-eeuwse stadsvorm

De ontwikkeling van het projectgebied is de aanleiding om de vroeg-twintigste-eeuwse stadsvorm te vervolledigen. Aan het Koningin Maria-Hendrikaplein vormt de aanzet van het projectgebied 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 het Sint-Denijsplein wordt een aanzet gegeven voor een nieuwe invulling met kwalitatief hoogwaardige en eigentijdse vormgeving.



6. een pad van stad naar land

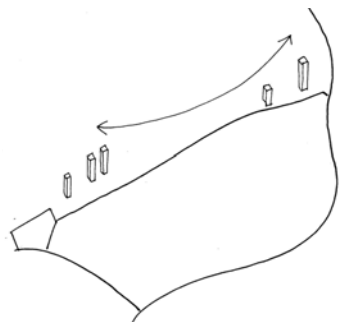
Het projectgebied begint aan het Koningin Maria-Hendrikaplein, een sterke stedelijke plek, en eindigt in het stedelijk groengebied de Blaarmeersen. Doorheen het gebied loopt een voetgangers- en fietsroute die deze twee extreem verschillende ruimtes in verband brengt met elkaar. Een brug over de Leie 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 projectgebied 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.



1.4 Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan

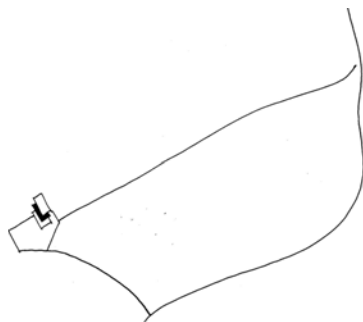
7. opgehangen tussen slanke torens

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 projectgebied zijn als het ware opgehangen tussen de hoogste torens die aan het station en aan de Leie zijn opgesteld.



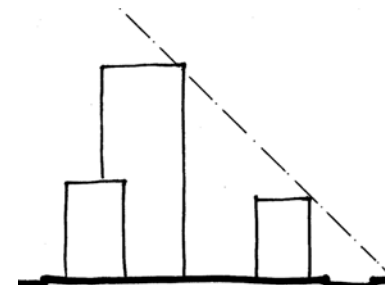
8. een gelaagd transferium als scharnier

Een deel van de stationsplaats wordt uitgebouwd als een transferium dat over verschillende niveaus verloopt. Dit transferium vormt het scharnier tussen verschillende ruimtes: het 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 Fabiolalaan.



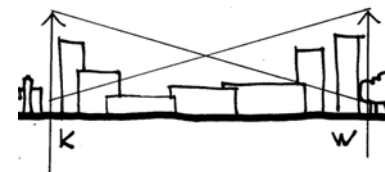
9. 45°-enveloppe

De grote dichtheid van het project langs de Koningin Fabiolalaan mag de omliggende woonbuurten, en de Rijsenbergbuurt 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.



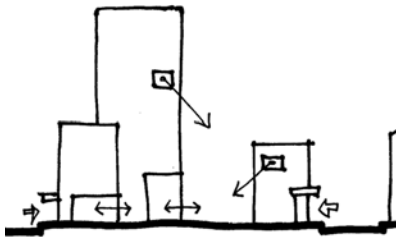
10. gekruist gemengde verdeling van functies

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 van personenvervoer. Woningen daarentegen vertonen een toenemende concentratie naar de Leie, omwille van de woonkwaliteit in de nabijheid van de groene structurerende as.



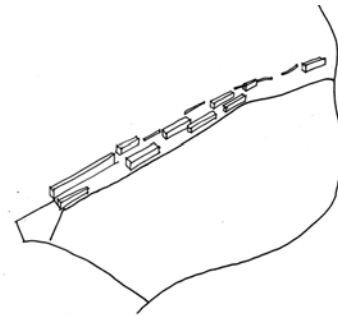
11. gebouwen in dialoog met het publiek domein

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.



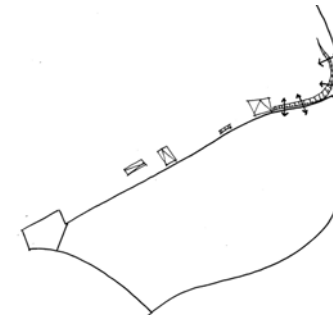
12. lineaire ontwikkeling als geluidsscherm

Het projectgebied is geprangd tussen de sporenbundel en de Koningin Fabiolalaan. De langwerpige ruimte is te smal om traditionele gesloten blokken 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 Rijsenbergbuurt. 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 projectgebied krijgt bijkomende geluidsschermen waar de gebouwen niet als dusdanig functioneren.



13. werken met de topografie

Het projectgebied vertoont hellingen in verschillende richtingen. De interne ontsluiting van het projectgebied 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 landschappelijke 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 Snekkaai zullen de overgang maken tussen het lager maaiveld van de laan en het hogere maaiveld van het projectgebied.



14. inhaken in de context

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



1.4 Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan

Omwille van de leesbaarheid worden in deze samenvatting slechts de belangrijkste elementen van de **verordenende voorschriften** met betrekking tot de projectontwikkeling in de Koningin Fabiolalaan opgenomen.

Voor de integrale tekst wordt verwezen naar de toelichtingsnota bij het Gewestelijk RUP "Stationsomgeving Gent Sint-Pieters, Fabiolalaan".

Stationsomgeving Gent Sint-Pieters (artikel 1)

Densiteit van de gebouwde ruimte (1.3):

De totale bruto vloeroppervlakte bedraagt tussen 170.000 en 220.000 m²:

- zone A: tussen 76.500 en 99.000 m²
- zone B: tussen 59.500 en 77.000 m²
- zone C: tussen 34.000 en 44.000 m²

Functievermenging (1.4):

* aandeel voor wonen:

- zone A: minimaal 30%
- zone B: minimaal 50%
- zone C: minimaal 70%

* aandeel voor kantoren:

- zone A: minimaal 40% en maximaal 60%
- zone B: minimaal 20% en maximaal 40%

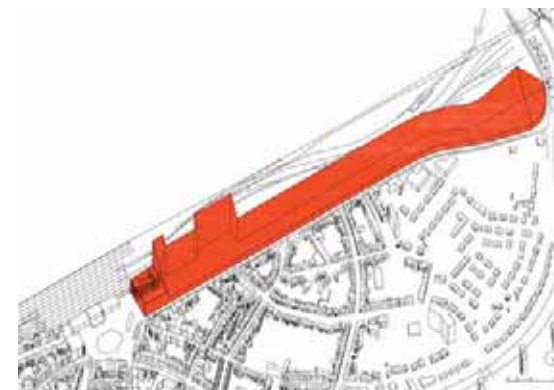
50% van de gelijkvloerse vloeroppervlakte van elke zone moet voorbehouden worden voor publiek toegankelijke functies en/of wonen.

Hoogte van de gebouwen (1.5):

De hoogte van de gebouwen mag niet uitsteken boven een denkbeeldig, oplopend vlak van 45° vanaf de onderkant van de bestaande bebouwing langsheen de Fabiolalaan, met uitzondering van:

- het hoekgebouw Maria Hendrikaplein – Fabiolalaan, symbolisch op het plan aangeduid op het plan met een ster en max. 25 meter hoog;
- twee slanke torens, symbolisch aangeduid op het plan met een zwarte stip, waarvan één in zone A en één zone C;
- twee slanke torens op een vrij te kiezen locatie, waarvan één in zone A en één in zone C.

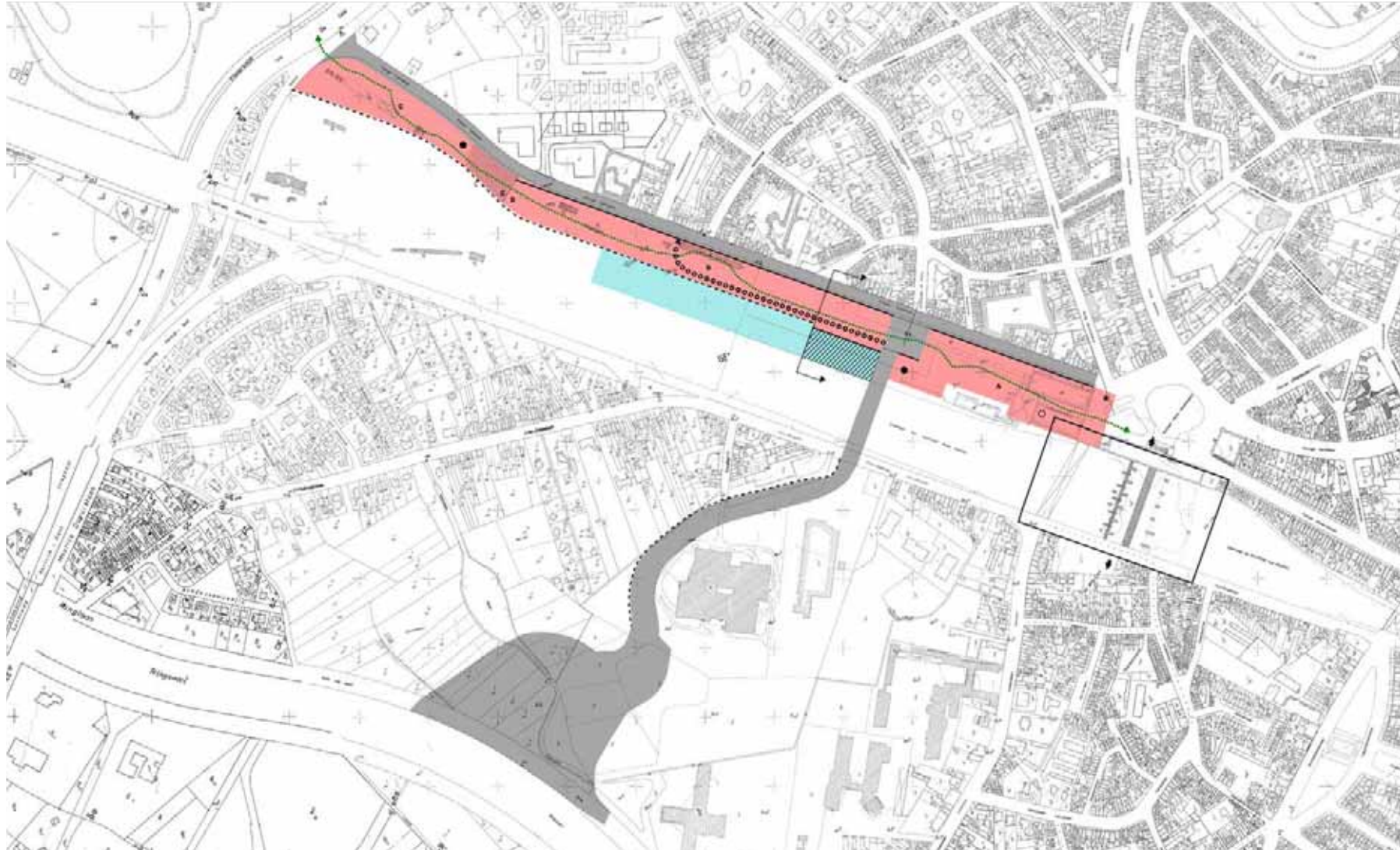
Alle slanke torens zijn minimum 60 meter en maximum 90 meter hoog.



figuur | Synthesedocument 2005 (Eurostation)

Inplanting van de gebouwen en buitenruimte (1.6):

- voor de gebouwen langs de Koningin Fabiolalaan en de Boentweg wordt een verplichte bouwlijn vastgelegd;
- in zone A komen opeenvolgend stedelijke en verharde ruimten voor;
- in zone B komen tussen de gebouwen stadstuinen voor.
 - open, grotendeels onverhard en elk met een eigen karakter;
 - door het 'pad van stad naar land' verbonden;
 - afwisselend aan de straat- en spoorzijde;
 - minstens 50% de totale onbebouwde ruimte in zone B is onverhard;
 - per gebouw minstens één stadstuint
 - uitzondering: in het deel van zone B waar de gebouwen zich situeren tussen de interne ontsluitingsweg (Boentweg) en de Koningin Fabiolalaan dient geen stadstuint te worden gerealiseerd.
- in zone B worden de gebouwen alternerend langs de straat- en spoorzijde ingeplant. De langsgevel van elk gebouw is min. 70 meter en max. 150 meter lang.
- in zone C wordt één groene, publieke zone gerealiseerd. Minstens 70% van de totale onbebouwde ruimte in zone C is onverhard.
- de gebouwen worden als solitaire aan de rand van het park ingeplant.
- in de gestippelde zones, aangeduid op het grafisch plan, kunnen geen gebouwen worden opgericht.



figuur | Gewestelijk RUP (MVG-RWO)

1.4 Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan

Parkeerplaatsen (1.7):

- in zone A geen bovengrondse parkeerplaatsen, met uitzondering van dienstparkerings voor de Lijn, laden en lossen;
- in zone B en C worden bovengrondse parkeerplaatsen enkel toegelaten voor laden en lossen of voor kortparkeren door bezoekers. Bijkomend zijn ondergrondse parkeerplaatsen onder de 'stadstuinen' en het 'park' niet toegelaten, tenzij kan worden aangetoond dat bovenop de parking een kwalitatieve stadstuin en/of park kan worden gerealiseerd. Dwz:
 - zones voorzien voor hoogstammige bomen kunnen beschikken over een 2 meter diepe doorwortelbare ruimte;
 - niet verharde ruimtes beschikken over een 1 meter diepe doorwortelbare laag.

Wegenis (artikel 3):

Het Gewestelijk RUP definieert:

- de ontsluitingsweg in verbinding met de R4 (3.2)
- de verbrede koningin Fabiolalaan (3.3)
- het entreeplein (ter hoogte van de Timichegtunnel) (3.4)

Deze zones krijgen tevens een grafische aanduiding op plan.

LCI (artikel 4):

Het gebouw wordt ontsloten via de interne ontsluitingsweg (Boentweg) en is max; 12,5 meter hoog ter hoogte van de Boentweg.

Het gebouw kan aan de kant van de sporen hoger zijn, waarbij een maximum gabariet wordt opgelegd van 45°, gemeten vanaf de kroonlijst van het tegenoverliggende gebouw aan de kant van de interne ontsluitingsweg (Boentweg). Plaatselijke uitsprongen uit het denkbeeldig vlak voor verticale circulatie zijn toegelaten.

Interne ontsluitingsweg (artikel 5):

Aansluitend op de verbindingsweg met de R4, het entreeplein en de Koningin Fabiolalaan wordt doorheen een deel van zone B een interne ontsluitingsweg gerealiseerd (Boentweg).

De interne ontsluitingsweg (Boentweg) krijgt een symbolische aanduiding op het grafische plan.

Pad doorheen het plangebied (artikel 6):

Doorheen het plangebied wordt een fiets- en voetgangersroute aangelegd als fysieke verbinding tussen het Maria-Hendrikaplein en de Blaarmeersen. De route voldoet aan volgend eisen:

- continu en behorend tot het openbaar domein;
- min. 3 meter breed, comfortabel om te fietsen en wandelen en toegankelijk voor personen met een handicap;
- voldoende verlicht en nooit ingesloten tussen twee gesloten wanden.

Geluidsscherm (artikel 7):

Er moet een (bij voorkeur transparant) geluidsscherm worden voorzien langs het spoorweggebied.

Het scherm mag onderbroken zijn daar waar gebouwen als akoestisch scherm fungeren en wordt gelijktijdig gerealiseerd met de aanleg van de tegenoverliggende open ruimte: stadstuin, park of interne ontsluitingsweg (Boentweg).

Ondergrondse (pendel)parking (artikel 8):

De uiterste grens voor de inplanting van de pendelparking is grafisch aangegeven op plan en ligt derhalve vast. Bij de aanleg van de ondergrondse ruimte gaat bijzondere aandacht naar sociale veiligheid.

Van zodra gestart wordt met de aanleg van de ondergrondse parking wordt het deel van het bestemmingsgebied niet noodzakelijk voor ofwel werfzone, ofwel tijdelijke parking, ofwel tijdelijke constructies in afwachting van de inrichting van het LCI, tijdelijk proper afgewerkt door bij voorkeur in te zaaien met gras en indien mogelijk toegankelijk gemaakt.

Werfzones, een tijdelijke parking of tijdelijke constructies in afwachting van de bouw van het LCI zijn toegelaten met uitzondering van zone C en het 'entreeplein'.

Inrichtingsstudie (artikel 9):

Aanvragen voor verkavelingsvergunningen en stedenbouwkundige vergunningen dienen vergezeld te zijn van een samenhangende inrichtingsstudie.

De inrichtingsstudie bevat een voorstel van ordening en wordt opgemaakt per deelgebied (zone A, B en C). De inrichtingsstudie geeft tevens aan op welke manier de vergunning voldoet aan de verordenende voorschriften van het GRUP.

De inrichtingsstudie wordt meegestuurd aan de adviesverlenende instantie overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de vergunningsaanvraag.

De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in functie van de goede ruimtelijke ordening en het naleven van de stedenbouwkundige voorschriften van het Gewestelijk RUP.

Bij elke nieuwe vergunningsaanvraag kan het dossier hetzij een bestaande inrichtingsstudie bevatten, hetzij een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie.

1.5 Projecten in uitvoering

De gebiedsontwikkeling langs de Koning Fabiolalaan is geen geïsoleerd project, maar nauw verbonden met het totale project Gent Sint-Pieters en andere relevante projecten in de stationsomgeving. Concreet moet met onderstaande uitgevoerde, vergunde of besliste deelprojecten en studies rekening gehouden worden.

Historisch stationsgebouw Gent Sint-Pieters

Het historische stationsgebouw dat gebouwd werd naar aanleiding van de wereldtentoonstelling in Gent in 1913, is een beschermd monument en zal ook in de toekomst blijven functioneren als inkomgebouw. De inkomhal en gevel werden reeds volledig gerestaureerd. De luifel aan het stationsgebouw aan de kant van het Maria-Hendrikaplein werd vernieuwd.

status: uitgevoerd



figuur | luifel stationsgebouw (www.projectgentsintpieters.be)

Maria-Hendrikaplein

Het plein wordt heraangelegd conform de inrichtingsvoorstellen van L' atelier des paysages o.l.v. Alain Marguerit (2005). Het plein krijgt een verkeersluw karakter. De halteplaatsen voor bussen en trams verdwijnen. Twee hellingsbanen verbinden het Maria-Hendrikaplein met de ondergrondse stationsfuncties en laten tegelijkertijd daglicht toetreden in het ondergrondse niveau :

- een comfortabele hellingsbaan voor voetgangers en fietsers als onderdoorgang van het nieuwe busstation naar de ondergrondse fietsenstalling (zie verder). Deze helling leidt verder naar de nieuwe projectontwikkeling in de Koningin Fabiolalaan;
- een hellingsbaan, ingericht als hellende tuin als voetgangersverbinding tussen de stationstoegang op het Maria-Hendrikaplein en de ondergrondse kiss and ride-zone, taxistaanplaatsen en fietsenstallingen.

De ondergrondse taxizone, kiss and ride en fietsenstalling wordt voor auto's en fietsen ontsloten via een toegangshelling aan de zijkant van het Maria-Hendrikaplein.

status: gefaseerde uitvoering 2010-2020



figuur | Maria Hendrikaplein (A. Marguerit)

Heraanleg Prinses Clementinalaan, Koningin Elisabethlaan deel Kortrijksesteenweg, deel Koningin Fabiolalaan

Nagenoeg alle aanvoerroutes van en naar het station werden heraangelegd om zowel de doorstroming voor het openbaar vervoer, voetgangers en fietsers, als de verbinding met de binnenstadsring te optimaliseren.

Voor de Koningin Fabiolalaan werd het deel heraangelegd tussen het Maria-Hendrikaplein en de Aaigemstraat. Dit deel komt overeen met zone A in de Koningin Fabiolalaan, waarvoor de projectontwikkeling van start is gegaan met de bouw van de ondergrondse pendelparking en de stedenbouwkundige vergunning voor het Vlaams Administratief Centrum (zie verder).

De heraanleg van de Prinses Clementinalaan en het eerste deel van de Koningin Fabiolalaan gebeurt conform de inrichtingsvoorstellen van L' atelier des paysages o.l.v. Alain Marguerit.

De heraanleg van het 2de deel van de Koningin Fabiolalaan – vanaf de Aaigemstraat tot aan de Snepkaai – wordt in principe maar voorzien na de projectontwikkeling zone B en C (2018?). Er wordt onderzocht of door middel van voorafgaande werken (afgraven talud) de aanleg van het dubbel richting fietspad ter hoogte van zone B en C eerder in de tijd kan gebeuren.

status:

- Prinses Clementinalaan: uitgevoerd
- deel Kortrijksesteenweg: uitvoering 2010
- Koning Elisabethlaan: uitvoering 2010
- deel Koningin Fabiolalaan: uitvoering 2010

Prinses Mathildeplein

Voor de publieke ruimte van het prinses Mathildeplein, ten zuiden van het station, werden de krijtlijnen net als voor het Maria-Hendrikaplein uitgezet door L' atelier des paysages o.l.v. A. Marguerit. In 2008 werd een gemeentelijk RUP "Stationsomgeving Gent Sint-Pieters – zuidelijk stationsplein" goedgekeurd. De huidige rooilijn van de Sint-Denijslaan wordt teruggetrokken om de aanleg van een plein mogelijk te maken. De bestaande bebouwing in de Sint-Denijslaan, tussen de Voskenslaan en de Ganzendries werd gesloopt.

status:

- sloopwerken: 2010
- inrichting Prinses Mathildeplein: studiefase, gefaseerde uitvoering 2015-2022



figuur | Prinses Mathildeplein (A. Marguerit)

Onderdoorgang onder busstation

De onderdoorgang, uitgewerkt als comfortabele hellingsbaan, onder het busstation vormt onderdeel van de ondergrondse pendelparking. De configuratie ervan ligt vast. De onderdoorgang ontsluit de ondergrondse fietsenstalling (onder het nieuwe busstation) en de pendelparking vanaf het Maria-Hendrikaplein en de Koningin Fabiolalaan. Deze promenade zorgt tevens voor een veilige toegang voor voetgangers en fietsers tot het projectgebied in de Koningin Fabiolalaan.

status: uitvoering 2010-2011



figuur | onderdoorgang busstation (Eurostation)

Station niveau 0

Het maaiveldniveau van het station wordt onder de perrons volledig vrijgemaakt. Onder de perrons en achter het bestaande en beschermde stationsgebouw komt een grote stationshal. Een brede centrale gang verbindt de beide stationstoegangen (Maria-Hendrikaplein en Prinses Mathildeplein). Via liften en roltrappen kan je de perrons bereiken. Links en rechts van de centrale gang bevinden zich wachtruimtes, loketten, toiletten, infostands en horeca en commerciële ruimten.

In de hal bevinden zich ook het vernieuwde tramstation en een kiss and ride voor wie vanuit het zuiden, kant Voskenslaan, naar het station komt. Vanuit de hal leidt een helling naar het niveau -1. Deze helling geeft toegang tot:

- de taxistaanplaatsen,
- de grootste fietsenstalling (onder het nieuwe busstation) voor ca 6.300 fietsen,
- een tweede kiss and ride, voor wie het station vanaf de noordzijde, kant Maria-Hendrikaplein, benadert en
- de ondergrondse pendelparking.

Naast het stationsgebouw, kant Koningin Fabiolalaan, komt het nieuwe busstation met perrons voor 24 gelede bussen. Aan de oostelijke zijde van het vernieuwde stationsgebouw komt een 2de fietsenstalling van ca 3.700 plaatsen, verspreid over gelijkvloers en niveau -1. Deze fietsenstalling is te bereiken vanuit de Prinses Clementinalaan en vanuit de Sint Denijslaan.

status:

- nieuw station: vergund
- vernieuwd bus- en tramstation: in uitvoering
- onderbouwning perrons fase 1: uitvoering vanaf 2011



figuur | station niveau 0 (Eurostation)

1.5 Projecten in uitvoering

Station niveau -1

Het ondergronds niveau van het station biedt ruimte aan een kiss and ride zone, de taxistandplaatsen en een fietsenparking.

Fietsers kunnen de ondergrondse fietsenstalling (ca. 6.300 fietsen) onder het busstation via verschillende hellingsbanen bereiken vanaf het Maria-Hendrikaplein en de hellende tuin (langsheen het historische stationsgebouw) en vanaf de Sint-Denijslaan.

Dit ondergrondse niveau staat tevens via een brede helling rechtstreeks in verbinding met de centrale hal op het gelijkvloers en geeft toegang tot de ondergrondse autoparking op de verschillende niveaus.

Aan de andere zijde van het stationsgebouw, kant Prinses Clementinalaan, situeert zich een 2de fietsenberging (niveau -1 en gelijkvloers).

Centraal, tussen de twee fietsenbergingen, bevindt zich een ondergrondse dienstruimte, niet toegankelijk voor het publiek.

status:

- *nieuw station: vergund*
- *deel ondergrondse parking: uitgevoerd*
- *onderbouwing perrons fase 2: uitvoering vanaf 2015*



figuur | station niveau -1 (Eurostation)

Verbindingsweg R4, Timichegtunnel, Boentweg

De ontsluiting van de ondergrondse pendelparking gebeurt via een rechtstreekse verbindingsweg vanaf de R4, die via de Timichegtunnel (in realisatie) onder de sporenbundel naar de kant-Fabiolalaan leidt. De parking krijgt een rechtstreekse in- en uitrit in de tunnel om het parkeerverkeer zoveel mogelijk uit de omgeving van de Fabiolalaan te houden.

De verbindingsweg tussen de R4 en de Sint Denijslaan wordt de Valentin Vaerwyckweg genoemd.

De Boentweg vormt de verbinding tussen de Fabiolalaan (in het verlengde van de Sportstraat) en de Timichegtunnel en zal pas na de realisatie van het L.C.I. (2015) aangelegd worden.

In afwachting van de realisatie van de Boentweg hebben de projectpartners beslist om doorgaand autoverkeer niet toe te laten in de Timichegtunnel. Op die manier wordt sluipverkeer doorheen de Rijsenbergbuurt vermeden en kan de huidige verkeerssituatie in de Rijsenbergbuurt behouden blijven, zonder verkeerscirculatieplan.

Een voorlopige verbinding tussen de Timichegtunnel en de Fabiolalaan is wel mogelijk voor:

- voetgangers en fietsers;
- werfverkeer;
- hulpwagens;
- occasioneel verkeer ten gevolge van calamiteiten (bv. evacuatie pendelparking)

Het afsluiten van de Timichegtunnel voor doorgaand autoverkeer bestendigt de huidige verkeerssituatie in de stationsomgeving.

status:

- *verbindingsweg R4, Timichegtunnel: 2010*
- *Boentweg: realisatie na bouw LCI (2015)*



figuur | verbindingsweg R4 en Timichegtunnel (Eurostation)

Ondergrondse parking

De ondergrondse parking biedt plaats aan 2.700 auto's. 1.400 plaatsen zijn voorzien als pendelparking. De andere plaatsen zijn bestemd voor het verkeer dat door de bovengrondse ontwikkeling wordt aangetrokken en voor bezoekers.

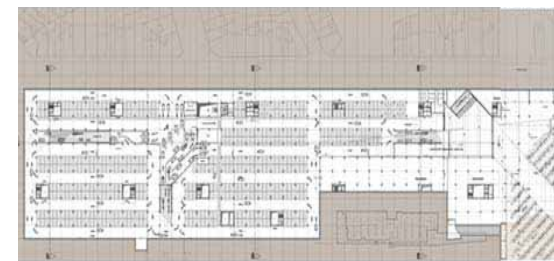
De ondergrondse autoparking reikt vanaf de Timichegtunnel tot aan het historische stationsgebouw. Op niveau -1 sluit hij aan op de fietsenstalling onder het busstation. Op de lagere niveaus (-2 en -3) reikt de parking tot aan het historische stationsgebouw.

De structuur van de ondergrondse parking (funderingsmassieven, kolommen, stijjstructuren) is destijds ontworpen op basis van een aantal aannames m.b.t. het bovengrondse programma en bepaalt bijgevolg in belangrijke mate de lay-out van de toekomstige bovenbouw.

De ondergrondse parking wordt voor de auto's rechtstreeks ontsloten via de Timichegtunnel. Een bijkomende toegang voor beperkt gebruik wordt voorzien via de Boentweg.

status:

- *Ondergrondse parkeergarage fase 1: uitgevoerd*
- *Ondergrondse parkeergarage fase 2: uitvoering 2012*



figuur | ondergrondse parking (Eurostation)

L.C.I en districtsgebouw

Het Logistiek Centrum Infrastructuur (LCI) herbergt zowel werkplaatsen voor Infrabel als kantoren voor andere divisies van de NMBS-groep.

De zone werd apart aangeduid in het Gewestelijk RUP en is gevat door specifieke voorschriften waaraan de stedenbouwkundige aanvraag moet voldoen.

De ontsluiting gebeurt op 2 niveaus: vanaf de Boentweg en vanaf het hoger gelegen spoorwegdomein, waarvoor een nieuwe dienstweg aangelegd moet worden.

status: vergund, uitvoering 2011



figuur | LCI (Eurostation)

Natuurgebied Overmeers

Ter compensatie voor de aanleg van de verbindingsweg naar de R4 (Valentin Vaerwijckweg), waardoor een deel van een natuurgebied verloren is gegaan, wordt het resterende deel – 6,8 ha – als volwaardig natuurgebied ingericht. Water krijgt een prominentere plaats, er komt boscompensatie voor het gerooide loofhoutbos en het gebied wordt ontsloten voor wandelaars en natuurliefhebbers.

status: uitvoering 2010 -2012



figuur | plan Overmeers (www.projectgentsintpieters.be)

Kopgebouw zone A

Voor het ontwerp van het zgn. kopgebouw in zone A, uitgevend op het Maria-Hendrikaplein en het vernieuwde busstation, heeft de NV Sofa in het najaar van 2009 een ontwerpwedstrijd georganiseerd. Het architectenbureau Poponcini-Lootens werd als winnaar aangeduid en heeft voor dit project in de zomer van 2010 een vergunningsaanvraag ingediend.

Het programma voor het zgn. kopgebouw omvat kantoren voor het Vlaams Administratief Centrum (V.A.C.)

(zie gebiedsontwikkeling zone A)

status: vergund, uitvoering 2011-2012



figuur | kopgebouw A1 (POLO)

1.6 Vooronderzoek met betrekking tot duurzame ontwikkeling

Voorstudie potentieel fotovoltaïsche panelen

Deze studie ging de geschiktheid en rendabiliteit na voor het plaatsen van fotovoltaïsche cellen op de volumes uit het RUP, perrondaken en geluidwering. De studie bleek positief voor de plaatsing van pc-cellen op de perrondaken.

status: studie opgeleverd 2007

Marktonderzoek naar de impact van duurzame bouwcriteria binnen het thema materialen op potentiële investeerders/bouwpromotoren voor het project Gent St-Pieters

De studie had als doel na te gaan hoe de markt zou reageren op strengere eisen op vlak van duurzame bouwmaterialen, welke de randvoorwaarden en meerkost zijn, en waar het kantelpunt ligt voor investeerder/promotoren om hierin mee te gaan.

status: studie opgeleverd 2008

Marktonderzoek naar de impact van duurzame bouwcriteria binnen het thema energie op potentiële investeerders/bouwpromotoren voor het project Gent St-Pieters

Deze studie was gelijkaardig van opzet als deze voor materialen. De studie gaf aan dat in 2007 een andere mentaliteit was aan het groeien bij investeerders, maar dat promotoren zelf geen initiatief namen. De studie leverde duidelijk criteria op naar bouwwijze om meer laagenergetisch te bouwen en berekende de meerkost van diverse verstrengingspaden.

status: studie opgeleverd 2008

Studie CO₂N

Deze studie had tot doel na te gaan of CO₂-neutraliteit realistisch is voor zone C en welke sitegebonden systemen zinvol en haalbaar zijn. De studie leverde geen eensluidend antwoord op. Geen enkel onderzocht systeem komt tegemoet aan de verzuchtingen van zowel de gebruiker (exploitatiekost), van de investeerder (bouwkost), als van de Stad Gent (CO₂-neutraliteit). Het reikte wel diverse verder te onderzoeken pistes aan.

status: studie opgeleverd 2009

1.7 Studies in opmaak

S-vormige gebouw Prinses Mathildeplein

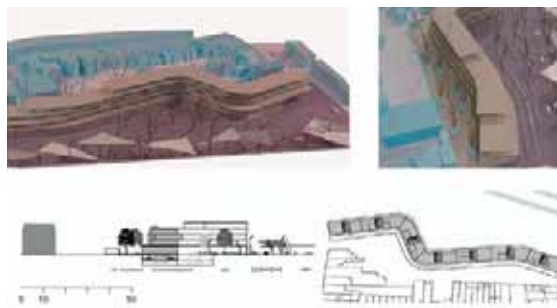
KCAP heeft in 2004 een studie uitgevoerd voor de nieuwe bebouwing aan het toekomstige Prinses Mathildeplein. Op basis van deze studie heeft de Stad Gent een gemeentelijk RUP "Stationsomgeving Gent Sint-Pieters – zuidelijk stationsplein" opgemaakt. Het gemeentelijk RUP voorziet in een S-vormig gebouw als afwerking van het bestaande bouwblok tussen de Gazendries, Reigerstraat en Voskenslaan. De ontwikkeling van dit gebouw is in voorbereiding door het AG SOB. Voor de invulling van het S-vormige gebouw zal een ontwerpwedstrijd georganiseerd worden. Naast traditionele stationsgerelateerde functies zoals horeca en kleinschalige kleinhandel op het gelijkvloers, wordt tevens onderzocht in welke mate het S-vormige gebouw een aantal stedelijke functies kan opnemen zoals:

- een wijkfiliaal van de bibliotheek;
- een kindercrèche;
- het Huis van de Fiets;

...

Daarnaast is het gebouw – conform het gemeentelijk RUP – zowel geschikt voor residentiële als minder residentiële bebouwing zoals kantoren en een jongerenhotel.

status: studiefase, realisatie 2015-2016



figuur | Gebouw Mathildeplein (KCAP-Arcadis)

Studie Rijsenbergbuurt

De realisatie en nieuwe dynamiek van het stationsproject zal onmiskenbaar invloed hebben op de Rijsenbergbuurt.

In opdracht van de Stad Gent wordt een ruimtelijk onderzoek gevoerd naar de mogelijke verbeteringen en aanpassingen aan de ruimtelijke structuur van de Rijsenbergbuurt. Dit onderzoek moet de bouwstenen aanleveren voor een globale herziening van het BPA Rijsenberg uit de jaren '80 en actiepunten aangeven voor de verder kwalitatieve inrichting van de Rijsenbergbuurt.

status: studie 2010-2011



figuur | bestaand BPA Rijsenbergbuurt

Masterplan jachthavengebied Snekpaaï

In het kader van het Europese Interreg IV Zeeën-project wil de Stad Gent in samenwerking met nv. Waterwegen en Zeekanaal, een studie laten uitvoeren over de optimalisering en functionele verbetering van het gebruik van het jachthavengebied aan de Snekpaaï. Momenteel wordt gewacht op de goedkeuring van de Europese commissie voor de definitieve opstart van de studie.

status: studie (nog op te starten)

Masterplan Blaarmeersen

De Stad Gent overweegt de opmaak van een masterplan voor de Blaarmeersen, ten westen van het project Gent Sint-Pieters. De reeds goedgekeurde deelstudie "Blaarmeersen, avontuurlijk sporten en spelen aan de waterkant" bepaalt de inrichting voor het deel van de Blaarmeersen dat aansluit bij het projectgebied.

status:

- *masterplan Blaarmeersen: (nog op te starten)*
- *deelstudie "Blaarmeersen, avontuurlijk sporten en spelen aan de waterkant": goedgekeurd.*



figuur | masterplan Blaarmeersen (Stadsbestuur Gent)

Studie Fietsbrug Leie

Het Gewestelijk RUP (artikel 6) bepaalt dat het "pad van stad naar land" de verbinding vormt tussen het recreatiedomein Blaarmeersen en het Maria-Hendrikaplein. De fietsbrug zorgt voor een rechtstreekse verbinding van de nieuwe projectontwikkeling en de Rijsenbergbuurt met de Blaarmeersen.

In navolging van het ontwerpend onderzoek voor het Synthesedocument 2010, wordt een studie uitgevoerd die de financiële, technische en landschappelijke haalbaarheid moet onderzoeken van de fietsbrug over de Snekpaaï en Leie.

status: studie in uitvoering

Akoestische studie Fabiolalaan

Het Gewestelijk RUP (artikel 7) legt in navolging van de milieueffectenrapportage (Milieueffectenrapport, masterplan station Gent Sint-Pieters en omgeving, W.E.S., 2005) de verplichting op om een akoestische geluidswand te realiseren tussen de nieuwe projectontwikkeling en het spoorwegdomein.

Een studieopdracht moet de hoogte bepalen van het geluidsscherm. Tevens worden adviezen gevraagd die de akoestische werking van het geluidsscherm kunnen optimaliseren zoals o.a. materiaalkeuze en vorm van het geluidsscherm.

status: studie in uitvoering

2. KRIJTLIJNEN ONTWIKKELING KONINGIN FABIOLALAAN

2.1 Analyse Rijsenbergbuurt

In dit deel wordt de bestaande Rijsenbergbuurt geanalyseerd. Uit de analyse of 'lezing' van de Rijsenbergbuurt volgen een aantal tekortkomingen en opportuniteiten, die richtinggevend zijn voor de latere ontwerpkeuzes.

De Koningin Fabiolalaan als 'rand' van de bestaande Rijsenbergbuurt

Het tracé van de Koningin Fabiolalaan volgt het talud van het spoorwegplateau, zoals zich dat in de loop der tijd ontwikkeld heeft. De straat beëindigt tegelijk de Rijsenbergbuurt, die tot tegen het spoorwegplateau is aangegroeid.

Deze ontwikkeling heeft de Koningin Fabiolalaan het bijzondere karakter van een soort zelfkant of 'rand' van de Rijsenbergbuurt gegeven. Tot net voorbij de Verpleegstersstraat is de bebouwing nagenoeg continu. Verderop versterken twee solitaire appartementsgebouwen het solitaire karakter.

De éézijdige ontwikkeling, de rechthoekigheid en de grote lengte bezorgen de straat het karakter van een verkeersstraat. Binnen de globale verkeersafwikkeling van de stad vervult de straat geen belangrijke functie. Op buurtniveau is de straat wel een verzamelweg voor het autoverkeer richting R4 (via de nieuwe Timichegtunnel) en de Snekkaai.

Zeker voor fietsers en voetgangers zijn de huidige voorzieningen eerder beperkt.

Met enkel een afdeling van het Jan Palfijn Ziekenhuis en een gewestelijk bureau van de Rijksdienst voor Pensioenen telt de Koningin Fabiolalaan weinig publieke functies in vergelijking met andere straten van hetzelfde structurele niveau.

Het gebouwde patrimonium van de Rijsenbergbuurt is over het algemeen van goede kwaliteit. De nabijheid van het station, het centrum en de Leie verklaren mee de aantrekkelijkheid van de buurt.

De woonfunctie is er overheersend. Er zijn opvallend weinig centrumfuncties, zoals handel, horeca en diensten, terug te vinden.

Frappant is het ontbreken van een echt zwaartepunt of centrum in de buurt. Er dient zich geen plek aan, noch ruimtelijk, noch functioneel, waar de hele buurt zich kan mee identificeren.



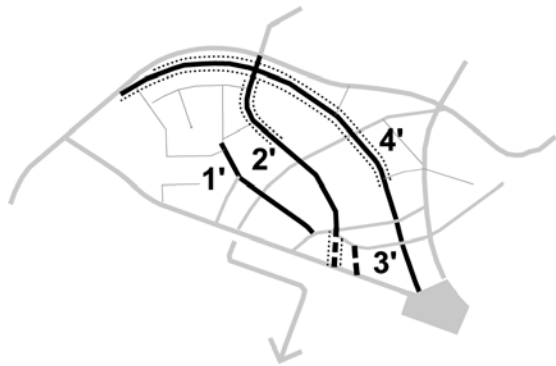
figuur | Koningin Fabiolalaan

De structuur van de bestaande Rijsenbergbuurt

De Rijsenbergbuurt heeft een vrij heterogeen karakter.

De structuur van de wijk wordt gevormd door drie logica's die voortvloeien uit de verschillende richtingen van de verschillende straten:

- Het **radiaal systeem** in de wijk bestaat uit straten die naar het station toe lopen, zoals de Koning Albertlaan, de Patijntjesstraat en de Rijsenbergstraat. Deze trajecten dwarsen de Leie en leiden tot aan het centrum, doorheen de universitaire, hoge scholen en culturele sites ten noorden van de wijk.
- Het **tangentiële systeem** wordt gevormd door straten die tangentieel lopen ten opzichte van het station, zoals de Aaigemstraat en de Distelstraat, de Sportstraat en de Verpleegstersstraat.
- Het **perifere systeem** tenslotte, omvat de straten waarmee de laatste decennia de beschikbare ruimte aan de westzijde van de wijk verkaveld werd. Deze straten dragen weinig bij tot de structuur van de buurt.



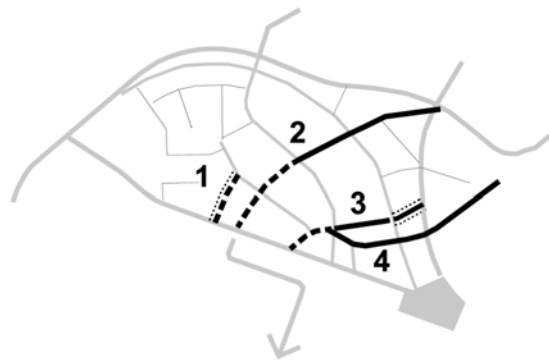
figuur | radiaal systeem



figuur | Rijsenbergstraat



figuur | Koning Boudewijnstraat



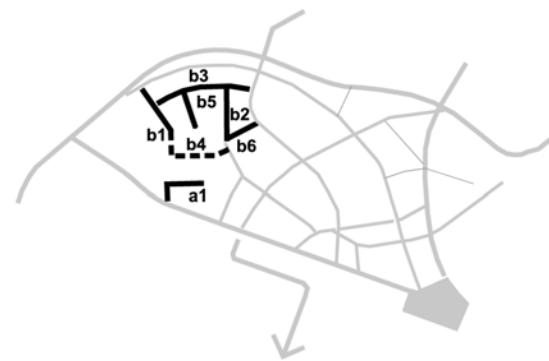
figuur | tangentieel systeem



figuur | Sportstraat



figuur | Aigemstraat



figuur | perifeer systeem



figuur | Marathonplein



figuur | bos naast Suzanne Lilarstraat

2.2 Stedenbouwkundige Krijtlijnen

Uit de analyse volgen een aantal tekortkomingen en kansen voor de Rijsenbergbuurt. Ze vormen de insteek om de strategische doelstellingen in relatie tot de Rijsenbergbuurt te bepalen: wat wil de Stad Gent met een concreet stadsontwerp voor de gebiedsontwikkeling langsheen de Koning Fabiolalaan bereiken voor de Rijsenbergbuurt?

In dit deel worden een aantal krijtlijnen, dit zijn stedenbouwkundige randvoorwaarden, voorgesteld die de strategische doelstellingen voor de Rijsenbergbuurt concreet maken. Hoe kan de nieuwe ontwikkeling afgestemd worden op de omgeving? Hoe kan de relatie tussen huidige en toekomstige buurten versterkt worden? Op welke manier kan een hoogwaardige publieke ruimte gerealiseerd worden? Op welke manier kan ingespeeld worden op de behoeften van de wijk?

Deze krijtlijnen zijn aanvullingen bij of verfijningen van de stedenbouwkundige randvoorwaarden van het Gewestelijk RUP of de ruimtelijke concepten die aan de basis lagen voor de opmaak ervan (zie hoofdstuk 1). Ze dienen bijgevolg ook als richtinggevend beschouwd te worden voor het verdere ontwerpproces.

In hoofdstuk 4 worden de verschillende randvoorwaarden voor de verdere projectontwikkeling opgelijst.



figuur | conceptschets driedeling projectgebied Koningin Fabiolalaan (schets Alain Marguerit)

Nieuwe gebiedsontwikkeling als aanvulling van de Rijsenbergbuurt

De gebiedsontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan is een opportuniteit om de structuur van de Rijsenbergbuurt aan te vullen.

Eerder dan de nieuwe ontwikkeling als een zelfstandig en in zichzelf gekeerd project te zien, moet aansluiting gezocht worden bij de structuur van de buurt.

De Koningin Fabiolalaan zal grondig van karakter veranderen. Niet alleen wordt de straat afgewerkt met een tweede wand, ze wint bovendien sterk aan centraliteit o.m. door de nieuwe wijkpleinen die zich enten op de Koningin Fabiolalaan.

