



aanzetten voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

'Sint-Pietersstation Gent – Koningin Fabiolalaan'

voorwoord

plaat 1: stadsontwerp XDGA 1999

1. initiële opdracht

Begin 2003 kreeg Xaveer De Geyter Architecten (XDGA) opdracht om een stadsontwerp te maken voor een stedelijke ontwikkeling op het spooreplacement langs de Koningin Fabiolalaan in Gent. De opdracht lag in het verlengde van het stadsontwerp dat XDGA voor de ruimere omgeving van het station Gent-Sint-Pieters in 1999 had gemaakt.

De rechtstreekse opdrachtgever van beide ontwerpen was de NV Eurostation, in samenspraak met de stuurgroep die de hele ontwikkeling van het Sint-Pietersstation opvolgt en waarin de belangrijkste partners zetelen onder het voorzitterschap van de Gentse burgemeester: de stad Gent, het Vlaamse Gewest, de NMBS, de Lijn, De Post en Eurostation.

Gelijktijdig met de opdracht tot de opmaak van het stadsontwerp aan de Koningin Fabiolalaan, kreeg de architectenassociatie Werkplaats Voor Architectuur de opdracht om een voorstudie te maken voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) dat de juridische randvoorwaarden moet scheppen voor de gunning van het eigenlijke project.

In onze voorafgaandelijke besprekingen stelden wij “dat we in geen enkel opzicht willen interveniëren in het eigenlijke ontwerp: de autonomie van het stadsontwerp ligt niet ter discussie. Dit uitgangspunt scheidt duidelijkheid. De permanente bevraging waaraan wij het ontwerp zullen onderwerpen heeft uitsluitend tot doel om een synthese te maken van de waarden die we in het Ruimtelijke Uitvoeringsplan verordenend moeten proberen vast te leggen”. Onze overeenkomst stelde dat “een nauwe samenwerking met het architectenbureau Xaveer De Geyter van primordiaal belang is. De samenwerking moet leiden tot een coherente en harmonieuze voorstelling van een studie bestaande uit het stadsontwerp (X. De Geyter) enerzijds, en de elementen voor het RUP anderzijds.”

Parallel met de twee genoemde opdrachten gaf de stuurgroep nog een opdracht tot de opmaak van een hoogbouw-effectrapportage (HER). Opdrachthouder was de Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam.

2. openbaar vervoerstation

Bij het beëindigen van de opdracht van XDGA ontstonden nieuwe inzichten over het openbaar vervoerstation: in deze stedelijke ruimte gebeuren de verschillende overstappen tussen bus, tram, trein, auto, taxi en fiets, en verlopen aanzienlijke voetgangersstromen tussen stad en station.

Eurostation werkte dit gedeelte in detail uit, terwijl Tritel de mobiliteitstudie voor zijn rekening nam.

Het busstation, dat in het initiële stadsontwerp XDGA met het tramstation onder het spoorweglichaam was voorzien, verschoof naar het Koningin Maria-Hendrikaplein. Dat bood nieuwe potenties zoals bijkomende publieke ruimtes op twee niveaus, voetgangershellingen en auto toegangen naar een ondergrondse taxihalte en kiss&ride.

De ontwikkelingen rond dit bus- en tramstation hadden aanzienlijke ruimtelijke gevolgen voor het Koningin Maria-Hendrikaplein en ondergroeven letterlijk een deel van het stadsontwerp van XDGA. Het hele stuk aanleunend tegen het plein was aan herziening toe. Het ontwerp Eurostation werd in het stadsontwerp geschoven, en er wordt op heden een coherente conceptuele onderbouwing (een zgn. “masterplan”) opgesteld van het nieuwe geheel.

Voor de volledigheid dienen we nog aan te stippen dat de groep KCAP-Arcadis Gedas een studie heeft gemaakt van de wegverbinding met de R4 en concepten heeft ontwikkeld voor het nieuwe plein aan de achterzijde van het station, het Sint-Denijsplein. Bij de verschillende besprekingen kwamen ook deze inzichten ter sprake.

3. inhoud van dit rapport

Artikel 38 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening legt de inhoud van een ruimtelijk uitvoeringsplan vast: een grafisch plan, de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften, een weergave van de feitelijke en juridische toestand, de relatie met het ruimtelijk structuurplan waarvan het de uitvoering is, een opgave van strijdige voorschriften, en tenslotte het ruimtelijk veiligheidsrapport, het planmilieu-effectenrapport en/of de passende beoordeling.

Voortbouwend op de betere stedenbouwkundige praktijk van vóór het decreet is het nu al gebruikelijk om een toelichtingsnota te voegen bij het RUP. De toelichtingsnota bundelt niet alleen de decretaal verplichte onderdelen, maar ook alle inhoudelijke elementen en argumenten die de opties van het ruimtelijk uitvoeringsplan en de context waarbinnen het ingezet wordt, kunnen duiden.

Het eerste en belangrijkste deel van voorliggend rapport is een aanzet van toelichtingsnota. De tekst is in nauw overleg met de gewestelijke planologisch ambtenaar opgesteld en kan dan ook in grote trekken de basis vormen van de uiteindelijke toelichtingsnota.

In een tweede deel geven we een aantal overwegingen mee over het grafisch plan en de voorschriften.

Het grafisch plan dat we in dit rapport weergeven is louter illustratief bedoeld: het is een voorafspiegeling van het planbeeld dat het uiteindelijke grafische plan zal kenmerken. De Afdeling Ruimtelijke Planning (ARP) van de Administratie Ruimtelijke Ordening, Huisvesting, Monumenten en Landschappen (AROHM) zal het grafisch plan gedetailleerd uitwerken volgens eigen geplogenheden met de gepaste digitale basiskaart als onderlegger.

We hebben ook een eerste aanzet gegeven van verordenende voorschriften en hierover overleg gepleegd met de gewestelijke planologisch ambtenaar. Vermits ARP – gelijktijdig met de redactie van dit rapport – werkt aan de definitieve versie van deze voorschriften, vonden we het inoppoortuun om onze eigen bijdrage nog weer te geven.

In een derde deel verzamelen we een aantal verslagen van bijeenkomsten waar de inhoudelijke onderbouwing van het RUP ter sprake kwam en meer bepaald de relatie tussen het stadsontwerp en de verordenende voorschriften. We

vonden het nuttig om deze bijlagen op te nemen, want de methodiek die bij de opmaak van het RUP “Sint-Pieterstation Gent – Koningin Fabiolalaan” werd toegepast is relatief nieuw.

De platen met illustraties zijn niet op de linker pagina naast de tekst opgenomen maar achteraan verzameld om het reproduceren te vergemakkelijken.

4. benaming van het RUP

Als werktitel voor het ruimtelijk uitvoeringsplan stellen we voor:

‘gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Sint-Pietersstation Gent – Koningin Fabiolalaan’

of afgekort

‘gewestelijk RUP Sint-Pietersstation Gent – Koningin Fabiolalaan’.

Volgens het subsidiariteitsbeginsel gaat het hier ongetwijfeld om een gewestelijke bevoegdheid, ook al is het plan ontstaan in nauwe samenspraak met de stad Gent.

‘Sint-Pietersstation Gent’ moet zeker voorkomen in de benaming omdat dit uitvoeringsplan verordenend is voor delen van deze welbepaalde stationsomgeving.

Het is evenwel denkbaar dat de stad Gent, in verband met materies waarvoor ze zelf bevoegd is, ook ruimtelijke uitvoeringsplannen wil opmaken voor delen van deze stationsomgeving. De bijkomende vermelding “Koningin Fabiolalaan” voorkomt misverstanden.

Tenslotte wijzen we nog op de analogie in de benaming met ‘gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan HST-station Antwerpen – omgeving Kievitplein’.

Leuven, 9 oktober 2004

ir. Marc Martens, architect ruimtelijk planner

Werkplaats Voor Architectuur, architectenassociatie

Groenstraat 106/0201, 3001 Heverlee (Leuven) – (0475)33 37 06

marc.martens@wva.be – www.wva.be

inhoudstafel

voorwoord	1
1. initiële opdracht	1
2. openbaar vervoerstation	1
3. inhoud van dit rapport	2
4. benaming van het RUP	3
inhoudstafel	4
aanzet van toelichting	7
1. <i>situering van het RUP</i>	8
1.1. motivering tot opmaak	8
1.2. definities van gebieden	8
1.3. ruimtelijke context	9
1.4. ruimtelijke ontwikkelingen	10
2. <i>decretaal verplicht deel</i>	12
2.1. weergave van de feitelijke en juridische toestand	12
2.1.1. feitelijke toestand	12
2.1.2. juridische toestand	12
2.2. relatie met de ruimtelijke structuurplannen	13
2.2.1. ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	13
2.2.2. ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen	14
2.2.3. ruimtelijk structuurplan van de stad Gent	15
2.3. opgave van strijdige voorschriften	16
2.3.1. gewestplan “Gentse en de Kanaalzone”	16
2.3.2. BPA nr. 12 Rijsenberg	16
2.4. MER	16
3. <i>facultatief deel</i>	17
3.1. verklaring van de planopties	17
3.1.1. veertien ruimtelijke concepten	17

3.1.2.	beelden van een mogelijke invulling	20
3.2.	toelichting bij de realisatiemogelijkheden	20
3.2.1.	initiatiefnemers	20
3.2.2.	masterplan	21
3.2.3.	expertengroep	21
3.2.4.	overleg	21
3.2.5.	vergunningenbeleid	21
3.3.	hoogbouw-effectrapportage	22
overwegingen over grafisch plan en voorschriften		23
1.	<i>grafisch plan</i>	24
1.1.	stationsplaats (StP)	24
1.2.	openbare wegen	24
1.3.	LCI (logistiek centrum infrastructuur)	25
1.4.	stationsomgeving (StO)	25
2.	<i>voorschriften</i>	26
bijlagen		27
<i>tussentijds verslag 02-07-2003</i>		28
1.	reflecties over stadsontwerp en RUP	29
1.1.	waarom een stadsontwerp?	29
1.2.	de legitimiteit van stadsontwerp	29
1.3.	een lastige vertaalslag	29
1.4.	middelen voor een vertaalslag	30
1.5.	een gedetailleerd RUP?	31
2.	bijkomende condities voor kwaliteit	32
2.1.	projectorganisatie	32
2.2.	openbaar domein	32
2.3.	communicatie	33
3.	het RUP	34
3.1.	toelichtingsnota	34
3.2.	verordenend deel	36
<i>workshop I – Brussel 07-08-2003</i>		38
0.	inleiding	39
1.	afbakening RUP?	39
2.	deelruimtes	40
2.1.	esplanade	40
2.2.	tuinkamers	41

2.3.	campus	41
3.	algemeen	42
3.1.	algemeen voorschriften	42
3.2.	modaliteiten 1	42
3.3.	modaliteiten 2	43
4.	openstaande vragen	43
	<i>workshop II – Brussel 02-12-2003</i>	<i>44</i>
1.	samenvatting en aanbevelingen	45
1.1.	samenvatting	45
1.2.	conclusies en aanbevelingen	45
2.	gedetailleerd verslag	47
2.1.	overzicht van studies en projecten	47
2.2.	discussie	50
	platen	53

aanzet van toelichting

1. situering van het RUP

1.1. motivering tot opmaak

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

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

Het Gentse Sint-Pietersstation is het belangrijkste reizigersstation van Vlaanderen, met een groot spooreplacement langsheen de Koningin Fabiolalaan dat kan vrijgemaakt worden voor stedelijke ontwikkeling. De terreinen zijn echter volgens het gewestplan bestemd voor openbaar nut. De opmaak van een ruimtelijk uitvoeringsplan is dan ook onvermijdelijk om de nieuwe ontwikkeling te kunnen vergunnen.

1.2. definities van gebieden

studiegebied

Het studiegebied is de omgeving die van invloed is op, en inzichten verschaft voor de nieuwe stedelijke ontwikkeling langsheen de Koningin Fabiolalaan. Het omvat dus niet alleen de Koningin Fabiolalaan zelf maar ook een deel van de wijken ten noorden en ten zuiden van de spoorweg. Bijzonder inspirerend in deze wijken zijn de beschermde stadsgezichten zoals de Prinses Clementinalaan.

projectgebied

Het projectgebied is de ruimte tussen de Koningin Fabiolalaan en de spoorwegbundel, waar een concentratie van nieuwe stedelijke voorzieningen, kantoren en woningen zal worden gerealiseerd.

stationsplaats

De stationsplaats is het openbaar domein rond het Sint-Pietersstation waar de verschillende overstappen gebeuren van en naar de stad.

De stationsplaats is een knooppunt van personenvervoer en een publieke verblijfsruimte voor reizigers.

transferium

Het transferium is het gedeelte van de stationsplaats in direct contact met het station waar de overstap gebeurt tussen

plaat 2: studiegebied, projectgebied, stationsplein, transferium, plangebied

de verschillende vervoersmodi. Het omvat naast de toegangsdelen van het station: de tram- en bushalte, fietsstallingen, ondergrondse autoparkeerplaatsen, taxistaanplaatsen en kiss&ride (dit zijn plaatsen waar reizigers met de auto gebracht worden).

plangebied

Het plangebied tenslotte is de ruimte die het onderwerp uitmaakt van de verordenende voorschriften en het verordend plan van het ruimtelijk uitvoeringsplan 'Sint-Pietersstation, Koningin Fabiolalaan'

Het omvat:

- delen van het spooreplacement langs de Koningin Fabiolalaan en delen van het Koningin Maria-Hendrikaplein waar een nieuwe woon- en kantoorontwikkeling zal worden gerealiseerd
- het tracé van de verbinding van het projectgebied met de R4
- de Koningin Fabiolalaan: deze laan is maatvoerend voor het projectgebied
- de stationsplaats: het functioneren van deze plaats is bepalend voor het projectgebied

Met deze afbakening krijgen zowel ingrepen in het projectgebied als in de stationsplaats dezelfde juridische basis en dezelfde ruimtelijke beleidscontext.

1.3. ruimtelijke context

TEN NOORDEN VAN DE SPOORWEG

de compacte stad

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

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

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

de modernistische stad

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

de Rijsenbergwijk

plaat 3: ruimtelijke context

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

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

TEN ZUIDEN VAN DE SPOORWEG

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

Het gebied van de zuidelijke stationsomgeving is noch stadscentrum, noch periferie. Het heeft echter wel potentieel om inhoud te kunnen geven aan een nieuw begrip van urbaniteit. Deze kwaliteit is aan uiteenlopende factoren te danken, zoals de ligging in de buurt van het stadscentrum, een goede ontsluitingspotentie (zowel voor de auto als voor het openbaar vervoer), een karakteristieke menging van historische en moderne structuren in een contrastrijke afwisseling van grote en kleine schaalniveaus, de aanwezigheid van woon- en schoolfuncties, en de aanwezigheid van groengebied. Dit maakt het mogelijk sterk van elkaar verschillende activiteiten in symbiose met elkaar te realiseren, in een combinatie van culturele, alledaagse en commerciële functies die zich bewegen tussen informele en officiële. Noch het stadscentrum, noch de periferie voldoet aan deze condities (p. 4 van de inleiding tot het stadsontwerp voor de zuidelijke stationsomgeving van KCAP-Arcadis Gedas).

1.4. ruimtelijke ontwikkelingen

De ambitie om het Sint-Pietersstation uit te bouwen tot een modern multi-modaal vervoersknooppunt, heeft aanzienlijke ruimtelijke consequenties.

De aandacht gaat in de eerste plaats naar aantrekkelijke en comfortabele overstapmogelijkheden voor het openbaar vervoer. In die optiek moet de nodige ruimte vrijgemaakt worden voor het tram- en busstation in functie van de bochtstralen van trams, de noodzakelijke wachtplaatsen van tramstellen en bussen, de bushaltes zelf, mogelijke wachtplaatsen voor toeristenbussen, taxistaanplaatsen, kiss&ride op verschillende plaatsen om de benadering van het station vanuit verschillende stadsdelen mogelijk te maken... Tijdens de voorstudie is gebleken dat dit tram- en busstation niet kan ontvouwd worden op het bestaande openbaar domein: er moeten nieuwe terreinen aangesneden worden (ter hoogte van het oude postgebouw, onder het spoorlichaam, aan de Sint-Denijslaan...) met deels ondergrondse ruimtes.

Voor fietsen is er eveneens nood aan goed georganiseerde en ruime parkeergelegenheden: het openbaar domein verliest nu aan kwaliteit door de talrijke – al of niet geordende – fietsstallingen. Niet zelden hinderen ze de voetgangers. Ook hier zal de toename van het treinverkeer de situatie verergeren. Voldoende en goed georganiseerde fietsstallingen binnen de stationsinfrastructuur moeten dit verhelpen.

De actuele parkeerdruk in de omliggende straten brengt er de leefbaarheid en de woonkwaliteit in het gedrang. De gewenste toename van treinreizigers en de stedelijke ontwikkeling van de site zal deze toestand alleen maar acuter maken. Dit impliceert de bouw van een parkeerplaats die alleen maar ondergronds kan zijn: bovengrondse oplossingen staan een verdichting van andere functies in de stationsomgeving in de weg. Om een ongewenste toename van autoverkeer naar het gebied te voorkomen is de parking uitsluitend gedimensioneerd in functie van treinvervoer en de nieuwe ontwikkeling in de stationsomgeving.

Het bestaande stratenpatroon in de stationsomgeving is ontoereikend om het knooppunt aan te sluiten op het autowegennet: dit heeft geleid tot de beslissing om een rechtstreekse verbinding te maken met de R4. Deze verbinding was het onderwerp van een aparte studie van de groep KCAP-Arcadis Gedas voor het hele gebied ten zuiden van het spoorweglichaam.

Tenslotte is er de reorganisatie van de sporenbundel en de spooractiviteit. Hierdoor komt enerzijds ruimte vrij langs de Koningin Fabiolalaan. Anderzijds blijven een aantal toegangen voor vrachtvervoer noodzakelijk naar de spoorinfrastructuur: het geplande LCI (Logistiek Centrum Infrastructuur) en de rangeersporen tegen de Snepkaai.

2. decretaal verplicht deel

2.1. weergave van de feitelijke en juridische toestand

plaat 4: bestaande toestand

2.1.1. feitelijke toestand

De feitelijke toestand van het plangebied is duidelijk af te lezen aan de hand van bijgaande illustraties: het stratenplan met kadastrale percelen, een luchtfoto van de site genomen vanuit het oosten en enkele foto's van het terrein.

De vroeg-twintigste-eeuwse opzet van het Koningin Maria-Hendrikaplein is niet volledig voltooid. Vooral de westelijke zijde van het plein valt zwak uit: het postgebouw heeft niet de schaal en de detaillering van de overige wanden terwijl het dienstgebouw van de NMBS dan weer te klein uitvalt. De westelijke wand verliest ook aan consistentie door de Voskenslaan die er voorlangs komt. Tenslotte hebben de verschillende verkeersstromen de verblijfsruimte danig in het nauw gedreven: vooral het voetpad tussen Koning Boudewijnstraat en Koning Albertlaan biedt weinig ruimte voor terrassen en beplanting.

De Koningin Fabiolalaan is door de aanwezigheid van het spooreplacement maar langs één zijde bebouwd. Kenmerkend is het niveauverschil tussen de projectzone en de laan, die gaandeweg toeneemt en tegen het einde van de laan een fors begroeide berm vormt.

2.1.2. juridische toestand

2.1.2.1. gewestplan

plaat 5: juridische toestand

Het plangebied is gelegen in het gewestplan "Gentse en de Kanaalzone", initieel vastgesteld bij KB van 14-09-1977 en met latere wijzigingen (KB 28-10-1998, besluit VlaReg 26-01-2001).

Delen van het plangebied zijn gelegen in

- woongebied
- woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde
- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
- groengebied
- natuurgebied

2.1.2.2. BPA

Een deel van het plangebied is gelegen in het BPA nr. 12 Rijsenberg (MB4 20-06-1994).

De Koningin Fabiolalaan ligt in een zone voor wegen. Een deel van het spoorwegemplacement is een zone voor spoorwegen.

2.1.2.3. beschermde monumenten en landschappen

In het plangebied gelden volgende beschermingen:

- Sint Pietersstation: het stationsgebouw met twee tunnels, een reizigerstunnel en de diensttunnel; de procedure tot declassering van deze twee tunnels is ingezet;
- Koningin Maria-Hendrikaplein: de dubbele bomenring op het plein, het voormalige Flandria Palace hotel, Koningin Maria-Hendrikaplein n. 2 (ciné Rex), Koningin Maria-Hendrikaplein n. 35;
- de Prinses Clementinalaan is beschermd als stadsgezicht.