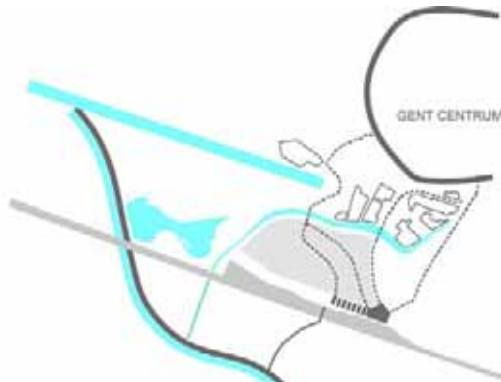
De nieuwe gebiedsontwikkeling afstemmen op de structuur van de Rijsenbergbuurt

De hoger beschreven straten systemen (radiaal, tangenteel, perifeer) definiëren elk op zich een ander segment van de Koningin Fabiolalaan. De projectzone langsheen de Koningin Fabiolalaan kan daardoor naar analogie met het Gewestelijk RUP én het onderzoek van Alain Marguerit opgedeeld worden in drie segmenten of drie delen.

- De radiale structuur introduceert nabij het station een zekere centraliteit. Het meest oostelijke segment van de Koningin Fabiolalaan, aan de kant van het station, leent zich tot de uitbouw van een **'Stationsbuurt'**, die een belangrijke rol speelt in de structuur van de stad.
- De tangentiële structuur sluit aan op het middensegment van de Fabiolalaan. Dit centrale deel van de Koningin Fabiolalaan sluit het meest aan bij de Rijsenbergbuurt. De ontwikkeling van dit segment appelleert daarmee eerder op het buurtniveau. Dit biedt de kans voor de uitbouw van een **'Wijkcentrum'**.
- De perifere structuur tenslotte bevindt zich in en nabij een overgangsgebied naar de grootschalige groene ruimten aan de rand van de stad. Het westelijk segment van de Koningin Fabiolalaan, aan de kant van de Snekkaai, leent zich dan ook het best tot een ontwikkeling in een landschappelijke context: de **'Groene rand'**.

Concreet resulteert de driedeling Stationsbuurt, Wijkcentrum en Groene Rand in volgende stedenbouwkundige uitgangspunten:

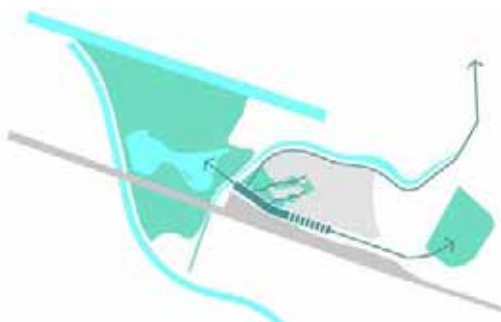
- elk deel van de projectontwikkeling krijgt een eigen karakter door de aard (vorm, volume, ...) van de bebouwing;
- elk deel van de projectontwikkeling krijgt een eigen identiteit met betrekking tot de aanleg van het openbaar domein;
- elk corresponderend deel van de Koningin Fabiolalaan is ruimtelijk herkenbaar.



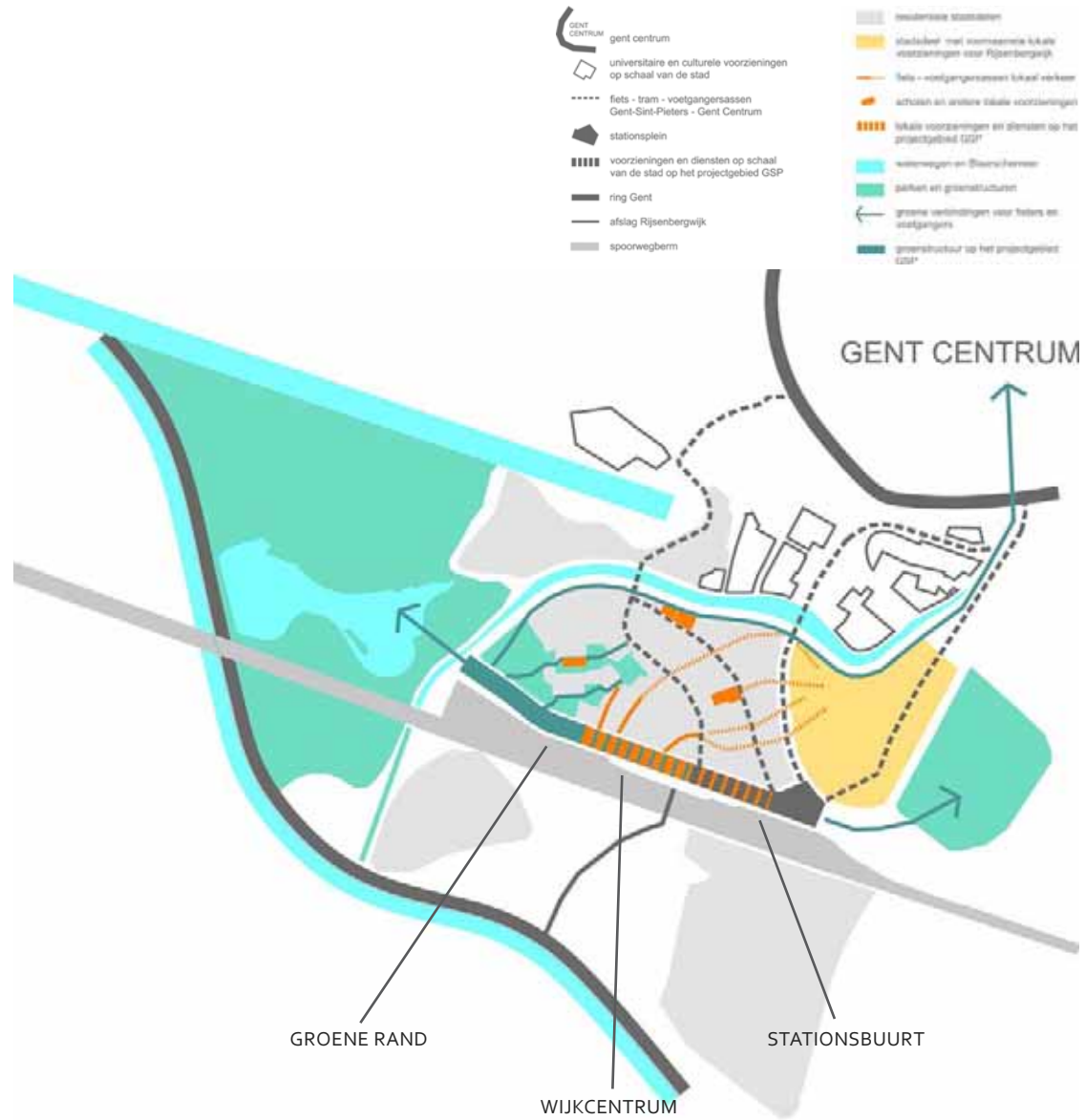
figuur | radiaal systeem > stationsbuurt



figuur | tangentieel systeem > wijkcentrum



figuur | perifeer systeem > groene rand



2.2 Stedenbouwkundige Krijtlijnen

De Koningin Fabiolalaan afstemmen op de structuur van de Rijsenbergbuurt

De afstemming van de ontwikkeling op de structuur van de wijk geeft aanleiding tot een geleding van de publieke ruimte. Dit betekent dat de ruimtelijke opsplitsing in drie delen ook merkbaar moet zijn in de aanleg van het publiek domein.

Elk deel van de Koningin Fabiolalaan krijgt een eigen identiteit:

In de stationsbuurt maakt de Koningin Fabiolalaan deel uit van een formele, stedelijke structuur. De straat krijgt er het karakter van **een boulevard**.

In het wijkcentrum heeft de publieke ruimte een gevarieerder karakter met de bedoeling het buurtleven aan te moedigen. De straat wordt er **een verblijfsruimte** en krijgt het karakter van een plein.

In de groene rand, tenslotte, wordt de Koningin Fabiolalaan onderdeel van de groene structuur. De straat krijgt er het karakter van **een parklaan**.

De ambitie om de indeling in drie sferen ruimtelijk zichtbaar te maken in de aanleg van de Koningin Fabiolalaan staat niet in contrast met de verkeersfunctie ervan: voor voetgangers, fietsers, bussen en auto's blijft de continuïteit van aan het Maria-Hendrikaplein tot aan de Snepkaai verzekerd. De Koningin Fabiolalaan blijft haar rol vervullen als wijkverzamelweg.

Zelfs binnen het uitgangspunt van een geleding van de publieke ruimte in drie sferen is het aangewezen om het verkeersprofiel van de straat continu te houden voor de verkeersafwikkeling van auto's, lijnbussen en fietsverkeer.

Aangezien er nood is aan bijkomende ruimte voor zachte verkeersvoorzieningen voor voetgangers en fietsers, gecombineerd met extra parkeerplaatsen, is een verbreding van het straatprofiel aangewezen. Het plan voorziet in een verbreding van de Koningin Fabiolalaan met 4 à 5m. Daardoor wordt de Koningin Fabiolalaan over de volledige lengte vanaf het Maria-Hendrikaplein tot aan de Snepkaai 19 meter breed.

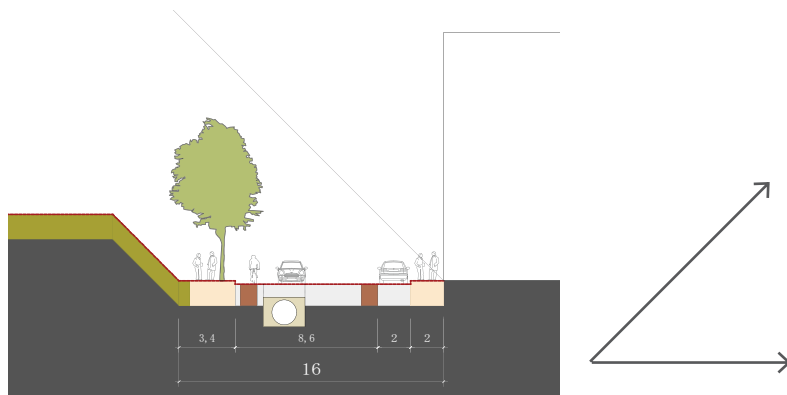


figuur | geleding van de publieke ruimte in 3 sferen

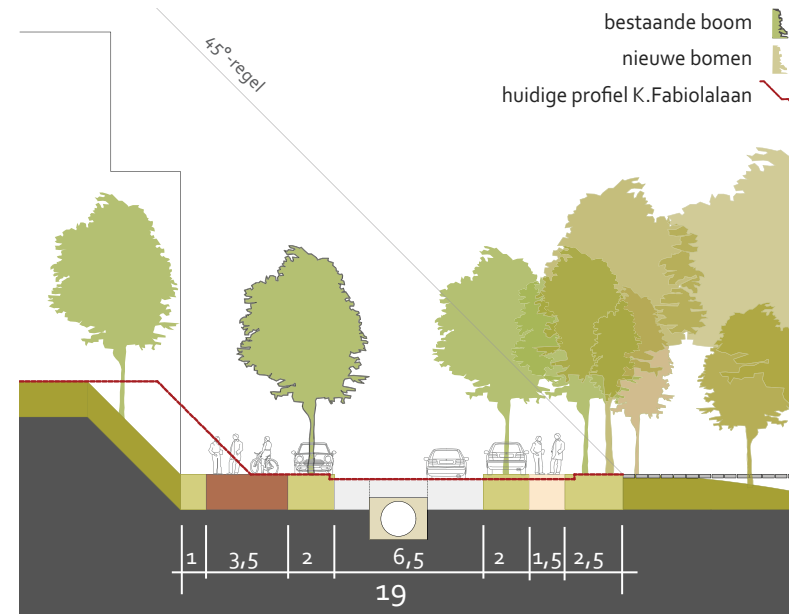
Langs de spoorzijde van de straat komt een vrijliggend dubbelrichting fietspad en een breed voetpad. Ook langs de bebouwde zijde wordt het voetpad dubbel zo breed als het huidige voetpad.

Het profiel biedt de mogelijkheid om langs beide zijden van de rijweg te parkeren. De rijweg zelf blijft 6,5 meter breed (incl. greppels), omwille van de passage van lijnbussen.

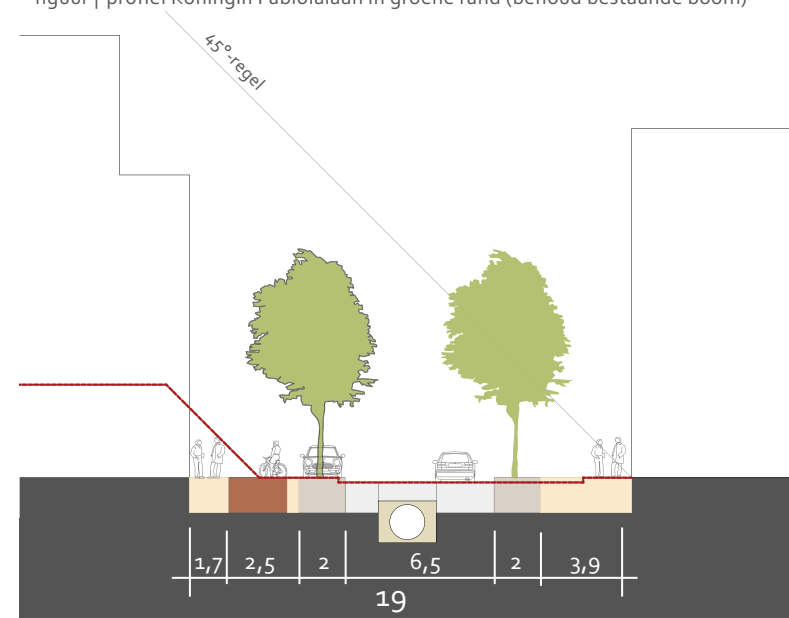
Deze opbouw bestendigt het reeds uitgevoerde straatprofiel ter hoogte van de stationsbuurt. In de overgang naar het wijkcentrum wordt een lichte asverschuiving voorzien. Daardoor komen de bestaande bomen in de parkeerstrook te liggen, wat de mogelijkheid biedt om deze bomen te behouden.



figuur | bestaand profiel Koningin Fabiolalaan



figuur | profiel Koningin Fabiolalaan in groene rand (behoud bestaande boom)



figuur | profiel Koningin Fabiolalaan in wijkcentrum (behoud bestaande boom)

2.2 Stedenbouwkundige Krijtlijnen

Een aangepast reliëf in relatie tot de Rijsenbergbuurt

De toelichting van het Gewestelijk RUP bepaalt dat bij de vormgeving van de open ruimte aandacht gegeven moet worden aan de bestaande topografie van het gebied en de relatie met het openbaar domein in de Rijsenbergbuurt.



De Boentweg is de verbindingsweg tussen de Timichegtunnel en de Koningin Fabiolalaan ter hoogte van de Sportstraat. Dit betekent dat het spoorwegtalud vanaf de Aigemstraat minstens tot aan de Sportstraat afgegraven moet worden tot op het maaiveldniveau van de Koningin Fabiolalaan.

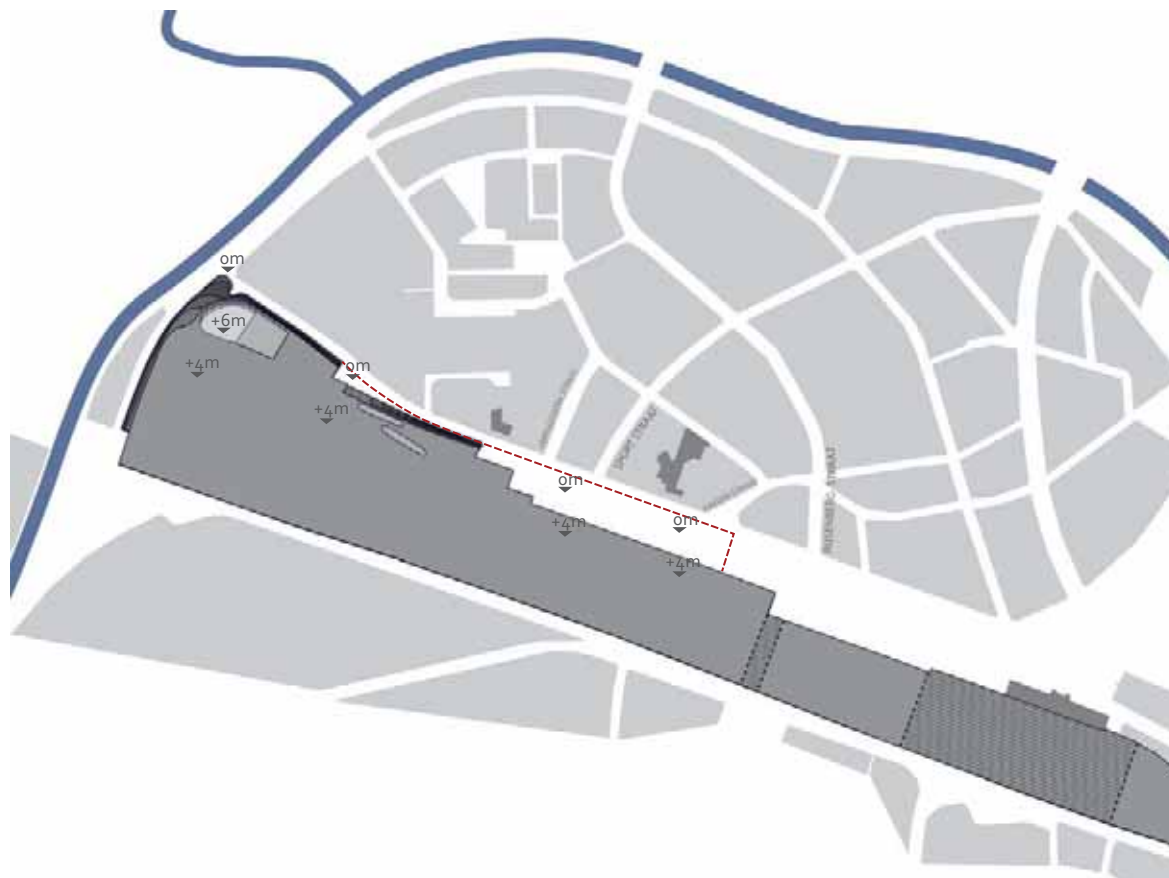
Wil de nieuwe ontwikkeling optimaal aansluiten op de Rijsenbergbuurt, dan is een verdere afgraving van het spoorwegtalud, tussen de Sportstraat en de Verpleegsterstraat, tot op het maaiveldniveau van de Fabiolalaan aangewezen.

Ter hoogte van het middensegment wordt naast de bundel van doorlopende sporen ruimte gereserveerd voor de uitbouw van het districtsgebouw en LCI. Dit betekent dat minder spoorweggebied kan worden vrijgegeven. De terrein diepte van het af te graven gebied, vanaf de Fabiolalaan, is hier minder groot dan in het oostelijke segment aan de kant van het station.

Het westelijke segment van de Koningin Fabiolalaan aan de kant van de Snepkaai, kent momenteel weinig bebouwing langs de straat. Hier is dan ook geen echte aanleiding om de projectzone af te graven. Het huidige maaiveldniveau (ongeveer 4m boven de Koningin Fabiolalaan) blijft in deze zone maximaal behouden. Enkel de verbreding van de Koningin Fabiolalaan en de aanleg van een dienstweg voor Infrabel zorgen voor afgraving of wijziging van het bestaande talud (zie verder).

Ook het voorzien van ondergrondse parkeergarages zal voor aanzienlijke grondverzetten zorgen over de volledige lengte van de Koningin Fabiolalaan.

huidige aanzet talud 
nieuw maaiveldniveau +4m 
(relatief t.o.v. K.Fabiolalaan)



figuur | aanpassing van het reliëf langs de Koningin Fabiolalaan

Toevoeging van nieuwe publieke ruimten

De bestaande Rijsenbergbuurt heeft weinig groene parken. Daarnaast ontbreekt het aan pleinen, waarmee de buurt zich kan identificeren of waar kleinschalige buurtactiviteiten zich kunnen ontplooiën.

Om de diepte van het projectgebied, gemeten vanaf de Koningin Fabiolalaan, optimaal te kunnen benutten, is de creatie van bijkomende publieke ruimte aangewezen. Naast de Koningin Fabiolalaan krijgt de publieke ruimte in dwarsdoorsnede in elk segment (stationsbuurt, wijkcentrum, groene rand) een bijkomende publieke ruimte.

De toevoeging van nieuwe publieke ruimten vloeit tevens voort uit de vooropgestelde alternerende inplanting van de bouwvolumes zoals voorgeschreven door het Gewestelijk RUP. De verschillende publieke ruimten samen bieden kansen voor een boeiend netwerk.

Op ruimere schaal vormt de projectontwikkeling in de Koningin Fabiolalaan, conform het onderzoek van L' atelier des Paysages, o.l.v. de Franse landschapsarchitect Alain Marguerit, een uitgelezen kans om in één van de meest dichte delen van de stad een 'corridor' te realiseren tussen de Blaarmeersen en het Citadelpark. De corridor bestaat uit minder en meer verharde pleinen, groene parkjes, die onderling verbonden worden door comfortabele en aangename routes voor voetgangers en fietsers. De nieuwe publieke ruimten in het projectgebied van de Koningin Fabiolalaan, alsook het 'pad van stad naar land' (d.i. de verbinding tussen het Maria-Hendrikaplein en de Blaarmeersen) maken deel uit van deze corridor. Alain Marguerit stelt in de studie 'Inrichting openbare ruimte in de omgeving van het station' (2005) voor om het pad van stad naar land te versterken door middel van een eenvoudig waternetwerk in de vorm van open watergeulen, verbrede waterpartijen en fonteinen.

Samen met het pad van stad naar land, vormt een lineair open waternetwerk een interessant aanknopingspunt voor een globaal inrichtingsconcept, waarbij waterafvoer en -buffering, samengaat met het maken van speelweefsel en met kunstintegratie in de publieke ruimte.

Ook op schaal van de Rijsenbergbuurt kan door oordeelkundige inplanting en inrichting van de nieuwe publieke ruimten een netwerk gevormd worden met het bestaande Duifhuispark, drassige groengebied tussen de Marathonstraat en de Koningin Fabiolalaan, de sport- en speelvelden bij de school in de

Marathonstraat en de oevers van de Leie.

In de stationsbuurt sluit de creatie van een esplanade aan op het formele karakter van de ontwikkeling. De relatief grote diepte laat toe om een esplanade centraal in het project te voorzien, met een bebouwing langs beide zijden.

In het wijkcentrum gebeurt de ontubbeling van de publieke ruimte door de realisatie van twee wijkpleinen en de Boentweg. De wijkpleinen sluiten aan bij de Koningin Fabiolalaan. De Boentweg heeft eerder het karakter van een straat en zal omwille van de beperktere diepte van het projectgebied op die plaats, zo dicht mogelijk tegen het spoorwegdomein aangelegd worden.

In de groene rand tenslotte, behoort de publieke ruimte tot hetzelfde aaneengesloten groengebied. Het stadsontwerp onderzocht de mogelijkheden om de oppervlakte van de parkzone te maximaliseren. Het bestaande niveauverschil creëert het onderscheid met de Koningin Fabiolalaan.

(zie verder: ontwerpend onderzoek).



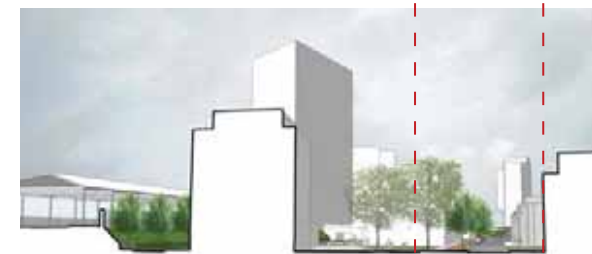
figuur | ontubbeling van de publieke ruimte



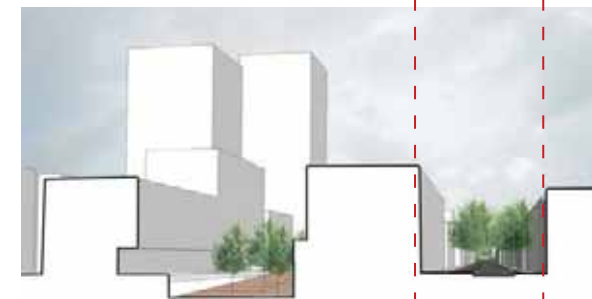
figuur | netwerk publieke ruimtes tussen Citadelpark en Blaarmeersen (schets Alain Marguerit)



figuur | Rijsenbergpark



figuur | Boentweg



figuur | Esplanade

Koningin Fabiolalaan

2.2 Stedenbouwkundige Krijtlijnen

Een aangepaste bouwdichtheid in relatie tot de Rijsenbergbuurt

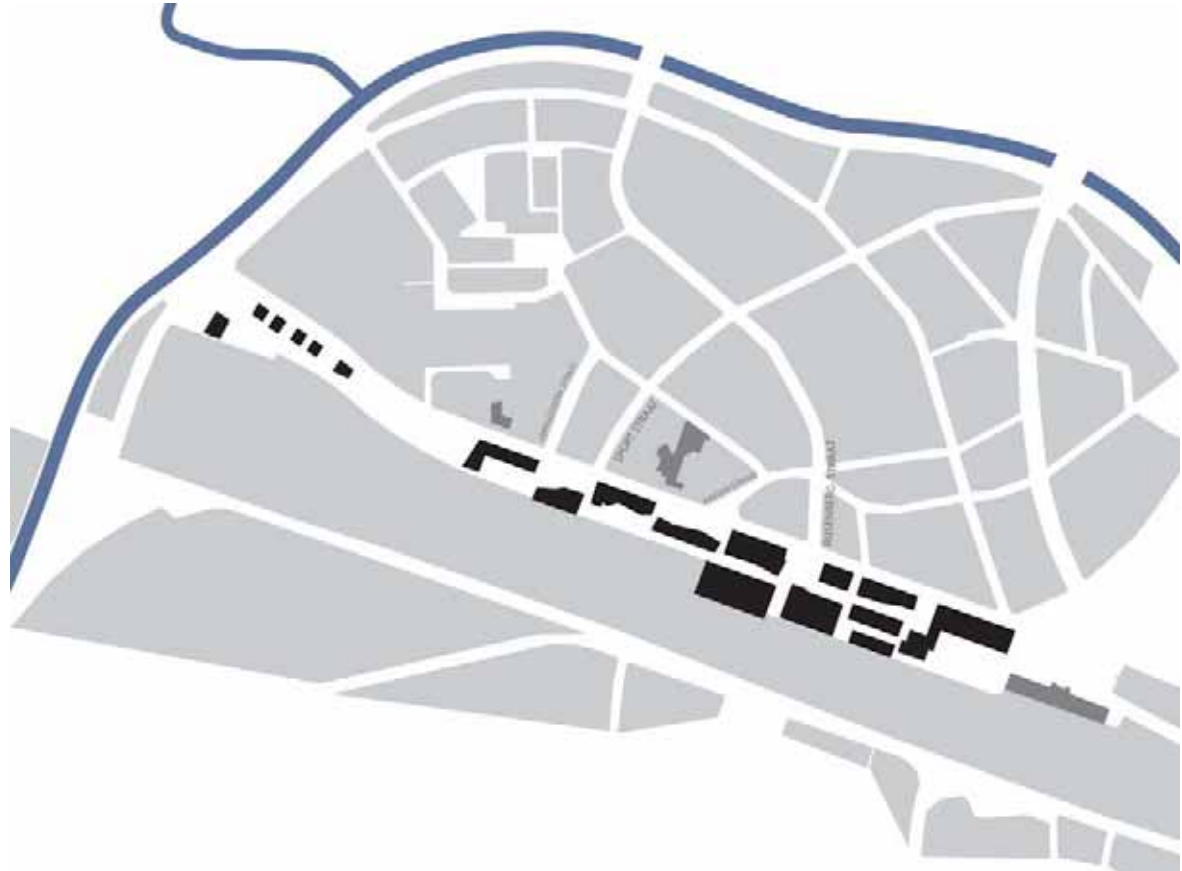
De bouwdichtheid wordt gedifferentieerd in functie van de locatiekarakteristieken.

Door de nabijheid van het station is de multimodale bereikbaarheid in de **stationsbuurt** het meest uitgesproken. Dit is de aanleiding om dit segment het meest te verdichten. De diepte van de projectzone laat toe om de bebouwing in dubbele bouwdiepte te organiseren.

In het **wijkcentrum** benadert de bouwdichtheid het gemiddelde van het project. Hier wordt een enkele bouwdiepte voorzien.

In de **groene rand** is de bouwdichtheid het laagst om het groen karakter maximaal te bewaren. De gebouwen worden als solitaire aan de rand van het park ingeplant.

footprint gebouw ■



figuur | gradiënt in de bouwdichtheid

Een aangepaste bouwhoogte in relatie tot de bestaande bebouwing in de Koningin Fabiolalaan

De Koningin Fabiolalaan wordt verbreed tot 19m breed.

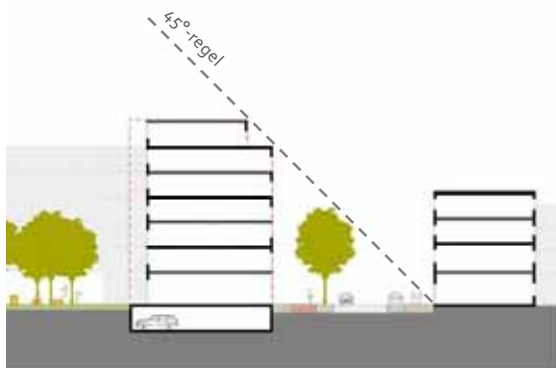
De 45° gabarietregel in het Gewestelijk RUP legt de bouwhoogte voor de nieuwe gebouwen langs de Koningin Fabiolalaan vast op 7 bouwlagen, waarvan 6 bouwlagen onder de kroonlijst (19m) en één teruggetrokken bouwlaag.

Op basis van ontwerpmatig onderzoek en verschillende simulaties wordt vastgesteld dat de totale bouwhoogte recht tegenover de bestaande bebouwing in de Koningin Fabiolalaan beter beperkt wordt tot maximaal 6 bouwlagen.

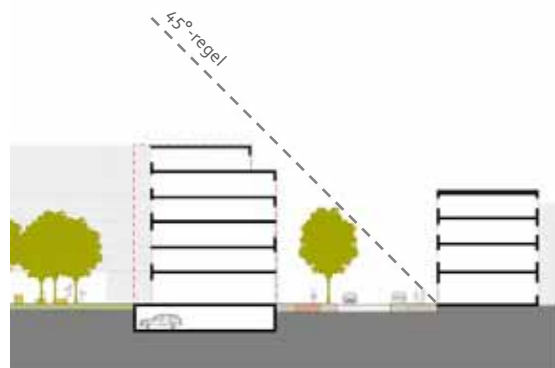
Het visueel verlagen van de kroonlijsthoogte door de hoogste verdiepingen dieper in te planten t.o.v. de rooilijn heeft duidelijk een positieve invloed op de belevingswaarde van de Koningin Fabiolalaan en zorgt voor een evenwichtiger straatbeeld. Dit wordt als een belangrijke bezorgdheid en aandachtspunt beschouwd voor de bestaande bewoners in de Rijsenbergbuurt.

Het beperken van het aantal bouwlagen zorgt er voor dat er minder bruto vloeroppervlakte gerealiseerd kan worden dan het Gewestelijk RUP toelaat. Omgekeerd: de vereiste minimum vloeroppervlakte van het Gewestelijk RUP laat niet toe dat de bouwhoogte langs de Koningin Fabiolalaan verder verlaagd kan worden.

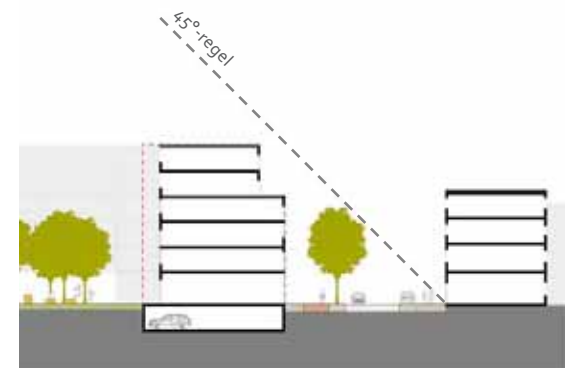
(zie verder: ontwerpnd onderzoek).



figuur | toegelaten gabariet volgens het RUP



figuur | haalbaar gabariet mits intermediair bouwprogramma



figuur | gabariet stadsontwerp BUUR

Een menging van wonen, kantoren in relatie tot de afstand tot het station

De verhouding wonen en kantoren wordt in het Gewestelijk RUP per zone procentueel vastgelegd. Het Gewestelijk RUP poneert een verdeelprincipe, waarbij het aandeel kantoren gradueel afneemt en het aandeel wonen gradueel toeneemt in de richting van de Sneepkaai of de richting van de groene rand. Dit verdeelprincipe wordt in het Gewestelijk RUP omschreven als 'gekruid gemengde verdeling van functies'.

Binnen de vooropgestelde randvoorwaarden van het Gewestelijk RUP kiest de Stad Gent voor een voldoende groot aanbodbeleid aan kantoren in de stationsbuurt. De optimale multimodale bereikbaarheid van de stationsbuurt verantwoordt dat gestreefd wordt naar een maximale concentratie van kantoren.

In het wijkcentrum wordt het aandeel kantoren eerder beperkt tot het minimum zoals voorzien in het Gewestelijk RUP. Er wordt voorgesteld om het aandeel kantoren in het wijkcentrum maximaal te concentreren in de bouwvelden, die het dichtst aansluiten bij de stationsbuurt en het openbaar vervoersknooppunt. Het bouwveld B1 bevindt zich op de uiterste rand van de ondergrondse pendelparking en in een straal van 500m t.o.v. de hoofdtoegang van het station op het Maria-Hendrikaplein.

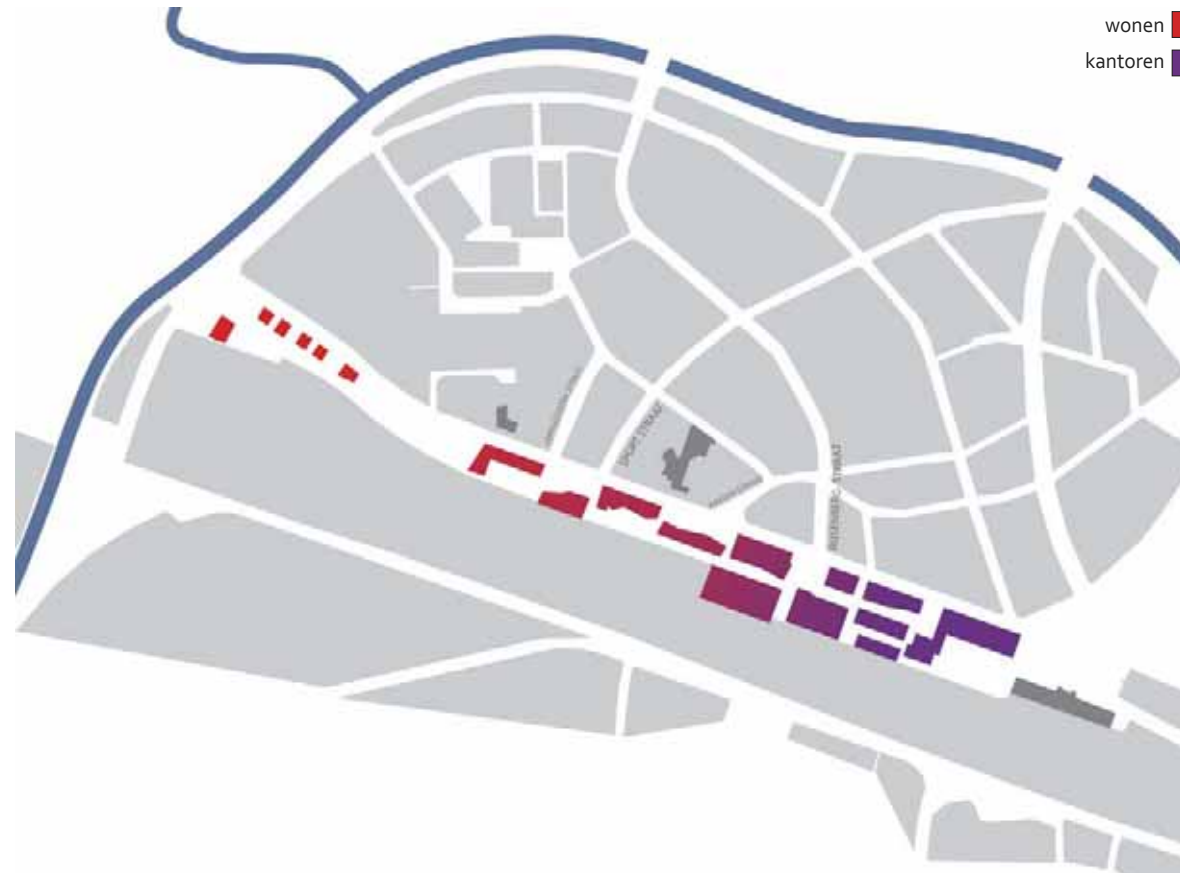
In de groene rand worden geen grootschalige kantoren of kantoor verzamelgebouwen voorzien. De afstand tot het station bedraagt al gauw meer dan 1km, waardoor grootschalige kantoren op die plaats minder gebruik kunnen maken van het openbaar vervoersknooppunt. Kleinschalige kantoren die geïntegreerd zijn in het woonweefsel, zoals bv. voor vrije beroepen, worden evenwel niet uitgesloten.

Levendigheid en sociale veiligheid

Kantoren zorgen voor levendigheid overdag.

Ook de integratie van publieke functies (handel, horeca, diensten, gemeenschapsvoorzieningen) in het project heeft een gunstige invloed op de kwaliteit van de leefomgeving voor de toekomstige en de huidige bewoners. Door in alle zones op het maaiveld een zo groot mogelijke oppervlakte voor deze functies te reserveren wordt de levendigheid en de sociale veiligheid van de publieke ruimte gegarandeerd. Een aangepaste verdiepingshoogte van de gelijkvloerse verdiepingen of de contactzones met het openbaar domein, moet publiekgerichte functies ook op langere termijn mogelijk maken.

Het wonen wordt beschouwd als het basisweefsel van de nieuwe projectontwikkeling. In alle zones stelt het Gewestelijk RUP een minimum aandeel wonen voorop. Het wonen als activiteit zorgt voor permanente levendigheid, ook buiten de kantooruren en diensturen van voorzieningen. Voorwaarde is dat het wonen voldoende zichtbaar is in het straatbeeld. Actieve woonfuncties zoals leefkamers en keukens, gericht naar de wijkpleinen en/of Koningin Fabiolalaan, zijn cruciaal voor de belevingswaarde en sociale veiligheid van de nieuwe projectontwikkeling.



figuur | gradiënt in programma

3. STADSONTWERP KONINGIN FABIOLALAAN

De afbeeldingen en illustraties in dit document hebben een louter informatieve waarde en kunnen geenszins aanleiding geven tot enige verplichting in hoofde van de projectontwikkelaars of in hoofde van de vergunning-verlenende overheid.

3.1 Inleiding

Stadsontwerp

Voorliggend stadsontwerp is de synthese en resultaat van het 'ontwerpend onderzoek' dat sinds 2007 in opdracht van de projectpartners gebeurd is.

Het ontwerpend onderzoek onderzoekt de randvoorwaarden en visualiseert de mogelijkheden voor de gebiedsontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan. Gelet op de timing en de vrijgave van de verschillende projectzones ligt de focus van dit onderzoek op zone B en C.

De bepalingen van het Gewestelijk RUP werden ruimtelijk onderzocht. De ruimtelijke effecten van de kwantitatieve marges, die in de voorschriften van het Gewestelijk RUP vervat zijn, werden getoetst.

Verskillende scenario's en varianten werden onderzocht, en tegen elkaar afgewogen. Niet alle onderzoeksvragen leveren een éénduidig antwoord op. Daarom wordt in dit hoofdstuk de afweging van de verschillende opties bij sommige pertinente onderzoeksvragen uitvoeriger toegelicht en geargumenteed.

Het ontwerpend onderzoek dat aan de basis ligt van het stadsontwerp resulteert tevens in ontwerpmatige aandachtspunten. Deze ontwerpmatige aandachtspunten zijn belangrijk, maar kunnen nu niet vastgelegd worden omdat ze te afhankelijk zijn van definitieve programmabehoefte, exacte dimensies, bouwheerschap, beschikbaar budget, ...

Statuut van het stadsontwerp

Het stadsontwerp moet beschouwd worden als illustratie en mogelijke invulling van de randvoorwaarden van het Gewestelijk RUP en de krijtlijnen die voortvloeien uit het stedenbouwkundig onderzoek.

Nochtans zal dit ontwerp niet dwingend worden vastgelegd in functie van verdere uitwerking. Daarvoor blijven nog teveel onzekerheden over. Gezien het lange realisatietraject is het aannemelijk dat de programmabehoefte nog zullen evolueren. Het project moet hierop kunnen inspelen.

Dit synthesesedocument legt bijgevolg niet zozeer het stadsontwerp vast, maar wel de stedenbouwkundige randvoorwaarden en ontwerpmatige aandachtspunten die eruit gedestilleerd worden. In hoofdstuk 4 wordt voor de verdere projectontwikkeling onderscheid gemaakt tussen:

- verordenende randvoorwaarden opgelegd door het Gewestelijk RUP;
- krijtlijnen of vaste stedenbouwkundige uitgangspunten die voortvloeien uit het ontwerpend onderzoek;
- ontwerpmatige aandachtspunten waarmee rekening gehouden moet worden bij het verder ontwerpproces.

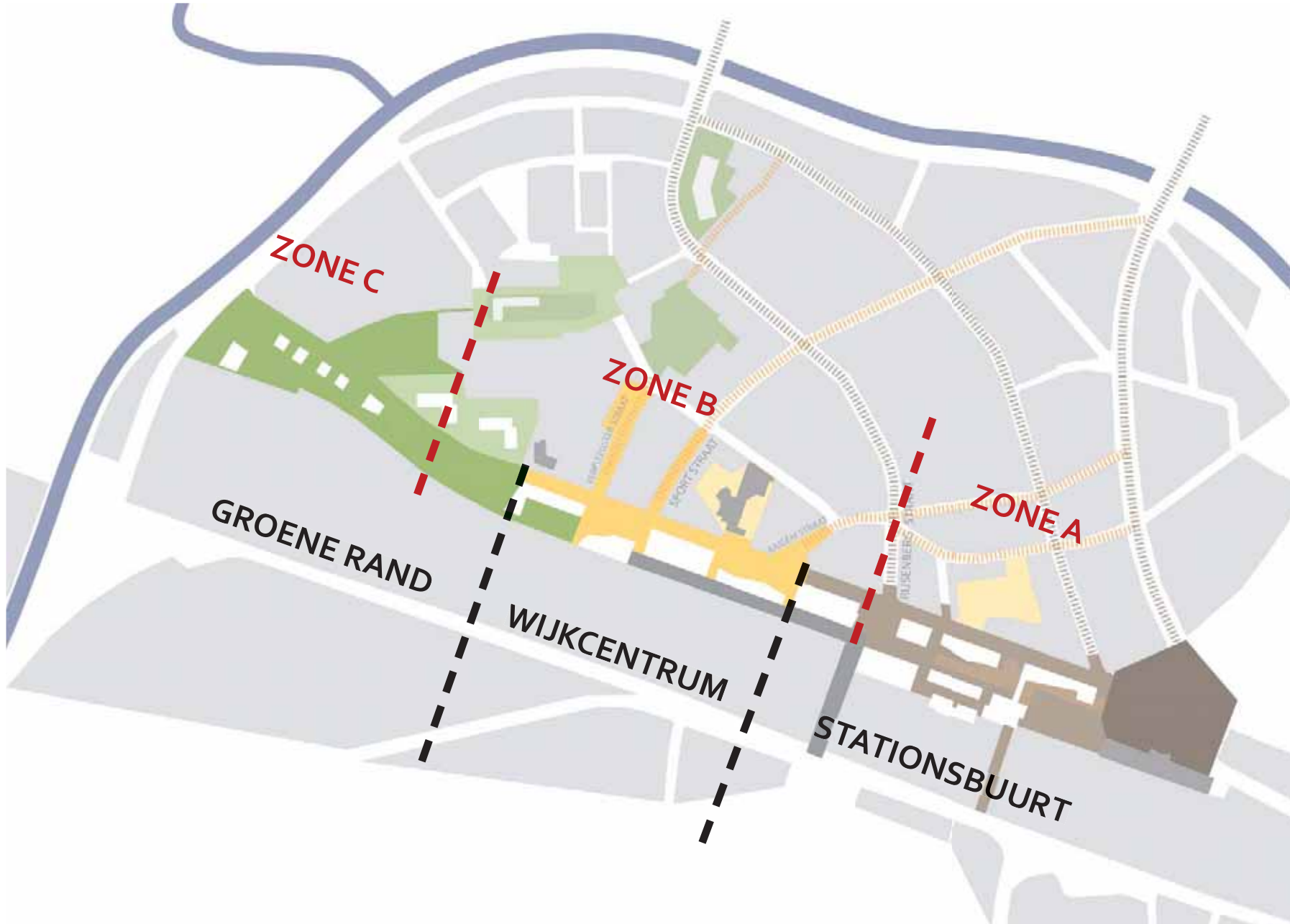
Het stadsontwerp is tevens een simulatie. Het is een aanschouwelijke en onderbouwde voorstelling van de ontwikkelingsmogelijkheden.

Afbakening van deelgebieden

Het stadsontwerp voorziet in een driedeling van het projectgebied. De afbakening van deze deelgebieden correspondeert met de ruimtelijke geleding van het project, zoals in vorig hoofdstuk toegelicht: de 'stationsbuurt', het 'wijkcentrum' en de 'groene rand'.

De overgangen tussen twee opeenvolgende gebieden verschillen licht van de grenzen die in het Gewestelijk RUP vastgelegd (zie figuur).

De ruimtelijke afbakening van voorliggend stadsontwerp correspondeert ook met de ontwikkelingslogica en de fasering. De stationsbuurt omvat het hele gebied bovenop de pendelparking (in aanbouw). De groene rand omvat het terrein dat vanaf 2012 aangesneden kan worden. De centrale zone of het wijkcentrum komt pas vrij na 2015.



figuur | afbakening deelgebieden stadsontwerp (zwart) versus zonering RUP (rood)



STATIONSBUURT (zone A)



figuur | luchtfoto (Stefaan Van Hul)



3.2 Stationsbuurt (zone A)

Drie publieke ruimten met een eigen karakter

De Koningin Fabiolalaan zal ter hoogte van de stationsbuurt het karakter van een "boulevard" krijgen, net zoals de andere radiale straten (cf. Clementinalaan) die uitgeven op het Maria-Hendrikaplein. De vaste bouwlijn en de dubbele bomenrij zullen dit karakter ondersteunen. De breedte van de straat wordt van ca. 15 meter op 19 meter gebracht (zie vorig hoofdstuk) in functie van bredere voetpaden, een vrijliggend fietspad en parkeren langs weerszijden.

De boulevard functioneert als een normale straat die het plaatselijk verkeer opvangt en de stationsbuurt verbindt met de Rijsenbergbuurt.

De aanleg als boulevard strookt met de reeds afgeleverde bouwvergunningen.

Parallel aan de Koningin Fabiolalaan zal centraal in de stationsbuurt een esplanade worden gerealiseerd.

Deze publieke ruimte is een voetgangersgebied dat toegang geeft aan de gebouwen van de stationsbuurt en het gebied verbindt met het station en het Maria-Hendrikaplein (zie verder). De inrichting ervan wordt integraal afgestemd op de verblijfsfunctie.

De realisatie van de publieke ruimte zal in verschillende fasen gebeuren en worden afgestemd op de specificiteiten van de diverse bouwblokken; het basisonwerp van Alain Marguerit zal verder door hem worden uitgewerkt in samenwerking met Eurostation. Er zal ook worden afgestemd met Polo - Bas Smets, die additieve suggesties deden in kader van het voorgestelde inrichtingsplan voor de wedstrijd zone A - B1.

De configuratie van de esplanade ligt reeds vast door de structuur van de ondergrondse parking (in aanbouw).

De ontwerpers van het "kopgebouw" dat de stationsbuurt aansluit op het Maria-Hendrikaplein, hebben een derde publieke ruimte geconcipieerd: een verhoogd "vestibuleplein". Deze parvis verbindt het kopgebouw met het Maria-Hendrikaplein en biedt een oplossing voor de barrièrewerking van het tram- en busstation op het maaiveld.



figuur | drie publieke ruimten zone A (POLO)



BUREAU
URBANISMIE

figuur | volumestudie stationsbuurt (volumestudie (POLO), visuele inpassing (BUUR))



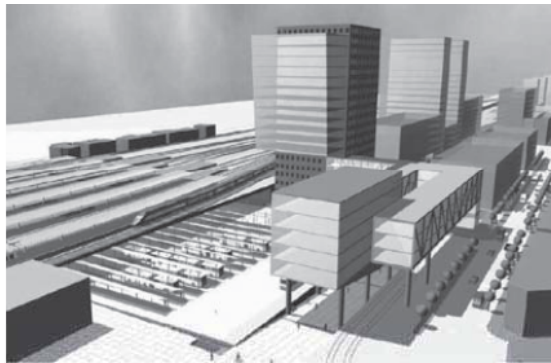
3.2 Stationsbuurt (zone A)

Kopgebouw Maria Hendrikaplein (A1)

De NV Sofa (Stedelijke Ontwikkeling Fabiolalaan) werd opgericht door Euro Immo Star en Eurostation als een realisatievenootschap voor de ontwikkelingen van de stationsbuurt. Voor het ontwerp van het kopgebouw aan het Maria Hendrikaplein schreef NV Sofa een ontwerpwedstrijd uit.

De gebouwenvolp, die werd vastgelegd in het Synthesedocument 2005 en waarop de structuur van de ondergrondse pendelparking werd gebaseerd, fungeerde als het richtinggevend kader voor de competitie.

Het Antwerps architectenbureau POLO (Poponcini – Lootens) kwam als winnaar uit de bus. De bouwvergunning werd verleend op 12 oktober 2010.



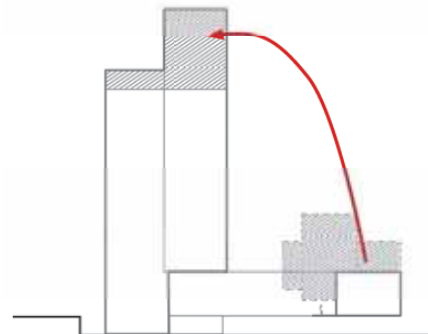
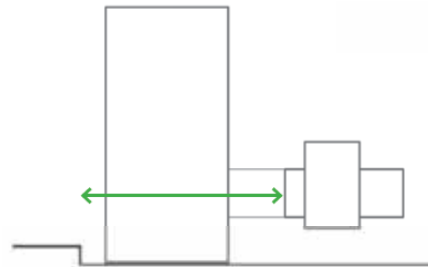
figuur | kopgebouw ontwerp 2005 (Eurostation)



figuur | kopgebouw ontwerp 2010 (POLO)

POLO herdefinieerde het bouwvolume (zie schema) en bood daarmee een antwoord op de problemen die de oorspronkelijke gebouwenvolp met zich meebracht:

- het lage volume wijkt t.o.v. de busterminal terug, zodat ruimte ontstaat voor een genereus gebaar van verwelkoming vanaf het station richting vestibuleplein;
- de vrije hoogte onder het horizontale gedeelte werd tot het minimum herleid, zodat de relatie met het maaiveld zo sterk mogelijk kon uitgewerkt worden;
- het volume langs de Koningin Fabiolalaan werd minder zwaar gemaakt door een deel van het bouwprogramma over te hevelen naar het torengedouw zodat een optimale afstemming van schaal met de aanliggende Rijsenbergbuurt kan gerealiseerd worden;
- behalve een verhoging van dit torengedouw wordt de slankheid ervan versterkt door een horizontale geleding.



figuur | herdefinitie bouwvolume kopgebouw (POLO)



figuur | kopgebouw langs Koningin Fabiolalaan (POLO)



figuur | kopgebouwvolume langs sporen (POLO)



figuur | kopgebouw: zicht vanaf M. Hendrikaplein (ontwerp POLO)

3.2 Stationsbuurt (zone A)

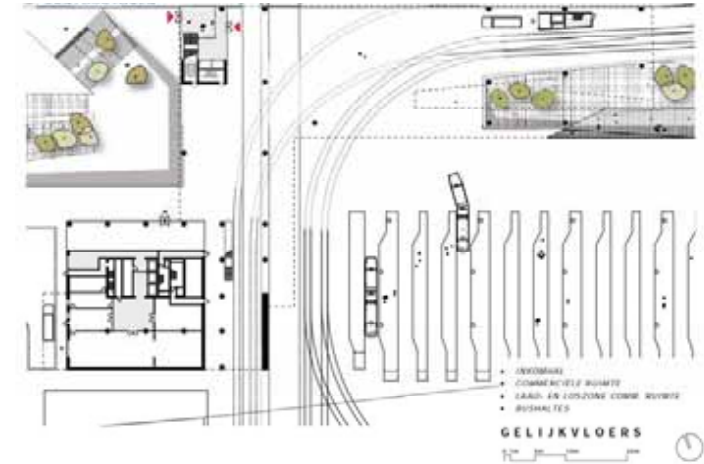
Meervoudige toegankelijkheid via het verhoogde vestibuleplein (A1)

Ten gevolge van het busstation en de vrije bus- en trambaan naar het Maria-Hendrikaplein is de toegankelijkheid van het kopgebouw vanaf het maaiveld zeer beperkt.

De toegangen vanaf de Koningin Fabiolalaan en vanaf een passerelle langs de esplanade zijn in het ontwerp slechts van secundaire orde. Zij worden aangevuld met een hoofdtoegang via het verhoogde vestibuleplein, dat aansluit op het Maria-Hendrikaplein.

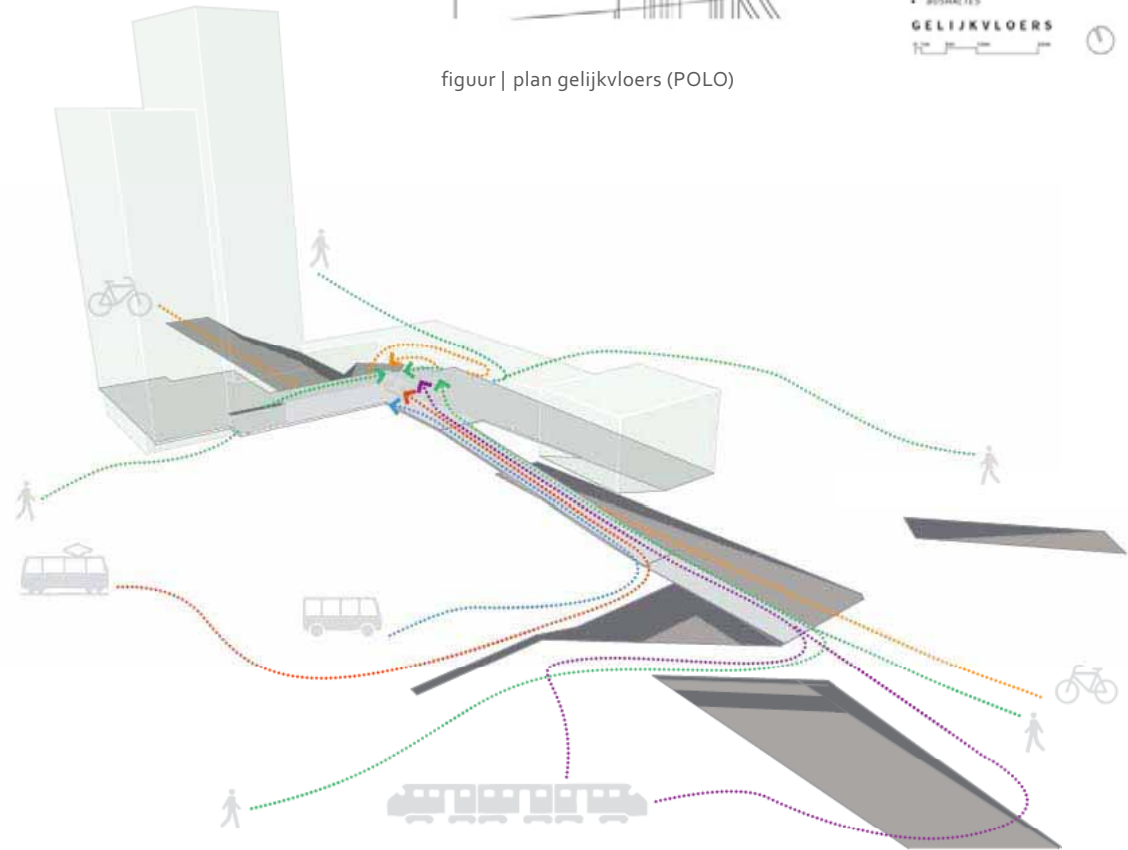
Deze geste introduceert een meervoudige toegankelijkheid tot het gebouw.

Het verhoogde vestibuleplein vormt de tegenhanger van de esplanade die het busstation ondergronds kruist.

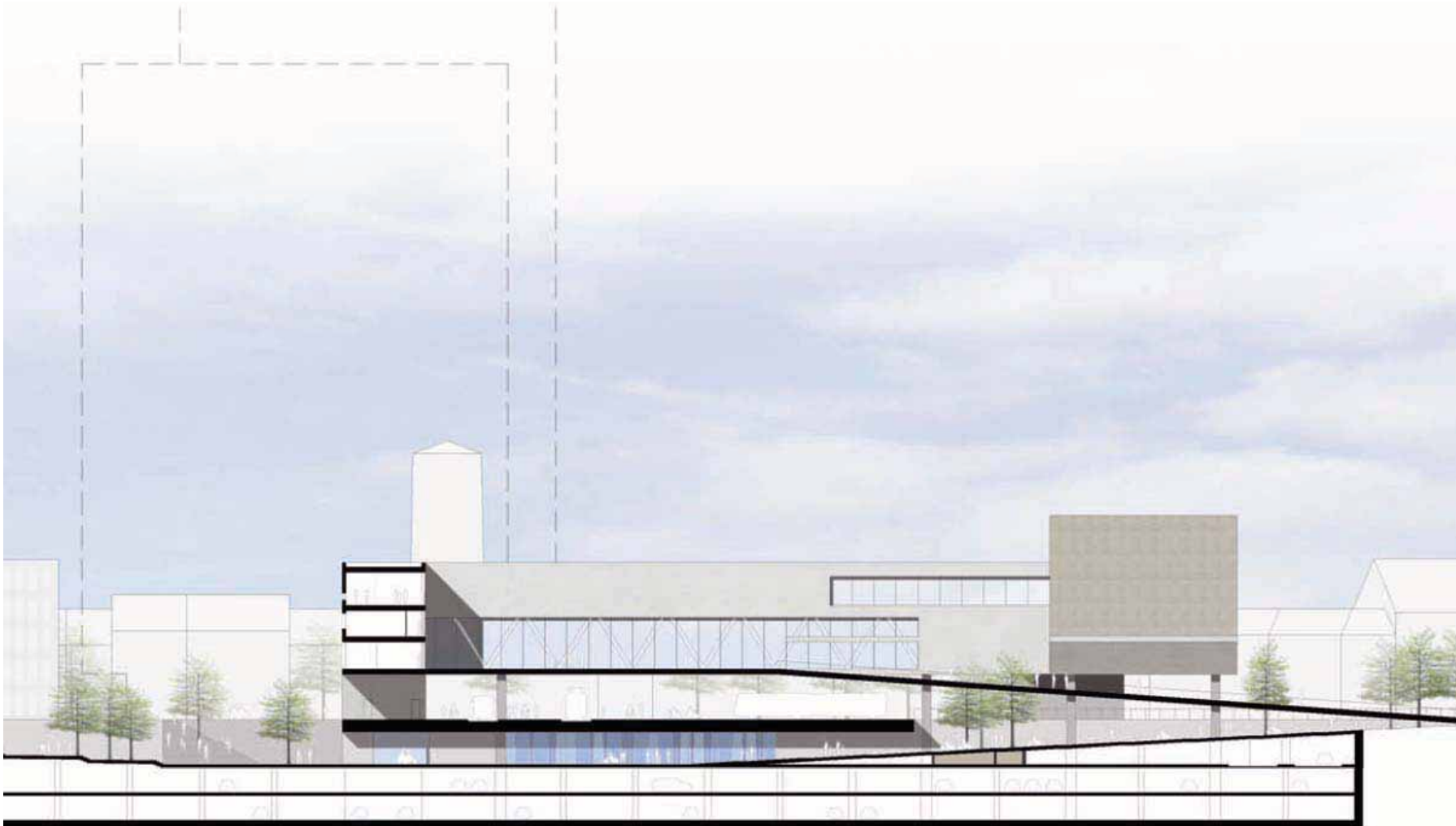
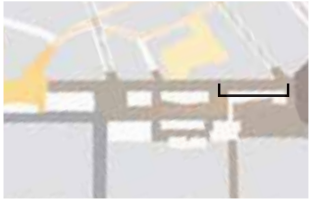


figuur | plan gelijkvloers (POLO)

- per fiets
- per tram
- per trein
- per bus
- te voet



figuur | kopgebouw: toegankelijkheid (POLO)



figuur | langssnede kopgebouw (POLO)

3.2 Stationsbuurt (zone A)



figuur | volumestudie synthesedocument 2005



figuur | volumestudie kwaliteitskamer 2007



figuur | volumestudie POLO 2010

figuur | ontwerp onderzoek gabariet esplanade

Ontwerpend Onderzoek: betekenis esplanade?

In de stationsbuurt wordt een hoge bouwdichtheid nagestreefd om de goede multimodale bereikbaarheid maximaal te kunnen valoriseren. De bouwdichtheid wordt in het Gewestelijk RUP met een onder- en bovengrens vastgelegd.

De diepte van het projectgebied in zone A laat toe om gebouwen vanaf de Koningin Fabiolalaan in dubbele bouworde te realiseren.

De hoogte van de bebouwing volgt het algemeen principe dat in vorig hoofdstuk werd vooropgesteld: lage gebouwen langs de Fabiolalaan, hoge gebouwen langs de spoorzijde.

Het ontwerp onderzoek heeft geleid tot een verbreding van de ruimte tussen de bebouwing, zodat de esplanade meer licht en lucht krijgt (zie verder).



figuur | volumestudie stationsbuurt (volumestudie (POLO), visuele inpassing (BUUR))

3.2 Stationsbuurt (zone A)

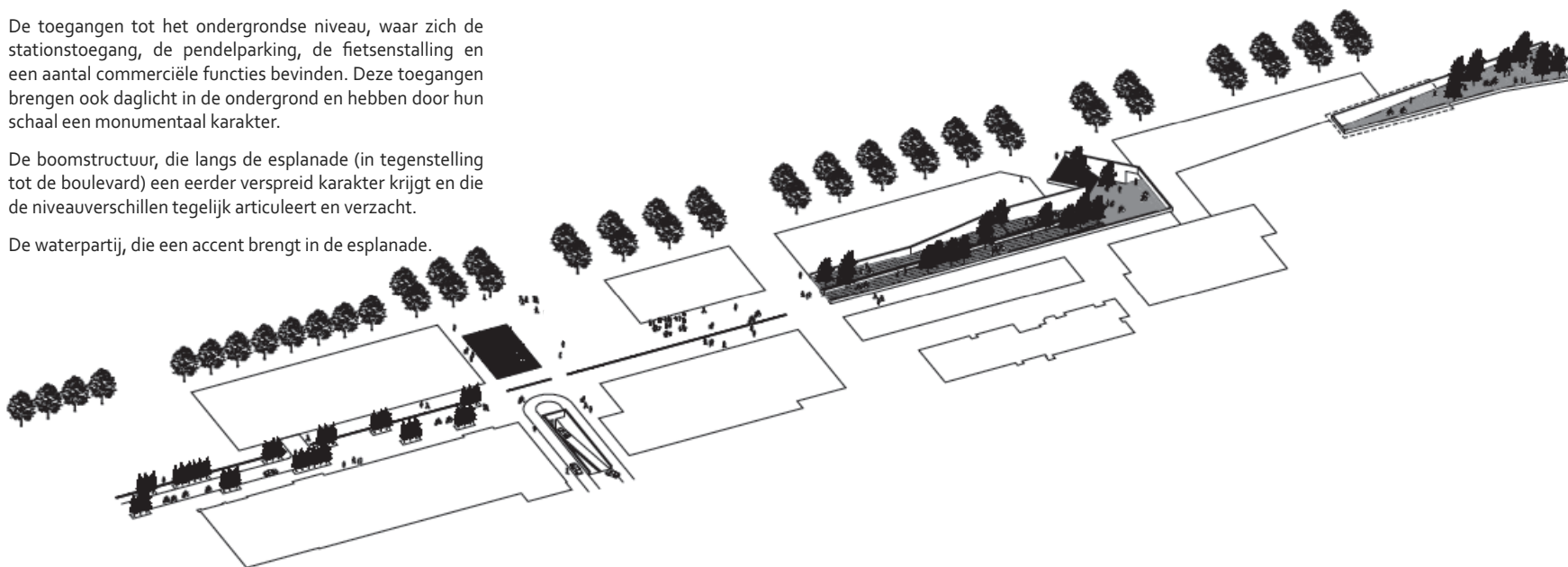
Geleding van de esplanade

In samenhang met het ontwerp voor het kopgebouw concipieerde POLO ism. Bas Smets ook de landschappelijke uitwerking van de esplanade. Deze betreft een verfijning van het landschappelijk ontwerp van Alain Marguerit door een aantal beperkte toevoegingen.

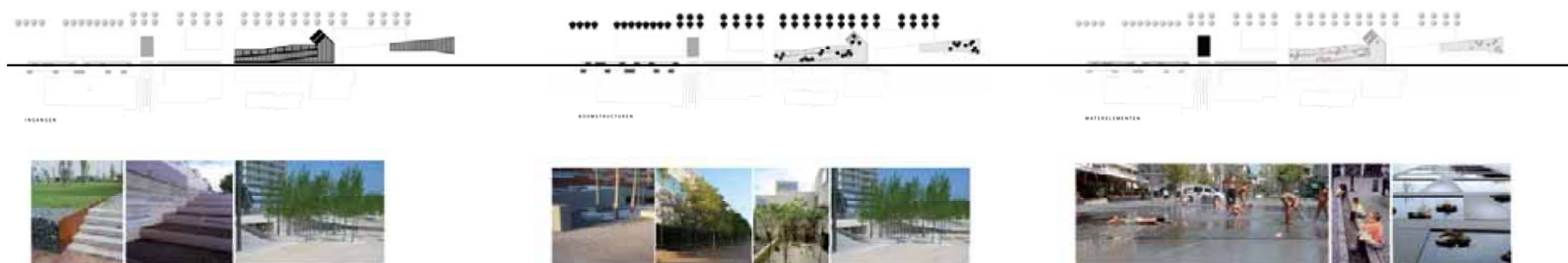
Zij zien de esplanade als een samenhangende ruimte, gearticuleerd door drie structuren:

- De toegangen tot het ondergrondse niveau, waar zich de stationstoegang, de pendelparking, de fietsenstalling en een aantal commerciële functies bevinden. Deze toegangen brengen ook daglicht in de ondergrond en hebben door hun schaal een monumentaal karakter.
- De boomstructuur, die langs de esplanade (in tegenstelling tot de boulevard) een eerder verspreid karakter krijgt en die de niveauverschillen tegelijk articuleert en verzacht.
- De waterpartij, die een accent brengt in de esplanade.

Deze voorstellen vragen echter nog om een technische aftoetsing met Eurostation, gezien de reeds lopende aannemingen tov de aanleg van het openbaar domein. Tevens dient de technische haalbaarheid getoetst te worden door een gedetailleerd onderzoek van de implicaties van de ingrepen. Anderzijds is een inhoudelijke aftoetsing noodzakelijk met L'Atelier des Paysages met Alain Marguerit.



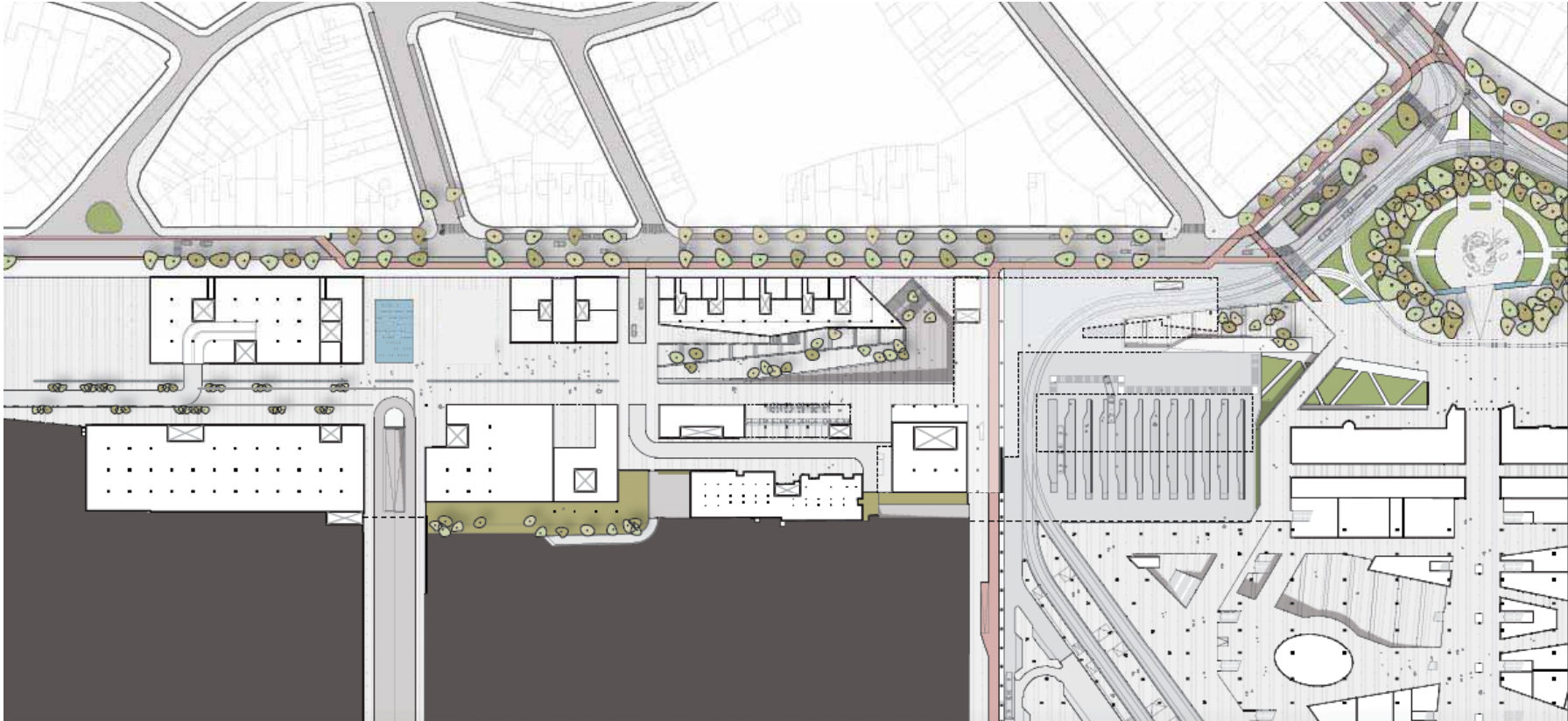
figuur | structuur esplanade (POLO)



figuur | concept ingangen (POLO)

figuur | concept boomstructuren (POLO)

figuur | concept waterelementen (POLO)



figuur | grondplan stationsbuurt (POLO)

3.2 Stationsbuurt (zone A)

Bebouwing langs de esplanade (A2 + A3)

Waar de esplanade vanaf de ondergrondse toegang tot het station langzaam naar boven klimt, wordt de publieke ruimte geflankeerd door lage bebouwing.

Langs de zijde van de Rijsenbergbuurt (A2) past de bebouwing binnen het gabariet dat langs de hele Koningin Fabiolalaan wordt gerespecteerd: een overheersende kroonlijsthoogte van vier bouwlagen, met één tot twee teruggetrokken lagen boven de kroonlijst. Langs de verdiepte esplanade telt het gebouw één extra nuttige laag. Dit gebouw leent zich optimaal voor een residentieel programma. Op het gelijkvloers aan de zijde van de Esplanade is ruimte voor handel, horeca en diensten.

Het gebouw langs de spoorzijde (A3) wordt bewust substantieel lager gehouden dan het Gewestelijk RUP toelaat. Dit komt de bezonning van de esplanade maximaal ten goede. Omwille van zijn tweede orde-ligging leent dit gebouw zich minder tot een woonprogramma. Recreatie of gemeenschapsvoorzieningen krijgen hier de voorkeur.



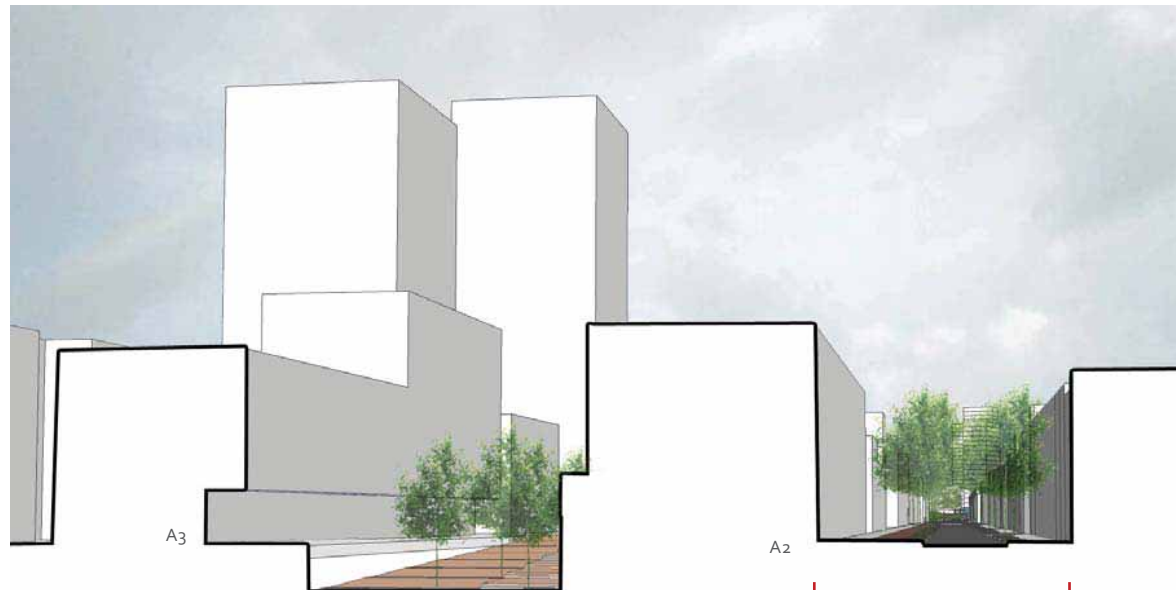
Twingebouw (A5)

Het 'twingebouw' markeert de plek waar de Koningin Fabiolalaan, de esplanade, de Boentweg en de Timichegtunnel samenkomen. Het is een belangrijk knooppunt in de nieuwe ontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan.

Op een gemeenschappelijke sokkel worden twee (gelijkaardige) bouwvolumes voorzien. Eén ervan wordt in hoogte beperkt door de 4,5° gabarietregel. Het ander bouwvolume wordt ontworpen als slanke toren en kan conform het Gewestelijk RUP gom hoog zijn. De licht geschrankte inplanting van beide volumes optimaliseert de zonnetoetreding en het uitzicht.

Het twingebouw leent zich zowel voor een kantoor- als voor een residentieel programma. De laagste verdiepingen in de sokkel kunnen zowel kantoren als commerciële ruimten omvatten.

De concrete vormgeving van de gebouwen in zone A maken voorwerp uit van verdere architecturale uitwerking (op A1 na).



figuur | profiel stationsbuurt thv esplanade (volumestudie POLO,
visuele inpassing BUUR)

Koningin Fabiolalaan



figuur | zicht esplanade Oscar Van De Voorde (POLO)



figuur | zicht Koningin Paolaplein (POLO)



figuur | zicht verzonken esplanade Oscar Van De Voorde (POLO)



figuur | zicht Koningin Fabiolalaan

3.2 Stationsbuurt

Het districtsgebouw en LCI

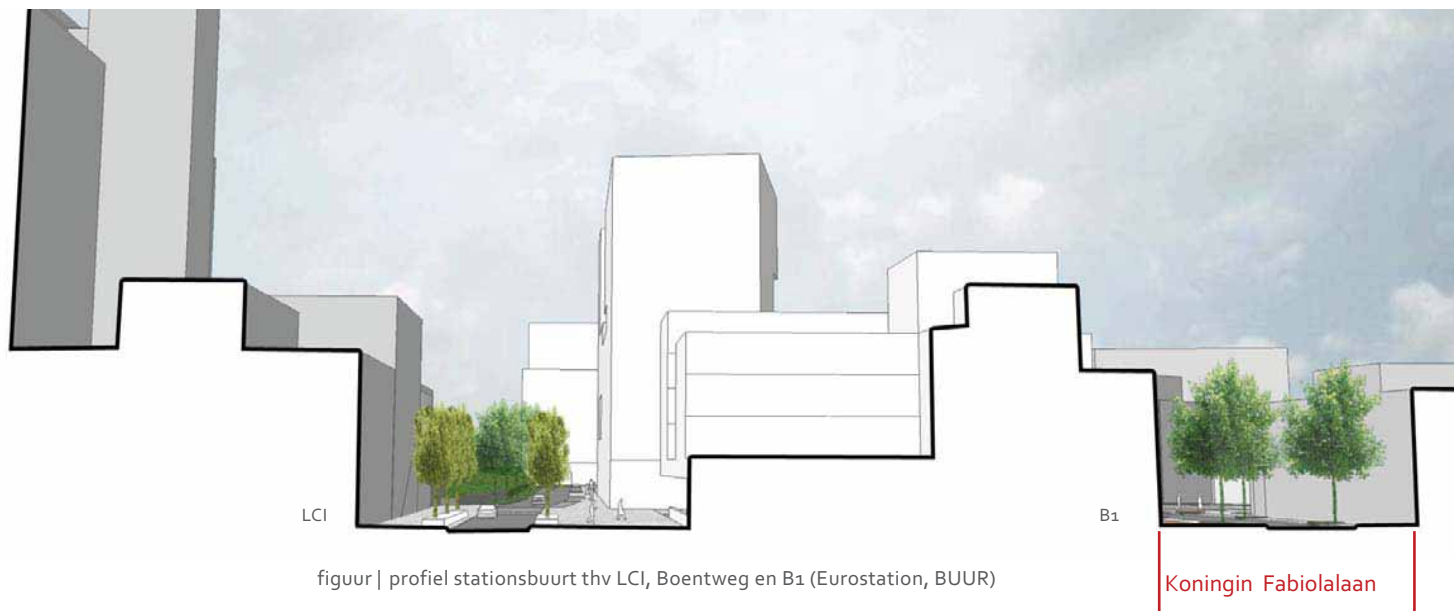
Het districtsgebouw en LCI (Logistiek Centrum Infrastructuur) krijgen in het Gewestelijk RUP een aparte aanduiding. De gebouwen zitten letterlijk op de wip tussen de ontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan en het spoorweggebied. Het gebouw herbergt voornamelijk kantoren van de NMBS-groep. Op de onderste verdiepingen worden ook werkplaatsen van de NMBS-groep gehuisvest.

Het gebouw sluit zowel aan op de Boentweg als op het spoordomein (op het talud +4m).

Voor dit gebouw, ontworpen door Eurostation, werd reeds een stedenbouwkundige vergunning afgeleverd.



figuur | LCI (Eurostation)



figuur | profiel stationsbuurt thv LCI, Boentweg en B1 (Eurostation, BUUR)

Koningin Fabiolalaan

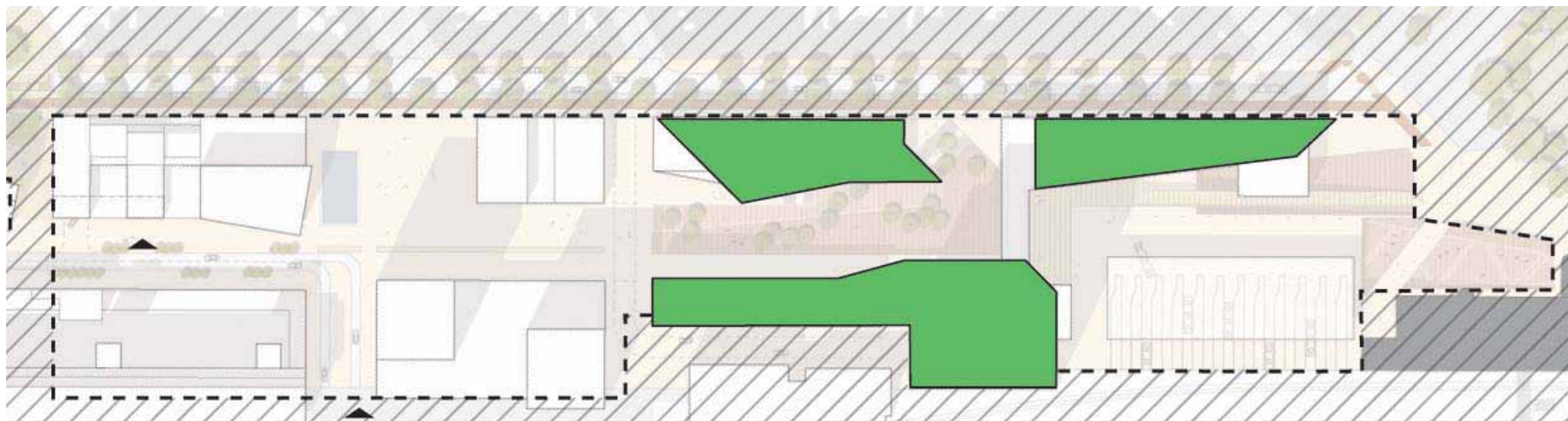
3.2 Stationsbuurt (zone A)

Indicatief programma Stationsbuurt

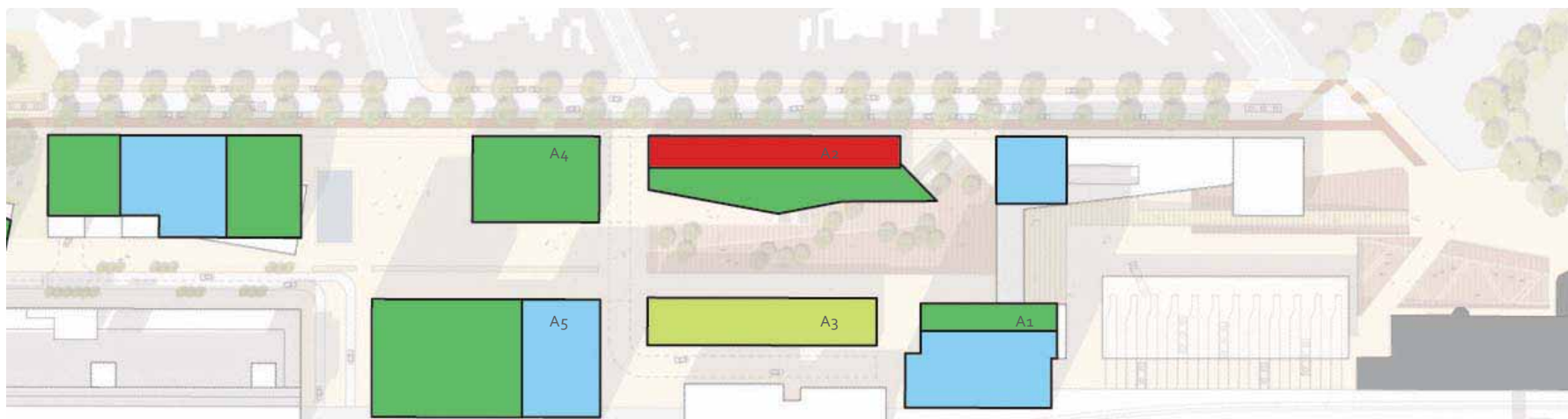
Het kwantitatief programma werd getoetst aan het stadsontwerp en beantwoordt aan de vooropgestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden van het Gewestelijk RUP en de stedenbouwkundige krijtlijnen zoals geformuleerd in hoofdstuk 2. Het te realiseren programma kan afwijken van het voorgesteld indicatief programma.

De raming van het aantal woningen is slechts indicatief en berekend op basis van een hypothetische gemiddelde bruto vloeroppervlakte van 120m² per woning voor zowel sociale als marktconforme appartementen. De werkelijke gemiddelde woninggrootte kan hiervan afwijken en wordt o.m. bepaald door het uiteindelijke woningprogramma.

De woningoppervlakte (WO) van een appartement is de oppervlakte tussen de buitenmuren, incl. binnenmuren, bergingen, kokers, Een woningoppervlakte van 90m² stemt overeen met een sociaal 3-slaapkamer appartement (voor 4 personen) of een privaat 2-slaapkamer appartement.



figuur | stationsbuurt (zone A): programma ondergrond (Eurostation, POLO) (visualisatie BUUR)

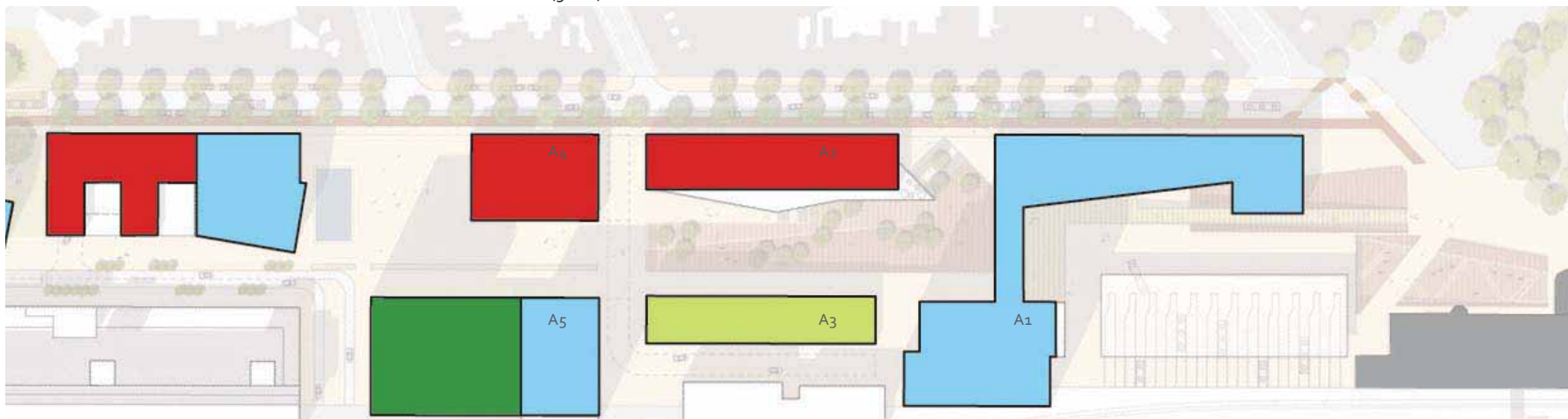


figuur | stationsbuurt (zone A): programma maaiveld (Eurostation, POLO) (visualisatie BUUR)

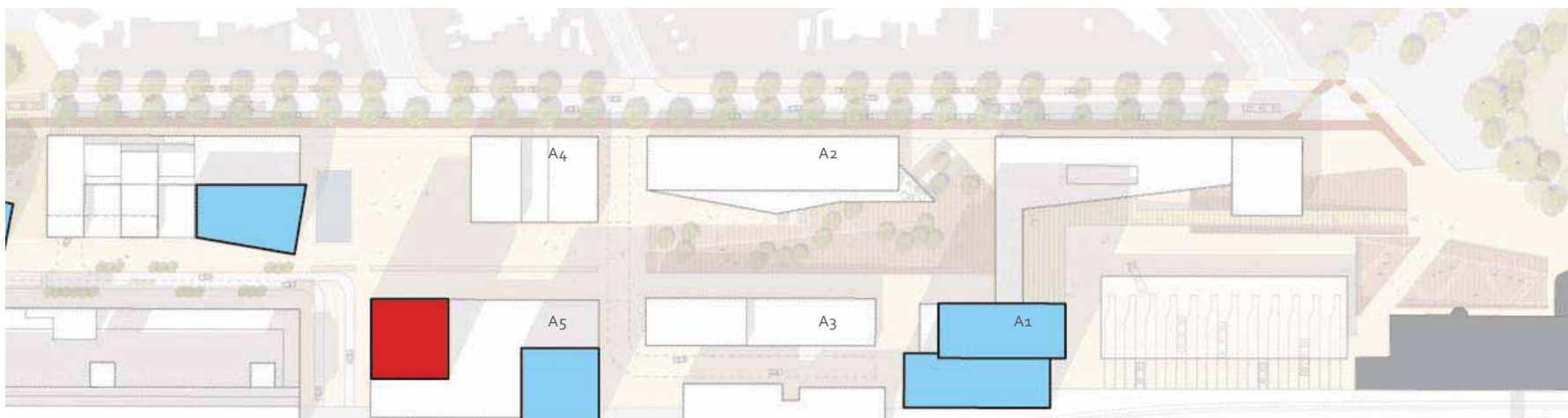
De bruto vloeroppervlakte (BVO) is de totale oppervlakte, incl. buitenschil en incl. het aandeel in alle gemeenschappelijke delen met uitzondering van de ondergrondse constructies. Het verschil tussen de woningoppervlakte en de bruto vloeroppervlakte is o.m. afhankelijk van de grootte van de gemeenschappelijke delen (inkomhal, horizontale en verticale circulatie, fietsenberging,

vluchtwegen, ...), typologie (middelhoogbouw, hoogbouw), energieprestatie (dikte van de buitenschil), ... en kan slechts exact berekend worden op basis van een concreet ontwerpvoorstel. Voor de berekening van het aantal woningen wordt voorlopig aangenomen dat de gemiddelde bruto vloeroppervlakte (120m²) ca 30% meer bedraagt dan de gemiddelde woningoppervlakte (90m²).