2.1.2.4. andere juridische plannen

In het plangebied komen noch lijnrelicten noch relictzones voor. In de onmiddellijke omgeving van het plangebied ligt wel de relictzone "Leievallei van Gent tot Deinze" en het lijnrelict "de Leie".

Vogelrichtlijngebieden en habitatgebieden komen niet voor in het plangebied.

2.2. relatie met de ruimtelijke structuurplannen

2.2.1. ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is bij besluit van de Vlaamse regering definitief vastgesteld op 23 september 1997; de bindende bepalingen zijn bij decreet van 17 december 1997 bekrachtigd (BS).

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen gebruikt een metafoor om de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Vlaanderen helder samen te vatten: '**Vlaanderen, open en stedelijk**' (p. 317).

Deze visie houdt vier **doelstellingen** in (p. 320):

- een selectieve uitbouw van stedelijke gebieden waar functies en voorzieningen worden gebundeld
- het behoud en versterken van het buitengebied
- het concentreren van economische activiteiten in plaatsen die deel uitmaken van de bestaande economische structuur
- het optimaliseren van verkeers- en vervoersinfrastructuur, en het verbeteren van het collectief vervoer en de organisatie van vervoersgenererende functies op punten die ontsloten worden door openbaar vervoer.

Deze visie wordt ruimtelijk geconcretiseerd met vier **ruimtelijke principes** (p. 319 tot 325) :

- gedeconcentreerde bundeling: een selectieve concentratie van de groei in steden en kernen
- poorten als motor van ontwikkeling
- infrastructuren als bindteken en basis voor locatie van activiteiten
- het fysisch systeem ruimtelijk structurend

Stedelijke gebieden spelen een belangrijke rol in de gewenste ruimtelijke structuur.

Gent is, samen met Antwerpen, geselecteerd als grootstedelijk gebied (p. 336): in zo'n grootstedelijk gebied moeten bestaande en toekomstige stedelijke potenties maximaal benut worden. Ze hebben de potentie om een groot deel van

de groei inzake woongelegenheden, voorzieningen en economische activiteiten op te vangen (p. 330).

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen geeft ook ontwikkelingsperspectieven (p. 354 tot 371) aan waarvan enkele rechtsreeks van toepassing zijn op de omgeving van het Gentse Sint-Pietersstation:

- minimale woningdichtheden (p. 358)
- differentiatie van de woningvoorraad (p. 359)
- versterken van multifunctionaliteit en kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer (p. 359)
- versterken van multifunctionaliteit (p. 360)
- kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer (p. 362)
- zorg voor collectieve en openbare ruimten (p. 367)
- behoud en uitbouw van cultureel-maatschappelijke en historische waardevolle elementen in de stedelijke gebieden (p. 370)
- stedelijke mobiliteit en locatiebeleid (p. 370)

Ook de **lijninfrastructuur** komt aan bod in de gewenste ruimtelijke structuur. Problemen van verkeersleefbaarheid worden in verband gebracht met autoverkeer (p. 467).

Voor de weginfrastructuur wordt een categorisering vooropgesteld. De R4-west en de B402 zijn geselecteerd als primaire wegen I (p. 487) terwijl de R4 vanaf de B402 tot de aansluiting in Melle geselecteerd is als primaire weg II (p. 489).

Een duurzame mobiliteit kan slechts gerealiseerd worden indien er alternatieven worden uitgebouwd voor het autoverkeer. De spoorlijnen Oostende-Brussel, Kortrijk-Antwerpen en Gent-Aalst-Brussel zijn geselecteerd als hoofdspoorwegen voor personenvervoer (p. 498). De stations Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort zijn geselecteerd als hoofdstations (p. 502).

Rond de hoofdstations wordt een hogere dichtheid en de lokalisatie van personenvervoergegerichte activiteiten nagestreefd. Hoogwaardig openbaar en collectief vervoer als voor/natransport brengt verder gelegen werklocaties binnen bereik van de trein, die daardoor aantrekkelijker wordt als hoofdvervoermiddel (p. 505, 506).

Samenvattend kunnen we stellen dat het RSV een expliciet kader schets voor de beoogde ontwikkeling van de omgeving van het Gentse Sint-Pietersstation: Gent als grootstedelijk gebied, bundelen van functies en voorzieningen in stedelijke gebieden, verbeteren van collectief vervoer, vervoersgenererende functies op punten die ontsloten zijn door openbaar vervoer, infrastructuur als bindteken en locatie van activiteiten, differentiatie van woningvoorraad en kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer, zorg voor collectieve en openbare ruimten, behoud van cultuurhistorische waardevolle elementen, personenvervoergegerichte activiteiten in de omgeving van het Sint-Pietersstation...

2.2.2. ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan is op 10 december 2003 definitief vastgesteld door de provincieraad, en door de Vlaamse regering goedgekeurd op 18 februari 2004.

Net als het RSV streeft het provinciaal ruimtelijk structuurplan een hogere dichtheid van kantoren na rond het Sint-Pietersstation. Dat moet de centrale positie van het grootstedelijk gebied Gent garanderen en congestie voorkomen.

2.2.3. ruimtelijk structuurplan van de stad Gent

Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Gent is op 27 januari 2003 goedgekeurd door de gemeenteraad en op 9 april 2003 door de minister (BS 28-04-2003).

In het bindend gedeelte wordt het Sint-Pietersstation genoemd als één van de knooppunten van het stedelijk openbaar vervoer (p. 323). Samen met het station Dampoort is het Sint-Pietersstation een ontwikkelingspool voor gemengd wonen en kantoren. De westelijke torenrij vormt de beeldbepalende westelijke rand van de stad (p. 323).

De stad wil een strategisch project uitwerken voor de stationsomgeving Gent-Sint-Pieters en vraagt om een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken voor de Koningin Fabiolalaan (p. 325).

In het richtinggevend deel vinden we tal van verwijzingen die het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen en het provinciaal ruimtelijk structuurplan verdere detailleren voor de stationsomgeving van Gent-Sint-Pieters. We geven een summier, niet exhaustieve opsomming (pagina's uit richtinggevend deel april 2002):

- Gent als stad van torens en rivieren (p. 201): nieuwe stadsdelen en ontwikkelingspolen (bv. de stationsomgevingen) dienen krachtige symbolen mee te krijgen in de vorm van markante torens
- voor de zuidzijde wordt gekozen voor het model van radiale ontwikkelingsassen vanuit het Sint-Pietersstation (p. 202)
- ontwikkelen van de twee stationsomgevingen tot grootstedelijke vervoersknooppunten (p. 207)
- de stadsvernieuwing in de gordel vormt een prioriteit, met o.m. de stationsomgeving van Gent-Sint-Pieters (p. 219)
- voor de Koningin Fabiolalaan wordt een potentie van 950 bijkomende woningen aangegeven (p. 224)
- de 'groene ring' langsheen Ringvaart en R4 vormt een kralenketting van stedelijke groengebieden (p. 232); de Leie is een structurerende groenas (p. 233)
- het verkeersveilig aanleggen van fietsroutes naar de stations verdient prioriteit (p. 239)
- de stamlijnen van het openbaar vervoer verknopen o.a. aan het Sint-Pietersstation (p. 241)
- het stallen van auto's van bewoners op het openbaar domein wordt ondersteund door het betalend parkeren voor derden (p. 247)
- de openbaarvervoersverbinding tussen expo en Sint-Pietersstation wordt dermate kwalitatief uitgebouwd dat deze P+R sterk ondersteunend aan het station kan functioneren en mogelijk kan toelaten minder parkeergelegenheden vlakbij het station zelf te voorzien (p. 248)
- aan de Koningin Fabiolalaan is een richtinggevende programmatie van 130.000 m² kantoren voorzien (p. 265)
- voor de stationsomgeving geldt een maximum van 1.500 m² handelszaken voor de dagelijkse sector en 3.000 m² voor de niet dagelijkse sector (p. 268)
- de Koningin Fabiolalaan is opgenomen in de lijst van mogelijke locaties voor kleinhandelszones op wijkniveau met een richtinggevend maximum vloeroppervlakte van 6.000 m² (p. 269)
- aan het Sint-Pietersstation kan een rij slanke torens gebouwd worden tegen de spoorbundel langsheen de Fabiolalaan (p; 281)
- het Koningin Maria-Hendrika plein en Groot-Brittaniëlaan hebben een uitzonderlijke stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit (p. 282)
- bij de ontwikkelingsperspectieven voor de deelruimte kernstad is een apart hoofdstuk gewijd aan de stationsbuurt Sint-Pieters (p. 291, 292):
 - hier zijn publiekstreckende kantoren met loketfunctie en kantoren met hoge werknemersgraad gewenst, maar

- geen culturele functies zoals cinema of dancing
- de stationsbuurt is een hoofdtraject van het openbaar vervoer
- onderbenutte ruimte zoals het spooreplacement langs de Koningin Fabiolalaan moet in gebruik genomen worden
- het gewenste programma voor de Koningin Fabiolalaan bestaat uit: kantoren met hoge loket- en werknemersfunctie, onderwijs, particuliere en sociale woningbouw (ca 950 eenheden) en ondersteunende diensten (handel en horeca) op wijkniveau
- in de ontwikkelingsstrip Fabiolalaan komen kantoren en wonen, gekruist gemengd verdeeld, over de volledige lengte voor
- aan de Fabiolalaan past de nieuwe bebouwing zich aan de bestaande aan; tegen de spoorbundel kan de bebouwingshoogte binnen een 45°-grens oplopen, bij voorkeur in slanke torens op voldoende tussenafstand
- op het einde van de laan komt één woontoren van ca 27 bouwlagen die op één lijn met de uiterste westerse toren van de Watersportbaan staat
- op deze plaats wordt tevens een zachte verbinding naar de Blaarmeersen voorzien voor fietsers en voetgangers

2.3. opgave van strijdige voorschriften

2.3.1. gewestplan “Gentse en de Kanaalzone”

Volgende strijdige bepalingen worden opgeheven: delen van

- woongebied
- woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde
- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut
- groengebied
- natuurgebied

2.3.2. BPA nr. 12 Rijsenberg

Volgende strijdige bepalingen worden opgeheven:

- zone voor wegen van de Koningin Fabiolalaan
- de volledige zone voor spoorwegen

2.4. MER

De MER-cel zal aangeven hoe de gegevens van het MER opgenomen worden in het RUP.

3. facultatief deel

3.1. *verklaring van de planopties*

3.1.1. veertien ruimtelijke concepten

plaat 6 (a en b): ruimtelijke concepten

Een ruimtelijk concept is een coherent geheel van beginselen – weergegeven in tekst of in tekening – over de gewenste toekomst van een bepaalde ruimte.