- kantoren ■
- publieke functies ■
- sport, onderwijs, ... ■
- wonen ■



figuur | stationsbuurt (zone A): programma lagere verdieping (Eurostation, POLO) (visualisatie BUUR)

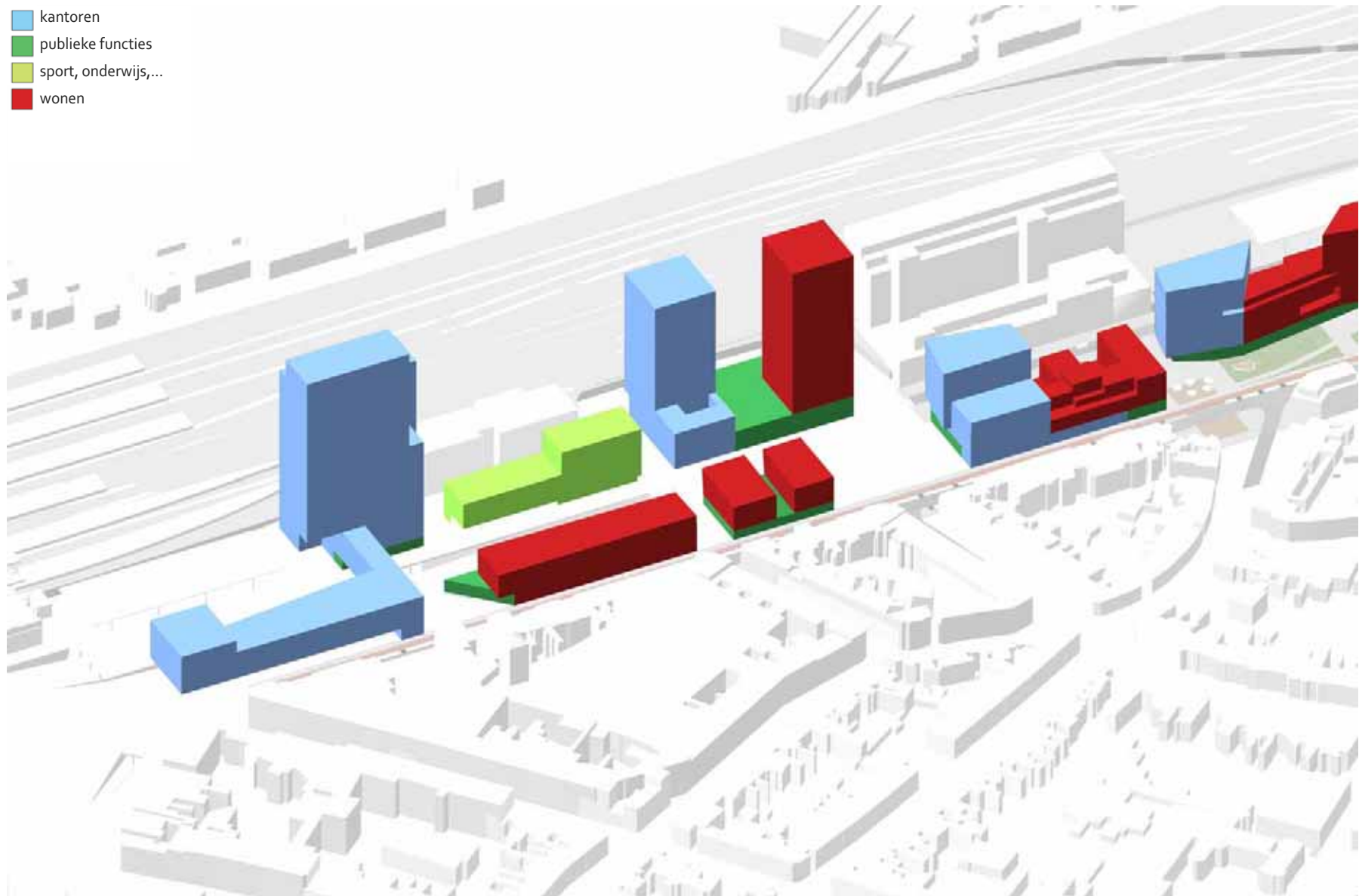


figuur | stationsbuurt (zone A): programma hogere verdieping (Eurostation, POLO) (visualisatie BUUR)

3.2 Stationsbuurt (zone A)

Indicatief programma Stationsbuurt

- kantoren
- publieke functies
- sport, onderwijs,...
- wonen



figuur | stationsbuurt (zone A): simulatie programma (POLO) (visualisatie BUUR)

	BVO wonen (m ²)	BVO kantoren (m ²)	BVO publiek (m ²)	maximum BVO totaal (m ²)
A1 (kopgebouw)		39.800	200	40.000
A2 (Fabiolalaan)	6.400	-	950	7.350
A3 (esplanade)	-	-	5.000	5.000
A4 (Fabiolalaan)	3.600	-	750	4.350
A5 (2 torens)	17.100	13.300	3.100	33.400
totaal zone A	27.100	53.100	10.000	90.200

Toetsing conformiteit met het Gewestelijk RUP

Totaal programma zone A:	minimaal 76.500 m ² BVO	118%
Totaal programma zone A:	maximaal 99.000 m ² BVO	91%
Aandeel wonen zone A:	minimaal 30% BVO totaal	30%
Aandeel kantoren zone A:	minimaal 40%, maximaal 60% BVO totaal	59%

Aandeel publieke functies: minimaal 50% BVO gelijkvloers is publiek toegankelijk en/of woningen

ZONE A (incl. hotelfunctie 5.000m²)

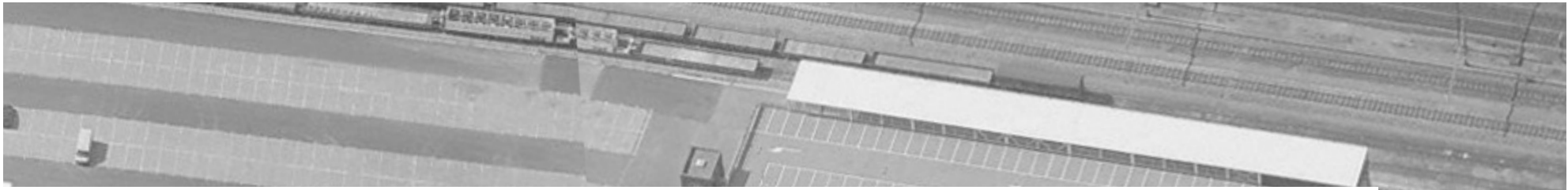
	BVO wonen zone A (m ²)	gemid. WO/woning (m ²)	gemid. BVO/woning (m ²)	aantal woningen	20% sociaal	0% bescheiden	80% marktconform
Zone A	22.100	90	120	180	35	0	145

INDICATIEVE RAMING AANTAL (SOCIALE) WONINGEN

ZONE A

	Totale BVO wonen zone A (m ²)	gemid. WO/woning (m ²)	gemid. BVO/woning (m ²)	aantal woningen	20% sociaal	0% bescheiden	80% marktconform
Zone A	27.100	90	120	225	45	0	180

figuur | stationsbuurt (zone A): indicatieve kwantificering programma



WIJKCENTRUM (zone B)



figuur | luchtfoto (BING)



3.3 Wijkcentrum (zone B)

Pleinen als ontbrekende schakels in de structuur van de Rijsenbergbuurt

Door de alternerende schikking van de gebouwde volumes langs de Koningin Fabiolalaan enerzijds en het spoorwegdomein anderzijds, ontstaan verschillende publieke ruimtes, die door het 'pad van stad naar land' met elkaar verbonden worden.

Het stadsontwerp creëert twee pleinen aan de Koningin Fabiolalaan, die als ontbrekende schakels verschillende straten en plekken van de Rijsenbergbuurt met elkaar verbinden.

Het oostelijke plein begint aan de Aaigemstraat en loopt tot aan het Jan Palfijn ziekenhuis.

Op het westelijke plein komen de Sportstraat en de Verpleegstersstraat toe. Op dit plein eindigt ook de Boentweg, die de Timichegtunnel met de Koningin Fabiolalaan verbindt.

Met deze nieuwe structuur staan bijna alle straten van de Rijsenbergbuurt in nauw contact met het nieuwe wijkcentrum.

Het gabariet van de Koningin Fabiolalaan gaat op in de breedte van de pleinen. De verblijfsfunctie krijgt voorrang op de verkeersfunctie.



figuur | Verpleegsterstraat



figuur | Sportstraat



figuur | AZ Jan Palfijn Fabiolalaan



figuur | Aaigemstraat



figuur | pleinen als ontbrekende schakels in de structuur van de Rijsenbergbuurt

3.3 Wijkcentrum (zone B)

Een spel van rigide en flexibele bouwlijnen

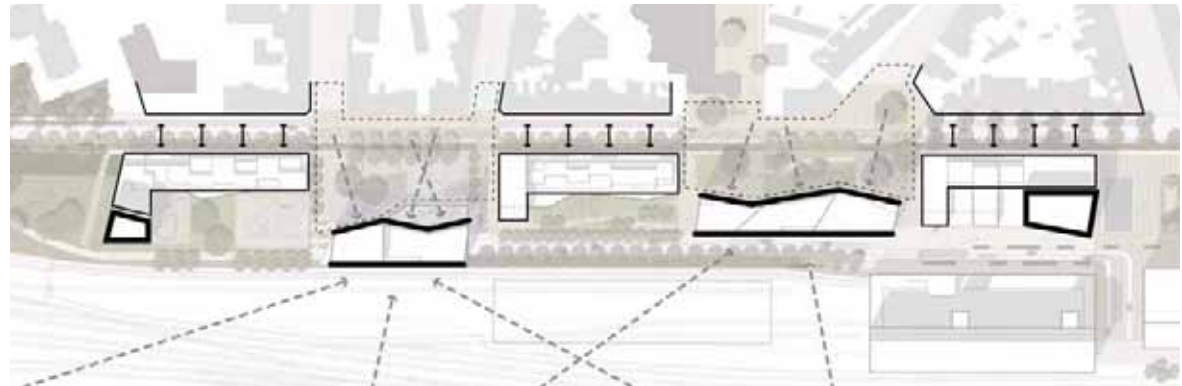
Het Gewestelijk RUP definieert langs de Koningin Fabiolalaan een verplichte bouwlijn en legt een alternerende inplanting van de gebouwen op in zone B. De verplichte bouwlijn langs de Koningin Fabiolalaan is dus van toepassing voor de bouwvelden B1, B3 en B5.

Het stadsontwerp trekt deze logica door met de definitie van rechte bouwlijnen langs de spoorzijde. Deze bepaling is van toepassing voor de bouwvelden B2 en B4.

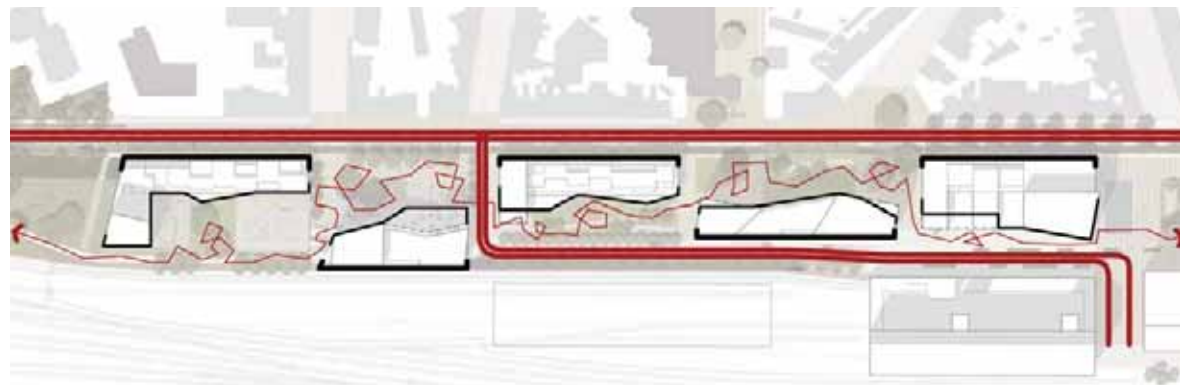
Voor de interne gevels, dit zijn de gevels die naar de publieke ruimtes (wijkpleinen of stadtuinen) gericht zijn, stelt het stadsontwerp 'flexibele' bouwlijnen voor. Deze flexibele bouwlijnen moeten geïnterpreteerd worden als niet-verplichte bouwlijnen. Het zijn bouwlijnen die in functie van concrete invulling van het programma en architecturaal ontwerp bepaald kunnen worden.

De flexibele bouwlijnen laten toe om daar waar nodig een iets grotere bouwdiepte te realiseren. Dit kan voornamelijk wenselijk zijn voor de publieke functies op het maaiveld. Op ruimtelijk vlak zorgen de variërende bouwlijnen voor meer genuanceerde doorzichten, overgangen en verbindingen tussen de opeenvolgende publieke ruimtes. De flexibele bouwlijnen geleiden het 'pad van stad naar land' dat door de opeenvolgende open ruimten loopt.

Deze publieke ruimten kunnen een verschillende (functionele) invulling krijgen: tuinkamer, wijkplein, speelplaats, ...



figuur | flexibele en rigide bouwlijnen in bouwvolumes



figuur | flexibele en rigide bouwlijnen op het maaiveld



BUREAU
URBANISME

figuur | plan WIJKCENTRUM (zone B)



3.3 Wijkcentrum (zone B)

Lage bebouwing langs de Koningin Fabiolalaan, hogere bebouwing langs de sporen

Conform de 45° regel van het RUP wordt de bebouwing langs de Koningin Fabiolalaan eerder laag gehouden. Recht tegenover de bestaande bebouwing wordt het aantal bouwlagen beperkt tot 6 bouwlagen. Door de hoogste verdiepingen dieper in te planten t.o.v. de rooilijn wordt de kroonlijsthoogte visueel verlaagd. Daarmee sluit de nieuwe ontwikkeling goed aan op de bestaande bebouwing langs de Koningin Fabiolalaan.

Om aan de opgelegde vloeroppervlakte te komen moet de bebouwing langs de spoorzijde een grotere bouwhoogte krijgen.

Deze tweedeling leidt tot een kenmerkende structuur van parallelle bouwstroken, die gelijkenissen kent met die van zone A.

Tussen de Rijsenbergstraat en de Aaigemstraat bevindt zich het eerste bouwveld van zone B (binnen de afbakening van het Gewestelijk RUP). Dit bouwveld vormt de overgang tussen het wijkcentrum en de stationsbuurt.

Keuze voor een intermediair bouwvolume

Het beperken van het aantal bouwlagen zorgt er voor dat er minder bruto vloeroppervlakte gerealiseerd kan worden dan het Gewestelijk RUP toelaat. Daarom wordt voor zone B een zogenaamd 'intermediair' bouwprogramma tussen het minimum (59.500 m²) en het maximum (77.000 m²), zoals door het Gewestelijk RUP bepaald, vooropgesteld.

Deze keuze laat toe om:

- de gebouwen gemiddeld één bouwlaag minder hoog te maken dan nodig zou zijn voor een maximaal bouwprogramma;
- een volgens het Gewestelijk RUP bebouwbaar deel van zone B niet te ontwikkelen, maar in te richten als groene ruimte, aansluitend bij zone C (zie verder Groene rand).

Het verschil tussen het minimum en het intermediair scenario wordt als reserve beschouwd om reducties van het bouwvolume tijdens de architecturale uitwerking mogelijk te maken in functie van bezonning, het creëren van lichten en zichten of het toevoegen van private of gemeenschappelijke buitenruimtes.

Attractiviteit van de Koningin Fabiolalaan versus oriëntatie

De Koningin Fabiolalaan bevindt zich ten noorden van de projectzone. Dit betekent dat de zuid gerichte of bezonde gevels van de meeste bouwvelden van het wijkcentrum uitzicht hebben op het spoorwegdomein, het L.C.I. of de bijhorende werkplaatsen. De configuratie van de bouwvelden zoals opgelegd door het Gewestelijk RUP, stelt de toekomstige ontwerpers voor volgende uitdaging: op welke manier kan de noord gerichte gevel langsheen de Koningin Fabiolalaan en wijkpleinen voldoende attractief zijn in functie van de belevingswaarde in de Koningin Fabiolalaan en de aanpalende wijkpleinen?

Bij de architecturale uitwerking van de globale bouwvolumes is het belangrijk dat gezocht wordt naar oplossingen waarbij:

- woningen (of inpandige terrassen) eventueel ook lichten en zichten kunnen nemen via oost- en west georiënteerde gevels;
- woningen oordeelkundig ingeplant worden t.o.v. kantoren of andere functies;
- verdiepingen op het maaiveldniveau zich maximaal kunnen 'openen' naar de Koningin Fabiolalaan;
- gemeenschappelijke functionele onderdelen zoals bv. horizontale en verticale circulatie, ingeplant worden in functie van de attractiviteit langsheen de Koningin Fabiolalaan;
- ...

Daarnaast gaat de voorkeur uit naar aangepaste woningtypologieën zoals 'doorzonwoningen', waarbij de leefruimtes zich uitstrekken van gevel tot gevel (van noord naar zuid).

Stereotype en monotone architecturale uitwerkingen waarbij uitsluitend slaapkamergevels het uitzicht bepalen van de meergezinswoningen langsheen de Koningin Fabiolalaan en/of de parallelle Boentweg, kunnen niet aanvaard worden. Alle gevels worden – ongeacht de oriëntatie – als volwaardige gevels ontworpen i.f.v. de attractiviteit en sociale veiligheid van het openbaar domein.

Het afstemmen van de woningtypologieën in functie van de oriëntatie enerzijds en in functie van de attractiviteit van de Koningin Fabiolalaan en wijkpleinen anderzijds, moet beschouwd worden als de belangrijkste architecturale ontwerpogave.



figuur | volumetrie WIJKCENTRUM (zone B)

3.3 Wijkcentrum (zone B)

Het scharniergebouw tussen stationsbuurt en wijkcentrum (B1)

Het gebouw tegenover het districtsgebouw en LCI vormt het eindpunt van de stationsbuurt of de aanzet van het wijkcentrum.

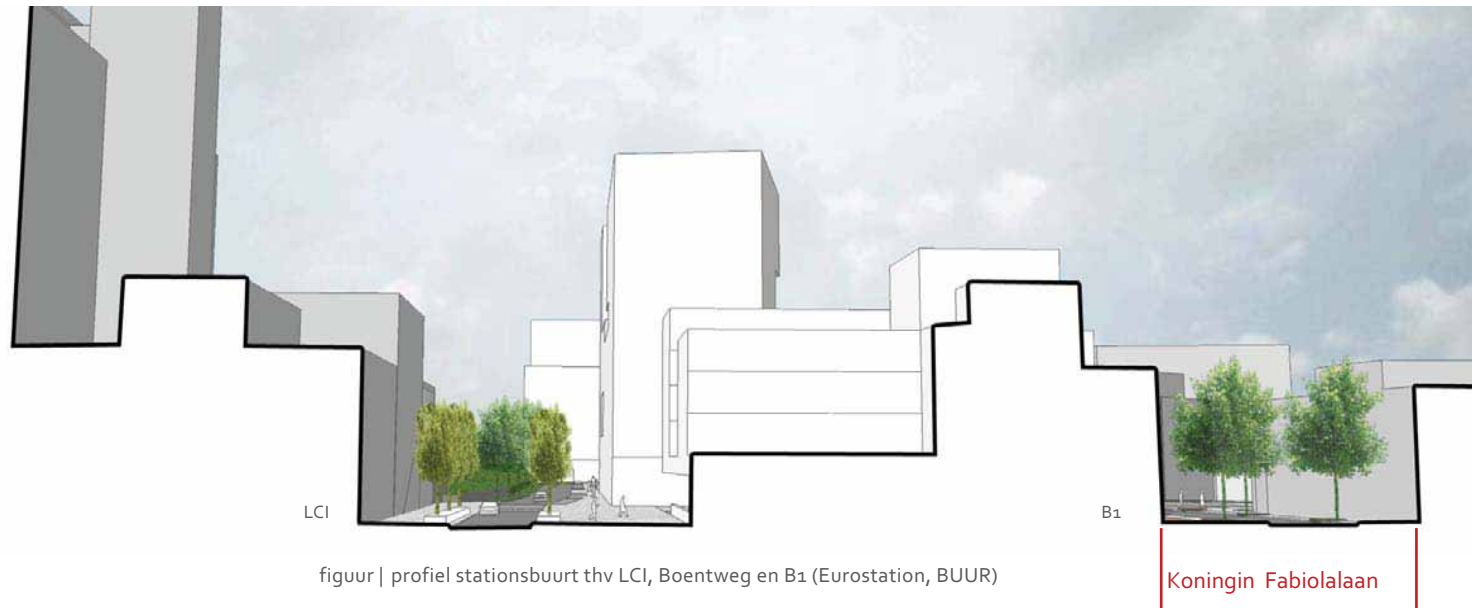
Kenmerkend aan dit gebouw is de overmaatse bouwdiepte van 32 meter. Dit wordt ingegeven door de inplanting van een in- en uitrit naar de ondergrondse parking, die volledig in het gebouw wordt geïntegreerd.

Ook dit gebouw volgt langs de Fabiolalaan het vooropgestelde gabariet. Op het Entreeplein is een hoger bouwvolume mogelijk dat de hellende esplanade perspectivisch beëindigt.

Op het gelijkvloers zijn publieksgerichte functies (handel, horeca, diensten) aangewezen, zeker in de delen die uitgeven op de publieke ruimte ten westen en ten oosten van het gebouw.

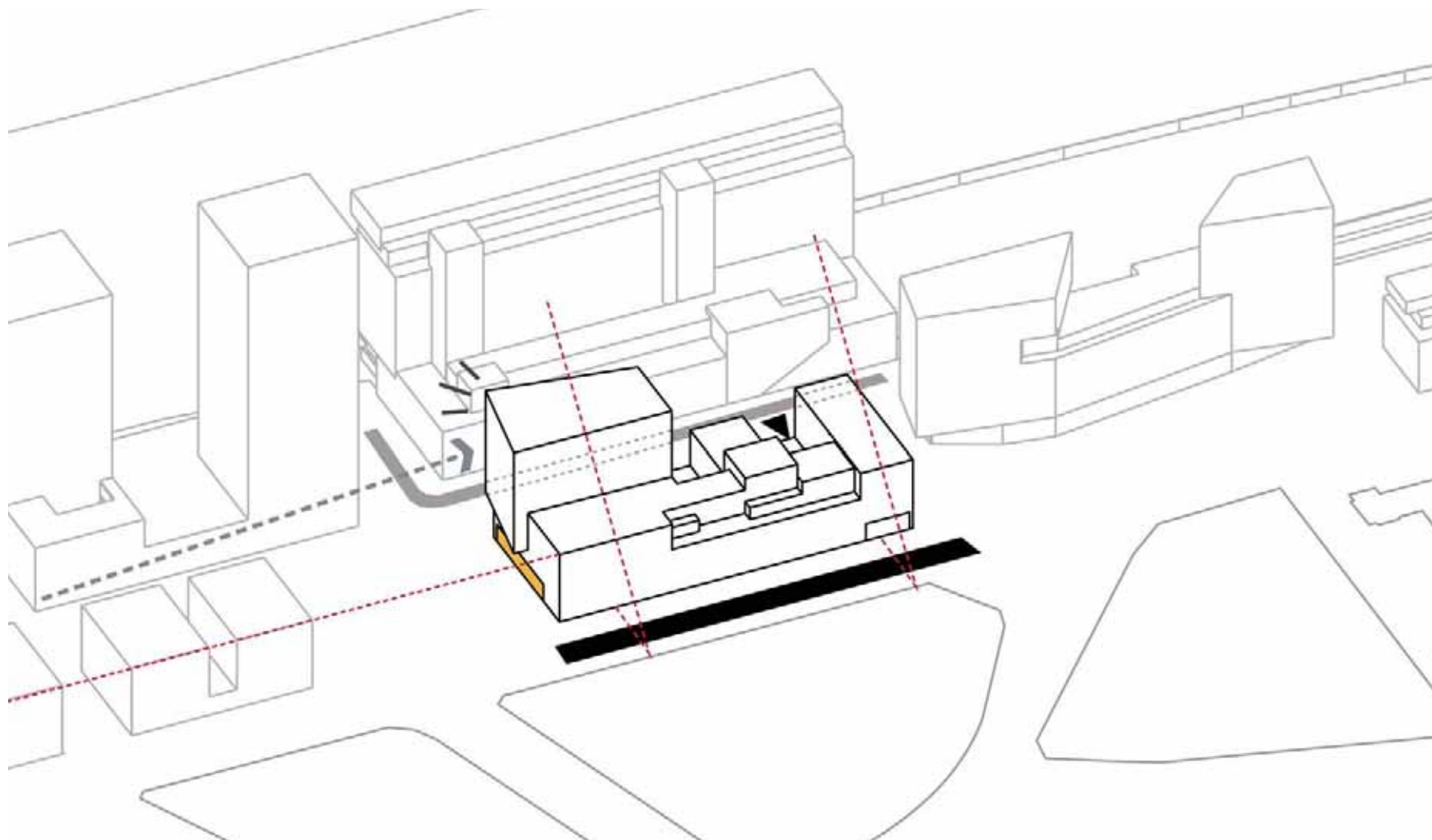
Op de verdiepingen kunnen patio's langs de zijde van de Boentweg voldoende licht brengen in het diepe gebouw.

Voorliggend stadsontwerp suggereert om een deel van het contingent kantoren dat in zone B moet gerealiseerd worden, in de oostzijde van dit gebouw onder te brengen. De westzijde sluit aan op het wijkcentrum en leent zich meer voor een woonprogramma.



figuur | profiel stationsbuurt thv LCI, Boentweg en B1 (Eurostation, BUUR)

Koningin Fabiolalaan



figuur | ontwerpkeuzes gebouw B1

3.3 Wijkcentrum (zone B)

Bouwveld tussen Boentweg en Wijkplein Aigemstraat (B2)

Het voorliggend stadsontwerp stelt voor om, in tegenstelling tot het synthesedocument van 2006, de bebouwing niet op de rooilijn langs de Fabiolalaan te plaatsen.

We stellen voor om het gebouw B2 langs de spoorzijde in te planten, wat ruimte creëert voor de creatie van een wijkplein langs de Fabiolalaan.

Ontwerpend onderzoek wees uit dat de Boentweg bij voorkeur tegen het spoortalud wordt aangelegd, en niet aan de noordzijde van dit bouwveld. Het gebouw sluit daardoor langs beide zijden aan op een publieke ruimte. Langs de zuidzijde is bediening voor wegverkeer mogelijk, de noordzijde kan dan profiteren van de verkeersvrije verblijfsruimte.

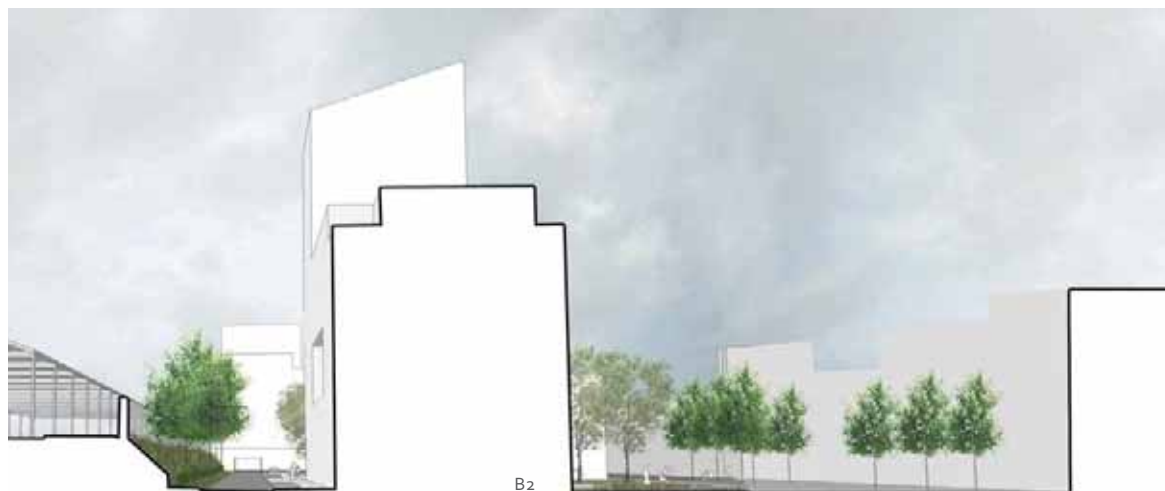
We stellen voor om de bouwhoogte van dit bouwblok te differentiëren. Langs de oostzijde legt een hoger volume ter hoogte van de vernauwing van de Boentweg de link met de stationsbuurt. Langs de westzijde oriënteert een tweede hoger gedeelte zich op de aangrenzende groene tuinkamer.



Het middendeel, in de as van de Aigemstraat, blijft lager. Dit komt het zicht en de bezonning van deze straat én het wijkplein ten goede.

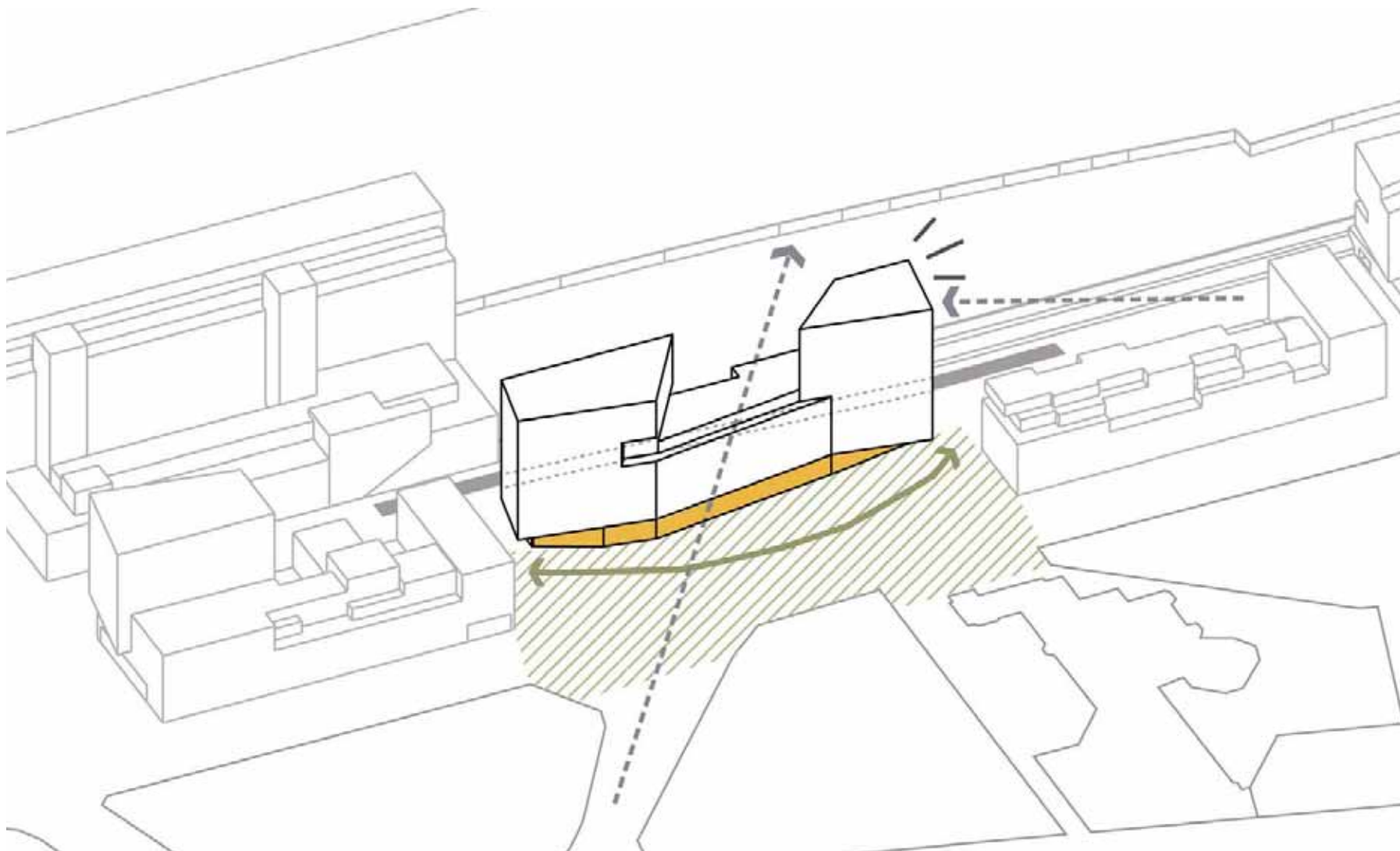
Op de gelijkvloerse verdieping zijn publieksgerichte functies aangewezen, bij voorkeur toegankelijk van (en georiënteerd op) beide zijden van het gebouw.

De hogere verdiepingen lenen zich zowel tot kantoor- als woonfuncties. Gezien de nabijheid van de stationsbuurt, is een gedeeltelijke invulling met kantoren een plausibele keuze.



figuur | profiel Wijkcentrum thv Boentweg, B2 en wijkplein Aigemstraat-Ziekenhuis

Koningin Fabiolalaan



figuur | ontwerpkeuzes gebouw B2

3.3 Wijkcentrum (zone B)

Wijkplein Aaigemstraat – Ziekenhuis

Door de alternerende schikking van de gebouwen ontstaan open ruimten, die afwisselend aan de Koningin Fabiolalaan palen of aan het spoorwegdomein.

De open ruimten die aan de Koningin Fabiolalaan palen functioneren als 'wijkplein'. Bedoeling is dat deze wijkpleinen een rol en betekenis krijgen voor de volledige Rijsenbergbuurt. Dit kan door de inrichting van het wijkplein zelf, maar ook door voorzieningen die zich concentreren rond het wijkplein.

De globale inrichting van het wijkplein wordt hoofdzakelijk bepaald door de beoogde functionaliteit van het plein (speelplein, rustpunt, waterbuffering, ...) rekening houdend met:

- de toegangen, incl. toegang voor nooddiensten;
- voorzieningen op de gelijkvloerse verdiepingen van de aanpalende bouwvolumes. Volgens het Gewestelijk RUP moet minstens 50% van de gelijkvloerse oppervlakte (of de contactzone met het openbaar domein) voorbehouden worden voor publiek toegankelijke functies (restaurants, winkels, loketten, ontvangstruimten, loketgebonden kantoren, ...) en/of woningen;
- de eventuele aanwezigheid van een ondergrondse parkeergarage.

Het Jan Palfijn ziekenhuis is een belangrijke publieke functie die dit plein zal karakteriseren. Aanvullende publieke functies (horeca, diensten, beperkte handel) zijn aangewezen in de nieuwe gebouwen rondom het plein.

Verkeersremmende maatregelen voor het verkeer op de Fabiolalaan moeten de oversteekbaarheid van de straat verbeteren en de verblijfskwaliteit over heel het plein laten primeren.

De bestaande bomen langsheen de Koningin Fabiolalaan kunnen op het centraal gedeelte van het plein behouden blijven.

Binnen de randvoorwaarden van het Gewestelijk RUP kan het interessant of wenselijk zijn om de verschillende wijkpleinen onderling te differentiëren in groenaanleg, inrichting, verharding, ..., zodat beide wijkpleinen een complementaire invulling kunnen krijgen. Minstens de helft van de totale onbebouwde ruimte van zone B moet onverhard zijn.



3.3 Wijkcentrum (zone B)

Bouwveld tussen beide wijkpleinen (B3)

Het volgende bouwveld, tussen het ziekenhuis en de Sportstraat, wordt weer op de nieuwe rooilijn langs de Koningin Fabiolalaan ingeplant. De bouwhoogte blijft derhalve beperkt.

Dit bouwveld geeft met beide kopse zijden uit op een wijkplein. Om het westelijke plein (vanaf de Sportstraat) iets méér te formaliseren, stellen we voor om deze kopse zijde van het gebouw iets te verbreden en te verhogen.

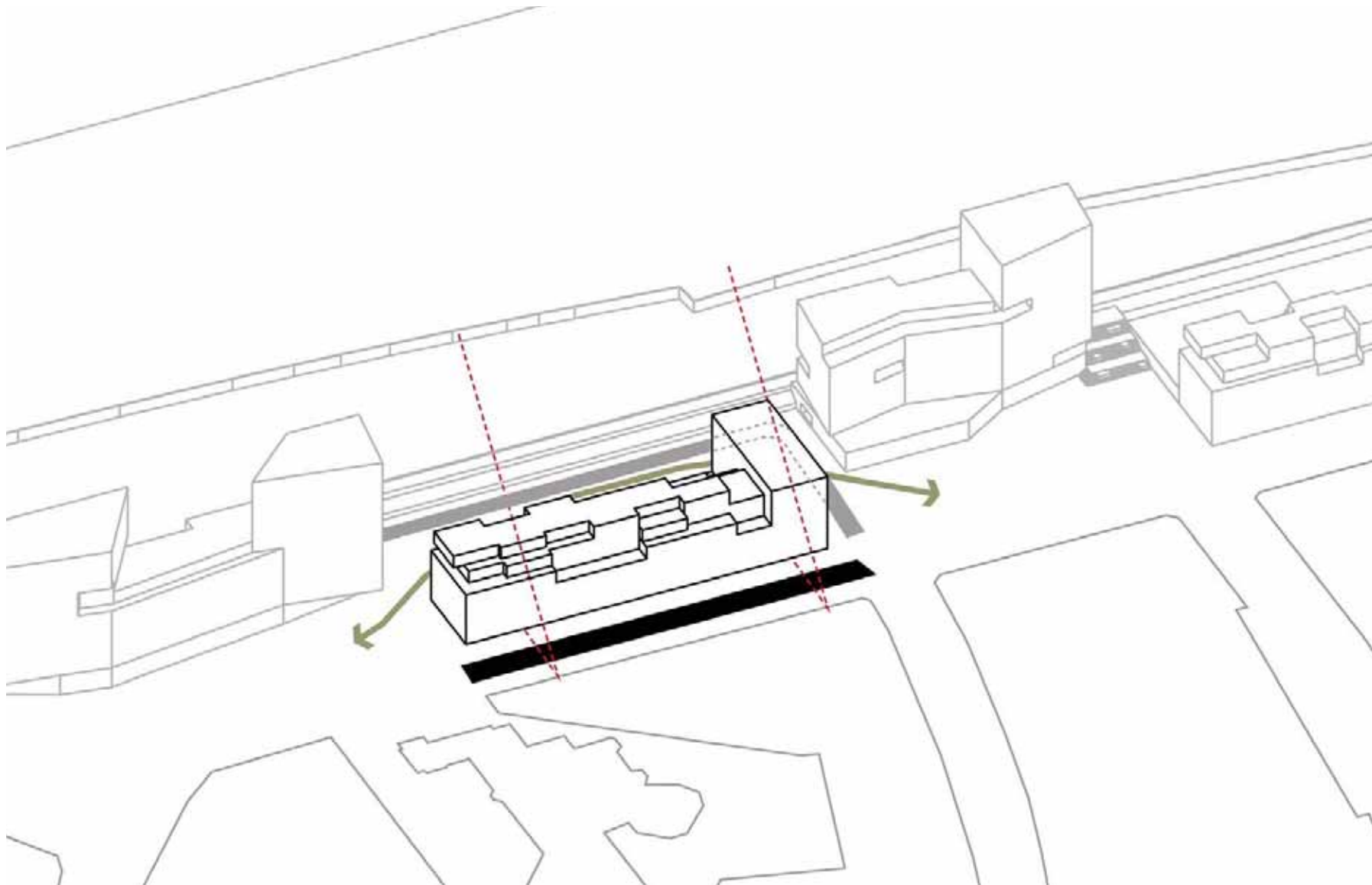
Het is weinig waarschijnlijk dat alle gelijkvloerse verdiepingen binnen het wijkcentrum ingevuld kunnen worden door publieksgerichte functies. Bouwveld B3 is goed geschikt om te wonen op het gelijkvloers, zeker als het peil van de Boentweg, 80 cm boven de Fabiolalaan, wordt aangehouden om met een plint de privacy van de gelijkvloerse woningen te garanderen.

Indien men binnen de gebiedsontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan op de algemeen groeiende behoefte aan seniorenhuisvesting wenst in te gaan, komt bouwveld B3 hiervoor prioritair in aanmerking. De nabijheid van het ziekenhuis biedt immers veel voordelen naar zorgvoorziening en exploitatie. Bij keuze voor dergelijk programma zou het gelijkvloers de collectieve functies (leefruimte, cafetaria, ...) en zorgfuncties (kine, dokterskabinet, ...) kunnen herbergen.

Karakteristiek voor dit bouwveld is de aanwezigheid van een open ruimte op maaiveldniveau langs de zuidzijde. Een maximaal groene invulling van deze stadstuin, die zich schakelt in het netwerk van de andere publieke ruimten langsheen het 'pad van stad naar land', ligt daardoor meer voor de hand.



figuur | plan WIJKCENTRUM thv Boentweg en B3



figuur | ontwerpkeuzes gebouw B3

3.3 Wijkcentrum (zone B)

Boentweg

Het Gewestelijk RUP definieert het tracé van de Boentweg, tussen de Timichegtunnel en de Koningin Fabiolalaan. Het stadsontwerp kiest voor een inplanting langs het spoortalud om de beperkt beschikbare terreindiepte te kunnen optimaliseren voor projectontwikkeling en voor de inrichting van het openbaar domein (wijkplein, tuinkamer).

Om de belevingswaarde van deze straat te optimaliseren, werd de typesectie aangepast. Het oorspronkelijke gabariet (ca. 11 meter) werd verbreed met een viertal meter, wat ruimte schept voor een groen talud tussen de straat en het spoorweggebied.

De strook tussen het talud en de rijweg kan onverhard blijven en biedt ruimte voor de aanplanting van bomen. De bomen staan in volle grond en kunnen uitgroeien tot een volwaardig groen scherm langs het spoorwegdomein en werkplaatsen van het L.C.I. Langs de kant van de gebouwen worden laad- en loszones in het voetpad geïntegreerd.

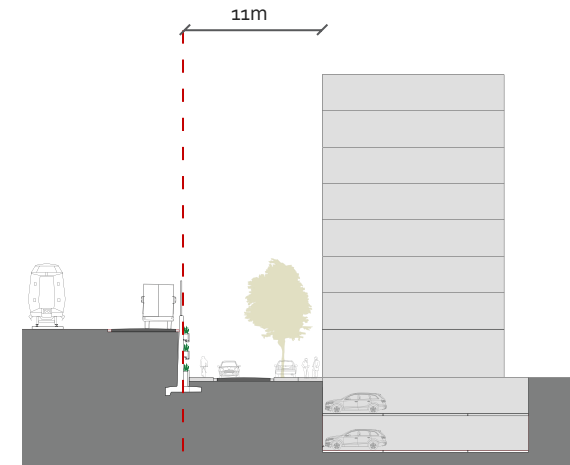
De rijweg wordt bewust smal gehouden (ca. 5,5 meter) om een verkeersremmend effect te bereiken.

Door de opeenvolging van bouwvelden en open ruimten, kent de Boentweg een gevarieerd gabariet.

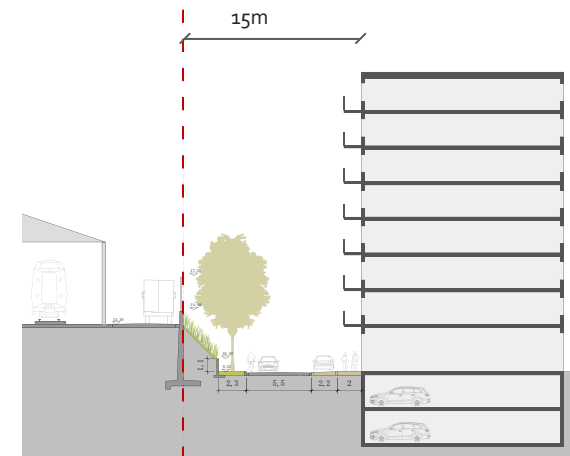
Tussen het districtsgebouw en LCI en bouwveld B₁ blijft een brede publieke ruimte beschikbaar. Conform de uitzonderingsbepaling van het Gewestelijk RUP dient deze ruimte niet als stadstuin geïnterpreteerd te worden. Deze publieke ruimte biedt de mogelijkheid voor een royale wandelzone langs de zonzijde, die het wijkplein met de esplanade van de stationsbuurt verbindt.