De initiatieven die binnen het ruimtelijk uitvoeringsplan zullen vergund worden moeten de voorgestelde ruimtelijke concepten gestalte geven. Afzonderlijk dragen ze rechtsreeks bij tot de realisatie van deze ruimtelijke concepten. Bovendien creëren ze de nodige condities waarbinnen aansluitende en volgende initiatieven op hun beurt kunnen bijdragen tot het verwezenlijken van deze ruimtelijke concepten.

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

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

3.1.1.1. intensief ruimtegebruik in de stationsomgeving

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

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

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

3.1.1.2. knooppunt van stedelijk personenvervoer

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

3.1.1.3. 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.

3.1.1.4. 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.

3.1.1.5. interne ontsluiting verbonden met R4

Het projectgebied heeft een interne ontsluiting die bestaat uit drie elementen: een entreeplein, een hellend plein en een verbindende straat langs de spoorbundel (de 'Spoorbundelstraat').

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

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

3.1.1.6. 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.

3.1.1.7. 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.

3.1.1.8. 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.

3.1.1.9. 45°-enveloppe

De grote dichtheid van het project langsheen de Koningin Fabiolalaan mag de omliggende woonbuurten, en de Rijsenbergwijk in het bijzonder, niet verdrücken. Een 45°-enveloppe ten opzichte van de bestaande rooilijn van de laan garandeert voldoende licht, bezonning en privacy voor de bestaande bebouwing.

Alleen torens mogen boven deze enveloppe uitkomen, voor zover ze een slanke vorm vertonen parallel met de Koningin Fabiolalaan en ze, blijkens bezonningsdiagrammen, slechts een beperkte schaduw werpen op de omgeving.

3.1.1.10. 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.

3.1.1.11. gebouwen in dialoog met het publiek domein

Met het oog op sociale controle en veiligheid gaan de gebouwen een dialoog aan met het publiek domein.

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

3.1.1.12. lineaire ontwikkeling als geluidscherm

Het projectgebied is geprangd tussen de sporenbundel en de Koningin Fabiolalaan. De langwerpige ruimte is te smal om traditionele gesloten bouwblokken te ontwikkelen, maar leent zich tot een lineaire ontwikkeling met afwisselende geschrankte bebouwing aan weerszijden van het "pad van stad naar land". De lineair opgestelde gebouwen vormen een akoestisch scherm tussen spoorweg en Rijsenbergwijk. Het openbaar domein in het projectgebied krijgt bijkomende geluidschermen waar de gebouwen niet als dusdanig functioneren.

3.1.1.13. 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 Snekpaaï zullen de overgang maken tussen het lager maaiveld van de laan en het hogere maaiveld van het projectgebied.

3.1.1.14. 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 Rijsenbergwijk. Gebouwen vormen een perspectivisch eindpunt voor de bestaande straten, publieke ruimtes gaan in dialoog met de bestaande morfologie, bouwvolumes spiegelen zich aan merkwaardige bouwvolumes in de bestaande woonwijk.

3.1.2. beelden van een mogelijke invulling

plaat 7: beelden van een mogelijke invulling

De onderzoeksontwerpen van XDGA, KCAP en Eurostation laten simulaties zien van een mogelijke invulling van het plangebied.

De beelden zijn een illustratie van volgende ruimtes: het Sint-Denijsplein, het Koningin Maria-Hendrikaplein, het transferium, het Entreeplein, de tuinkamers, de Spoorbundelstraat, het Hellingplein, de campus, de fietsbrug naar de Blaarmeersen.

De beeldsimulaties geven ook goed beeld van de torenrij in het Gentse stadslandschap.

3.2. toelichting bij de realisatiemogelijkheden

3.2.1. initiatiefnemers

De realisatie van de nieuwe stationsomgeving zal het werk zijn van verschillende publieke en private initiatiefnemers. Onderstaande opsomming is zeker niet exhaustief. Het welslagen van het project zal in belangrijke mate afhangen van een goede onderlinge afstemming en het opzetten van sterke samenwerkingsverbanden.

- Om de vooropgestelde toename van reizigers op te vangen zal de NMBS aanzienlijk investeren in het station en in de spoorbundel, terwijl De Lijn in het bus- en tramstation zal investeren.
- De verbinding met de R4 is een opdracht voor het Vlaamse Gewest: zowel de noodzakelijke onteigeningen als de eigenlijke bouw van de weg zullen met geëigende middelen uitgevoerd worden door AWV, de administratie van wegen en verkeer.
- De ontwikkeling van het projectgebied wordt gezamenlijk waargenomen door NMBS en Eurostation, die tevens de bouw van de ondergrondse pendelparking voorfinancieren. Bij de bouw van deze parking hoort ook het ontwerp en de aanleg van de bovenliggende esplanade ter plaatse van de parking. Deze partners zorgen eveneens volgens een op te maken planning, voor het ontwerp en de voorfinanciering van de interne ontsluiting van het project: het Entreeplein, de Spoorbundelstraat, het Hellingplein en de aanvullende geluidschermen voor het openbaar domein. Deze interne ontsluiting wordt later overgedragen aan de stad Gent.
- Ontwerp en aanleg van de verschillende 'tuinkamers' en van de 'campus' – inclusief de voetgangers- en fietsroute – gebeuren op last van de onderscheiden bijhorende bouwers. Minstens de voetgangers- en fietsroute wordt na voltooiing overgedragen aan de stad Gent.
- De stad Gent maakt werk van de nieuwe aanleg van de stationsplaats. De stad coördineert de verschillende projecten op en rond de stationsplaats teneinde de coherentie van deze publieke ruimte te garanderen, en stelt zo nodig een ontwerper aan voor de aanlegwerken.
- De stad Gent coördineert bovendien de ontwerpen van alle publieke en semi-publieke ruimtes.

3.2.2. masterplan

De ruimtelijke inzichten, relevante oppervlaktesimulaties en beelden die de verschillende onderzoeksontwerpen hebben opgeleverd worden verzameld in één samenhangend bundel, masterplan geheten.

3.2.3. expertengroep

De ontwikkeling van de Koningin Fabiolalaan zal veel tijd in beslag nemen. Toekomstige partners en initiatiefnemers zullen wellicht niet vertrouwd zijn met de initiële uitgangspunten en doelstellingen. Het is dan ook aangewezen om de continuïteit en de coherentie van de ontwikkeling te laten bewaken door een expertengroep.

De taak van deze expertengroep is drievoudig:

- toekomstige initiatiefnemers voorlichten en begeleiden bij het opzetten van hun project
- een open gesprek voeren over de architecturale kwaliteit van het project
- de vergunningverlenende overheid adviseren bij het toekennen van stedenbouwkundige vergunningen binnen dit ruimtelijk uitvoeringsplan, waarbij deze toelichtingsnota en het masterplan de leidraad vormen.

De expertengroep wordt voorgezeten door de Vlaamse Bouwmeester.

Maken er verder deel van uit:

- een vertegenwoordiger van de dienst stedenbouw van de stad Gent
- een vertegenwoordiger van de cel mobiliteit van de stad Gent
- de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar
- de gewestelijke planologisch ambtenaar
- vijf architectuurdeskundigen; één van de deskundigen is ruimtelijk planner, één is deskundig op het vlak van mobiliteit, één is deskundig op het vlak van ontwerp en inrichting van openbaar domein
- de projectmanager van de stuurgroep (zie p. 1)

3.2.4. overleg

De vergunningverlenende overheden staan open voor vroegtijdig overleg met mogelijke initiatiefnemers, nog tijdens de ontwikkeling van hun project. Voorafgaandelijke besprekingen over de stedenbouwkundige invulling en de architecturale kwaliteit van het project zullen de vlotte afhandeling van de aanvraag om een stedenbouwkundige vergunning in de hand werken. Zoals aangegeven in vorig artikel staat ook de expertengroep ter beschikking van initiatiefnemers om hen voor te lichten en te begeleiden bij het opzetten van hun project.

3.2.5. vergunningenbeleid

De ruimtelijke concepten die in deze toelichting zijn weergegeven vormen een essentieel referentiekader voor de ontwikkeling van het projectgebied. De beschrijvende nota, die volgens het besluit van de Vlaamse regering van 4 november 1997, gevoegd moet worden bij iedere aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning zal dan ook uitputtend aangeven hoe het voorgestelde project bijdraagt tot de realisatie van deze ruimtelijke concepten.

Afhankelijk van het statuut van de aanvrager – privaat of publiek– wordt de vergunning afgegeven door de stad Gent of door de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar. Om de coherentie van de vergunningverlening in het projectgebied te garanderen zal de vergunningverlenende overheid het negatief advies van de andere overheid als bindend aanvaarden.

De vergunningverlenende overheid kan het advies van de expertengroep slechts negeren na omstandige motivatie.

3.3. *hoogbouw-effectrapportage*

De Dienst Ruimtelijke Ordening van Amsterdam heeft in opdracht van de stuurgroep een hoogbouw-effectrapportage opgesteld voor het stadsontwerp XDGA. Dit rapport biedt een aantal belangrijke bijkomende aanknopingspunten om de overeenstemming en de verenigbaarheid met de ruimtelijke context te beoordelen van een aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning.

We sommen de belangrijkste aandachtspunten op uit de “conclusies en aanbevelingen” van de rapportage:

- windhinder: er dienen een aantal windafschermende maatregelen getroffen te worden – schermen, luifels aangepaste beplanting – om een acceptabel windklimaat te realiseren; het verdient aanbeveling om het effect van deze maatregelen te onderzoeken door middel van windtunnelonderzoek
- bezonning: de 45° enveloppe heeft een gunstig effect voor de Rijsenbergwijk; de schaduw van slanke torens reikt ver maar de schaduwvlakken zijn beperkt en de schaduwmomenten kort
- sociale veiligheid, uitzicht en privacy: sociale controle wordt in hand gewerkt door een visuele relatie tussen gebouwinterior en openbaar domein; toezicht vanuit gebouwen op het openbaar domein is essentieel; een duidelijke adressering van de gebouwen draagt bij tot oriëntatiemogelijkheden voor bezoekers; een verlichtingsplan voor het hele gebied is wenselijk
- stedenbouwkundige inpassing: het is een ambitieus project dat een uiterst zorgvuldige architecturale uitwerking vereist
- effecten op grote afstand: het project voldoet aan de ambitie die in het ruimtelijk structuurplan van de stad is geformuleerd; een markante slanke vorm van de torens is belangrijk
- geluid: voor de gebouwen is een aangepaste architectuur aangewezen aan de kant van het spoor (verglasde balkons, afsluitbare serres en loggia's...)

overwegingen over grafisch plan en voorschriften

1. grafisch plan

plaat 8: aanwijzingen voor het grafisch plan

In de hiernavolgende paragrafen geven we een aantal overwegingen weer over het grafisch plan en de voorschriften van het “gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Sint-Pietersstation Gent, Koningin Fabiolalaan”.

We zijn er van overtuigd dat een oordeelkundige opdeling van het plangebied een goede methode is om een aantal ruimtelijke concepten afdwingbaar te maken.

We overlopen achtereenvolgens vier gebieden: de stationsplaats (StP), de openbare wegen, LCI, het projectgebied in de stationsomgeving (StO.F1, F2 en F3).

Voor ieder gebied geven we aanbevelingen over de mogelijke planfiguur (kleur, afbakening, bouw-enveloppes, symbolische aanduidingen...).

1.1. stationsplaats (StP)

De benaming stationsplaats vindt zijn oorsprong in de gewenste coherentie voor het openbaar domein rond het Sint-Pietersstation.

De stationsplaats wordt afgebakend met een lijn die een overdruk is op bestaande en nieuwe bestemmingszones. De voorschriften van het bestaande gewestplan en van de onderliggende bestemmingszones van het RUP blijven van kracht.

De afbakening omvat de hele ruimte gevormd door het Koningin Maria-Hendrikaplein, het Sint-Denijsplein en de tussenliggende publieke verbinding.

Met deze afbakening wil het Vlaamse Gemeenschap alleen elementen van Vlaams belang voor dit hoofdstation onder de aandacht brengen: efficiënt en aantrekkelijk openbaar vervoer, cultuur-historisch patrimonium.... De gedetailleerde inrichting van de stationsplaats daarentegen is van stedelijk belang.

1.2. openbare wegen

In dit bestemmingsgebied worden alle openbare wegen en pleinen opgenomen die structurerend zijn voor het plangebied: de verbinding met de R4, het ondertunnelde deel van deze verbinding, de Koningin Fabiolalaan, het Entreesplein, het Hellingsplein en de Spoorbundelstraat tussen beide.

De openbare wegen worden als een bestemmingszone aangeduid in licht beige/grijze kleur. Een nummering laat toe om bijzondere voorschriften voor elk van de vijf genoemde delen aan te geven.

De verbinding met de R4 wordt exact gelokaliseerd. Het profiel van de weg wordt vastgelegd. Voor het aansluitcomplex op de R4 wordt de omhullende ruimte vastgelegd van het grootste technische alternatief. Voor het ondertunnelde deel gelden eveneens voorschriften i.v.m. de spoorweginfrastructuur.

De Koningin Fabiolalaan is exact gepositioneerd ten opzichte van de bestaande rooilijn aan de kant van de Rijsenbergwijk, met aanduiding van een profielbreedte van 19m.

Het Entreeplein en het Hellingsplein worden symbolisch aangeduid met marges, en vaste ankerpunten ten opzichte van de Rijsenbergwijk.

De Spoorbundelstraat wordt exact gepositioneerd tegen de grens van de NMBS terreinen, met aanduiding van een profielbreedte van 9m50 (2m geluidsscherm, 5m5 rijweg, 2m marge voor eventueel voetpad).

1.3. LCI (logistiek centrum infrastructuur)

De benaming refereert aan de spoorweg met alle bijhorende uitrusting.

De aanduiding in het grafisch plan kan niet alleen beperkt blijven tot een afbakeningslijn omdat we ook nog het bijhorende kantoorgebouw moeten positioneren in relatie met de zone StO. We kunnen de zone inkleuren als openbare nutsvoorziening met eventuele letters in overdruk om ze te specificeren.

De plaatsing van het gebouw wordt aangegeven alsook een verplichte bouwlijn die de openbare wegen afbakent.

1.4. stationsomgeving (StO)

De tussenvoeging van een kleine “t” moet verwarring voorkomen met de benaming SO (stedelijke ontwikkeling) uit de lijst van voorschriften volgend op het KB van 72.

De hoger beschreven pleinen (onder openbare wegen) delen het gebied op in drie deelgebieden.

Deze opdeling komt overeen met drie verschillende sferen die in het concept ‘een pad van stad naar land’ zijn benoemd. Bovendien laat die opdeling toe om beter de gekruist gemengde verweving van functies aan te sturen.

Naar analogie van het ‘RUP HST-station Antwerpen’ stellen we voor om de hele bestemmingszone een roodachtige kleur te geven, met de letters A, B en C als verfijning

Voornoemde grafische aanduidingen kunnen aangevuld worden met diverse overdrukken.

- symbolen
 - een gestipte pijl om “het pad van stad naar land” doorheen het gebied te symboliseren
 - stippen om de positie van torens te verankeren
 - een stip om het hoekgebouw van het Koningin Maria-Hendrikaplein te situeren
 - dikke lijnen om de verplichte bouwlijn aan te geven
 - een gestipte lijn voor de positie van geluidschermen langs het spoor
- cijfers en letters (eventueel)
 - coëfficiënten die de verhouding in de vermenging van functies aangeven
 - cijfers die de maximale bebouwde oppervlakte per gebouwlocatie aangeven

2. voorschriften

De voorschriften worden opgesteld door de Afdeling Ruimtelijke Planning van AROHM.

We willen hier drie belangrijke elementen onder de aandacht brengen.

- De voorschriften – net zoals het grafisch plan – hebben verordenende kracht, dit wil zeggen dat ze een rechtsregel met een algemene reikwijdte formuleren. Ze kunnen eigendomsbeperkingen inhouden, met inbegrip van bouwverbod. Ze binden zowel het bestuur als de burger.
- Voor de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen streeft ARP er naar om zogenaamde “stamvoorschriften” te gebruiken, dit zijn voorschriften die telkens opnieuw worden gebruikt voor gelijkaardige ruimtelijke vraagstukken. Deze aanpak, die overigens door de Raad van State is aanbevolen, brengt duidelijkheid en homogeniteit in de verschillende RUP's.
- ARP redigeert de voorschriften in opeenvolgende kolommen. De laatste kolom omvat het eigenlijke verordenende voorschrift: er wordt hier gestreefd naar helderheid en beknoptheid. In de voorgaande kolommen daarentegen wordt de bedoeling van het voorschrift verduidelijkt. Deze teksten zijn eerder richtinggevend: ze zijn nuttig om aanvragen te beoordelen en vergunningen te onderbouwen.

bijlagen

- tussentijds verslag 02-07-2003
- workshop I – Brussel 07-08-2003
- workshop II – Brussel 02-12-2003

tussentijds verslag 02-07-2003

1. reflecties over stadsontwerp en RUP

1.1. waarom een stadsontwerp?

plaat 9: stadsontwerp en traditie

- reactie tegen deductieve planologie die leidt tot stervende oplossingen en een miskening van het terrein
- poging om historisch gegroeide afstand tussen stedenbouw en architectuur te overbruggen
- de ontwerper confronteert de opdracht met de site en zet daarbij expliciet en impliciet zijn eigen bagage en sensibiliteit in
- het stadsontwerp levert beelden op die wervend zijn en die toelaten om uitgangspunten concreet te toetsen
- latere interventies (van andere ontwerpers die delen uitwerken, van nieuwe initiatiefnemers in het gebied...) kunnen de initiële ontwerpkeuzen bevestigen, falsifiëren, aanvullen...

1.2. de legitimiteit van stadsontwerp

plaat 10: legitimiteit van het stadsontwerp

Waarom vinden we dat een stadsontwerp niet kan gebouwd worden?

- het sluit nochtans aan bij een architectuurtraditie van ontwerpen van stadsdelen (Barcelona, zuidelijk stadsdeel Amsterdam, Plan of Chicago...)
- en zelfs het traditionele BPA legt een stadsvorm volledig vast die dan gebouwd wordt: "het BPA geeft de gedetailleerde bestemming van de gebiedsdelen, het tracé van alle wegen, de voorschriften betreffende plaatsing, grootte en welstand van gebouwen"

Hypothese van antwoord

- bepaalde stadsvormen (gesloten bouwblok bv.) werden vroeger niet in vraag gesteld en konden alle gebruikelijke stedelijke functies herbergen; nu leggen we ons niet meer neer bij één bepaalde stadsvorm, en de actuele stedelijke functies vereisen ook zeer uiteenlopende omhulsels
- voorstanders reageren precies tegen een starre en deductieve planning en claimen dat stadsontwerp een flexibele planning mogelijk maakt; in die optiek kunnen we moeilijk een gestold stadsontwerp verdedigen

Toch blijft onze onwennigheid tegen het voorliggende stadsontwerp wat verwonderlijk

- het is in belangrijke mate verankerd in de site (vergelijk met Cerda, Haussman, Corbu... die het bestaande weefsel zo goed als volledig negeren)
- het is opgebouwd uit verschillende types die in principe een grote diversiteit aan programma's zouden moeten kunnen ontvangen

1.3. een lastige vertaalslag

de vertaalslag van stadsontwerp naar verordenend plan is lastig.

plaat 11: lastige vertaalslag

Enkele voorbeelden (het zijn telkens Vlaamse voorbeelden die interessante inzichten bieden voor de Fabiolalaan):

- Hoeilaart (arrest Correia de Almeida en De Bloem): het "projectteam stadsontwerp" heeft hier gepoogd om in een BPA een flexibele vertaling te geven van de inzichten die bij de opmaak van een voorafgaand stadsontwerp waren

gegroeid; volgens de Raad van State is de ingebouwde flexibiliteit (niet volledig vastleggen van wegen en gebouwprofielen, toetsing van ingediende bouwaanvragen aan het stadsontwerp...) onverzoenbaar met de wettelijke omschrijving van het BPA

- vaartkom Leuven: hier heeft "projectteam stadsontwerp" per bouwblok een soort dominospel bedacht: met afstandsregels, bebouwingspercentages, belemmeringshoeken... waardoor het ene gebouw reageert op het andere; dit werkt vrij goed dankzij de bestaande beeldbepalende gebouwen; in bouwblokken met verschillende eigenaars leiden de regels evenwel tot oeverloze en vertragende discussies (de ene "verkoopt de lucht" boven zijn hoofd aan de andere omdat die daardoor zogezegd meer ontwikkelingsmogelijkheden zou krijgen)
- stationsomgeving Leuven: de vooraf bedachte vorm (sokkel met torens tussen station en Provinciehuis) lijkt moeilijk afdwingbaar; zo'n vorm is moeilijk in stukjes te ontwikkelen omdat het initiatief van een eerste belegger de kansen van een volgende erg kan discrediteren en omdat de aansluiting van de afzonderlijke stukken moeizaam te regelen valt; uiteindelijk is één grote investeerder op de proppen gekomen met een veel groter programma; het BPA is gewijzigd waarbij de vooropgestelde functievermenging en een deel van de kwaliteit van de publieke ruimte verloren zijn gegaan

hypothese van verklaring

Zie hierboven: stadsontwerp en verordenend plan horen tot verschillende "werelden".