Ter hoogte van bouwveld B₂ versmalt de Boentweg tot zijn basissectie van 15 meter. Deze laat nog steeds toe om langs de zonnige gebouwzijde terrassen voor horeca e.d. te voorzien.

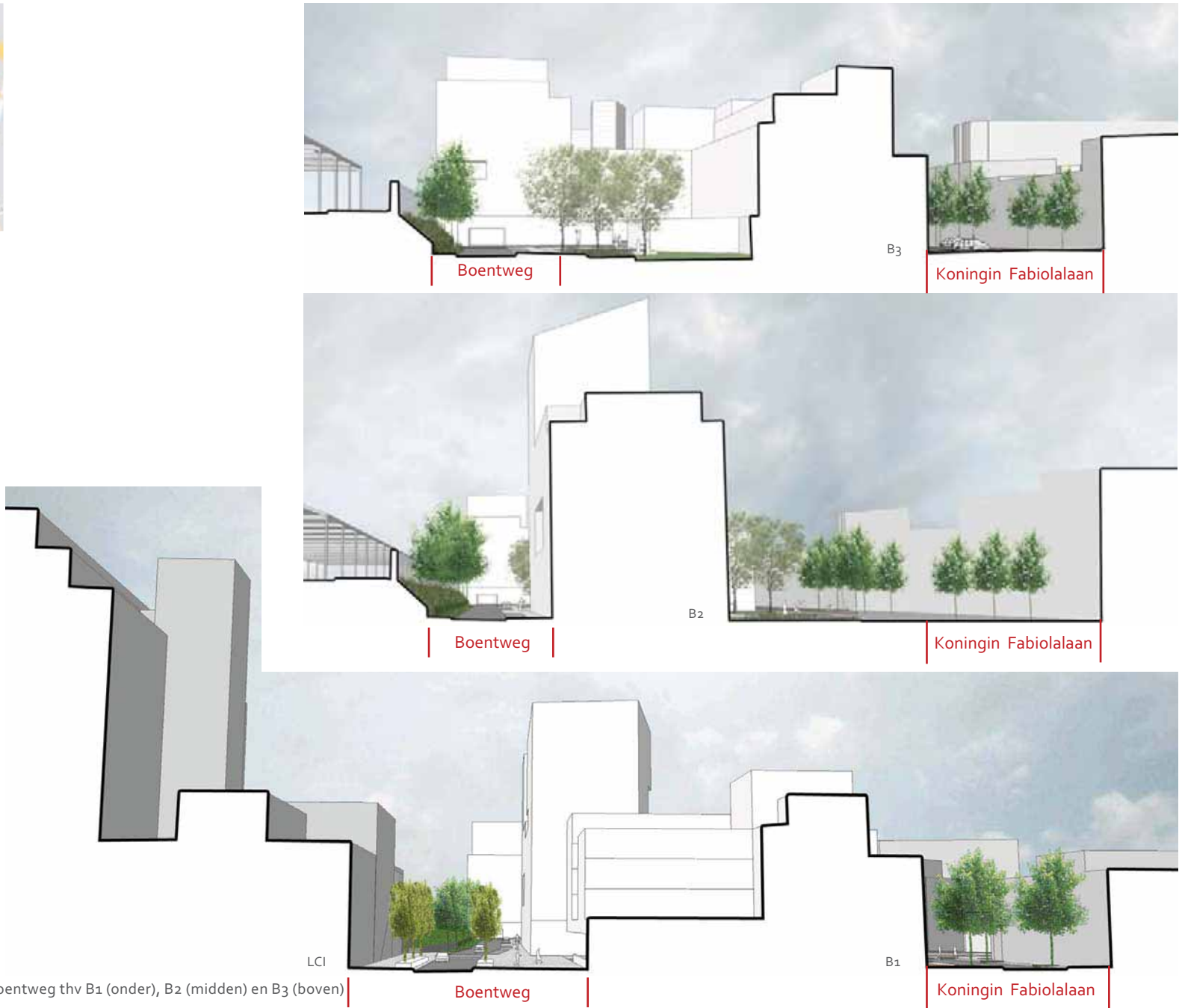
Tussen bouwveld B₃ en de Boentweg bevindt zich een 'stadstuin', waardoor de straat net voor zijn aansluiting op het wijkplein aan de Sportstraat een groen en spatieus karakter krijgt.



figuur | initieel profiel Boentweg



figuur | geoptimaliseerd profiel Boentweg



figuur | profielen Boentweg thv B1 (onder), B2 (midden) en B3 (boven)

3.3 Wijkcentrum (zone B)

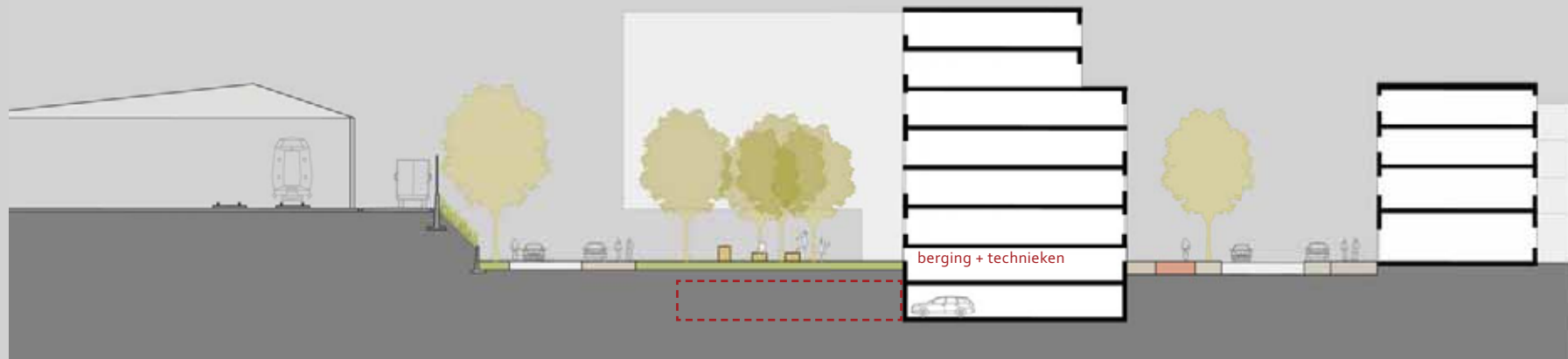
Ontwerpend onderzoek: inplantingspeil gebouwen?

Volgens het Gewestelijk RUP moet minstens 50% van de gelijkvloerse oppervlakte (of de contactzone met het openbaar domein) voorbehouden worden voor publiek toegankelijke functies en/of woningen

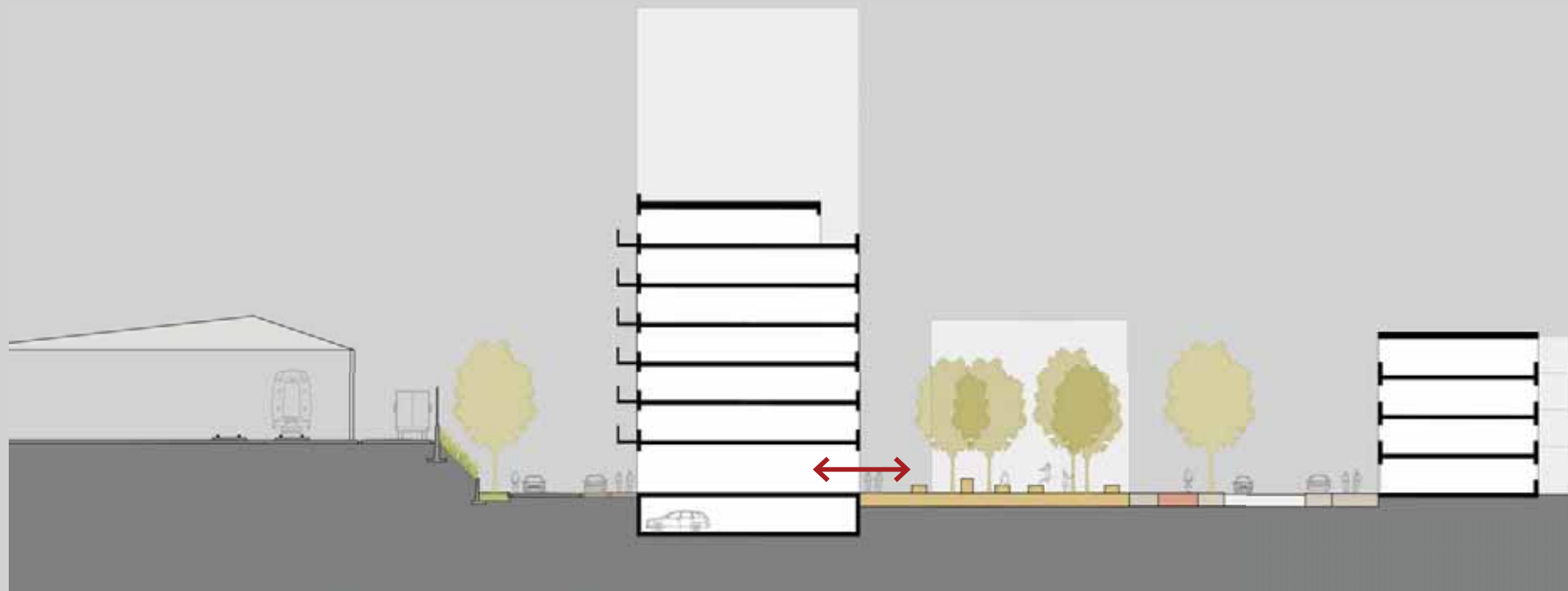
In functie van woningen op de gelijkvloerse verdieping kan het interessant zijn om met een zogenaamde 'plint' de privacy van de woningen te verzekeren. Dit betekent dat het aanzetpeil van de gelijkvloerse verdieping verhoogd is t.o.v. het straatniveau. Bijkomend voordeel is dat onder de gebouwen een halfondergrondse verdieping voorzien kan worden voor berging en technieken en dat een ondergrondse parkeergarage – onder het niveau van de berging en technieken – voldoende dekking heeft voor de inrichting van de 'stadstuinen' en/of wijkpleinen. Indien, in functie van een gemeenschappelijk parkeerbeleid, de ondergrondse parkeergarages onder de gebouwen met elkaar in verbinding gebracht moeten worden, kan de gemeenschappelijke parkeergarage zich gedeeltelijk onder de Boentweg bevinden.

Anderzijds: met het oog op de integratie van publiek toegankelijke functies op de gelijkvloerse oppervlaktes van de bouwvelden is het aangewezen om het aanzetpeil van de gelijkvloerse verdieping te laten aansluiten met dat van de Koningin Fabiolalaan. Dit is vooral van belang voor de bouwvelden B2 en B4 ter hoogte van de wijkpleinen.

ONDERZOEK



figuur | typesnede zone B (B3) met 'plint'



figuur | typesnede zone B (B2) zonder 'plint'

3.3 Wijkcentrum (zone B)

Ontwerpend onderzoek: constante of variërende bouwhoogte ?

Binnen de vooropgestelde krijtlijnen werden verschillende scenario's voor de bouwvolumes getest. Een belangrijke parameter in dit onderzoek bleek de keuze tussen een constante of een variërende bouwhoogte.

- De verschillende gebouwen hebben een aanzienlijke gevellengte (min. 70m). Een variërende bouwhoogte, met accenten binnen het vooropgestelde 45° gabariet, leidt tot een variërende skyline en bouwvolumes die in principe minder massief tonen. Hogere accenten maakt de acceptatie door de omwonenden van een dergelijk scenario minder evident.
- De constante bouwhoogte leidt bij gelijk bouwprogramma tot een grotere karakteristieke bouwhoogte, omdat het volume van de accenten over de verschillende bouwvelden moet uitgesmeerd worden. Dit resulteert in gemiddeld één extra bouwlaag voor de gebouwen langs de Koningin Fabiolalaan en twee à drie voor de gebouwen langs de spoorzijde. De perspectieven vanuit de Aaigemstraat en in de Fabiolalaan (zie rechter pagina) tonen de impact van deze uniforme bouwhoogte.

Er wordt geoordeeld dat de voordelen van een variërende bouwhoogte zwaarder doorwegen. Een variatie in bouwhoogte biedt meer kansen voor een gemiddeld hogere woonkwaliteit o.m. door oriëntatie, buitenruimte, specificiteit, terrassen, ... Het resultaat blijft echter sterk afhankelijk van de kwaliteit van de architecturale uitwerking.

ONTWERPEND



figuur | volumestudie Wijkcentrum met constante bouwhoogte



figuur | volumestudie Wijkcentrum met variërende bouwhoogte

ONDERZOEK



figuur | profiel Koningin Fabiolalaan met constante bouwhoogte (thv B3)



figuur | zicht Aagemstraat met constante bouwhoogte



figuur | profiel Koningin Fabiolalaan met variërende bouwhoogte (thv B3)



figuur | zicht Aagemstraat met variërende bouwhoogte

3.3 Wijkcentrum (zone B)

Ontwerpend onderzoek : beperkte bouwhoogte langs de Koningin Fabiolalaan

In een vorig hoofdstuk werden de krijtlijnen voor de bouwhoogte langs de Koningin Fabiolalaan toegelicht. Rekening houdende met een intermediair bouwvolume kan de bouwhoogte langs de Koningin Fabiolalaan beperkt worden tot maximaal 6 bouwlagen.

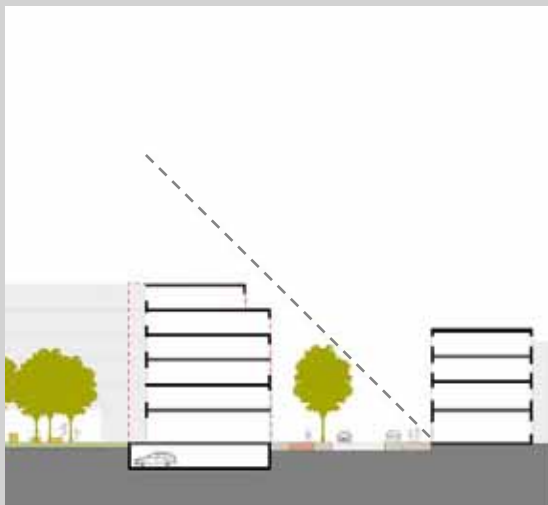
Het ontwerpend onderzoek van de Kwaliteitskamer toont verder aan dat het visueel verlagen van de kroonlijsthoogte door terugspringende verdiepingen (zie figuren) een positieve invloed heeft op de belevingswaarde van de Koningin Fabiolalaan. Door de bovenste verdiepingen verdiept in te planten t.o.v. de rooilijn kan een evenwichtiger straatbeeld en overeenstemming met de bestaande bebouwing in de Koningin Fabiolalaan bekomen worden.

Bij het bepalen van de exacte bouwhoogte dienen, per bouwblok, telkens volgende principes getoetst te worden:

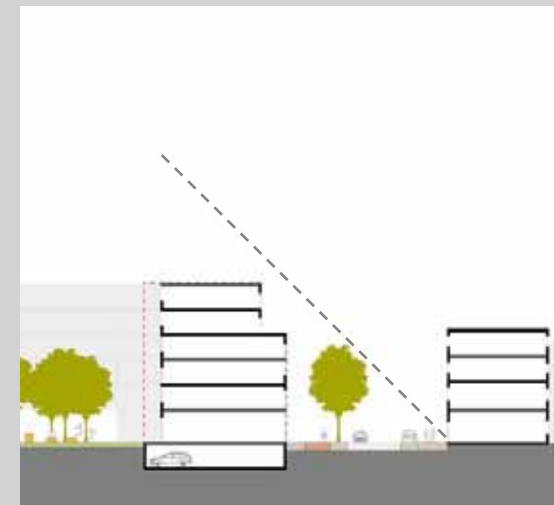
- in de langsrichting (evenwijdig met de Fabiolalaan) moet er een ruimtelijk samenhangend verhaal verteld worden, er wordt een aansluitende continuïteit beoogd tussen de verschillende nieuwe volumes onderling;
- in de dwarsrichting (loodrecht op de Fabiolalaan) moeten de nieuwe volumes rekening houden met de tegenoverliggende bestaande bebouwing in de Koningin Fabiolalaan. Rekening houdend met de verbreding van de Koningin Fabiolalaan, wordt gestreefd naar een venwichtig straatprofiel en straatbeeld.

De simulatie op de rechter pagina geeft een impressie van het toekomstig beeld van de Koningin Fabiolalaan (bouwveld B3).

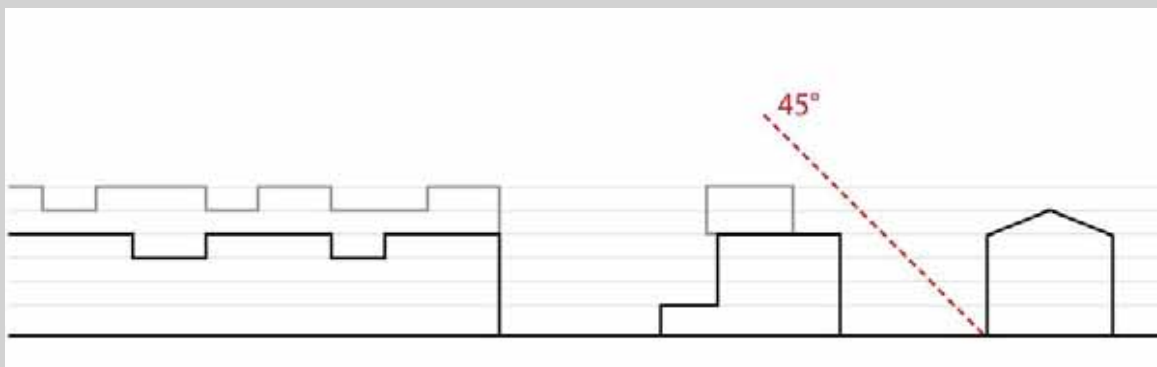
ONTWERPEND



figuur | haalbaar gabariet mits intermediair bouwprogramma



figuur | gabariet stadsontwerp BUUR



figuur | bouwhoogte langs de Koningin Fabiolalaan

figuur | simulatie Koningin Fabiolalaan thv gebouw B3



ONTWERP SYNTHESDOCUMENT 2010 Gent Sint-Pieters
KWALITEITSTEAM GEBIEDSONTWIKKELING FABIOLAAN

BUREAU
URBANISME

Ontwerpend onderzoek: parkeren zone B?

Bij de conceptvorming van de ondergrondse parkeergarage dient rekening gehouden te worden met volgende randvoorwaarden van het Gewestelijk RUP, die onlosmakelijk met elkaar verband houden:

- Het Gewestelijk RUP bepaalt dat in zone B ondergrondse parkeerplaatsen onder de 'tuinkamers' niet zijn toegelaten, tenzij kan worden aangetoond dat bovenop de parking de aanleg van een kwalitatieve stadstuin mogelijk is. D.w.z.: voor de zones die voorzien zijn voor de aanplanting van bomen moet minstens een 2m diepe doorwortelbare deklaag voorzien worden. Voor andere, niet verharde ruimten moet minstens 1m diepe doorwortelbare deklaag voorzien worden.
- De verharding van de open ruimten tussen de bouwvelden wordt door het Gewestelijk RUP beperkt tot maximum 50% van de niet bebouwde oppervlakte.
- 50 % van de gelijkvloerse oppervlakte moet voorzien zijn voor publiek toegankelijke functies.

De Stad gaat uit van een duurzaam parkeerbeleid. Dit veronderstelt voor zone B:

- Een gemeenschappelijke parking. Een gemeenschappelijke parking, zonder toegewezen plaatsen, zorgt voor een optimale bezetting van de parkeergarage, beperkt het aantal toegangen (1 volstaat), laat complementair gebruik tussen bewoners en werknemers toe, reduceert de dimensies en kostprijs van de ondergrondse parkeergarage.
- Een ambitieuze parkeernorm. De capaciteit van de ondergrondse parkeergarage voor bewoners wordt berekend op basis van het aantal woningen. De parkeernorm houdt rekening met de optimale ligging t.o.v. het openbaar vervoersknooppunt Gent Sint-Pieters. Voor zone B wordt een parkeernorm vooropgesteld van 0,8 parkeerplaatsen per woning.
- Flankerende maatregelen. Autodelen (Cambio) worden als vaste, gemeenschappelijke kost geïntegreerd in de woonprojecten.

- Een verhoging van het fietscomfort. Gemeenschappelijke fietsstaanplaatsen worden bij voorkeur voorzien op maaiveldniveau (Koningin Fabiolalaan), situeren zich in de onmiddellijke nabijheid van de toegangen, zijn voldoende ruim en tevens voorzien op het stallen van minder traditionele fietsen (fietskarren, bakfietsen, ...). Voor het bepalen van de grootte voor de gemeenschappelijke fietsenberging wordt rekening gehouden met 1 fietsstaanplaats per bewoner.

Rekening houdend met het vooropgestelde parkeerbeleid en de strikte randvoorwaarde van het Gewestelijk RUP zal een ondergrondse parkeergarage niet uitsluitend beperkt kunnen worden tot de footprint van de gebouwen.

Aandachtpunten hierbij zijn:

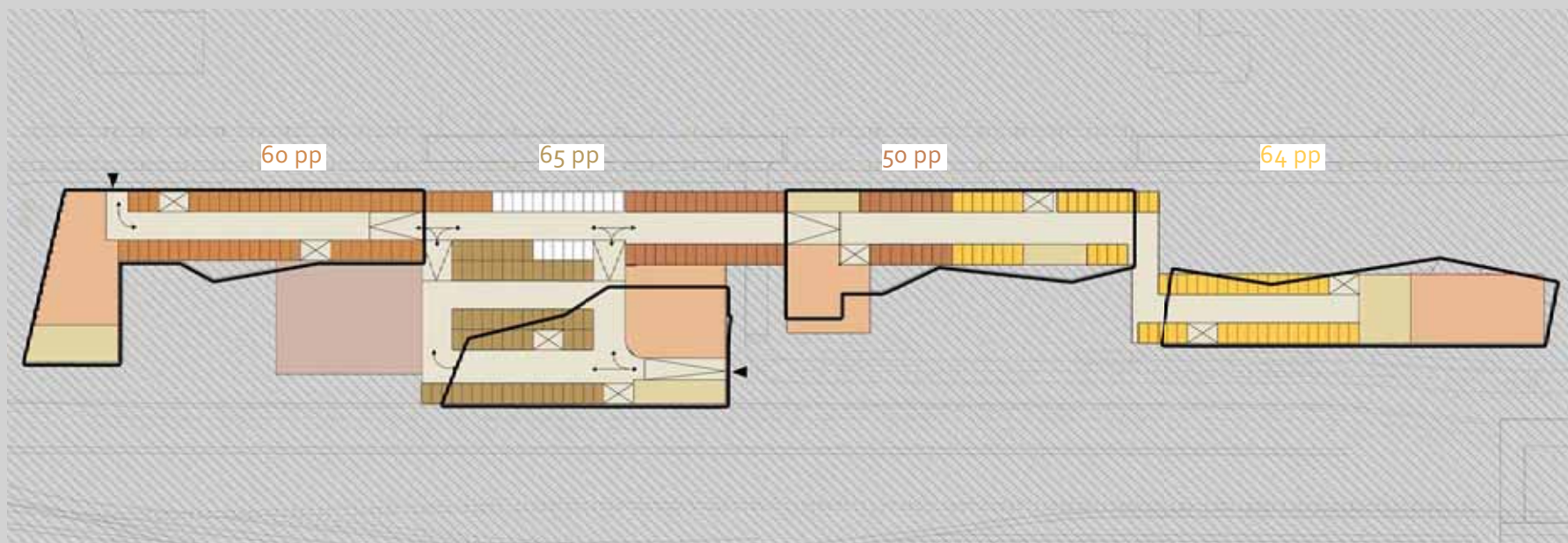
- de inplanting van de parkeergarage(s) kan niet los gezien worden van de aanleg van de verschillende open ruimten (stadstuin, wijkplein, ...) tussen de bouwvelden omwille van de door het Gewestelijk RUP vooropgestelde beperkingen inzake verhardingen voor de niet-bebouwde ruimte;
- parkeergarages maximaal beperken tot zones onder voorziene verhardingen voor terrassen, toegangen gebouwen en nooddiensten, wijkpleinen, ...;
- het verlagen van het inplantingspeil van de ondergrondse parkeergarage in functie van de bovengrondse groenaanleg (1 à 2m deklaag) laat toe om de ondergrondse parkeergarage uit te breiden onder de Boentweg;
- inpandige inritten, geïntegreerd in de bouwvolumes. Open toegangssleuven verhinderen de continuïteit tussen de verschillende open ruimten en dienen vermeden te worden;
- mijden van hoogstammige bomen bovenop de ondergrondse parking.

ONTWERPEND

Bij de concrete uitwerking van de ondergrondse parkeergarages dient tevens rekening gehouden te worden met de noodzakelijke ruimte voor bergingen, technieken en inritten tot de parkeergarage. Er moet over gewaakt worden dat deze functies niet beeldbepalend zijn voor de Koningin Fabiolalaan of de wijkpleinen, Minstens 50 % van de totale gelijkvloerse oppervlakte (gerekend over alle bouwvelden samen) moet voorzien zijn voor publiek toegankelijke functies.

ONDERZOEK

- berging
- technieken
- sportthal
- parkings B2 (64)
- parkings B3 (50)
- parkings B4 (65)
- parkings B5 (60)
- bezoekersparking (19)



figuur | parking zone B niveau -3m

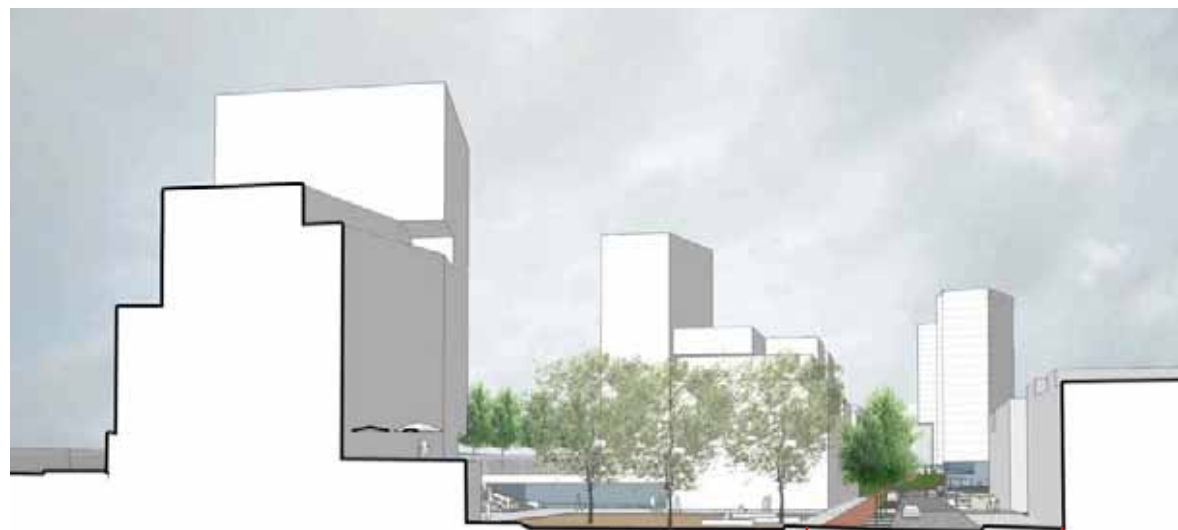
3.3 Wijkcentrum (zone B)

Bouvveld B₄ aan het wijkplein Sportstraat – Verpleegstersstraat

Het bouwveld aan het meest westelijke wijkplein sluit langs de zuidzijde aan op het spoorwegtalud. Deze beperkende randvoorwaarde wordt positief benut door het gelijkvloers uit te spelen als handelsruimte (superette op buurtniveau, drogist, ...). Zowel de leveringen als een toegang tot de ondergrondse parkeergarage kunnen via de Boentweg gebeuren. Door het gelijkvloers richting plein uit te breiden, ontstaat een sokkel die extra bouwdiepte biedt voor publiek toegankelijke functies.

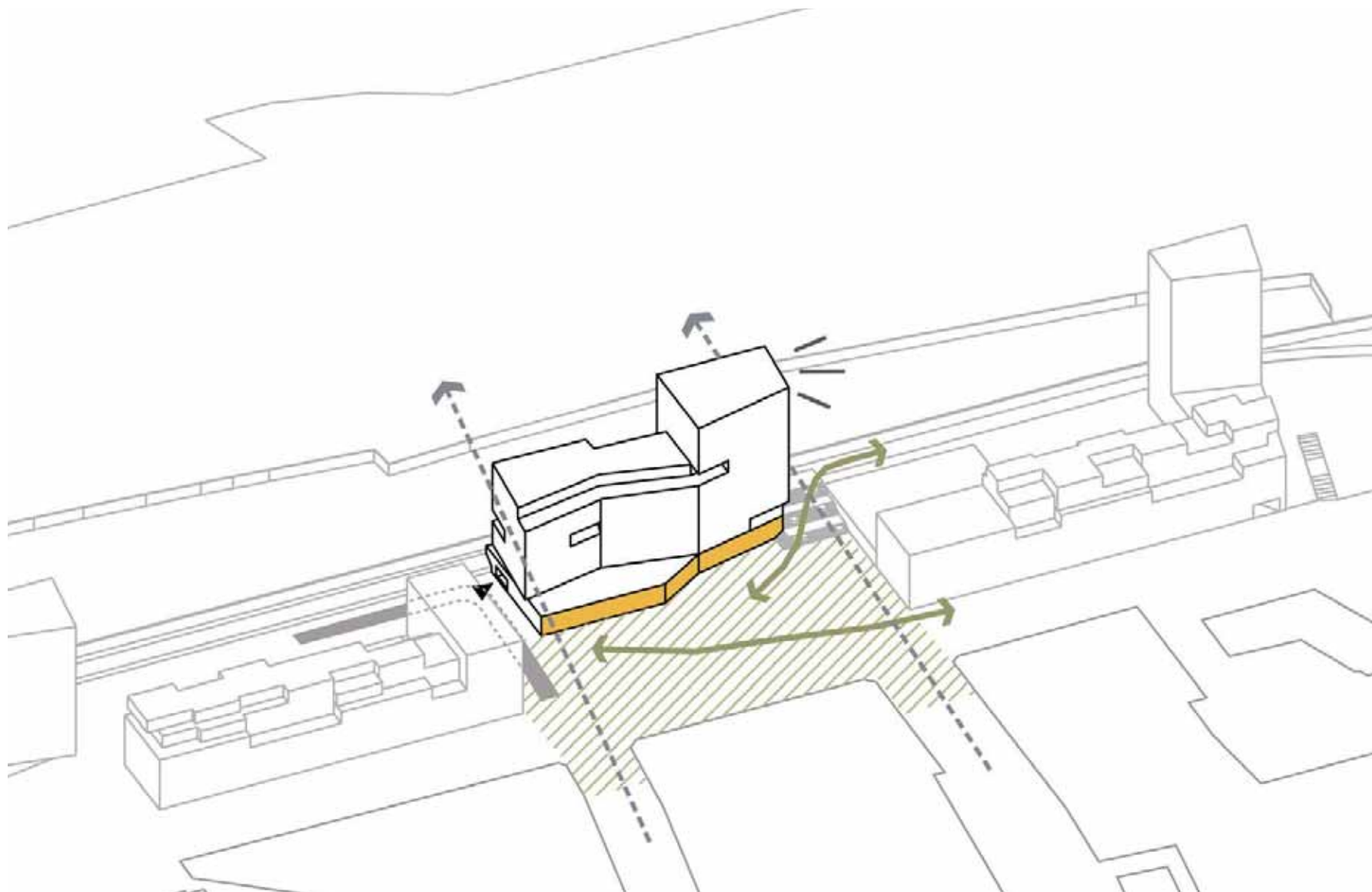
De bovenbouw kan aan de kopse zijde een verticaal accent krijgen. Een oostelijk accent sluit het perspectief in de Boentweg; een westelijk accent oriënteert zich eerder op de aangrenzende tuinkamer en het pad van stad naar land.

De bovenbouw leent zich goed voor een residentieel programma. Indien de nood hiervoor bestaat, kunnen de laagste verdiepingen voor kantoren worden benut.



figuur | profiel Wijkcentrum thv B₄ en Wijkplein

Koningin Fabiolalaan



figuur | ontwerpkeuzes gebouw B4

3.3 Wijkcentrum (zone B)

Gebouw voor school en sport (B5)

Het laatste bouwveld van het wijkcentrum, B5, bevindt zich ten westen van de Verpleegsterstraat. Het reikt tot net voorbij het kantoorgebouw van Financiën.

Uit de programmabevraging van de stedelijke diensten bleek de wenselijkheid tot integratie van een buurtsporthal en stedelijke basisschool in grootschalige stadsontwikkelingsprojecten. Tegelijkertijd zorgen dergelijke functies voor een duidelijke meerwaarde t.a.v. de huidige Rijsenbergbuurt. Het betreft grote programma-onderdelen die vooraf een plaats moeten krijgen in het inrichtingsplan

Ontwerpend onderzoek wees uit dat dit bouwveld zich het beste leent voor de integratie van een sporthal en een school, onder meer omwille van:

- de ligging aan het toekomstige wijkplein en centrale ligging ervan t.o.v. de Rijsenbergbuurt;
- de mogelijkheid tot het ingraven van een buurtsporthal in het bestaande talud, zodat de impact op de te realiseren bruto vloeroppervlakte minimaal is. De vooropgestelde minimale bruto vloeroppervlakte uit het gewestelijk RUP laat niet toe dat bovengronds een solitaire sporthal gebouwd kan worden;
- mogelijke synergieën tussen de school en de buurtsporthal, waarbij de school tijdens schooluren gebruik maakt van de buurtsporthal;

Om het grondverzet te beperken, kan de achterliggende stadstuin het niveau van het spoorwegtalud aanhouden. De stadstuin sluit daarmee aan op de eerste verdieping van het gebouw.



De sporthal wordt onder de stadstuin geschoven. Door de sporthal aan te zetten op het niveau van de kelder, sluit het dak (dat als verharde speelplaats dienstdoet) aan op het gedeelte van de stadstuin op volle grond (groene speelruimte). De speelplaats biedt een mooi uitzicht over het wijkplein.

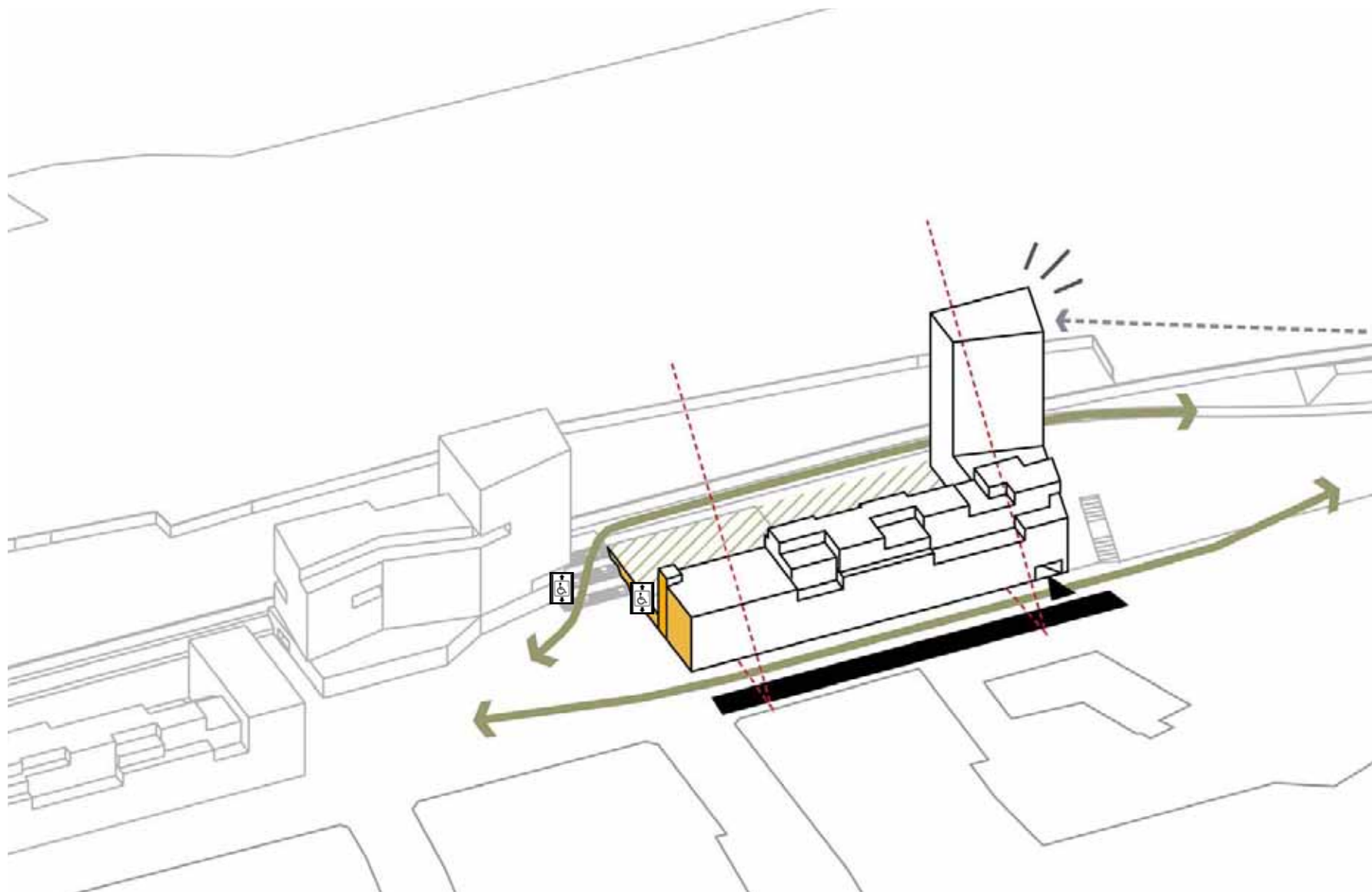
Een geluidsscherm scheidt de stadstuin van het spoorwegdomein. Het pad van stad naar land, uitgewerkt als een groene laan, loopt langs de zuidzijde van de stadstuin. Het gedeelte dat dienstdoet als speelplaats, kan worden afgesloten van het publieke pad. Buiten de schooluren kan de speelplaats worden opengesteld voor de buurt.

Het bouwvolume langs de Koningin Fabiolalaan plooit aan de westzijde van het bouwveld om als begrenzing van de stadstuin. Daarmee wordt ook een wand gevormd aan de groene rand (zie verder). Een hoger bouwvolume aan de spoorzijde markeert het parcours van het pad van stad naar land.



figuur | profiel Wijkcentrum thv B5 (sporthal en school)

Koningin Fabiolalaan



figuur | ontwerpkeuzes gebouw B5

3.3 Wijkcentrum (zone B)

Ontwerpend onderzoek :bouwveld B5

Het bouwvolume in bouwveld B5 biedt onder de kroonlijst ruim voldoende plaats voor de schoolfuncties, de dienstfuncties van de sporthal en eventueel een bijkomend publiek programma (kinderkribbe, jeugdverenigingslokaal, ...).

Het totale publiek programma neemt één derde van de beschikbare ruimte in het gebouw in. De overige ruimte leent zich goed voor een residentiële functie. Hier kan bij voorbeeld een deel van het vereiste contingent sociale woningen van zone B (20% van het aantal woningen) worden gerealiseerd.

Het verdient aanbeveling om de structuur van de woningen af te stemmen op een eventuele herbestemming tot publieke functie. Zo behoudt de school de noodzakelijke uitbreidingsmogelijkheid.

Door ingraving in het talud heeft de sporthal nauwelijks gevels. Langs het wijkplein is een grote glaspertij mogelijk, die het visueel contact tussen het plein en de sporthal mogelijk maakt. Door de koppeling kan de school van de sporthal gebruik maken.

ONTWERPEND

Het schoolgebouw heeft een toegang op het wijkplein. Via de trap kunnen de schoolkinderen ook langs de speelplaats toekomen. De brandweer kan de zuidzijde van het gebouw benaderen via de groene rand, langs het pad van stad naar land.

Het stadsontwerp ontdebelt ter hoogte van bouwveld B5 het 'pad van stad naar land' in 2 delen:

- Een deel verbindt het wijkplein met het hoger gelegen talud via een monumentale trap. Deze trappenpartij fungeert door zijn strategische ligging meteen ook als pleisterplaats op het plein. Een lift of hellingsbaan, aansluitend bij de publieke functies in B5 of B4, zorgen voor een verbinding – toegankelijk voor personen met een handicap – tussen het wijkplein en de hoger gelegen stadstuin of Rijsenbergpark.
- Een deel verbindt het wijkplein met het hoger gelegen talud langsheen het dubbelrichting fietspad in de Koningin Fabiolalaan en de flauwe toegangshelling naar de hoger gelegen parkzone (zone C). De hellingsgraad bedraagt maximum 4%.

ONDERZOEK



figuur | zicht op gebouw B5 (school, sporthal en speelplaats)



figuur | zicht op verbinding tussen Wijkplein en speelplaats



figuur | zicht vanuit sporthal op Wijkplein



figuur | zicht op gebouw B5 en speelplaats

3.3 Wijkcentrum (zone B)

Wijkplein aan Sportstraat en Verpleegstersstraat

Het tweede wijkplein, dat de Sportstraat, de Verpleegstersstraat en de Boentweg met elkaar verbindt, kent een centrale ligging in de structuur van de Rijsenbergbuurt.

Het plein wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een publiek programma in het bouwveld B5 en de eventuele publiek toegankelijke functies in de verbrede sokkel van bouwveld van B4.

Binnen de randvoorwaarden van het Gewestelijk RUP kan het wenselijk zijn om de verschillende wijkpleinen onderling te differentiëren in groenaanleg, inrichting, verharding, ..., zodat beide wijkpleinen een complementaire invulling kunnen krijgen. Minstens de helft van de totale onbebouwde ruimte van zone B moet onverhard zijn.

Zoals het wijkplein ter hoogte van de Aagemstraat, zal de definitieve inrichting van dit wijkplein eveneens hoofdzakelijk bepaald worden door:

- de toegangen tot de gebouwen, incl. toegang voor nooddiensten;
- de beoogde functionaliteit van het plein: terrassen, speelplein, rustpunt, waterbuffering, ...;
- de voorzieningen op de gelijkvloerse verdiepingen van de aanpalende bouwvolumes. Volgens het Gewestelijk RUP moet minstens 50% van de gelijkvloerse oppervlakte (of de contactzone met het openbaar domein) voorbehouden worden voor publiek toegankelijke functies en/of woningen;
- de eventuele aanwezigheid van een ondergrondse parkeergarage.

figuur | simulatie Wijkplein thv Sportstraat en Verpleegsterstraat



ONTWERP SYNTHESDOCUMENT 2010 Gent Sint-Pieters
KWALITEITSTEAM GEBIEDSONTWIKKELING FABIOLAAN

BUREAU
URBANISME

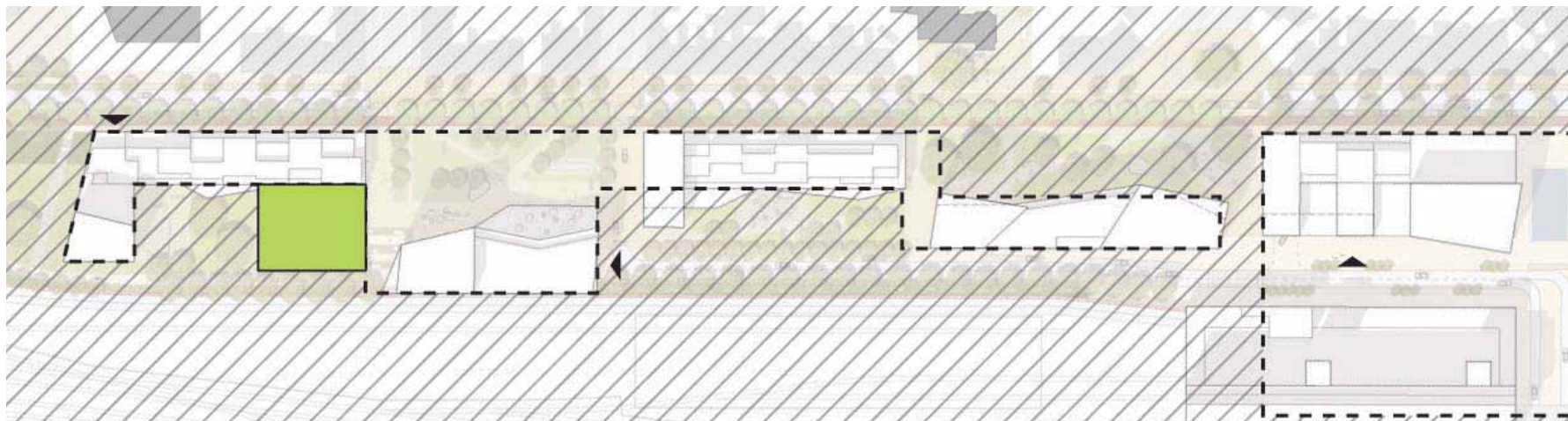
3.3 Wijkcentrum (zone B)

Indicatief programma Wijkcentrum

Het kwantitatief programma werd getoetst aan het stadsontwerp en beantwoordt aan de vooropgestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden van het Gewestelijk RUP en de stedenbouwkundige krijtlijnen zoals geformuleerd in hoofdstuk 2. Het te realiseren programma kan afwijken van het voorgesteld indicatief programma.