We zouden dat als volgt simplistisch kunnen schematiseren:

wervend stadsontwerp	>projectorganisatie	>stadsontwerp als referentie
gewenste ruimtelijke structuur	>ruimtelijke uitvoeringsplan	>soms dynamische toetst

En terzijde, in de dagelijkse praktijk worden bouwplannen hoofdzakelijk getoetst aan BPA's, die eerder clichématig zijn opgemaakt dan dat ze het gevolg zijn van een stevig stedenbouwkundig ontwerp:

???	>BPA	>haast steeds toetsingskader
-----	------	------------------------------

waar we hier voor staan is: de kruisrelatie realiseren tussen

- een projectorganisatie met een stadsontwerp als referentiekader
- en een verordenend plan dat doelstellingen wil afdwingen

1.4. middelen voor een vertaalslag

de essentie van het stadsontwerp

We kunnen het stadsontwerp bevragen en zoeken naar die elementen waarzonder het niet overeind blijft. Voorbeeld: de "printplaat" van Buizengat, Vlaardingen (Palmbout).

Probleem: we blijven hiermee volledig binnen de "subjectiviteit", de zelflegitimatie van het stadsontwerp. De printplaat illustreert de overgang van stadsontwerp naar regelgeving, maar het is twijfelachtig of deze werkwijze op lange termijn het nodige draagvlak oplevert.

sturend publiek domein

We kunnen met een stadsontwerp op zoek gaan naar publiek domein dat sturend is. Het is immers gemakkelijker om draagvlak te vinden voor dat publiek domein, dat overigens een langere levensduur heeft dan gebouwen. De bebouwing wordt dan gemakkelijk gevat in “enveloppes”. Voorbeeld: “het bewoonde water”, Nesselande (Palmbout).

Probleem: sommige programma's zijn zo omvangrijk dat ze niet kunnen “ingetoomd” worden door het publiek domein.

conceptualiseren van het stadsontwerp

We kunnen ook nog met het stadsontwerp op zoek gaan naar onderliggende “concepten” en een “gewenste ruimtelijke structuur” die wel veralgemeenbaar zijn. Het is makkelijker om hiervoor consensus en draagvlak te vinden, en het moet ook kunnen leiden tot meer afdwingbare regels.

Probleem: de sterke rationaliteit van deze benadering kan wel eens dodelijk zijn voor de poëzie van het stadsontwerp; de subtiliteit van een ontwerp is niet altijd te herleiden tot een aantal concepten (daarvoor hebben we juist het stadsontwerp ingezet!); grote stedenbouwkundige of landschappelijke structuren zijn de emanatie van een bepaald stedenbouwkundig gedachtegoed, en dus niet altijd inzetbaar (wellicht de meest fascinerende stedenbouwkundige ontwerpen van de laatste jaren zijn een reflectie over zgn. “atopische” ruimtes: suburbaan landschap, tapijtmetroopool, sprawl, citta diffusa, l'espace sans limites, la ville sans fin...).

1.5. een gedetailleerd RUP?

Wat heet gedetailleerd?

In ieder geval moet dit RUP inhoudelijk gedetailleerd zijn, zoveel mogelijk de kwaliteiten aangeven die in het stadsontwerp zijn naar boven gekomen.

- het gewestelijk belang van zo'n operatie is zeer groot: het is een toetssteen van een belangrijke uitgangspunt van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (verdichting, concentratie van hoogwaardige functies bij grote stations, internationale uitstraling...); het gewest kan dit niet op hoofdlijnen duiden en de zaak verder op zijn beloop laten
- het is een goed voorbeeld van subsidiariteit: het gewestelijk belang heeft een enorm impact op het terrein; enerzijds heeft de stad er ongetwijfeld voordeel bij; de stad moet wel ook de kwaliteit bewaken van de omliggende buurten; dat soort verweving van beleidstaken kan alleen maar in hechte samenwerking, en moet dus een neerslag vinden in het RUP

Het detail in voorschriften hangt af van verschillende factoren

- het vertrouwen van gewest in het vergunningenbeleid van de stad
- instrumenten die de stad in handen wil hebben om kwaliteit af te dwingen bij verlening van vergunningen
- eventuele bijkomende ondersteunende structuren vanuit de projectorganisatie (zie verder)

2. *bijkomende condities voor kwaliteit*****

Het is een illusie om te denken dat een (goed) RUP volstaat om kwaliteit te garanderen. Er is een aangehouden kwaliteitsbewaking nodig gedurende het ganse verloop van het project, tot in de uitvoering van het laatste onderdeel. Dat stelt specifieke eisen.

2.1. **projectorganisatie**

Gelijkaardige cases in binnen- en buitenland leren dat een stevige projectorganisatie de beste garantie is voor een kwaliteitsbewaking.

We moeten nu zicht hebben op deze procesorganisatie omdat ze elementen kan aanreiken voor de onvermijdelijke beoordelingsprocedures die in het RUP zullen opgenomen worden.

En indien er niet snel een sterke en legitieme projectorganisatie tot stand komt (waar we geen traditie in hebben) dan zal het RUP zo goed en zo kwaad als het kan moeten zorgen voor een beter omkadering en rechtszekerheid.

In zo'n organisatie worden de verschillende belangen steeds geëxpliciteerd zodat ze evenwaardig en transparant kunnen afgewogen worden.

De partners engageren er zich toe om hun belangen binnen de projectorganisatie te verdedigen.

Er is een sterke en onafhankelijke projectdirecteur die, over de belangen heen, vecht voor de kwaliteit van het project, hetgeen dan weer in ieders belang is.

Het moet ook een werkbare en daadkrachtige constructie zijn.

De organisatie werkt tot aan de volledige voltooiing van het project om later ingekomen actoren in te lijven in het gedachtegoed van het project (cfr. stationsomgeving Leuven).

De partners ondertekenen een overeenkomst waarin hun engagementen en hun inbreng klaar zijn omschreven. De projectontwikkelaar bv. brengt zijn marktkennis in om die programma's te zoeken die binnen de doelstellingen van het project passen, de overheid bv. engageert zich tot het respecteren van strikte afhandelingstermijnen van aanvraagdossiers...

Er zijn enkele goede precedentes die ons kunnen inspireren: Ceramique in Maastricht; Euralille in Rijsel bv.

- PPS met ontwikkelaar, investeerders, gewest, stad... onder voorzitterschap van een (politiek?) zwaargewicht met uitstraling waarrond consensus bestaat (cfr. Maurois in Rijsel)
- Projectgroep die kwaliteit van voorliggend stadsontwerp bewaakt, onder directoraat van bekwaam stedenbouwkundige of beheerder (cfr. Baietto in Euralille)

2.2. **openbaar domein**

De publieke ruimte die in het huidige stadsontwerp in beeld komt is een belangrijke kwaliteitssleutel: het project zelf heeft baat bij een goede publieke ruimte maar deze publieke ruimte zal ook een grote meerwaarde betekenen voor de

omgeving.

In het stadsontwerp genereert de publieke ruimte ook enkele vaste structuren, die dan weer een flexibele invulling toelaten.

Hoe zal die publieke ruimte tot stand komen? We kunnen nadenken over volgende principes:

- de aanleg is een last van het project (zoals wegen in een traditionele verkaveling door de verkavelaar worden aangelegd);
- er komen opeenvolgende overdrachten naar de stad volgens de fasering van de uitvoering (rooilijnplan);
- niet alle publieke ruimte moet openbaar domein worden: tussen openbaar en privaat kunnen ruimtes ontstaan met een semi-publiek karakter; dit kan de beheerslasten voor de stad beperken terwijl er toch een grote mate van openbaarheid aanwezig blijft; de "privacy-gradiënt" (wijze waarop de overgang van publiek naar privaat gebeurt) is een belangrijk kwaliteitsgegeven in dit project.

Dat alles roept veel vragen op:

- worden de belangrijkste stukken van het publiek domein voorafgaandelijk aangelegd door de ontwikkelaar?
- hoe wordt de kost verhaald op de verschillende initiatiefnemers?
- is er één ontwerp?
- is fasering mogelijk?
- hoe ziet het publiek domein er uit in de tussenfasen?

2.3. communicatie

Dit project zal tijdig een draagvlak moeten krijgen. Communicatie, waarin de stad Gent overigens heel wat expertise heeft, moet ingezet worden nog vóór de vaststellingsprocedure van het RUP. Enkele vragen:

- verschillende vormen van communicatie: krant, info-huis, evenementen (de ondertekening van de overeenkomst tussen de verschillende partners kan bv. een belangrijk publiek moment zijn), workshops met omwonenden omtrent het gebruik van het publiek domein, rondleidingen in de bouwplaats...
- is er naast communicatie ook participatie (wat iets anders is dan inspraak)?
- wie "draagt" het plan? de burgemeester, een schepen, een minister (het is een gewestelijk RUP)?

3. *het RUP*

3.1. *toelichtingsnota*

In de toelichtingsnota vinden we op een heldere manier alle elementen en argumenten voor een goed begrip van het verordenend plan en de verordenende voorschriften.

Doorheen deze toelichting zijn ook de decretaal verplichte onderdelen verweven om het RUP sterke inhoudelijk te onderbouwen.

3.1.1. *situering van het RUP*

- motivering van de afbakening van het plangebied: van wand Maria-Hendrikaplein tot wand Snekpaa; van overkant Fabiolalaan tot deel spoorwegemplacement (incl. LCI, seinhuis, opslagplaats): het tracé van de aansluiting aan de R4
- ruimtevraagstuk: hoge dichtheid van hoogwaardige functies (kantoren, handel, diensten) en stedelijk wonen
- verwijzing naar stadsontwerp en bijhorend proces

3.1.2. *weergave van de feitelijke en juridische toestand (art. 38 § 1.3.)*

- basiskaart met kadastrale percelen van aanpalende straten, stadsweeffel met aanduiding van de belangrijkste gebouwen (post, seinhuis, Eysselinck...), het hele gebied rond de aansluiting met de R4, topografie van het terrein...
- de bestaande toestand gaat van het Maria-Hendrikaplein tot aan de Leie, van in de Rijsenbergwijk (ter hoogte van Eysselinck) tot op het spooreplacement
- alle gegevens omtrent de aansluiting met de R4 moeten aangeleverd worden door de desbetreffende studie
- belangrijke vraag: momenteel beschikken we over een exacte opmeting van de terreinen aan de Fabiolalaan en een approximatieve cadscan; wie levert een goede basiskaart (cadscan uitgerokken op opmeting, opmeting rond aansluiting met de R4)?
- tabel van relevante juridische toestand en zo nodig een aanduiding op basiskaart: gewestplan, bpa's, beschermingen...
- bijkomende informatie dankzij orthofoto, luchtfoto's, topografische kaart

3.1.3. *relatie met structuurplan(nen) (art. 38 § 1.4.)*

- de verwijzing naar twee ruimtelijke structuurplannen illustreert het belang dat beide beleidsniveaus hechten aan een kwalitatieve ontwikkeling van de site
- beknopte verwijzing naar het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen: toename van kantoren, handel en diensten lokaliseren aan station; verdichting; inachtnaam van leefbaarheid van gebied
- weergave van de ambitie en de onderliggende filosofie van het ruimtelijk structuurplan Gent over het gebied; ook hier is de tekst beknopt en sprekend

3.1.4. conceptuele synthese van het stadsontwerp

- bestaande ruimtelijke structuur: “tussen stad en land”
 - barrière van sporenbundel
 - stad (Maria-Hendrikaplein) aan de ene kant, land (de Leie) aan de andere kant
 - opeenvolging van compact stad, suburbane stad, modernistische stad
 - “halve” Fabiolalaan, die hoofdzakelijk ontsluiting is
 - landschappelijke kwaliteit van spoorwegberm
- doelstellingen:
 - grote densiteit
 - herkenbaarheid en zichtbaarheid van de nieuwe ontwikkeling
 - voldoende onbebouwde ruimte (publiek domein, landschappelijke kwaliteit, groen)
 - verweving van functies
 - meerwaarde voor de omgeving
- ruimtelijke concepten
 - hoofdthema: “een pad van stad naar land langsheen verschillende publieke ruimtes (esplanade, plein, stadstuinen, park...)”
 - een toegangsplein aan de navelstreng met de R4
 - een volwaardige Fabiola”laan” waarrond de toekomstige Rijsenbergwijk is georganiseerd
 - (laan = weg waarlangs het vee wordt gedreven, weg aan beide zijden met bomen beplant; naar van Dale)
 - een begrenzing voor de Rijsenbergwijk: tegen het spoor een straat met gevels zodat de toekomstige Rijsenbergwijk niet met achterkanten doodloopt tegen de afsluitingsdraad van het spooreplacement
 - inhaken van het project in het gebied: poort vanuit Maria-Hendrikaplein, verschillende stukken nieuwe straatwand, pleinen die overheen de Fabiolalaan lopen, bouwvolume in dialoog met Eysselinck, toren die bocht in Fabiolalaan markeert en perspectief sluit, integreren van landschappelijke spoorwegberm...
 - plaatsen van het project in de skyline van Gent: dichte concentratie van enkele hoge torens aan station, eerder gespatieerde hoge torens in het woonpark, omgekeerde boogvormige skyline van station naar Leie...
 - lineaire ontwikkeling als scherm tussen spoor en publieke ruimte
- de printplaat van het stadsontwerp
 - infrastructuur
 - publieke ruimtes
 - enveloppes

3.1.5. vertaalslag naar het RUP

In dit onderdeel vragen we ons af hoe de elementen van 3.1.4. vertaald kunnen worden naar grafisch plan en voorschriften.

Dit kan in de voor gewestelijke RUPs inmiddels gebruikelijke tabelvorm wat de voorschriften betreft. Voor het verordenend plan kunnen grafische elementen van de printplaat en de conceptuele synthese ingezet worden.

3.1.6. opgave van strijdige bepalingen (art. 38 § 1.5.)

Het RUP vervangt het gewestplan voor het plangebied, alsook het deel Fabiolalaan in BPA Rijsenberg (kant

navelstreng R4 nog te onderzoeken).

3.2. verordenend deel

3.2.1. grafisch plan (art. 38 § 1.1.)

- gebiedscategorieën:
 - woongebied (dat in onze stedenbouwkundige traditie steeds verweving impliceert): hoofdkleur rood, met verfijningen in de vorm van arceringen of benamingen (stationsomgeving in eerste deel; woonzone in tweede deel; woonpark in derde deel);
 - gebied voor wegenis en publieke ruimte: navelstreng R4, toegangsveld, Spoorbundelstraat, hellend en gebogen vlak
 - gebied voor groen: bepaalde ruimtes die absoluut groen moeten zijn (bomen...) om het minerale overwicht te temperen
- essentiële infrastructuur kan exact gesitueerd worden
- footprint en envelope van gebouwen met de nodige marges voor de verschillende onderdelen
- aanduiding van onbebouwde ruimte
- symbolische aanwijzingen: hoofdontsluitingen gebouwen indien noodzakelijk voor functionering openbaar domein, relatie gebouw-publieke ruimte, gegarandeerde publieke verbindingen, akoestische schermen...

3.2.2. voorschriften (art. 38 § 1.2.)

a. algemene voorschriften

- algemene voorschriften per gebiedscategorie
- tussentijdse maatregelen voor continuïteit van publieke ruimte, beheer van braakgronden...

b. voorschriften per onderdeel

- typologie gebouw en open ruimte (met differentiatie publiek, semi-publiek, semi-privaat, privaat)
- marges van grondinname gebouwen
- elementen van envelope, slankheid, tussenafstand, hoogte...
- ontsluiting gebouwen op infrastructuur
- relatie gebouw – openbaar domein: privacygradiënt
- aantal ondergrondse en bovengrondse parkeerplaatsen
- regels omtrent continuïteit met andere percelen
- schermen i.f.v. gebouwenscherm
- min. en max. vloeroppervlakte en verweving van functies
- hoe ver gaan we in criteria omtrent kwaliteit van gebouwen? (woonkwaliteit, kwaliteit van kantoren, type woningen...)

c. modaliteiten aanvraag stedenbouwkundige vergunning

- Het Vlaamse Gewest hecht uitzonderlijk veel belang aan de architecturale en stedenbouwkundige kwaliteit van het

project vermits deze nieuwe ontwikkeling de concrete toepassing is van een belangrijke beleidslijn; iedere aanvrager dient aan te tonen dat hij een ontwerper heeft aangesteld na een zorgvuldige selectieprocedure; bij de selectieprocedure heeft de aanvrager in gelijke mate de capaciteit van de ontwerper in overweging genomen om zijn programma te realiseren, als wel om de doelstellingen en concepten vervat in de toelichtingsnota gestalte te geven

- in meer dan de wettelijk verplichte inhoud van de verklarende nota zal de aanvrager uitvoerig aangeven hoe het project een antwoord vormt voor de doelstellingen en concepten vervat in de toelichtingsnota
- (beide voorgaande bepalingen garanderen een sterke band tussen toelichting en verordenend deel; het RUP is niet te gebruiken zonder de toelichtingsnota)
- de bouwaanvraag omvat gedetailleerde plannen van zowel gebouwen als bijhorende semi-publieke tot private ruimte
- de publieke ruimte is onderwerp van een afzonderlijk ontwerp en aanvraag

d. modaliteiten vergunning

- het zou wenselijk zijn dat een legitieme adviesgroep vanuit de projectorganisatie de aanvraag onderzoekt en adviseert
- bij betwisting of twijfel is voorzien in een bijkomende adviesvraag aan de auteur van het stadsontwerp
- deze adviezen zijn richtinggevend voor het college
- deze bijkomende advisering mag niet leiden tot een verlenging van de normale afhandeling van de aanvraag; het is wenselijk om een lijst van alle flankerende adviezen op te nemen met afspraken omtrent de termijnen

workshop I – Brussel 07-08-2003

In deze eerste workshop over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Fabiolaanlaan vertrekken we van het stadsontwerp XDGA. We doen een eerste onderzoek naar die elementen van het stadsontwerp die in het RUP moeten verankerd worden.

Op tafel ligt de werkmaquette van het stadsontwerp.

aanwezig:

Françoise Vermeersch (ARP AROHM), Ann Pisman (ARP AROHM), Francis Beosiere (cel ro O-VI), Peter Lacoere (dienst stedenbouw en ruimtelijke planning, stad Gent), Jens Aerts (Vlaams Bouwmeester), Jeroen Beerten (XDGA), Marc Martens (wva), Danny Neyens (wva), Carl Baert (stuurgroep)

plaat 12: voorzet van ruimtelijke concepten

0. inleiding

Marc Martens stelt de site en het stadsontwerp XDGA voor.

Hij formuleert enkele algemene achtergrondbedenkingen over stadsontwerp en vertaling naar RUP (zie verslag 02-07-2003). Hij doet een eerste voorzet van ruimtelijke concepten die de vertaling van stadsontwerp naar RUP kunnen schragen:

- een pad van stad naar land
- toegangsplein aan de navelstreng met de R4
- een volwaardige Fabiolalaan
- een begrenzing voor de Rijsenbergwijk
- inhaken van het project in het gebied
- het project in de skyline
- lineaire ontwikkeling als scherm

1. afbakening RUP?

1.1. Fabiolalaan

Tot aan rooilijn aan overkant Fabiolalaan? Zeggen we iets over het profiel en de inrichting van de Fabiolalaan? Ligt het profiel vast of kan het nog veranderen (zie studie Tritel)? Als we niets zeggen over de Fabiolalaan, waarom ze dan opnemen?

conclusie:

- Fabiolalaan opnemen
- vaste breedte opnemen (18 m?), na grondig overleg met Tritel, en in WG 2 mobiliteit en WG6 openbaar domein;
- alleen aangeven wat van belang is; karakter van de "laan" opnemen: brede stoepen, parkeren voor aangelanden...