De raming van het aantal woningen is slechts indicatief en berekend op basis van een hypothetische gemiddelde bruto vloeroppervlakte van 120m² per woning voor zowel sociale als marktconforme appartementen. De werkelijke gemiddelde woninggrootte kan hiervan afwijken en wordt o.m. bepaald door het uiteindelijke woningprogramma.

De woningoppervlakte (WO) van een appartement is de oppervlakte tussen de buitenmuren, incl. binnenmuren, bergingen, kokers, Een woningoppervlakte van 90m² stemt overeen met een sociaal 3-slaapkamer appartement (voor 4 personen) of een privaat 2-slaapkamer appartement.



figuur | Wijkcentrum (zone B): programma ondergrond



figuur | Wijkcentrum (zone B): programma maaiveld

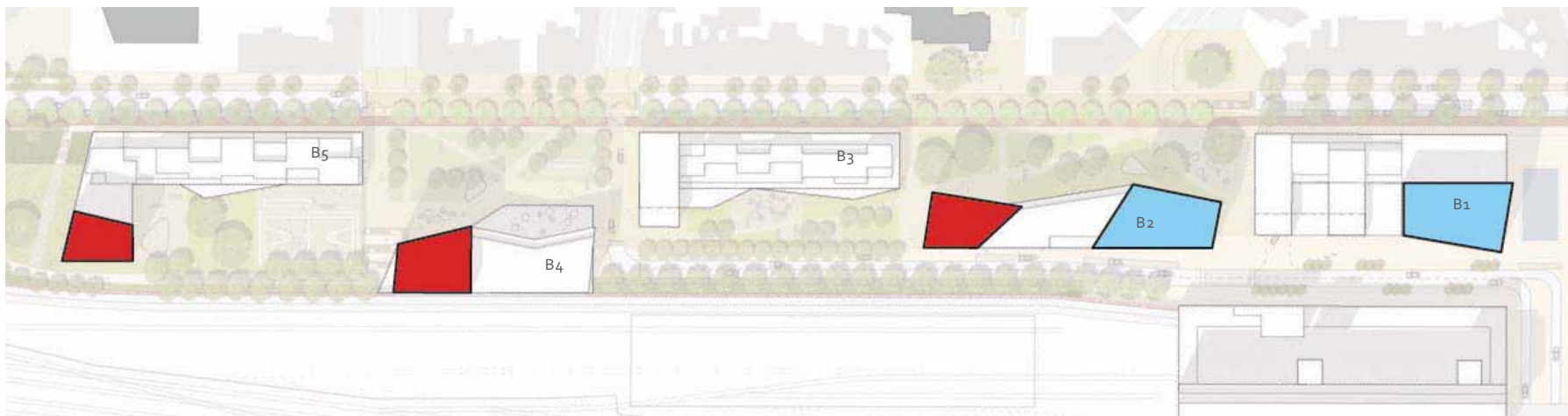
De bruto vloeroppervlakte (BVO) is de totale oppervlakte, incl. buitenschil en incl. het aandeel in alle gemeenschappelijke delen met uitzondering van de ondergrondse constructies. Het verschil tussen de woningoppervlakte en de bruto vloeroppervlakte is o.m. afhankelijk van de grootte van de gemeenschappelijke delen (inkomhal, horizontale en verticale circulatie, fietsenberging, vluchtwegen, ...),

typologie (middelhoogbouw, hoogbouw), energieprestatie (dikte van de buitenschil), ... en kan slechts exact berekend worden op basis van een concreet ontwerpvoorstel. Voor de berekening van het aantal woningen wordt voorlopig aangenomen dat de gemiddelde bruto vloeroppervlakte (120m²) ca 30% meer bedraagt dan de gemiddelde woningoppervlakte (gom²).

- kantoren ■
- publieke functies ■
- sport, onderwijs, ... ■
- wonen ■



figuur | Wijkcentrum (zone B): programma lagere verdieping



figuur | Wijkcentrum (zone B): programma hogere verdieping

3.3 Wijkcentrum (zone B)

Indicatief programma Wijkcentrum

- kantoren
- publieke functies
- sport, onderwijs,...
- wonen



figuur | Wijkcentrum (zone B): simulatie programma

	BVO wonen (m ²)	BVO kantoren (m ²)	BVO publiek (m ²)	maximum BVO totaal (m ²)
B2	8.000	6.000	1.500	15.500
B3	7.000	-	1.500	8.500
B4	9.000	-	1.500	10.500
B5	8.500	-	4.000	12.500
totaal wijkcentrum	32.500	6.000	8.500	47.500

B1	6.000	8.000	1.000	15.000
-----------	-------	-------	-------	--------

	BVO wonen (m ²)	BVO kantoren (m ²)	BVO publiek (m ²)	maximum BVO totaal (m ²)
totaal zone B	38.500	14.000	9.500	62.000

Toetsing conformiteit met het Gewestelijk RUP

Totaal programma zone B:	minimaal 59.500 m ² BVO	106%
Totaal programma zone B:	maximaal 77.000 m ² BVO	81%
Aandeel kantoren zone B:	minimaal 20%, maximaal 40% BVO	22%
Gelijkvloerse verdiepingen:	minimaal 50% BVO gelijkvloers = publiek toegankelijk en/of woningen	
Aandeel wonen zone B:	minimaal 50% BVO totaal	63%

INDICATIEVE RAMING AANTAL (SOCIALE) WONINGEN

ZONE B	totaal BVO wonen zone B (m ²)	gemid. WO/woning (m ²)	gemid. BVO/woning (m ²)	aantal woningen	20% sociaal	sociale last Rabot	saldo zone C	marktconform	bescheiden
B1 (nv. Sofa)	6.000	90	120	50	10			40	0
B2 - B5 (stad Gent)	32.500	90	120	270	55	50	0	160	5
TOTAAL	38.500			320	65	50	0	200	5

figuur | Wijkcentrum (zone B): kwantificering programma



GROENE RAND (zone C)



figuur | luchtfoto (Stefaan Van Hul)



3.4 Groene rand (zone C)

Het spoortalud als publieke groene ruimte

Het laatste gedeelte van de projectzone (ten westen van het Financiëgebouw langs de Fabiolalaan) krijgt een groene invulling. Het legt daarmee een relatie tussen de sterk verstedelijkte omgeving van Gent St.-Pieters en de Rijsenbergbuurt enerzijds, en de Leie en de Blaarmeersen anderzijds.

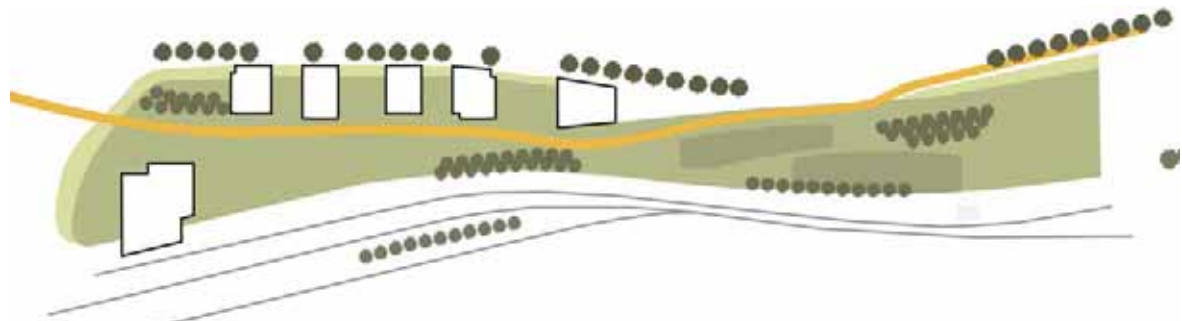
De vrijkomende gronden op het spoortalud worden ingericht als publieke groene ruimte. Het bestaande spoortalud blijft maximaal behouden. Een beperkte afgraving t.b.v. de verbreding van de Koningin Fabiolalaan en de aanleg van een dienstweg voor het hoger gelegen spoorwegdomein is evenwel noodzakelijk.

De Koningin Fabiolalaan wordt in de groene structuur geïntegreerd en krijgt het karakter van een parklaan. Binnen het continue dwarsprofiel (19m) worden de bestaande bomen maximaal behouden. Langs de noordzijde van de rijweg kunnen bijkomende bomen worden aangeplant.

Het drassige groengebied, grotendeels eigendom van de Stad Gent, wordt in het project geïncorporeerd. Het zal op termijn publiek toegankelijk worden via een vlonder- of knuppelpad. Verdere inrichting is niet voorzien. Het gebied is (deels) openbaar, maar fysiek weinig toegankelijk want erg nat. Dit moerasgebiedje verbindt de omgeving van de Marathonstraat met de groene rand. Verder onderzoek moet uitwijzen of het moerasbosje ingezet kan worden als waterbuffer voor de nieuwe projectontwikkeling.

Conform de bepalingen van het Gewestelijk RUP wordt de bebouwing in de westelijke eindsectie van de groene rand geconcentreerd.

Het nog actieve deel van het spoorwegplateau maakt mee deel uit van de stedelijke omgeving. De reizigers en werknemers van de NMBS-groep én al wie er op uitkijkt vanuit de woning of de werkplek, hebben baat bij een verhoging van de belevingswaarde. De aanplanting van onderhoudsarme groenschermen op de ongebruikte stukken van het spoorwegplateau kan een boeiend coulissenlandschap creëren.



figuur | concept groene rand (zone C)



BUREAU
URBANISME

figuur | plan groene rand (zone C)



3.4 Groene rand (zone C)

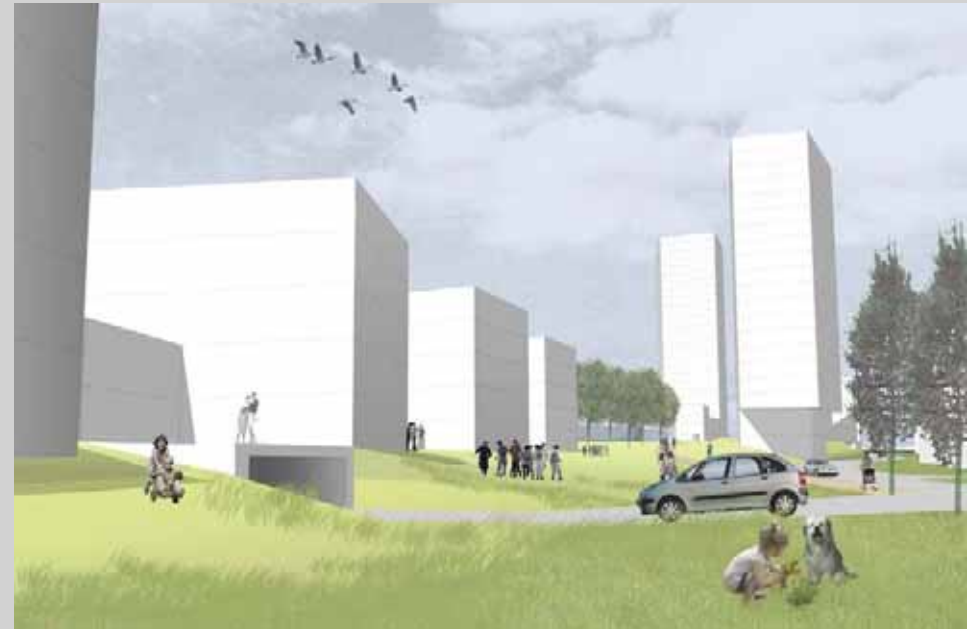
Ontwerpend onderzoek: bebouwing in het park ?

Bij het ontwerpend onderzoek naar de ontwikkelingsmogelijkheden werd onder meer nagegaan hoe bebouwing en groene ruimte zich optimaal tot elkaar verhouden.

De optie om een relatief groot park te creëren, zoals dit stadsontwerp voorstelt, vereist dat een volgens het Gewestelijk RUP bebouwbaar deel niet zal ontwikkeld worden maar ingericht als groene ruimte.

Bij een identieke hoeveelheid te realiseren bouwprogramma, impliceert deze keuze dat de andere bouwvelden van zone B (wijkcentrum) gemiddeld een halve bouwlaag hoger worden.

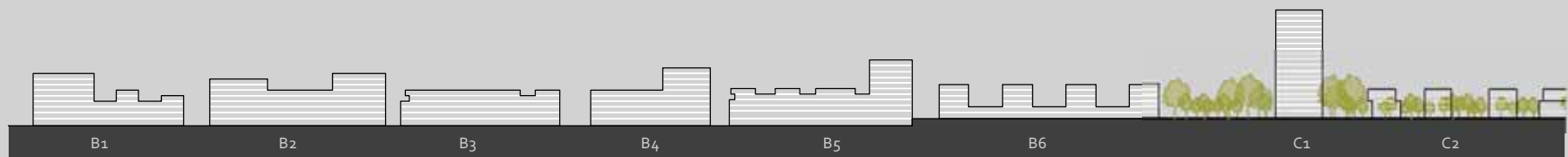
ONTWERPEND



figuur | simulatie park met bebouwing



figuur | volumestudie met bebouwing in het park (met aanduiding van bebouwbare zone's conform het RUP)

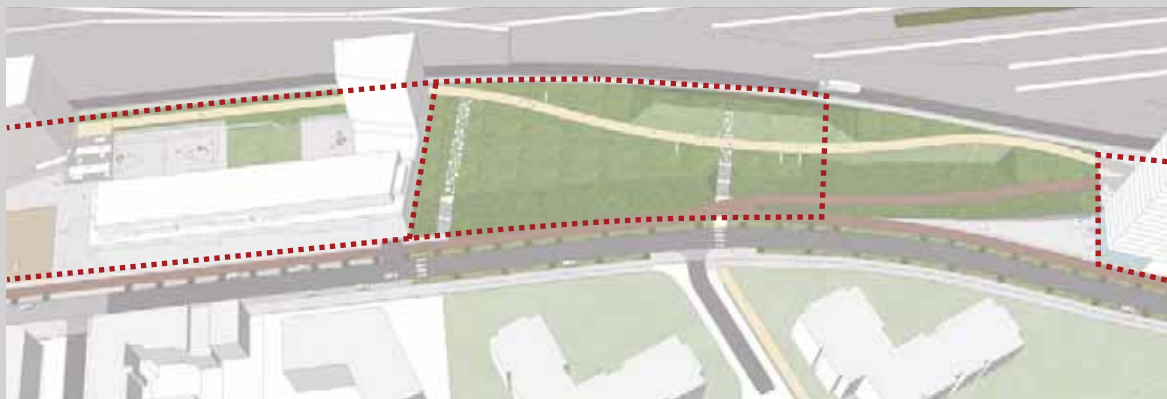


figuur | langse snede met bebouwing in het park

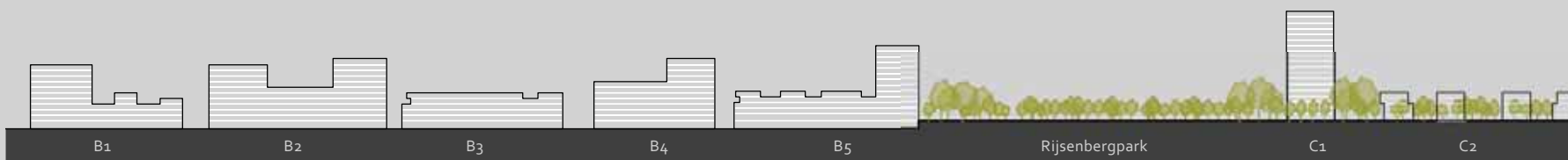
ONDERZOEK



figuur | simulatie park zonder bebouwing



figuur | volumestudie zonder bebouwing in het park (met aanduiding van vrijgehouden zone, die bebouwbaar is conform RUP)



figuur | langse snede zonder bebouwing in het park

Indien deze verhoging voornamelijk geconcentreerd wordt in de 'achtergelegen' bouwvelden B2 en B4, wordt dit ruimtelijk niet als problematisch ervaren. Voorliggend stadsontwerp toont aan dat de vereiste bruto vloeroppervlakte (intermediair programma) in de andere vijf bouwvelden van zone B gerealiseerd kan worden. Na een grondige afweging werd geconcludeerd dat een groter park de voorkeur geniet om volgende redenen:

- Een parkzone binnen het dense weefsel van de stationsomgeving verhoogt in belangrijke mate de belevingswaarde voor de huidige en toekomstige bewoners van de Rijsenbergbuurt.
- Een parkzone versterkt de identiteit van de groene rand. Een 'groene' rand vereist een minimale kwantitatieve hoeveelheid onbebouwde ruimte om de ambitie waar te kunnen maken.
- Een bijkomend 'achterliggend' bouwveld zorgt voor een aanzienlijke bijkomende afgraving van het talud. In de toelichting bij het Gewestelijk RUP (artikel 1.6) wordt aandacht gevraagd voor de bestaande topografie van het terrein bij de vormgeving van de open ruimte.
- Een bijkomend bouwveld veld zorgt voor bijkomende versnippering van de groene ruimte door toegangen en inritten van ondergrondse parkeergarages.
- Geen kwalitatieve hoogbouw zonder een kwalitatief openbaar domein. De maat van de buitenruimte dient in verhouding te zijn tot de omvang van de bouwvolumes.
- Het bestaand talud langsheen de Koningin Fabiolalaan dient afgegraven te worden ten gevolge van de verbreding van de Koningin Fabiolalaan. Dit betekent dat de huidige houtkant grotendeels verloren gaat. Een grote parkzone laat toe om dit verlies te compenseren met hoogwaardige en duurzame aanplantingen.

3.4 Groene rand (zone C)

Ontwerpend onderzoek: parkeren zone C?

Bij de conceptvorming van de ondergrondse parkeergarage dient rekening gehouden te worden met volgende randvoorwaarden van het Gewestelijk RUP, die onlosmakelijk met elkaar verband houden:

- Het Gewestelijk RUP bepaalt dat in zone C ondergrondse parkeerplaatsen onder het park niet zijn toegelaten, tenzij kan worden aangetoond dat bovenop de parking een kwalitatieve parkaanleg mogelijk is. D.w.z.: voor de zones die voorzien zijn voor de aanplanting van bomen moet minstens een 2m diepe doorwortelbare deklaag voorzien worden. Voor andere, niet verharde ruimten moet minstens 1m diepe doorwortelbare deklaag voorzien worden.
- De verharding van de parkzone wordt door het Gewestelijk RUP beperkt tot maximum 30% van de niet bebouwde oppervlakte.
- 50 % van de gelijkvloerse oppervlakte moet voorzien zijn voor publiek toegankelijke functies.

De Stad gaat uit van een duurzaam parkeerbeleid. Dit veronderstelt voor zone B:

- Een gemeenschappelijke parking.
Een gemeenschappelijke parking, zonder toegewezen plaatsen, zorgt voor een optimale bezetting van de parkeergarage, beperkt het aantal toegangen (1 volstaat), laat complementair gebruik tussen bewoners en werknemers toe, reduceert de dimensies en kostprijs van de ondergrondse parkeergarage.
- Een ambitieuze parkeernorm.
De capaciteit van de ondergrondse parkeergarage voor bewoners wordt berekend op basis van het aantal woningen. De parkeernorm houdt rekening met de optimale ligging t.o.v. het openbaar vervoersknooppunt Gent Sint-Pieters. Voor zone C wordt een parkeernorm vooropgesteld van 1 parkeerplaats per woning.
- Flankerende maatregelen.
Autodelen (Cambio) worden als vaste, gemeenschappelijke kost geïntegreerd in de woonprojecten.
- Een verhoging van het fietscomfort.
Gemeenschappelijke fietsstaanplaatsen worden bij voorkeur voorzien op maaiveldniveau (Koningin Fabiolalaan), situeren

zich in de onmiddellijke nabijheid van de toegangen, zijn voldoende ruim en tevens voorzien op het stallen van minder traditionele fietsen (fietskarren, bakfietsen, ...). Voor het bepalen van de grootte voor de gemeenschappelijke fietsenberging wordt rekening gehouden met 1 fietsstaanplaats per bewoner.

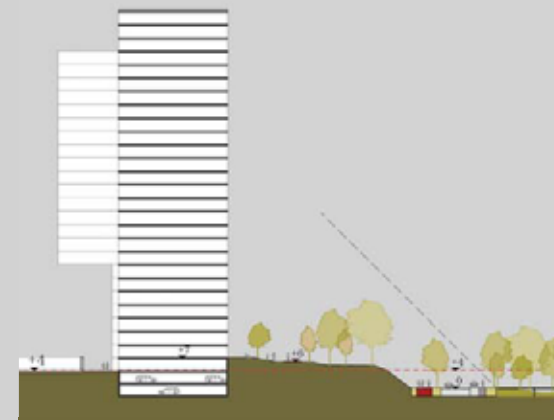
De torengebouwen in de parkzone hebben een beperkte footprint. Binnen een strikt geïnterpreteerde randvoorwaarde van het Gewestelijk RUP is de inplanting van een ondergrondse parkeergarage uitsluitend onder de gebouwen niet haalbaar.

Aandachtspunten hierbij zijn:

- de inplanting van de parkeergarage(s) kan niet los gezien worden van de aanleg van de parkzone omwille van de door het Gewestelijk RUP vooropgestelde beperkingen inzake verhardingen voor de niet-bebouwde ruimte;
- parkeergarage(s) maximaal beperken tot zones onder voorziene verhardingen voor terrassen, toegangen gebouwen en nooddiensten, ... ;
- maximaal vrijwaren zone op de hoek van de Snekpaaï met Koningin Fabiolalaan voor de aanplanting van hoogstammige bomen;
- parkeergarages maximaal beperken onder voorziene verhardingen t.b.v. terrassen, toegangen gebouwen en nooddiensten, ... ;
- inpandige inritten, geïntegreerd in de bouwvolumes;
- mijden van hoogstammige bomen bovenop de ondergrondse parking.

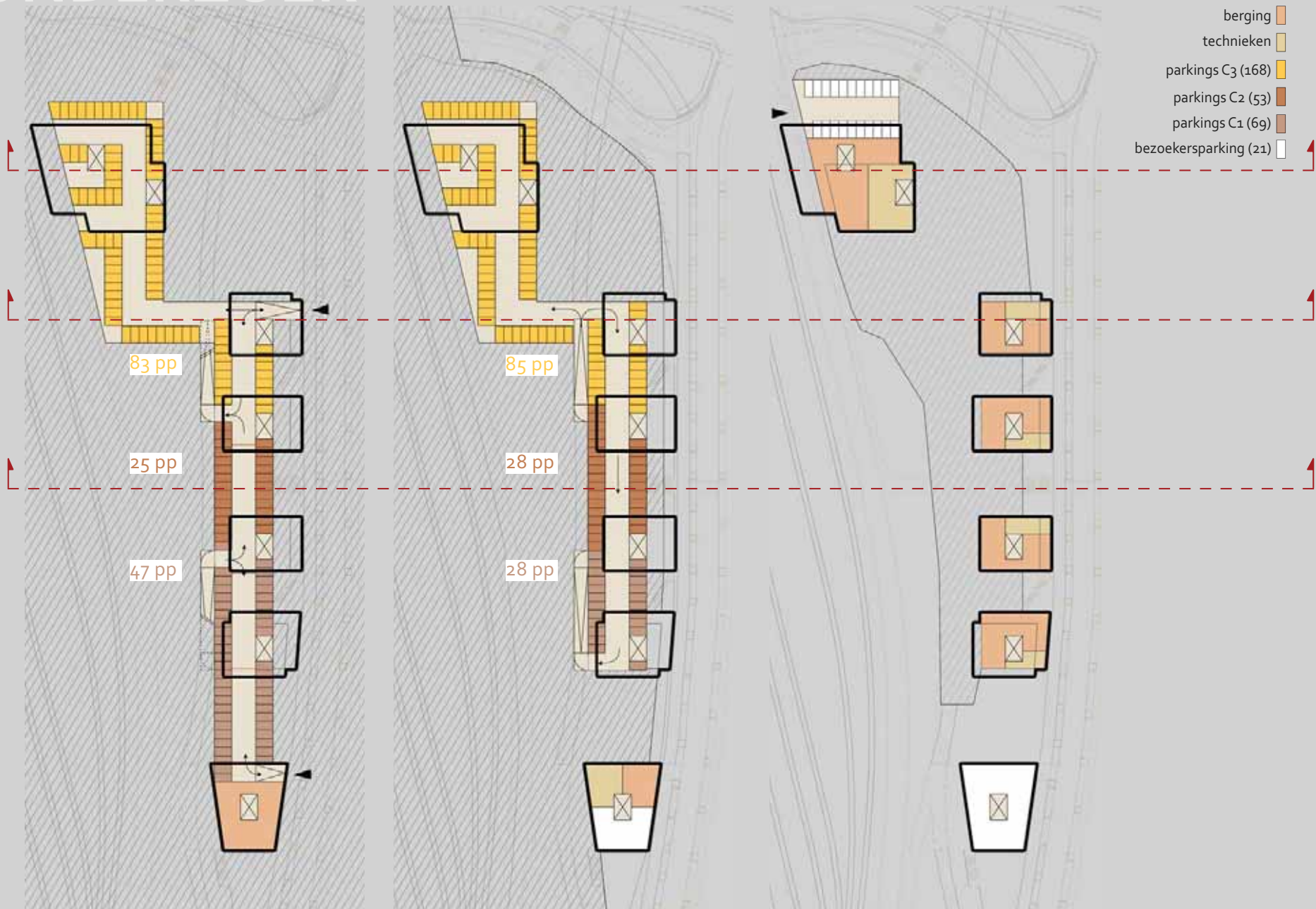
Bij de concrete uitwerking van de ondergrondse parkeergarages dient tevens rekening gehouden te worden met de noodzakelijke ruimte voor bergingen en technieken. Er moet over gewaakt worden dat deze functies niet beeldbepalend zijn voor de Koningin Fabiolalaan of voor de gelijkvloerse verdiepingen aan de parkzijde. Minstens 50 % van de totale gelijkvloerse oppervlakte (gerekend over alle bouwvelden samen) moet voorzien zijn voor publiek toegankelijke functies.

ONTWERPEND



figuur | snede parking zone C

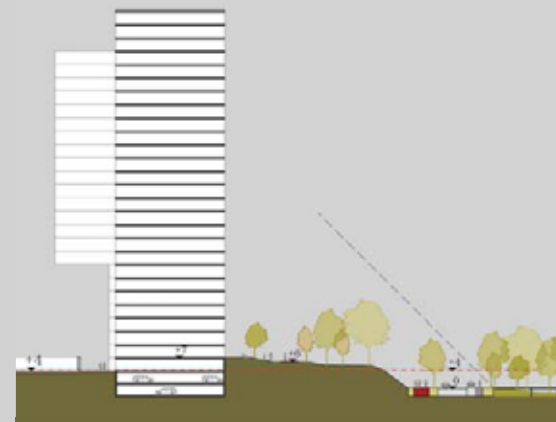
ONDERZOEK



3.4 Groene rand (zone C)

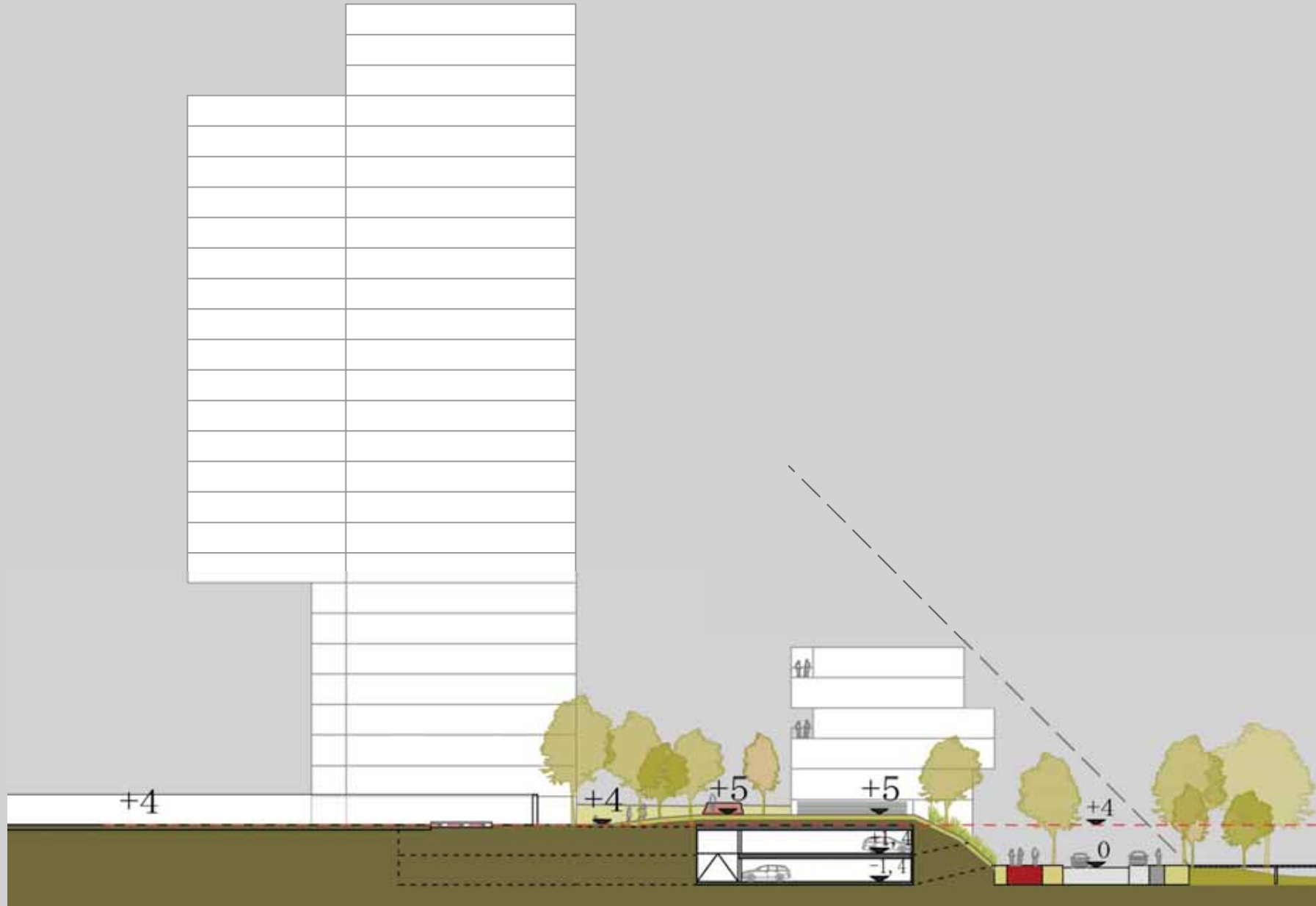
Ontwerpend onderzoek: parkeren zone C?

ONTWERPEND



figuur | snede parking zone C

ONDERZOEK



figuur | snede parking zone C zoom

3.4 Groene rand (zone C)

Creatie van een nieuw Rijsenbergpark

Vanaf het laatste gebouw van het Wijkcentrum (B5) tot aan het talud in de Snepkaai, voorziet het stadsontwerp de creatie van een nieuw park, over een lengte van ongeveer 400 meter. Het nieuwe park zal ca. 1,4 ha groot zijn en omvat twee delen:

- Een eerste deel is onbebouwd, ca. 200 meter lang en 40 meter breed en ca. 0,8 ha groot. In dit deel zit de 'niet bebouwbare zone' van het Gewestelijk RUP vervat, alsook een deel van zone B dat in functie van het creëren van een grotere parkzone gevrijwaard wordt van bebouwing.
- De tweede helft van het park situeert zich ter hoogte van de bebouwing in de Groene rand en is ca. 0,6 ha groot.

In beide parkdelen zullen niveauverschillen in het maaiveld aanwezig zijn, hetzij in de vorm van een talud (Koningin Fabiolalaan, dienstweg voor Infrabel), hetzij in de vorm van groene wallen als zicht- en geluidsbuffer t.o.v. het spoorwegdomein, hetzij in functie van fietsellingen en de integrale toegankelijkheid van het park (Koningin Fabiolalaan, fietsbrug naar Blaarmeersen).

Het nieuwe park schakelt zich, samen met het Duifhuispark, het drassig groengebied langsheen de Koningin Fabiolalaan, de sport- en speelvelden in de Marathonstraat en de Leieoevers in een netwerk van publiek en semi-publieke groene ruimten in het westelijke deel van de Rijsenbergbuurt.

In de tweede helft worden een drietal bouwvolumes geïntegreerd om het noodzakelijke bouwprogramma te kunnen aanbieden. Daar is het park circa 30 meter breed en bevindt het zich tussen de gebouwen.

Het park wordt van de sporen gescheiden door een geluidsscherm en door groene wallen.



figuur | profiel groene rand thv Rijsenbergpark

Koningin Fabiolalaan

figuur | simulatie Rijsenbergpark



BUREAU
URBANISME

3.4 Groene rand (zone C)

Toegangen tot het Rijsenbergpark

Ondanks de verhoogde ligging zal het nieuwe park goed toegankelijk zijn:

- via een breed fiets- en wandelpad dat, ter hoogte van de Suzanne Lilarstraat, langzaam klimt vanaf de Koningin Fabiolalaan tot op het hoger gelegen plateau. De helling wordt beperkt in functie van de toegankelijkheid voor personen met een handicap (< 4%)
- via een trap in het talud vanaf de Koningin Fabiolalaan, naast bouwveld B5;
- via een trap in het talud vanaf de Koningin Fabiolalaan, ter hoogte van het moerasbosje en bouwveld C2. In het verlengde kan verbinding gemaakt worden met de Marathonstraat d.m.v. een verhoogd knuppel- of vlonderpad;
- via het 'pad van stad naar land' dat het Rijsenbergpark rechtstreeks ontsluit naar de Blaarmeersen, het Wijkcentrum (zone B) en de Stationsbuurt (zone A);
- via een publiek toegankelijke lift of hellingsbaan, aansluitend bij de publieke functies in B5 (school en buurtsporthal) of B4;
- ...



figuur | toegangen tot het Rijsenbergpark vanuit de buurt



figuur | toegang vanaf de Koningin Fabiolalaan (1)



figuur | toegang vanaf de Koningin Fabiolalaan (2)



figuur | toegang vanaf de Marathonstraat (3)



figuur | toegang vanaf de school (4)

3.4 Groene rand (zone C)

Twee torens in het groen

Het Gewestelijk RUP legt minstens de realisatie van één woontoren (bouwveld C1) – in het verlengde van de as van de Koningin Fabiolalaan – dwingend vast. Om zoveel mogelijk ruimte onbebouwd te houden en in te richten als publieke groene ruimte, is de realisatie van een tweede torengebouw, aan het eind van het spoorwegplateau, aangewezen.

Beide torens spannen de bebouwde ruimte in de groene rand op, en flankeren het pad van stad naar land richting Blaarmeersen.

Tussen de woontorens worden een viertal kleinere bouwvolumes ingeschoven in het talud langs de Fabiolalaan.

Keuze voor minimaal bouwprogramma

Het Gewestelijk RUP bepaalt de minimale en maximale vloeroppervlakte, die in zone C moet worden gerealiseerd.

Op basis van het ontwerp onderzoek met betrekking tot de inplanting, de vorm en de hoogte van de torens, wordt voorgesteld om de minimale bruto vloeroppervlakte (34.000 m²) van het Gewestelijk RUP als richtinggevend te beschouwen.

(zie ontwerp onderzoek: bouwhoogte van de torens in zone C)



figuur | volumetrie groene rand (zone C)

3.4 Groene rand (zone C)

Torengedouw Fabiolalaan (C1)

Net voor de bocht in de Koningin Fabiolalaan voorziet het stadsontwerp de inplanting van een rank torengebouw, ongeveer in de as van de straat. Deze toren is 60 meter hoog. Dit is de minimale hoogte volgens het Gewestelijk RUP. De breedte langs de Fabiolalaan blijft beperkt tot de vooropgestelde 25 meter. De vorm en de diepte van de toren worden bepaald door de keuze om het park zo weinig mogelijk in te snoeren en een vloeiende beweging van het pad van stad naar land mogelijk te maken.

Op de onderste twee bouwlagen is een publieke functie zoals een horecazaak aangewezen. Idealiter is deze zowel op het gelijkvloers (Koningin Fabiolalaan) als op de eerste verdieping (park) toegankelijk. Op beide plekken is een terras mogelijk.

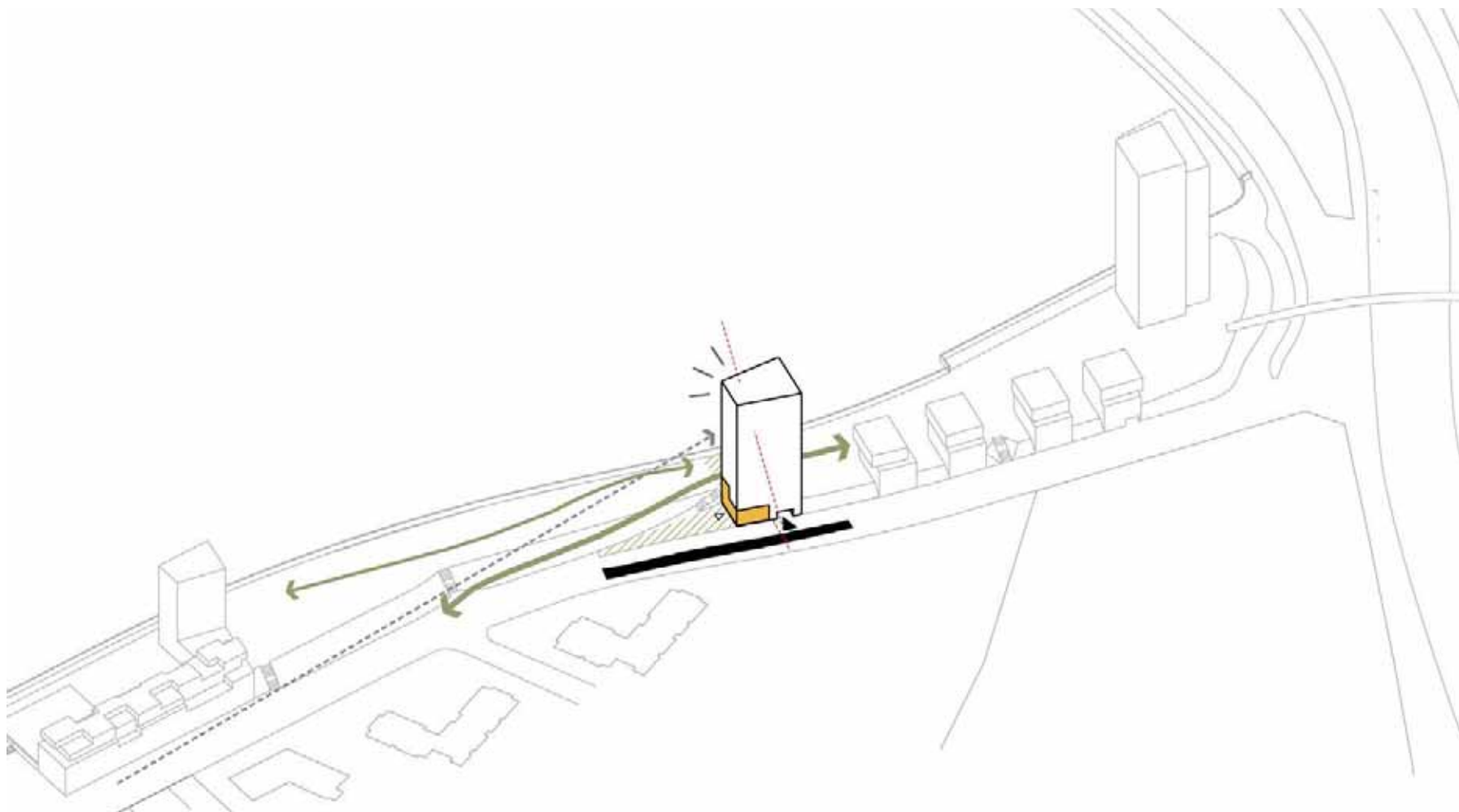
De parking voor dit torengebouw wordt geïntegreerd in de ondergrondse parking onder de gebouwen C1 en C2.



figuur | zicht op het torengebouw (C1) vanaf de Koningin Fabiolalaan



figuur | zicht op het torengebouw (C1) vanaf het park



figuur | ontwerpkeuzes gebouw C1

3.4 Groene rand (zone C)

Stadsvilla's langs de Fabiolalaan (C2)

Tussen beide torens voorziet het stadsontwerp een viertal kleinere gebouwen die ingeplant worden op een gemeenschappelijke sokkel. De bouwvolumes worden als een stadsvilla geïntegreerd in het Rijsenbergpark. Ze worden letterlijk in het talud langs de Koningin Fabiolalaan geschoven.

Deze volumes passen conform het Gewestelijk RUP binnen het 45°-gabariet.

Voor de woningen wordt t.o.v. het maaiveld aan de parkzijde een privacy plint voorzien. Onder de woningen is ruimte voor bergingen en technieken. Dit 'tussenniveau' laat toe dat er voldoende gronddekking bovenop de ondergrondse parking voorzien kan worden. Het Gewestelijk RUP bepaalt dat er minstens een 1m diepe doorwortelbare ruimte moet voorzien worden.

De ondergrondse parkeergarage voor auto's en gemeenschappelijke fietsstallingen wordt in het talud geschoven. Om het aantal in- en uitritten te beperken en de parkeercapaciteit te optimaliseren, worden de kelderverdiepingen met elkaar verbonden. De ondergrondse parkeergarage ontsluit tevens de toren C1. De footprint van C1 is te beperkt om te kunnen voorzien in alle noodzakelijke ruimte voor parkeren, bergingen en technieken.



Ook voor deze gebouwen dient de noord gerichte gevel aan de zijde van de Koningin Fabiolalaan voldoende attractief te zijn; Door de verbreding van de Koningin Fabiolalaan verdwijnt het bestaande talud en de bestaande houtkant. Bij de architecturale uitwerking en positionering van de stadsvilla's moet onderzocht worden op welke manier een groen talud hersteld kan worden in het straatbeeld. Deze ontwerpogave wordt in belangrijke mate bepaald door zowel de positionering en aanzetpeil van de ondergrondse parkeergarage, als door de positionering van de bovengrondse volumes.

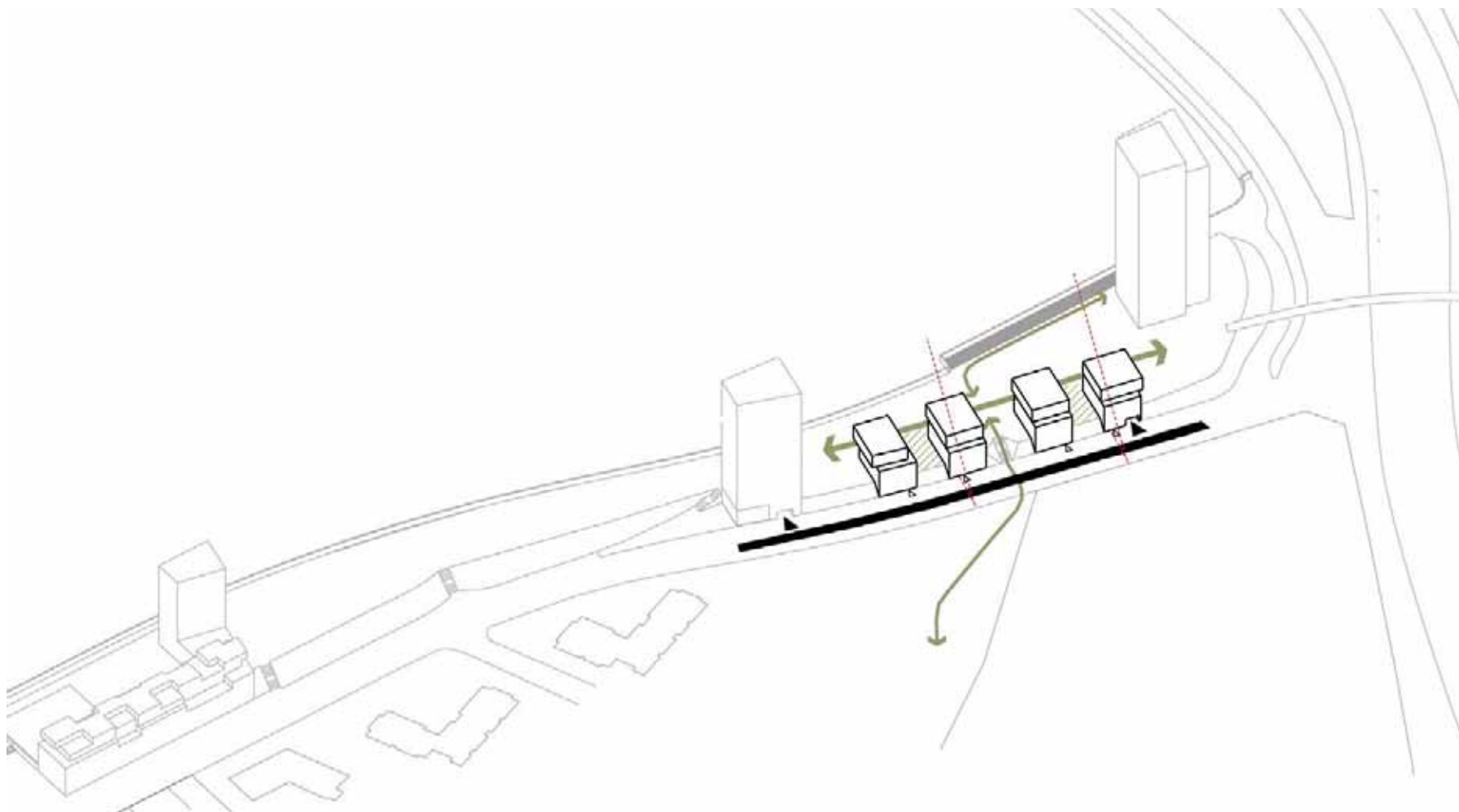
De hoofdtoegang bevindt zich op het niveau van de Koningin Fabiolalaan. Eventueel krijgen de gebouwen een secundaire toegang rechtstreeks vanaf de verhoogde parkzone. De tussenliggende buitenruimte tussen de bouwvolumes onderling, krijgt een meer een besloten karakter.

Tussen de gebouwen door wordt tevens een trap als toegang tot de verhoogde parkzone voorzien.



figuur | profiel groene rand thv C2

Koningin Fabiolalaan



figuur | ontwerpkeuzes gebouw C2

3.4 Groene rand (zone C)

Ontwerpend onderzoek: bouwhoogte van de torens in zone C ?

Er werd onderzocht welke hoogte voor de torens optimaal is. Het Gewestelijk RUP legt op dat de hoogte van de torens minimaal 60 en maximaal 90 meter bedraagt.

Als beide torens 60 meter hoog zijn, moet het bebouwde grondvlak (van toren C₃) aanzienlijk worden uitgebreid om de vereiste minimale vloeroppervlakte, bepaald door het Gewestelijk RUP te kunnen aanbieden. Daarmee vermindert de kwaliteit van het Rijsenbergpark substantieel. De toren kan niet meer beschouwt worden als 'slanke' toren.

Met een hoogte van 80 meter voor beide torens is het bebouwde grondvlak minimaal. De visuele impact op de Rijsenbergbuurt van de toren in de as van de Fabiolalaan wordt dan vrij groot. Indien beide torens even hoog zijn, worden ze ervaren als een samenwerkend geheel of koppelgebouw. Nochtans zijn de omgevingsfactoren voor beide torens anders: toren C₁ staat in de Koningin Fabiolalaan, toren C₃ bevindt zich verderaf van de bestaande bebouwing. Voor de meest westelijke toren blijkt de hoogte van de toren minder bepalend te zijn voor zijn impact op de omgeving. Hoe hoger de torens, hoe slanker ze ogen.

Het stadsontwerp kiest voor een gecombineerde hoogte. Door de eerste toren tot 60 meter te beperken, moet het grondvlak van de tweede toren iets worden vergroot. Dit kan toch tot een elegant volume leiden door de toren horizontaal te geleiden.

Bij het bepalen van de hoogte van de torens werd de schaduwwerking ervan onderzocht. Rekening houdend met de verschillende zonnestanden op de verschillende tijdstippen van het jaar, wordt de schaduwhinder van de torengebouwen op t.o.v. de bestaande bebouwing in de Koningin Fabiolalaan als aanvaardbaar beschouwd. Tijdstippen met lage zonnestanden (bv. winter) geven aanleiding tot grote schaduwvorming. Een belangrijk deel van de bestaande bebouwing of het openbaar domein worden reeds vandaag (ongeacht de nieuwe bebouwing) op tijdstippen met lage zonnestanden getroffen door schaduwvorming.

ONTWERPEND



figuur | volumestudie met torenhoogte 60 meter



figuur | volumestudie met torenhoogte 60 meter (C₁) en 80 meter (C₃)



figuur | volumestudie met torenhoogte 80 meter

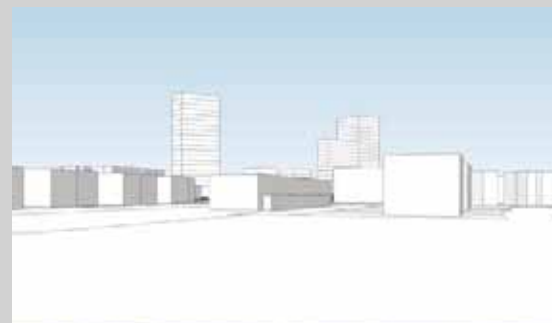
ONDERZOEK



figuur | zicht vanaf de Koningin Fabiolalaan met torenhoogte 60 meter



figuur | zicht vanaf de linker Leie-oever met torenhoogte 60 meter



figuur | zicht vanaf de Marathonstraat met torenhoogte 60 meter



figuur | zicht vanaf de Koningin Fabiolalaan met torenhoogte 60 meter (C1) en 80 meter (C3)



figuur | zicht vanaf de linker Leie-oever met torenhoogte 60 meter (C1) en 80 meter (C3)



figuur | zicht vanaf de Marathonstraat met torenhoogte 60 meter (C1) en 80 meter (C3)



figuur | zicht vanaf de Koningin Fabiolalaan met torenhoogte 80 meter



figuur | zicht vanaf de linker Leie-oever met torenhoogte 80 meter



figuur | zicht vanaf de Marathonstraat met torenhoogte 80 meter

3.4 Groene rand (zone C)

Ontwerpend onderzoek: dienstweg Infrabel?

De Stad Gent moet als grondeigenaar de toegankelijkheid van het hoger gelegen talud ten behoeve van het LCI en de werkplaatsen langs de Snepkaai op elk moment kunnen verzekeren. Daarvoor zal een nieuwe toegangsweg aangelegd moeten worden.

Deze toegangsweg moet een hoogteverschil overbruggen van ongeveer 4m en zal voornamelijk door Infrabel gebruikt worden als dienstweg. De dienstweg moet voldoen aan specifieke inrichtingsvoorwaarden inzake bochtstralen, stijgpercentage, wegbreedte en vrije hoogte.

Tijdens het ontwerpend onderzoek werden drie varianten onderzocht:

- ontsluiting vanaf de Snepkaai, via een tunnel onder bouwveld C₃;
- ontsluiting vanaf de Koningin Fabiolalaan ter hoogte van bouwveld C₂;
- ontsluiting vanaf de Koningin Fabiolalaan, op de hoek met de Snepkaai ter hoogte van bouwveld C₃.

Op grond van volgende afwegingen werd slechts 1 mogelijke oplossing weerhouden.

- De tunnelvariant onder bouwveld C₃ is een technische complexe oplossing, waarvan de aanlegkost niet meer in verhouding staat tot het beperkt gebruik van de weg. De Snepkaai is een belangrijke invalsweg voor het westelijk deel van de Stad Gent met aanzienlijke verkeersintensiteiten. Een rechtstreekse ontsluiting in de bocht van de Snepkaai zorgt omwille van de beperkte zichtbaarheid voor een verkeersonveilige situatie.
- Een ontsluiting vanaf de Koningin Fabiolalaan ter hoogte van bouwveld C₂ zorgt ruimtelijk voor een fysieke onderbreking van de parkzone in de groene rand. De continuïteit van het 'pad van stad naar land' wordt onderbroken. Bijkomend: ter hoogte van bouwveld C₂ is de beschikbare terreindiepte te beperkt. Een toegangshelling op die plaats geeft aanleiding tot een onaanvaardbare helling. Het voordeel waarbij een grotere parkzone verkregen wordt op de hoek met de Snepkaai weegt niet op tegenover bovenvermelde nadelen.
- In de variant waarbij de dienstweg aantakt op de Koningin Fabiolalaan op de hoek met de Snepkaai, wordt de toegangsweg geïntegreerd in het talud. De weg dient tevens als ontsluitingsweg voor bouwveld C₃. Deze oplossing veronderstelt een geïntegreerd ontwerp van het talud, de dienstweg en de woontoren C₃. Bij het toekomstige ontwerp voor bouwveld C₃ moet bijzondere aandacht gegeven worden aan de ontsluiting van de ondergrondse parkeergarage, aan de aansluiting van de functies in de woontoren C₃ met het maaiveld en aan de continuïteit van het 'pad van stad naar land' richting Blaarmeersen.

ONTWERPEND

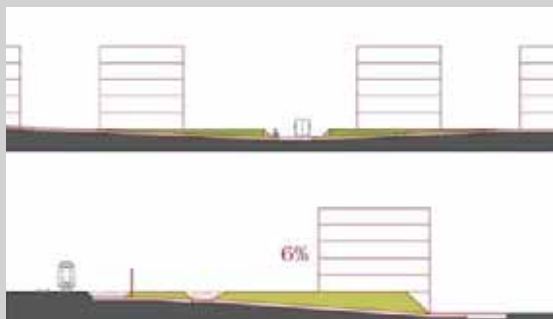


figuur | variant 1, tunnel onder C₃ snede

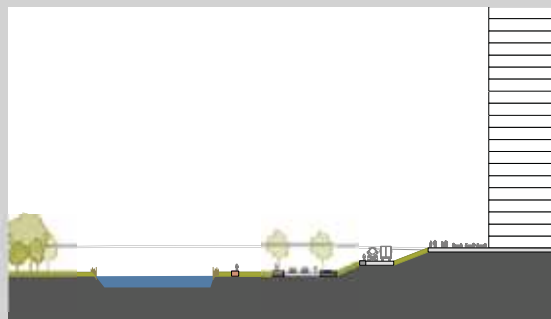


figuur | variant 1, tunnel onder C₃

ONDERZOEK



figuur | variant 2, tussen stadsvilla's C2 snede



figuur | variant 3, geïntegreerd in het talud snede



figuur | variant 2, tussen stadsvilla's C2



figuur | variant 3, geïntegreerd in het talud

3.4 Groene rand (zone C)

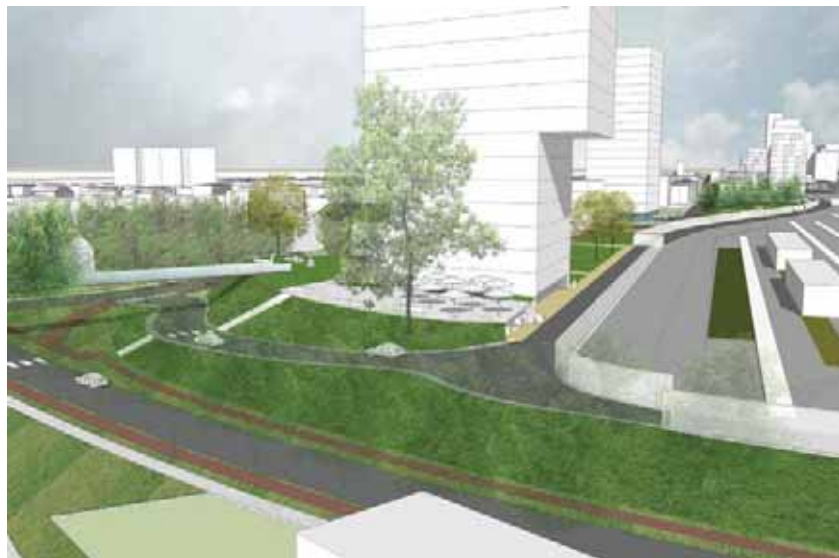
"Kop" aan de Snekkaai (C3)

Het Rijsenbergpark eindigt aan de Snekkaai. Het bestaande driehoekige parkje met platanen op de hoek van de Koningin Fabiolalaan en Snekkaai blijft behouden en wordt in het grotere park geïntegreerd.

In het talud langs de Snekkaai wordt een toegangshelling geïntegreerd die het spoorwegplateau verbindt met de Koningin Fabiolalaan. Deze toegangshelling geeft toegang aan het torengedouw C₃, het spoorwegdomein en het L.C.I.. Om de impact van de zogenaamde 'dienstweg Infrabel' op het park tot een minimum te beperken, wordt het bestaande maaiveld verhoogd van 4 tot 6 meter boven de Koningin Fabiolalaan. Het laatste kwart van het park krijgt daarmee in zijn langse richting een zachte helling (2%).

Deze verhoging onttrekt het plaatselijk verkeer aan het zicht en laat toe om een nieuwe voetgangers- en fietsbrug over de Snekkaai en de Leie zonder extra talud aan te sluiten op het park.

Het torengedouw kent een meervoudige oriëntatie. De woningen worden zowel vanaf de parkzijde als vanaf de ontsluitingsweg langs de spoorzijde ontsloten. Door het nieuw gecreëerde niveauverschil sluit de ontsluitingsweg aan op het hoogste ondergrondse niveau.



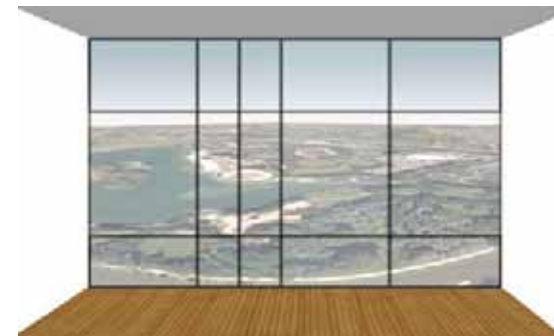
figuur | zicht op de 'kop' aan de Gordunakaai (dienstweg)

Het niveau dat aansluit bij het park leent zich optimaal voor een horecafunctie: goede bezonning en prachtig uitzicht over de Leie en de Blaarmeersen vanaf een 'belvédère' aan de rand van het talud.

Bij de modellering van het gebouw werd getracht om het grondvlak minimaal te houden. Een horizontale verschuiving van de footprint en het beperken van de footprint voor de hoogste verdiepingen komt de slankheid van de toren ten goede. Elk appartement heeft aan minstens één zijde uitzicht over het park of over de Blaarmeersen.

De laatste toren zal een belangrijke landschappelijke bakenfunctie vervullen. De toren markeert de toegang tot de stad vanaf de grootschalige groene ruimte waar de Blaarmeersen deel van uitmaken.

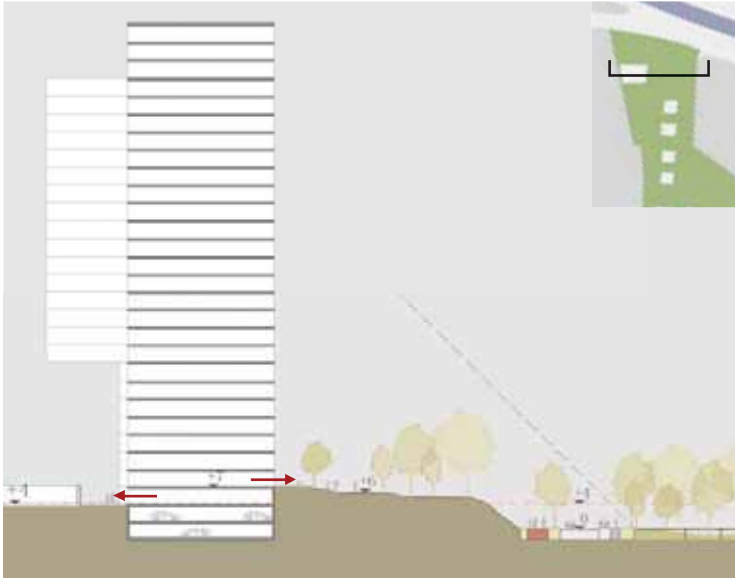
Bij de concrete architecturale uitwerking van C₃ dient de rechtstreekse auto-ontsluiting vanaf de Koningin Fabiolalaan onderzocht te worden. Dit kan door de ondergrondse parkeergebouwen (in het talud) met elkaar te verbinden. Op die manier wordt vermeden dat bewoners eerst het talud via de dienstweg oprijden om nadien te dalen in het parkeergebouw en dat de dienstweg onnodig of ongewenst autoverkeer aantrekt.



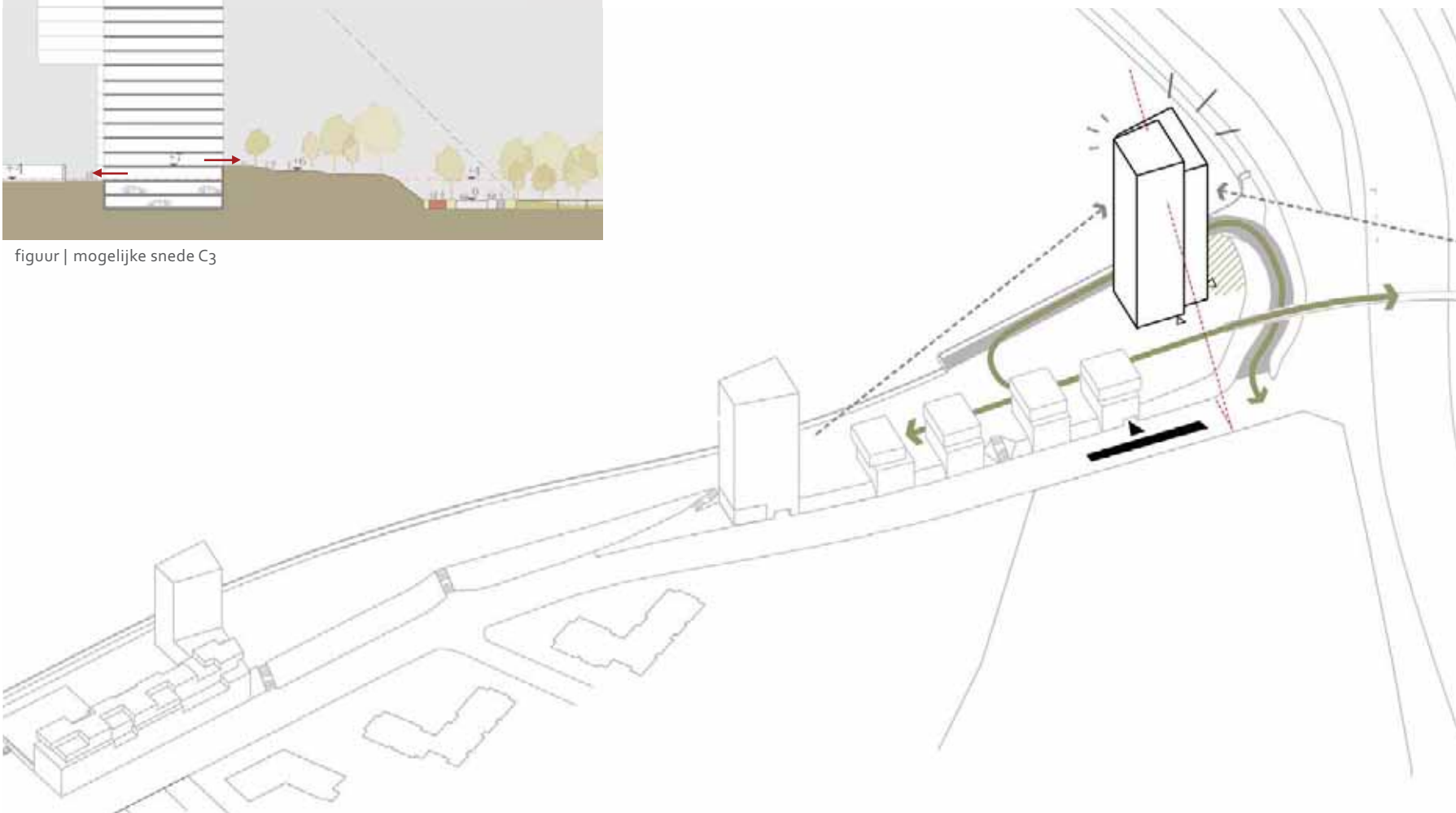
figuur | simulatie van het zicht op de Blaarmeesten vanop de hoogste verdieping van gebouw C₃



figuur | zicht op de 'kop' aan de Gordunakaai (Koningin Fabiolalaan)



figuur | mogelijke snede C3



figuur | ontwerpkeuzes gebouw C3

3.4 Groene rand (zone C)

Wandel- en fietsbrug over de Leie

Het Gewestelijk RUP bepaalt bij de voorschriften over het 'pad van stad naar land' (artikel 6) dat er een 'fysieke verbinding' moet zijn tussen het Maria-Hendrikaplein en de Blaarmeersen.

Vanuit de netwerkgedachte en het vervolledigen van het fietsnetwerk zorgt de fiets- en wandelbrug op stedelijk niveau voor een 'verknoping' van het Westerringspoor met de langzaam verkeersverbinding tussen Blaarmeersen, Maria-Hendrikaplein en Citadelpark (museumpark).

Op wijkniveau is de verbinding met het recreatiedomein van de Blaarmeersen een belangrijke meerwaarde voor zowel de nieuwe bewoners van de projectontwikkeling als de huidige bewoners van de Rijsenbergbuurt. In de noordelijke stationsbuurt zijn weinig publieke speelplaatsen of groen aanwezig.



figuur | Gewenste recreatieve structuur

- Een rechtstreekse toegang tot de sport- en recreatie infrastructuur van de Blaarmeersen verhoogt aanzienlijk de aantrekkelijkheid voor gezinnen met (opgroeïende) kinderen, voor de bewoners van appartementen en kleinere stadswoningen met bescheiden buitenruimte, voor de actieve ouderen, In de Koningin Fabiolalaan worden ongeveer 850 nieuwe woningen gepland; allemaal meergezinswoningen of appartementen.
- De brug is onderdeel van het 'pad van stad naar land' en moet een korter, comfortabeler en veiliger alternatief zijn om de Blaarmeersen te linken met de bestaande Rijsenbergbuurt

en nieuwe projectontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan. Omrijden met de fiets via de bestaande fietsbrug bedraagt al gauw 850m. Te voet bedraagt de afstand van de Snekkaai naar de overzijde van de Leie 500m via de bestaande brug ten noorden van de spoorwegbrug.

Een studierapport met focus op de landschappelijke inpasbaarheid en technische en financiële haalbaarheid is in opmaak.



figuur | simulatie: zicht op de 'kop' aan de Gordunakaai



figuur | simulatie; zicht op de 'kruis' van de gebiedsontwikkeling

ONTWERP SYNTHESDOCUMENT 2010 Gert Sint-Pieters
KWALITEITSTEAM GEBIEDSONTWIKKELING FABIOLAAN

BUREAU
URBANISME

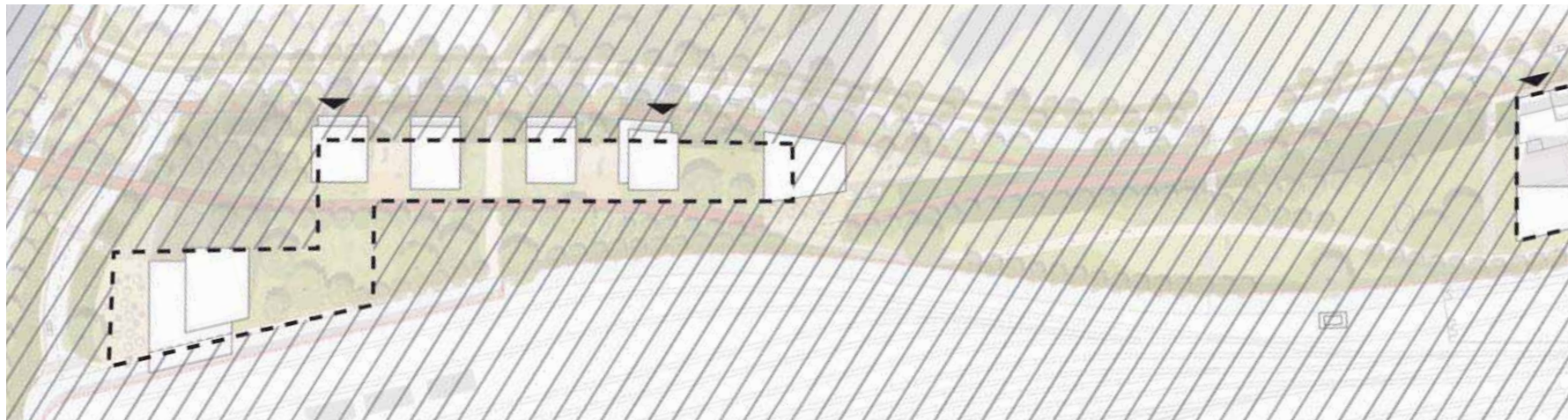
3.4 Groene rand (zone C)

Indicatief programma Groene rand

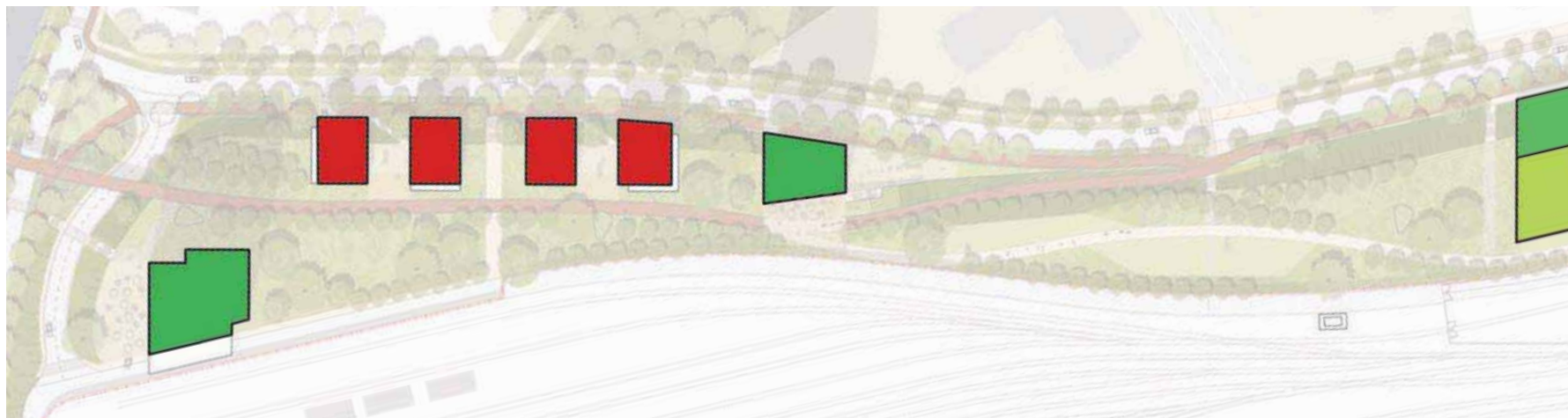
Het kwantitatief programma werd getoetst aan het stadsontwerp en beantwoordt aan de vooropgestelde stedenbouwkundige randvoorwaarden van het Gewestelijk RUP en de stedenbouwkundige krijtlijnen zoals geformuleerd in hoofdstuk 2. Het te realiseren programma kan afwijken van het voorgesteld indicatief programma.

De raming van het aantal woningen is slechts indicatief en berekend op basis van een hypothetische gemiddelde bruto vloeroppervlakte van 120m² per woning voor zowel sociale als marktconforme appartementen. De werkelijke gemiddelde woninggrootte kan hiervan afwijken en wordt o.m. bepaald door het uiteindelijke woningprogramma.

De woningoppervlakte (WO) van een appartement is de oppervlakte tussen de buitenmuren, incl. binnenmuren, bergingen, kokers, Een woningoppervlakte van 90m² stemt overeen met een sociaal 3-slaapkamer appartement (voor 4 personen) of een privaat 2-slaapkamer appartement .



figuur | groene rand (zone C): programma ondergrond

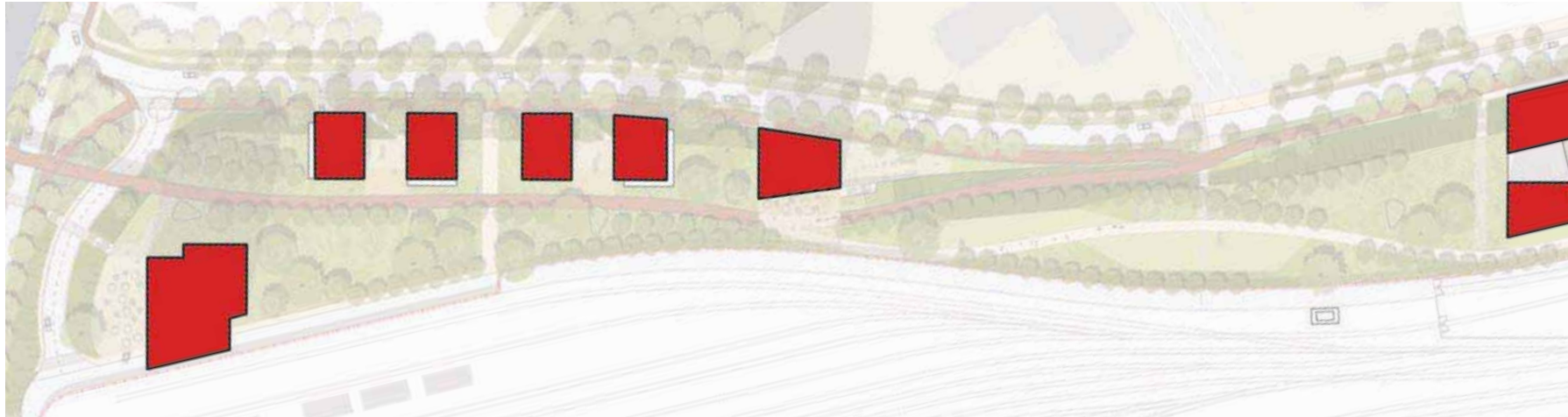


figuur | groene rand (zone C): programma maaiveld

wonen ■
 publieke functies ■

De bruto vloeroppervlakte (BVO) is de totale oppervlakte, incl. buitenschil en incl. het aandeel in alle gemeenschappelijke delen met uitzondering van de ondergrondse constructies. Het verschil tussen de woningoppervlakte en de bruto vloeroppervlakte is o.m. afhankelijk van de grootte van de gemeenschappelijke delen (inkomhal, horizontale en verticale circulatie, fietsenberging, vluchtwegen, ...),

typologie (middelhoogbouw, hoogbouw), energieprestatie (dikte van de buitenschil), ... en kan slechts exact berekend worden op basis van een concreet ontwerpvoorstel. Voor de berekening van het aantal woningen wordt voorlopig aangenomen dat de gemiddelde bruto vloeroppervlakte (120m²) ca 30% meer bedraagt dan de gemiddelde woningoppervlakte (90m²).



figuur | groene rand (zone C): programma lagere verdieping

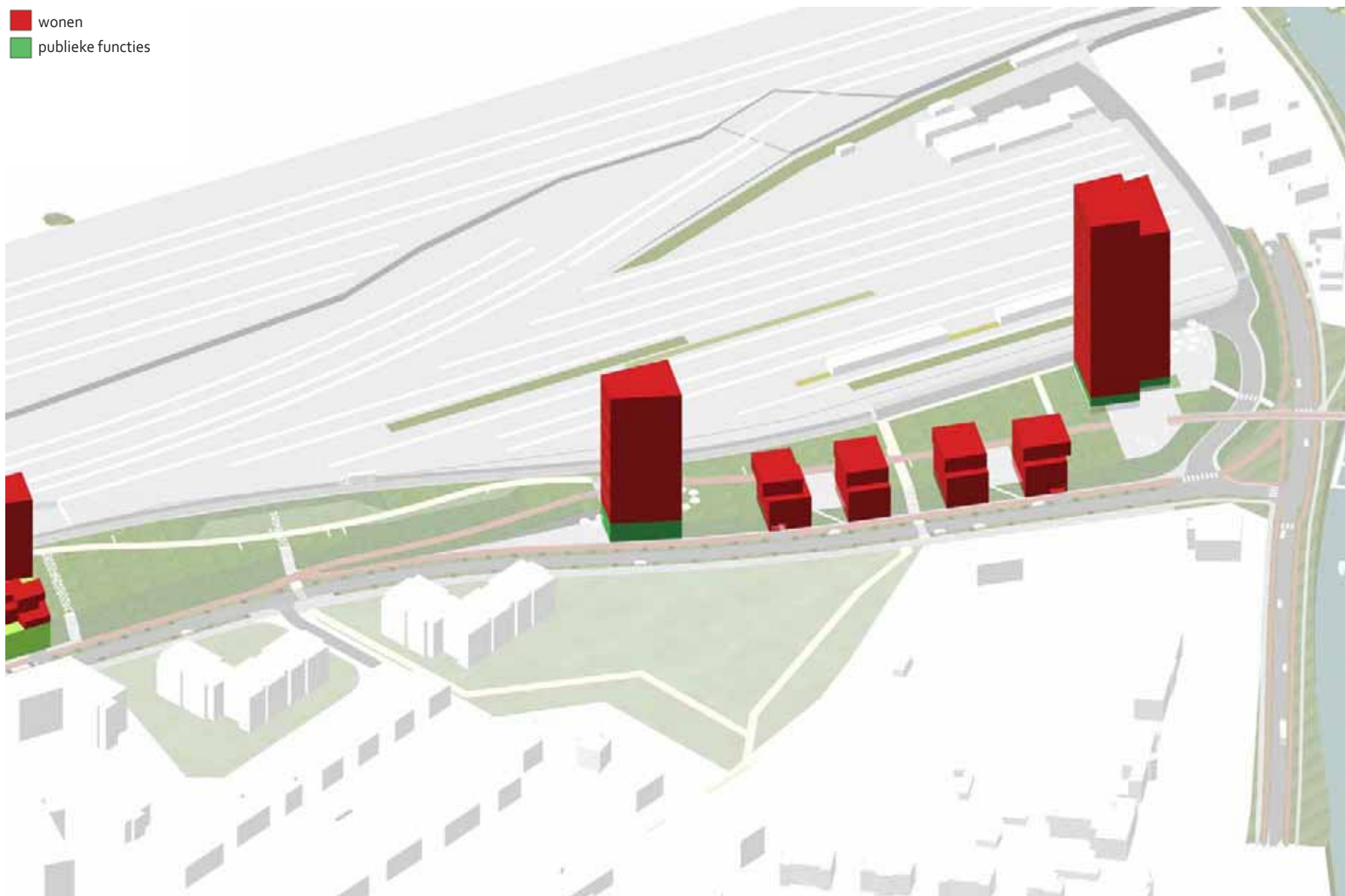


figuur | groene rand (zone C): programma hogere verdieping

3.4 Groene rand (zone C)

Indicatief programma Groene Rand

- wonen
- publieke functies



figuur | groene rand (zone C): simulatie programma

	BVO wonen (m ²)	BVO kantoren (m ²)	BVO publiek (m ²)	maximum BVO totaal (m ²)
C1 (toren Fabiolalaan)	8.200	-	600	8.800
C2 (groepsvilla's)	5.800	-	-	5.800
C3 (toren Snekpaaï)	18.700	-	800	19.500
totaal groene rand (zone C)	32.700	0	1.400	34.100

Toetsing conformiteit met het Gewestelijk RUP

Totaal programma zone C: minimaal 34.000 m² BVO 100%

Totaal programma zone C: maximaal 44.000 m² BVO 77%

Gelijkvloerse verdiepingen: minimaal 50% BVO gelijkvloers = publiek toegankelijk en/of woningen

Aandeel wonen zone C: minimaal 70% BVO totaal 96%

INDICATIEVE RAMING AANTAL (SOCIALE) WONINGEN

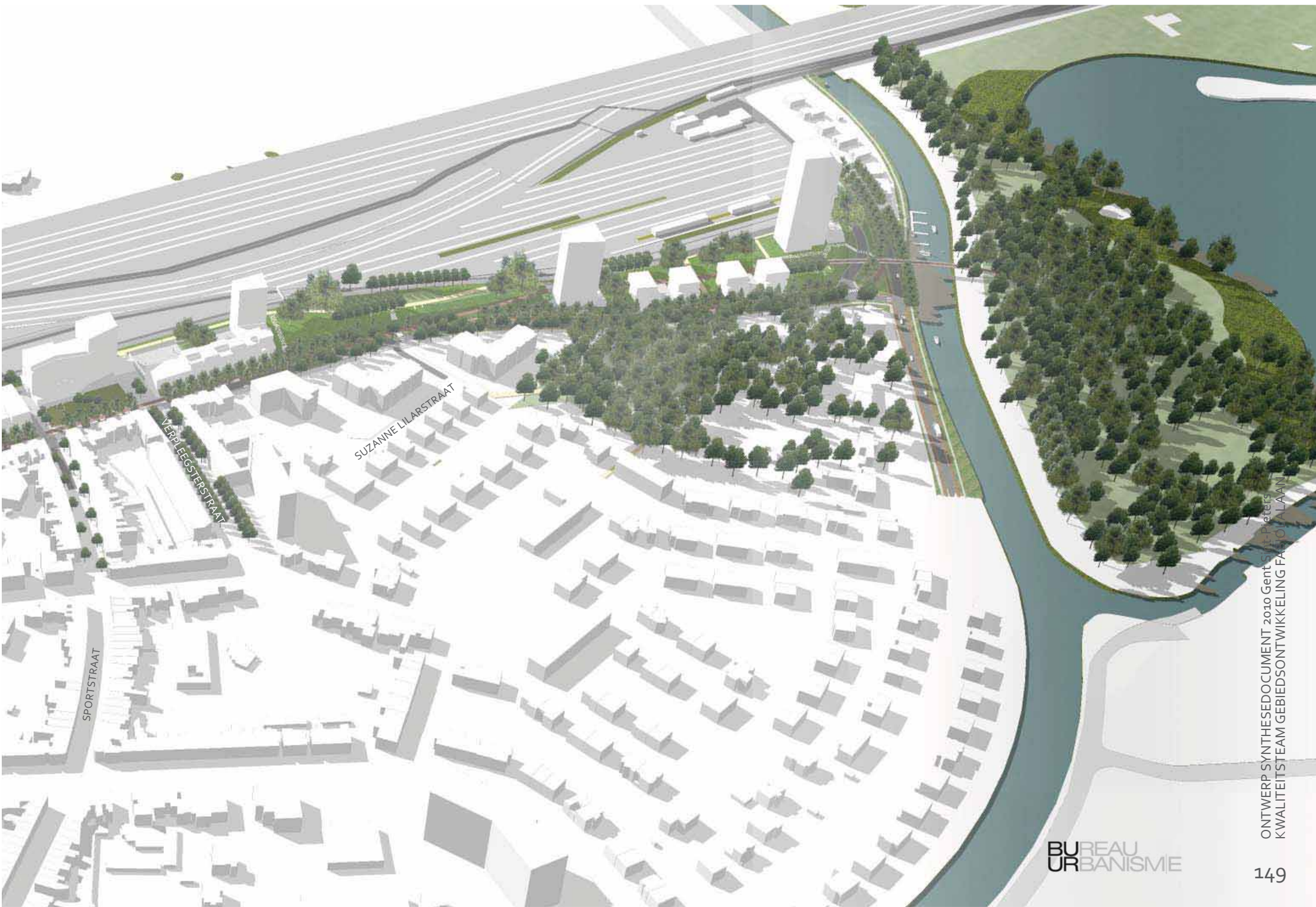
ZONE C

	totale BVO wonen zone C (m ²)	gemid. WO/woning (m ²)	gemid. BVO/woning (m ²)	aantal woningen	20% sociaal	sociale last Rabot	20% beschieden	60% marktconform
C1 – C3	32.700	90	120	270	55	-	55	160

figuur | groene rand (zone C): kwantificering programma

3.5 Overzicht





ONTWERP SYNTHESDOCUMENT 2010 Gent S. J. P. Peters
KWALITEITSTEAM GEBIEDSONTWIKKELING FASOVALAAN

3.5 Overzicht





3.5 Overzicht

Zonnestudie



figuur | zonnestudie 9u 13u 17u juni



figuur | zonnestudie 9u 13u 17u maart / september



figuur | zonnestudie 11u 13u 15u december

3.5 Overzicht

Verharde buitenruimte



figuur | verharde buitenruimte gebiedsontwikkeling Koningin Fabiolalaan

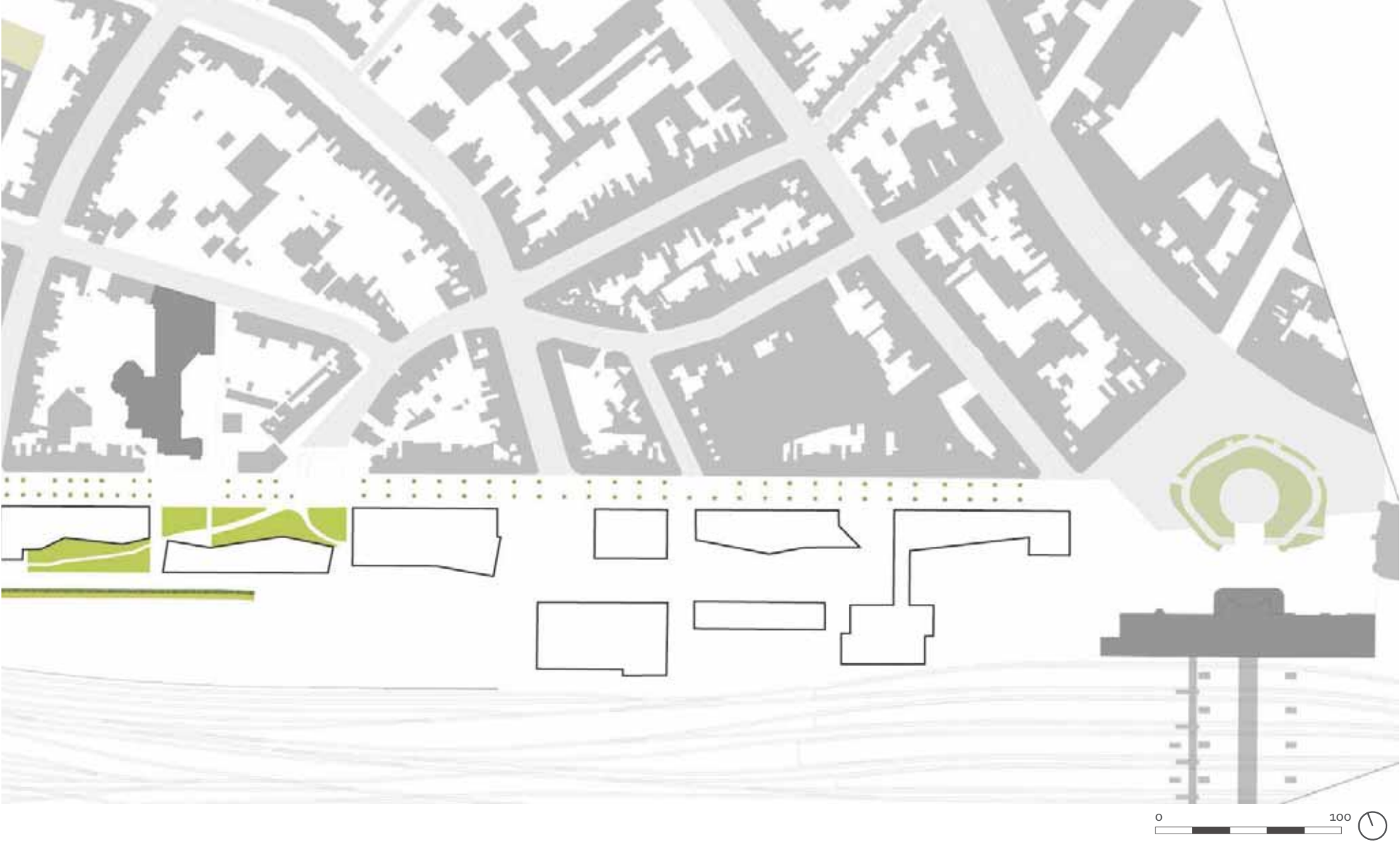


3.5 Overzicht

Onverharde buitenruimte







figuur | onverharde buitenruimte gebiedsontwikkeling Koningin Fabiolalaan



3.5 Overzicht






figuur | boomstructuur gebiedsontwikkeling Koningin Fabiolalaan

- bestaande bomenrij (cfr. opmetingsplan) 
- bestaand bos 
- nieuwe bomenrij 
- gerooid bomen 



3.5 Overzicht







Netwerk wegverkeer

- ingang parking 'stationsbuurt' 
- ingang parking 'wijkcentrum' 
- ingang parking 'groene rand' 



figuur | netwerk wegverkeer + ontsluiting parking

Netwerk zacht verkeer

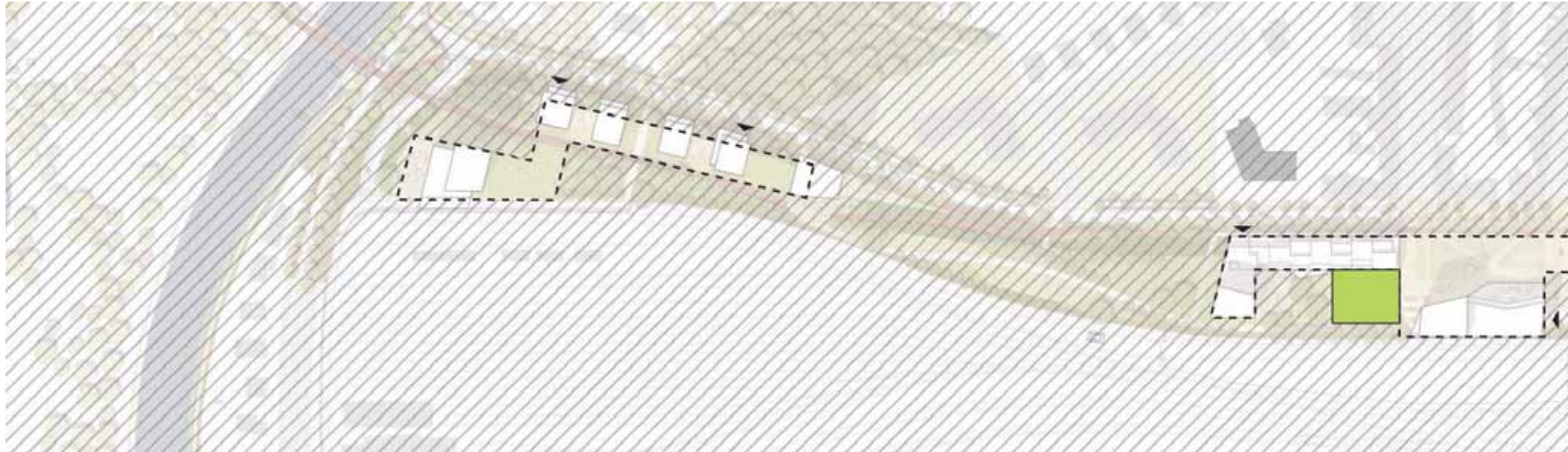
- esplanade 'stationsbuurt' 
- stadstuinen 'wijkcentrum' 
- parkzone 'groene rand' 
- belangrijke fietsverbinding 
- pad van stad naar land 
- bijkomende verbindingen 



figuur | netwerk zacht verkeer

3.5 Overzicht

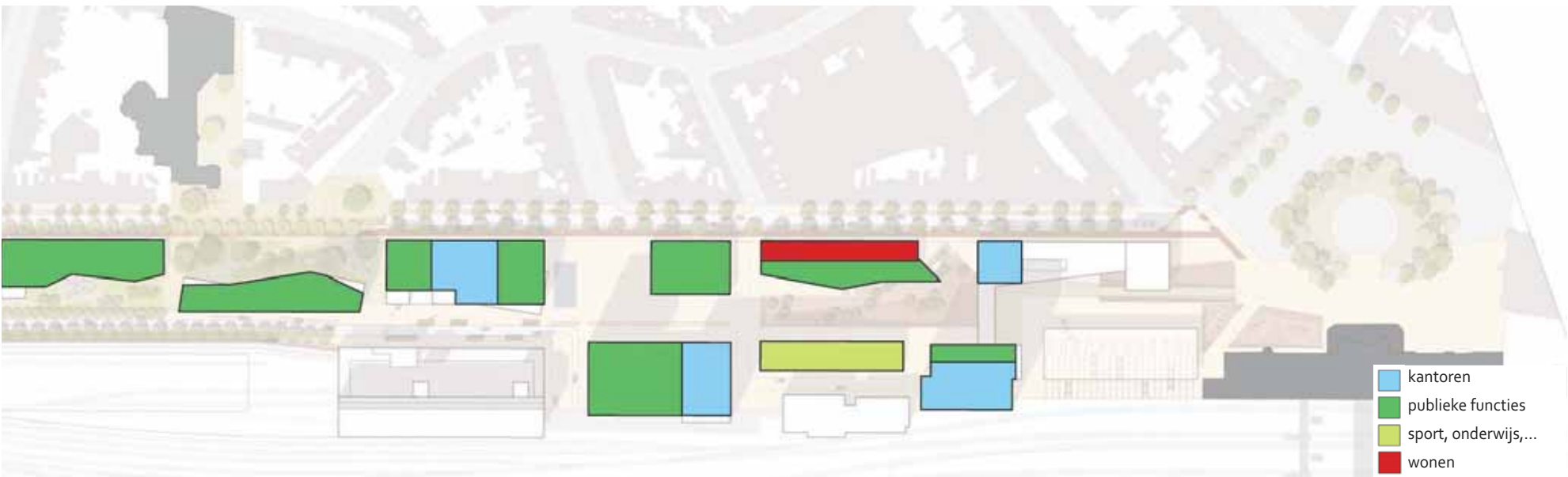
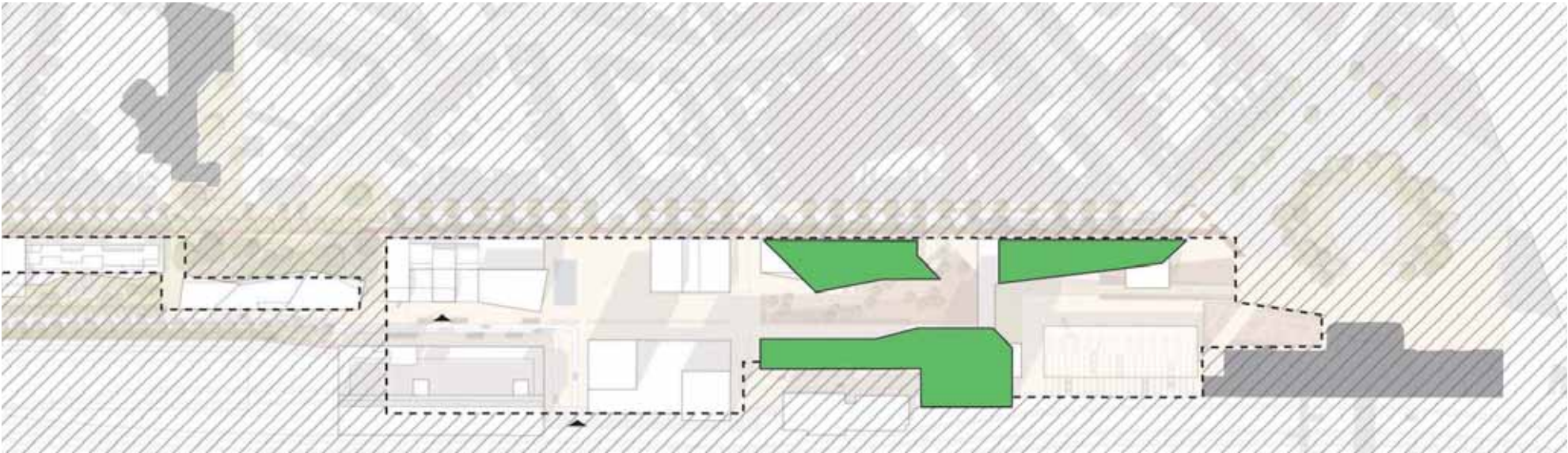
Indicatief programma (conform RUP)



figuur | gebiedsontwikkeling Koningin Fabiolalaan: programma ondergronds



figuur | gebiedsontwikkeling Koningin Fabiolalaan: programma maaiveld



3.5 Overzicht

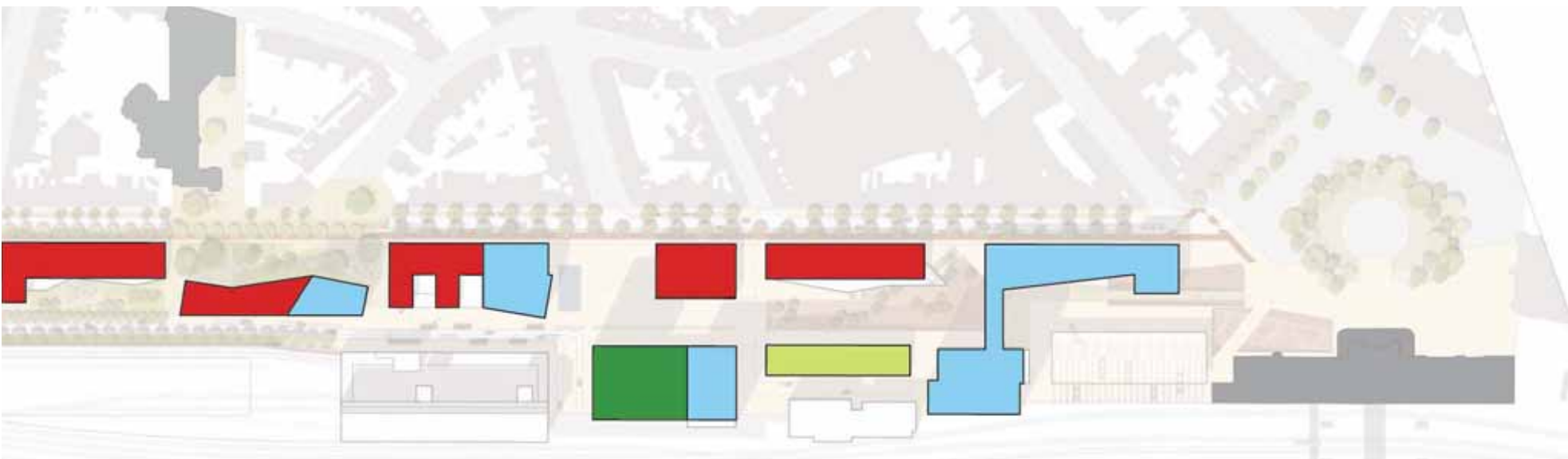
Indicatief programma



figuur | gebiedsontwikkeling Koningin Fabiolalaan: programma lagere verdieping

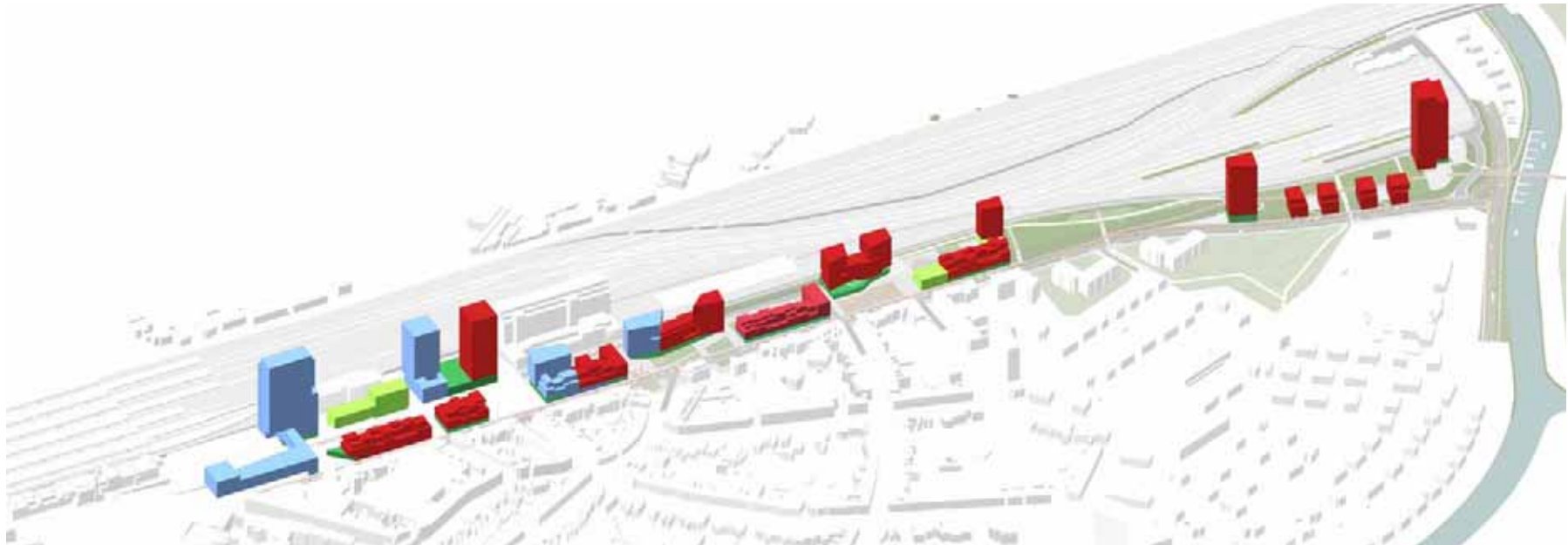


figuur | gebiedsontwikkeling Koningin Fabiolalaan: programma hogere verdieping



3.5 Overzicht

Indicatief programma



- kantoren
- publieke functies
- sport, onderwijs,...
- wonen

INDICATIEVE RAMING AANTAL (SOCIALE) WONINGEN

Koningin Fabiolalaan – zone A, B en C

	totale BVO wonen (m ²)	gemid. WO/woning (m ²)	gemid. BVO/woning (m ²)	aantal woningen	20% sociaal	sociale last Rabot	bescheiden	marktconform
A1 – A5 (nv. Sofa)	27.100	90	120	225	45	-	0	180
B1 (nv. Sofa)	6.000	90	120	50	10	-	0	40
B2 - B5 (stad Gent)	32.500	90	120	270	55	50	5	160
C1 – C3 (stad Gent)	32.700	90	120	270	55	-	55	160
	98.300			815	165	50	60	540

figuur | gebiedsontwikkeling Koningin Fabiolalaan: simulatie bouwprogramma

	BVO wonen (m ²)	BVO kantoren (m ²)	BVO publiek (m ²)	maximum BVO totaal (m ²)
A1 (kopgebouw)		39.800	200	40.000
A2 (Fabiolalaan)	6.400	-	950	7.350
A3 (esplanade)	-	-	5.000	5.000
A4 (Fabiolalaan)	3.600	-	750	4.350
A5 (twingebouw)	17.100	13.300	3.100	33.400
totaal zone A	27.100	53.100	10.000	90.200
B1 (Fabiolalaan)	6.000	8.000	1.000	15.000
B2 (Boentweg)	8.000	6.000	1.500	15.500
B3 (Fabiolalaan)	7.000	-	1.500	8.500
B4 (spoortalud)	9.000	-	1.500	10.500
B5 (Fabiolalaan)	8.500	-	4.000	12.500
totaal zone B	38.500	14.000	9.500	62.000
C1 (toren Fabiolalaan)	8.200	-	600	8.800
C2 (groepsvilla's)	5.800	-	-	5.800
C3 (toren Snepkaai)	18.700	-	800	19.500
totaal zone C	32.700	0	1.400	34.100
TOTAAL	98.300	67.100	20.900	186.300

Toetsing conformiteit met het Gewestelijk RUP

Totaal programma: minimaal 170.000 m² BVO 110%

Totaal programma: maximaal 220.000 m² BVO 85%

figuur | gebiedsontwikkeling Koningin Fabiolalaan: kwantificering bouwprogramma

3.5 Overzicht

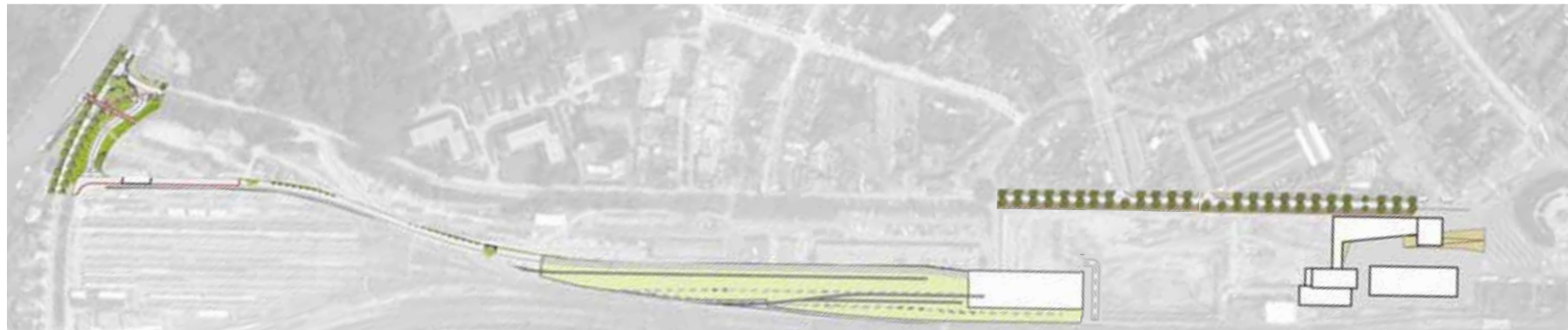
Fasering

De gebiedsontwikkeling van de Koningin Fabiolalaan is reeds gestart met de bouw van de ondergrondse parking in de stationsbuurt. Aansluitend worden de gebouwen bovenop de dakplaat van de parking gerealiseerd, te beginnen bij het kopgebouw vlakbij het Maria Hendrikaplein. Ook de realisatie van het LCI wordt op korte termijn voorzien. Dit project vereist de aanleg van de toegangsweg vanaf de Fabiolalaan naar het spoordomein (op de kop Fabiolalaan/Gordunakaai).

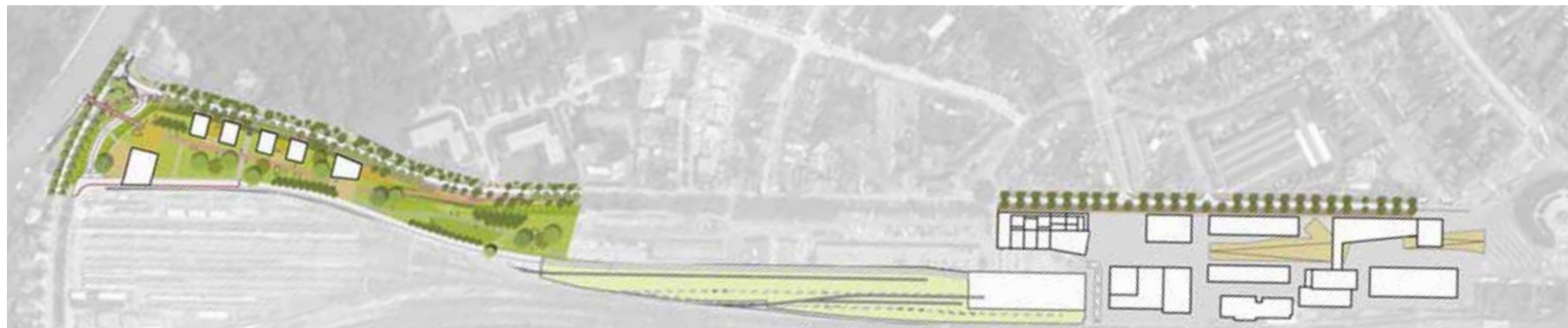
De terreinen van de groene rand zijn vrijgegeven zodat de stad (of een aangestelde private partij) met de ontwikkeling van dit gebied, inclusief het Rijsenbergpark, kan beginnen.

Het centrale gedeelte (het wijkcentrum) wordt gefaseerd vrijgegeven. Het laatste deel komt vrij vanaf 2015 - zodat de stad gefaseerd ten laatste in 2015 kan starten met de ontwikkeling.

Het komt pas vrij nadat de werken aan het LCI beëindigd zijn, vermits dit gedeelte van het projectgebied tijdelijk als werfzone is ingericht. Dan kan worden gestart met de aanleg van de Boentweg en de ontwikkeling van de bouwvelden rondom de twee wijkpleinen.



figuur | simulatie fasering: 2010 - 2012



figuur | simulatie fasering: 2012 - 2015



figuur | simulatie fasering: 2015 - 2018



figuur | simulatie fasering: 2018 - 2020

3.5 Overzicht



figuur | totaalbeeld gebiedsontwikkeling Koningin Fabiolalaan



4. STEDENBOUWKUNDIGE RANDVOORWAARDEN

In dit hoofdstuk worden de stedenbouwkundige randvoorwaarden geformuleerd voor de verdere projectontwikkeling voor zone B en C. Er wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Verordenende bepalingen opgelegd door het Gewestelijk RUP. Van deze stedenbouwkundige randvoorwaarden kan niet worden afgeweken, tenzij decretaal toegelaten (Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening).
- Dwingende randvoorwaarden, die voortvloeien uit het proces (stedenbouwkundige analyse, ontwerp onderzoek en stadsontwerp). Van deze stedenbouwkundige randvoorwaarden kan slechts worden afgeweken op basis van gewijzigde context of nieuwe inzichten, die a) ruimtelijk gemotiveerd moeten worden en b) de goedkeuring vereisen van de vergunningverlenende overheid.
- Ontwerpmatige aandachtspunten of suggesties. Deze aandachtspunten zijn louter informatief. Alternatieven zijn mogelijk.
- De stedenbouwkundige randvoorwaarden worden opgesomd en per deelgebied en per thema gerangschikt. Voor de argumentatie wordt verwezen naar hoofdstukken 2 en 3 van dit document. Ze verduidelijken en verfijnen een aantal verordenende bepalingen van het Gewestelijk RUP, waarvoor interpretatie mogelijk is.

De stedenbouwkundige randvoorwaarden vervangen de voorschriften van het Gewestelijk RUP niet. Voor de integrale tekst en voorschriften verwijzen we naar de toelichtingsnota bij het Gewestelijk RUP 'stationsomgeving Gent Sint-Pieters, Fabiolalaan'.

4.1 Randvoorwaarden wijkcentrum (zone B)

ITEM	DWINGEND vanuit het GRUP	DWINGEND vanuit het proces	SUGGESTIE ...	SD 2010
RELIËF		<p>Het bestaande spoortalud wordt afgegraven ter hoogte van B1-B2-B3-B4</p> <p>Publiek domein zone B sluit rechtstreeks aan op de K. Fabiolalaan.</p>		p.48-49
		Het gelijkvloers van de gebouwen B2en B4 sluit aan op het maaiveldniveau van de wijkpleinen .		p.88 p.96
		Ter hoogte van B5 wordt het talud als referentiepeil behouden. Het gelijkvloers niveau van gebouw B5 sluit aan op de Koningin Fabiolalaan, de eerste verdieping op het talud.		p.106
GELUIDSSCHERM	Een geluidsscherm (i.f.v. de geluidsoverlast van de spoorweg voor de open ruimten op het maaiveld met verblijfsfunctie) is verplicht, behalve waar de gebouwen als akoestisch scherm fungeren.		Ter hoogte van de Boentweg, tussen het LCI-gebouw en B4, wordt het geluidsscherm tussen de bedieningsweg voor het LCI en het groene talud geplaatst en samen met een ev. grondkeermuur geconcipeerd.	p.94
VERHARDING	De verharding bedraagt max. 50% van de totale onbebouwde ruimte in zone B.	<p>Verharding in functie van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - toegangen gebouwen, - nooddiensten, - aanpalende publieke functies (gelijkvloers), - continuïteit 'pad van stad naar land', - programma van eisen voor de invulling van het openbaar domein <p>Waar mogelijk wordt gezocht naar gemeenschappelijk gebruik van de verschillende verhardingen.</p>	Differentiatie inzake verharding, aanplanting, gebruik, ... tussen de wijkpleinen/stadstuinen onderling aangewezen.	p.90 p.110 p.102

ITEM	DWINGEND vanuit het GRUP	DWINGEND vanuit het proces	SUGGESTIE ...	SD 2010
K. FABIOLALAAAN	(zone grafisch aangeduid)	Een rooilijnbreedte van 19m over de volledige lengte van de Koningin Fabiolalaan.	Tussen B2 en B5 wordt een herkenbaar profiel uitgewerkt met dubbele bomenrij.	p.46-47
		De bestaande bomen blijven maximaal behouden.	Ter hoogte van de wijkpleinen kunnen doorzichten gecreëerd worden om de link met de bestaande wijk te versterken.	
		Verkeersremmende maatregelen ter hoogte van de wijkpleinen in functie van verblijfskwaliteit en oversteekbaarheid van en naar Rijsenbergbuurt		
		Een dubbel richting fietspad aan de zuidzijde van de K. Fabiolalaan.		
BOENTWEG	In verbinding met de R4, het Entreeplein en de Koningin Fabiolalaan wordt doorheen een deel van zone B een interne ontsluitingsweg gerealiseerd.	De interne ontsluitingsweg of de zgn. Boentweg is gelegen tussen de gebouwen B2, B3 en het spoorwegtalud. De Boentweg sluit aan op de K. Fabiolalaan ter hoogte van de Sportstraat.		p.94-95
		Het niveauverschil met het hoger gelegen spoorwegdomein wordt uitgewerkt door middel van een groen talud (met lage keermuur op het niveau van de Boentweg). Langs het groene talud (en lage keermuur) wordt aan de kant van de nieuwe projectontwikkeling een groenstrook aangelegd voor de aanplanting van hoogstammige bomen.		
		Verkeersremmende maatregelen.		

ITEM	DWINGEND vanuit het GRUP	DWINGEND vanuit het proces	SUGGESTIE ...	SD 2010
BOUWLIJNEN	<p>De bouwvolumes in zone B worden alternerend langs de K. Fabiolalaan en langs de sporen of de zone LCI ingeplant.</p> <p>Langsheen de K. Fabiolalaan geldt voor de bouwvelden B1, B3 en B5 een verplichte bouwlijn.</p>	<p>Aan de kant van het spoortalud wordt een functionele rechte bouwlijn voorzien voor de bouwvelden B2 en B4.</p>	<p>'flexibele' bouwlijnen voor de 'interne' gevels.</p>	p.82-83
	<p>Gevellengte min. 70m, max. 150m</p>	<p>5 bouwvelden (B1 t.e.m. B5).</p> <p>De gebouwen B1, B2 en B3 worden zo gepositioneerd dat een wijkplein ontstaat in aansluiting op de Aaigemstraat en Jan Palfijn ziekenhuissite.</p> <p>De gebouwen B3, B4 en B5 worden zo gepositioneerd dat een wijkplein ontstaat in aansluiting op de Sportstraat en Verpleegsterstraat.</p>	<p>De gebouwvolumes langs de K. Fabiolalaan (B1, B3, B5) kunnen 'omplooiën' in functie van de gevelwerking aan het Entreeplein, het wijkplein/stadstuin of het Rijsenbergpark.</p>	p.120-21
BOUWHOOGTE	<p><u>Alle</u> gebouwen in zone B mogen niet uitsteken boven een denkbeeldig vlak in 45°, gemeten vanaf de dorpel van de bestaande bebouwing aan de overzijde van de K. Fabiolalaan.</p>	<p>Tegenover de bestaande rijbebouwing in de K. Fabiolalaan wordt de bouwhoogte voor B1, B3 en B5 beperkt tot maximum 6 bouwlagen of een kroonlijsthoogte van 19m.</p>	<p>Visuele verlaging van de kroonlijsthoogte door terugspringen van de hoogste verdiepingen in functie van een evenwichtig straatbeeld ten opzichte van de bestaande bebouwing in de K. Fabiolalaan.</p> <p>B1, B3 en B5 kunnen hogere accenten bevatten aan de kant van het spoorwegdomein of LCI.</p>	<p>p.51-52 p.100-101</p> <p>p.84 p.86 p.92 p.106</p>
		<p>Hogere gebouwen B2 en B4 zijn gesitueerd aan de kant van het spoortalud.</p>	<p>Hoogteaccenten of gebouwen met variërende bouwhoogte aangewezen in functie van oost en west georiënteerde gevels, inpandige terrassen, ...</p> <p>De hogere accenten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - blijven beperkt in functie van de bezonning van de wijkpleinen; - beperken zich tot een gedeelte van het bouwveld (in verhouding tot de totale lengte van het bouwveld); - staan in verhouding tot de afmetingen van de aanpalende stadstuin/wijkplein. 	<p>p.88</p> <p>p.98-99</p> <p>p.104</p>

ITEM	DWINGEND vanuit het GRUP	DWINGEND vanuit het proces	SUGGESTIE...	SD 2010
KWANTIFICERING PROGRAMMA	De totale bruto vloeroppervlakte is minimaal 59.500 m ² en maximaal 77.000 m ² .	Zgn. 'intermediair' scenario (63.000 m ²) is richtinggevend.	Het verschil tussen het minimum en het intermediair scenario wordt als reserve beschouwd om reducties van het bouwvolume tijdens de architecturale uitwerking mogelijk te maken in functie van bezonning, het creëren van lichten en zichten of het toevoegen van private of gemeenschappelijke buitenruimtes.	p.84
	Minimaal 50% van de vloeroppervlakte wordt voorzien voor woningen.	Het aandeel woningen wordt ruimer ingevuld dan de opgelegde minimumquota, zodat een nieuwe woonbuurt ontstaat die zich maximaal ent op de Rijsenbergwijk (richtcijfer: 70-75%).		
		Behoudens de decretaal vastgelegde quota voor sociale woningen, dienen bijkomend ca. sociale 50 woningen gerealiseerd te worden ten gevolge van de herinrichting van de Rabotwijk.		
	Minimaal 20% en maximaal 40% van de vloeroppervlakte wordt voorzien voor kantoren.	Het aandeel kantoren blijft beperkt (richtcijfer: 20-25%). Kantoren in B1 en/of B2, aansluitend bij zone A en inspeland op de nabijheid van het station.		p.53 p.86 p.88

4.1 Randvoorwaarden wijkcentrum (zone B)

ITEM	DWINGEND vanuit het GRUP	DWINGEND vanuit het proces	SUGGESTIE...	SD 2010
PUBLIEKE FUNCTIES	50% van de gelijkvloerse vloeroppervlakte (= contactzone openbaar domein) wordt voorbehouden voor publiek toegankelijke functies en/of woningen.	De publieke functies zorgen voor een meerwaarde voor het woonweefsel in de Rijsenbergwijk en voor de projectontwikkeling zelf: buurtwinkels, horeca, school, buurtsporthal,...	Maximale invulling van de gelijkvloerse verdieping van B1, B2, B4 en B5 met publieke functies aansluitend op het Entreeplein en de wijkpleinen. Publieke diensten op de onderste verdiepingen van B5: - (basis)school; - buurtsporthal; - kindercrèche; - (jeugd)verenigingslokaal - ...	p.53 p.86 p.88 p.104 p.106
		Minstens 50% van de totale gelijkvloerse bruto vloeroppervlakte zone B (= contactzones met het openbaar domein) heeft een bouwlaaghoogte van ca 4m.		p.53
PAD VAN STAD NAAR LAND	fiets- en voetgangersroute doorheen het plangebied: - continu; - deel van openbaar domein; - minimum 3 m breed; - comfortabel en toegankelijk voor personen met een handicap; - voldoende verlicht; - nooit ingesloten tussen 2 wanden.		Het pad van stad naar land wordt geïntegreerd in de aanleg van de wijkpleinen.	p.49 p.82
			Lift/helling geïntegreerd in of aansluitend bij B5 of B4 in functie van integrale toegankelijkheid Rijsenbergpark.	p.108-109

ITEM	DWINGEND vanuit het GRUP	DWINGEND vanuit het proces	SUGGESTIE ...	SD 2010
TOEGANG GEBOUWEN	De gebouwen grenzend aan de K. Fabiolalaan, het Entreeplein of de Boentweg hebben hun toegang langs deze openbare ruimtes.	<p>B1 en B2 hebben zowel een toegang tot de K. Fabiolalaan/wijkplein als een toegang tot de Boentweg.</p> <p>De hoofdtoegangen voor het wonen in B1, B3 en B5 zijn gelegen langs de K. Fabiolalaan.</p> <p>De hoofdtoegangen van de publieksgerichte functies in B2, B4 en B5 (commerciële functie, school, buurtsporthal, kantoren) geven uit op de wijkpleinen.</p>	Laden en lossen B1, B2, B3 en B4 via Boentweg.	
ORIENTATIE		Alle gevels zijn – ongeacht de oriëntatie – volwaardige gevels en moeten bijdragen in de sociale controle van het publiek domein.	<p>Aangepaste woningtypologie (bv. doorzonappartement)</p> <p>Hoogteaccenten (B1, B2, B4 en B5) aangewezen voor het creëren van oost en west georiënteerde gevels, inpandige terrassen, ...</p>	p.84
FIETSENBERGING (bewoners en andere functies)		<p>Gemeenschappelijk met hoog comfort:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inpandig; - toegang rechtstreeks ontsloten op het niveau van het maaiveld (K. Fabiolalaan); - aansluitend bij toegangen; - ruimte voor minder traditionele fietsen (bakfiets, fietskar, ...) <p>1 fietsstaanplaats per bewoner.</p>		p.102-103

4.1 Randvoorwaarden wijkcentrum (zone B)

ITEM	DWINGEND vanuit het GRUP	DWINGEND vanuit het proces	SUGGESTIE...	SD 2010
AUTOPARKEREN	Ondergrondse parkeergarages onder de stadstuinen zijn niet toegelaten, tenzij een kwalitatieve inrichting mogelijk blijft: <ul style="list-style-type: none"> - min. 1 meter doorwortelbare ruimte; - min. 2 meter voor hoogstammen. 	Een gemeenschappelijke autoparking in functie van: <ul style="list-style-type: none"> - optimale bezetting; - beperkt aantal toegangen; - complementair gebruik tussen bewoners en werknemers; - kostprijs. <p>Ondergrondse constructies maximaal onder gebouwen en verharde zones .</p>	Een half ondergrondse verdieping voor berging en technieken in functie van: <ul style="list-style-type: none"> - voldoende gronddekking 'tuinkamers'; - ev. onderdoorgang parkeergarage onder Boentweg; - ev. privacy-plint wonen maaiveld 	p.102-103
		Inpandige toegang ondergrondse parkeergarage(s) via Boentweg of K. Fabiolalaan. Geen bijkomende inname openbaar domein voor in- of uitritten.	Toegang gemeenschappelijke parkeergarage via Boentweg in B4 ter hoogte van spoortalud	
		Bewonersparkeren: 0,8 parkeerplaatsen per woning, mits flankerende maatregelen.	Flankerende maatregelen: <ul style="list-style-type: none"> - forfaitaire kost autodelen (Cambio) geïntegreerd in algemene kost woongebouwen; - geen bewonerskaart straatparkeren; - maximaliseren fietscomfort - laadpalen elektrische voertuigen 	
	Bovengronds parkeren enkel voor laden en lossen of voor kortparkeren bezoekers	Bezoekersparkeren: langsparkeren K. Fabiolalaan.		

4.2 Randvoorwaarden groene rand (zone C)

ITEM	DWINGEND vanuit het GRUP	DWINGEND vanuit het proces	SUGGESTIE ...	SD 2010
RELIËF		<p>Maximaal behoud van het bestaande peil tussen B5 en C3.</p> <p>Grondverzetten gebeuren enkel in functie van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ondergrondse constructies , - verbreding K. Fabiolalaan tot 19m, incl. herprofilering groene talud K. Fabiolalaan, - de toegankelijkheid van het Rijsenbergpark en de aanleg van fiets- en voetgangers-routes, incl. landhoofd fietsbrug over de Leie (= pad van stad naar land), - de herprofilering van het talud ter hoogte van de Snekkaai, incl. landschappelijke integratie dienstweg Infrabel, - ev. zichtbuffers ten opzichte van het spoorwegdomein. 		p.118-119
GELUIDSSCHERM	<p>Een geluidsscherm (i.f.v. de geluidsoverlast van de spoorweg voor de open ruimten op het maaiveld met verblijfsfunctie) is verplicht, behalve waar de gebouwen als akoestisch scherm fungeren.</p>	<p>Geluidsscherm tussen de dienstweg LCI en de parkzone.</p> <p>Ter hoogte van C3 wordt het geluidsscherm voorzien tussen de dienstweg en de sporenbundel. De afstand van de geluidswand tot aan de uiterste spoorstaaf bedraagt 4m.</p>	<p>Ter hoogte van het onbebouwde deel van het Rijsenbergpark wordt het geluidsscherm maximaal geïntegreerd in de parkaanleg.</p>	p.126-127

ITEM	DWINGEND vanuit het GRUP	DWINGEND vanuit het proces	SUGGESTIE...	SD 2010
K. FABIOLALAAAN	(zone grafisch aangeduid)	Een rooilijnbreedte van 19m over de volledige lengte van de Koningin Fabiolalaan.	Tussen B5 en de Snekkaai wordt de K. Fabiolalaan uitgewerkt als 'parkway' (bomen in los verband, aansluitend bij groen talud, moerasbosje, plantsoen met platanen).	p.46-47
		De bestaande bomen blijven maximaal behouden.		
		Een dubbel richting fietspad aan de zuidzijde van de K. Fabiolalaan.		
PAD VAN STAD NAAR LAND	Fiets- en voetgangersroute doorheen het plangebied: <ul style="list-style-type: none"> - continu; - deel van openbaar domein; - minimum 3 m breed; - comfortabel en toegankelijk voor personen met een handicap; - voldoende verlicht; - nooit ingesloten tussen 2 wanden 		Lift/helling geïntegreerd in of aansluitend bij B5 of B4 in functie van integrale toegankelijkheid Rijsenbergpark.	p.108-109 p.142-143
DIENSTWEG INFRABEL		De toegankelijkheid van het ca. 4m hoger gelegen spoorwegdomein (t.o.v. de K. Fabiolalaan) wordt verzekerd door een 'dienstweg', die op het einde van de K. Fabiolalaan landschappelijk geïntegreerd wordt in het talud met de Snekkaai. De weg is tevens bedieningsweg voor C3 (laden en lossen, nooddiensten, secundaire ontsluiting parking, publieke functies maaiveld, ...) en ontsluitingsweg voor het Rijsenbergpark (nooddiensten en dienstvoertuigen).		p.138-139

4.2 Randvoorwaarden groene rand (zone C)

ITEM	DWINGEND vanuit het GRUP	DWINGEND vanuit het proces	SUGGESTIE...	SD 2010
BOUWLIJNEN	De gebouwen worden voorzien als solitaire volumes aan de rand van het park.	De gebouwen C1 en C2 worden ingeplant langs de K. Fabiolalaan. Het gebouw C3 wordt tegen of uitkragend over de dienstweg Infrabel ingeplant.		
	Eén slanke toren (C1) is grafisch aangeduid op het plan en bevindt zich in de as van de K. Fabiolalaan.			p.132-133
	Aanvullend kan in zone C één bijkomende slanke toren worden gerealiseerd op een vrij te kiezen locatie	C3 als landmark voor het nieuwe stadsdeel, aan de rand van de projectzone, met zicht op Blaarmeersen, Leie en stationsomgeving.		p.140-141
FOOTPRINT	'slanke toren'	Beperken footprint torengebouwen C1 en C3.	De gebouwen nemen samen (in dwarsdoorsnede) hoogstens de helft van de beschikbare breedte van het spoortalud in. De minimale parkbreedte bedraagt 20m, met uitzondering van de zone ter hoogte van C1 (min. 15m). Verticale geleding maakt de toren C3 slanker.	
		Middelhoogbouw C2 wordt uitgewerkt als compacte volumes op een groen talud.		p.134-135
BOUWHOOGTE	Gebouwen mogen niet uitsteken boven een denkbeeldig vlak van 45° vanaf overzijde K. Fabiolalaan, behalve de torens.	C2: maximum 5 bouwlagen (+ 0,5 bouwlaag), vanaf het bestaande spoortalud	C2: half ondergrondse technische verdieping (ten opzicht van Rijsenbergpark) als 'privacy plint'.	p.134-135
	De torens zijn minimum 60m en maximum 90m hoog, gemeten vanaf het maaiveld.	Toren C1 bedraagt maximum 60m t.o.v. K. Fabiolalaan. Toren C3 bedraagt maximum 90m t.o.v. K. Fabiolalaan.		p.136-137

ITEM	DWINGEND vanuit het GRUP	DWINGEND vanuit het proces	SUGGESTIE...	SD 2010
KWANTIFICERING PROGRAMMA	De totale bruto vloeroppervlakte is minimaal 34.000m ² en maximaal 44.000m ² .	Ondergrens GRUP (34.000m ²) is richtinggevend		p.130-131
	Minimaal 70% van de vloeroppervlakte wordt voorzien voor woningen.		Maximaal residentieel programma.	
	50% van de gelijkvloerse vloeroppervlakte (= contactzone openbaar domein) wordt voorbehouden voor publiek toegankelijke functies en/of woningen.	Publieke functies in de contactzones met het openbaar domein in C1 en C3 aansluitend op de K. Fabiolalaan en/of het Rijsenbergpark. Minstens 50% van de totale gelijkvloerse bruto vloeroppervlakte zone C (= contactzones met het openbaar domein) heeft een bouwlaaghoogte van ca 4m		p.132 p.140 p.53
KANTOREN		Geen grootschalige kantoren in zone C.	Kleinschalige kantoren (vrije beroepen, ...) als nevenfunctie bij de woningen.	
SOCIALE WONINGEN			C2 wordt als middelhoogbouw voorzien voor sociale woningen	
TOEGANG GEBOUWEN	De gebouwen, grenzend aan de K. Fabiolalaan hebben hun toegang langs deze openbare ruimten.	Hoofdtoegang C1 en C2 via K. Fabiolalaan	Secundaire toegang C1 en C2 voor voetgangers en fietsers via Rijsenbergpark.	
		Hoofdtoegang C3 via dienstweg.	Secundaire toegang C3 voor voetgangers en fietsers via Rijsenbergpark. Ontsluiting ondergrondse parkeergarage/fietsenberging C3 via K. Fabiolalaan.	

4.2 Randvoorwaarden groene rand (zone C)

ITEM	DWINGEND vanuit het GRUP	DWINGEND vanuit het proces	SUGGESTIE...	SD 2010
PARKZONE (Rijsenbergpark)	Minimum 70% van de onbebouwde ruimte in Zone C is onverhard.	Verharding parkzone in functie van: <ul style="list-style-type: none"> - toegangen gebouwen, - nooddiensten, - aanpalende publieke functies (gelijkvloers), - continuïteit 'pad van stad naar land'; - programma van eisen Rijsenbergpark. <p>Waar mogelijk wordt gezocht naar gemeenschappelijk gebruik van de verschillende verhardingen.</p>		p.122-123
	Niet bebouwbare zone (grafisch aangeduid)	Niet bebouwbare zone GRUP wordt uitgebreid tussen bouwveld B5 en woontoren C1 (ca. 200m lang).		p.120-121 p.126-127
		Vrijwaren zone hoek K. Fabiolalaan – Snepkaai van ondergrondse constructies voor de aanplanting van hoogstammige bomen.		p.122
		Langsheen de K. Fabiolalaan en Snepkaai wordt het beeld van een groen talud maximaal behouden.	Ondergrondse parking op voldoende afstand t.o.v. de rooilijn van de K. Fabiolalaan	p.124-125 p.134-135
		Ter hoogte van C1 en C2 wordt bovenop de ondergrondse constructies (in de niet verharde zones) een voldoende dekkingslaag voorzien voor een kwalitatieve aanleg van een groen talud.		
		Toegang Rijsenbergpark: <ul style="list-style-type: none"> - vanaf K. Fabiolalaan - via 'pad van stad naar land' - via dienstweg Infrabel (nood- en onderhoudsdiensten) 	Lift/helling geïntegreerd in of aansluitend bij B5 of B4 in functie van integrale toegankelijkheid Rijsenbergpark.	p.128-129

ITEM	DWINGEND vanuit het GRUP	DWINGEND vanuit het proces	SUGGESTIE...	SD 2010
FIETSENBERGING		<p>Gemeenschappelijk met hoog comfort:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inpandig; - toegang rechtstreeks ontsloten op het niveau van het maaiveld (K. Fabiolalaan); - aansluitend bij toegangen woningen; - ruimte voor minder traditionele fietsen (bakfiets, fietskar, ...). <p>1 fietsstaanplaats per bewoner.</p>		p.122-125
AUTOPARKEREN	<p>Ondergrondse parkeergarages onder het park zijn niet toegelaten, tenzij een kwalitatieve inrichting park mogelijk blijft:</p> <ul style="list-style-type: none"> - min. 1 meter doorwortelbare laag. - min. 2 meter voor hoogstammen. 	<p>Een gemeenschappelijke autoparking in functie van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - optimale bezetting; - beperkt aantal toegangen; - complementair gebruik tussen bewoners en werknemers; - kostprijs. <p>Ondergrondse constructies maximaal onder gebouwen en verharde zones.</p> <p>Inpandige toegangen, geen bijkomende inname van het openbaar domein voor in- en uitritten.</p>	<p>Een half ondergrondse verdieping voor berging en technieken in functie van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - voldoende gronddekking voor niet verharde zones Rijsenbergpark; - privacy-plint wonen maaiveld 	p.122-125
		<p>Bewonersparkeren: 1 parkeerplaats per woning, mits flankerende maatregelen.</p>	<p>Flankerende maatregelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - forfaitaire kost autodelen (Cambio) geïntegreerd in algemene kost woongebouwen; - geen bewonerskaart straatparkeren; - maximaliseren fietscomfort - laadpalen elektrische voertuigen 	
	<p>Bovengronds parkeren enkel voor laden en lossen of voor kortparkeren bezoekers</p>	<p>Bezoekersparkeren: langsparkeren K. Fabiolalaan.</p>		