1.2. Maria-Hendrikaplein

Moeten we ook alle mogelijke bestemmingswijzigingen opnemen rond het station?

conclusie:

- minstens symbolische aanduiding van voetgangersverbinding kruisend met openbaar vervoer
- eventuele bestemmingswijzigingen rond station zeer terughoudend aanpakken
- mogelijkheid is zeker een breedte meenemen zoals de Fabiolalaan

1.3. spoorbundel

Grens van project? LCI? Een deel van de spoorbundel?

conclusie:

- LCI en marge 12/14 sporen opnemen
- bestemming: openbaar nut met nabestemming stationsomgeving (SO)
- van NMBS duidelijke grens vragen op digitaal plan
- seinhuis hoort niet tot RUP

- condities voor akoestische schermen opnemen

1.4. navelstreng R4

Verbinding met R4 moet deel uitmaken van RUP. Informatie te krijgen uit andere studie.

1.5. Snekkaai

Het gaat hier om de toegang naar de Blaarmeersen. Waar takt de fietsbrug aan (vanuit project of vanuit Fabiolalaan)?
Hoe worden niveauverschillen terrein/laan overbrugd?

conclusie:

- RUP beperken tot project
- voetgangers- en fietsverbinding naar Blaarmeersen symbolisch aangeven

2. deelruimtes

Nut van opdelen van projectgebied in deelruimtes:

- kunnen relevant zijn voor graad van detaillering en flexibiliteit
- er is in ieder geval een andere verhouding van functievermenging
- er zijn ook andere mogelijke initiatiefnemers en actoren
- de opdeling kan de fasering ondersteunen

Een strikte afscheiding (een grens die op het plan is vastgelegd) is echter niet nodig: de deelruimtes kunnen wel overlappen.

Gemakshalve geven we de deelruimtes een naam die aanleunt bij de benaming van het stadsontwerp XDGA: esplanade, tuinkamers en campus.

Hierna sommen we de elementen op uit het stadsontwerp die mogelijks in het RUP kunnen vastgelegd worden.

2.1. esplanade

bouwvolumes

- bouwlijnen: verlengde voor- en zijgevellijn Post, breedte Fabiolalaan, oostelijke rand entreeplein
- kroonlijsthoogte post doortrekken?
- minimale afmetingen poort Maria-Hendrikaplein
- marges: terugwijkende pleingevel en lengte kopgebouw, breedte entreeplein
- minimaal twee slanke (??) torens 65/85 m, achter postgebouw en naast entreeplein

onbebouwde ruimte

- entreeplein, park, watervlak, en plein zijn openbaar; tuin achter patioblok is semi-publiek
- ontwerp entreeplein > navelstreng en parking; interactie ondergronds bovengronds?
- ontwerp park > "siamees"
- ontwerp watervlak en plein > aanpalende
- eisen aan transparantie en toegankelijkheid van gelijkvloers

plaat 13: vastleggen in deelruimtes

functies

- functies (wonen, commercieel en kantoren) benaderend definiëren, positie opleggen en min/max oppervlakte vastleggen
- verplichte toetsing van totaal door iedere aanvrager
- verplichte adressen

2.2. tuinkamers

bouvvolumes

- bouwlijnen: breedte Fabiolalaan
- vastleggen: tracé Spoorbundelstraat
- marges: breedte hellend vlak in as toegang ziekenhuis
- verplichte alternerende inplanting, aaneengesloten bebouwing, maximale gevellengte, minimale tussenafstand

onbebouwde ruimte

- hellend vlak en sportvelden zijn openbaar; tuinen zijn semi-publiek en semi-privaat
- publieke doorgang v. zonsopgang t. -ondergang
- iedere perceel 50/50 bebouwd onbebouwd
- iedere aanvraag aangevuld met plan van bijhorende onbebouwde ruimte
- iedere aanvraag inpassen in inrichtingsstudie om verschillend karakter te kunnen inschatten

functies

- functies (wonen, commercieel en kantoren) benaderend definiëren, positie opleggen en min/max oppervlakte vastleggen
- verplichte toetsing van totaal door iedere aanvrager
- verplichte adressen

2.3. campus

bouvvolumes

- maximum bebouwde oppervlakte (veel groen!)
- marge: breedte gebogen vlak vanaf knik laan
- beperkte aansnijding talud
- minimaal twee slanke (??) torens 65/85 m, in as van laan, en teruggetrokken op talud

onbebouwde ruimte

- gebogen vlak is openbaar; campus is semi-publiek en semi-privaat

- hele terrein opruimen en summier aanleggen bij eerste deelproject
- één enkele beheerder na afwerking
- publieke doorgang v. zonsopgang t. -ondergang
- symbolische aanduiding van fietsbrug
- iedere aanvraag inpassen in inrichtingsstudie

functies

- functies (wonen, commercieel en kantoren) benaderend definiëren, positie opleggen en min/max oppervlakte vastleggen
- verplichte toetsing van totaal door iedere aanvrager
- verplichte adressen

3. algemeen

Naast de specifieke voorschriften per deelgebied kunnen er ook algemene voorschriften voorkomen en modaliteiten die voor het hele RUP van toepassing zijn.

3.1. algemeen voorschriften

- De enveloppe van 45° t.o.v. recht stuk Fabiolalaan heeft nut (vanaf de voet van gevels kant Rijsenbergwijk): ze zorgt er voor dat de hogere gebouwdelen naar de sporen verschuiven. We kunnen wel de uitzonderingen duiden:
 - slanke torens tegen spoor
 - "diamant" als scharnier in stedelijke compositie
 - spiegelbeeld van Eysselinck
- Moeten we ook geen minimale kwaliteit van woningen opleggen (plafondhoogte, bergruimte, garage, privacy, buitenruimte...)?

3.2. modaliteiten 1

Het opzetten van een legitieme projectorganisatie is belangrijk voor het welslagen van het project. Zo'n organisatie voldoet aan volgende voorwaarden:

- Alle spilactoren maken er deel van uit: gewest, stad, eigenaar, ontwikkelaar, investeerders...
- De organisatie is gedragen door een politiek figuur met autoriteit
- Er is een sterk contract: de partners expliciteren en verdedigen hun belangen binnen de projectorganisatie.
- De organisatie is werkbaar en daadkrachtig: doorzichtige structuur, sterke directeur...

Een voorbeeld van zo'n organisatie was te vinden in Euralille.

- Indien er een "legitieme" projectorganisatie wordt opgezet, dan kunnen we daarbinnen een aantal taken toebedelen:
 - informatie, begeleiding en overleg ifv stadsontwerp
 - lijst architecten of soort open oproep
 - advies bij aanvraag stedenbouwkundige vergunning

- Het lijkt ook aangewezen om steeds een gezamenlijk advies van gewest en stad op te leggen: de vergunningverlener is immers niet steeds dezelfde afhankelijk van het statuut van de aanvrager.
- We zien niet direct aanknopingspunten voor tijdsgebonden modaliteiten.

3.3. modaliteiten 2

- De initiatiefnemer motiveert zijn keuze van architect ifv van visie op stadsontwerp.
- Aanvullingen bij de verklarende nota:
 - wijze waarop project stadsontwerp realiseert
 - motivering relatie gevels – onbebouwde ruimte
 - antwoord op problematiek van wind, zon, lawaai (HER)
- Bijkomende inlichtingen en documenten:
 - plan van bijhorende onbebouwde ruimte
 - calculatie gerealiseerde oppervlakte
 - inpassing in stadsontwerp
 - inrichtstudie

4. openstaande vragen

- Wanneer krijgen we een digitale basiskaart van de NMBS?
- Wat zijn de juiste grenzen van het LCI en hoe zit het met het 12/14 sporen scenario?
- Moet er niet gedacht worden aan één landschapsontwerp voor de aanleg van het openbaar domein en het groen?
- Wat doen we met mogelijke geluidsschermen
- Wanneer is er voldoende duidelijkheid over de verkeersafwikkeling?

workshop II – Brussel 02-12-2003

In de tweede workshop over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Fabiolaanlaan in Gent ligt de klemtoon op de interactie tussen de verschillende projecten rond het Gentse Sint-Pietersstation.

aanwezig:

Jeroen Beerten (XDGA), Xaveer De Geyter (XDGA), Dirk Servaes (NMBS Gent), Françoise Vermeersch (ARP AROHM), Ann Pisman (ARP AROHM), Marc Pinte (dienst stedenbouw stad Gent), Paul Martens (general manager en directie patrimonium NMBS), Philip De Roo (departement ruimtelijke planning, mobiliteit en openbaar domein stad Gent), Koen Lepa (dienst stedenbouw en ruimtelijke planning, stad Gent), Peter Vansevenant (dienst mobiliteit stad gent), Wim Michiels (Tritel), Rudi Tegenbos (Tritel), Ruurd Gietema (KCAP), Dirk Hendriks (KCAP), Carl Baert (stuurgroep), Jacques Voncke (Eurostation), Marc Martens

1. *samenvatting en aanbevelingen*

1.1. samenvatting

In de voormiddag krijgen we een overzicht van studies en projecten in de stationsomgeving: de mobiliteitstudie van Tritel, het stationsontwerp van J. Voncke, het stadsontwerp XDGA voor de Fabiolalaan, het project KCAP.

In de namiddag wordt een discussie gevoerd aan de hand van zes thema's ingeleid door Ann Pisman en Marc Martens: de publieke ruimtes, het oude stationsgebouw, het Maria-Hendrikaplein, de ondergrondse ruimten, mogelijk impact van IT evolutie, mogelijke programma's in de verschillende projecten in en rond het station.

1.2. conclusies en aanbevelingen

1.2.1. zuidelijk plein

- programma scherper in te vullen door de stad; KCAP moet evenwel een visualisering leveren van mogelijke invullingen; relatie plein/wand moet in beeld komen
- zoeken naar identiteit van de plaats en afmetingen: wat betekent concept "groene vestibule" concreet?
- onderzoek naar continuïteit openbaar domein – semi-publieke ruimte onder spoorlichaam

1.2.2. onder spoorlichaam

- verder onderzoek naar differentiatie in graden van openbaarheid (wat is wanneer toegankelijk?)

1.2.3. commerciële functies

- onderzoek naar commerciële activiteiten in de verschillende onderdelen van de hele stationsomgeving (in station, bus en tramhalte, K&R, project Fabiolalaan...): onderlinge concurrentie tussen deelprojecten is zinloos en onproductief
- Eurostation moet know-how concreet inzetten om af te wegen wat waar komt en welke invloed dat heeft op het noodzakelijke intensieve ruimtegebruik

1.2.4. ondergrondse delen

- gezien de grote aandacht voor sociale controle en veiligheid in de stationsomgeving (zie hoogbouw effecten rapport en aanbevelingen kwaliteitskamer over het stadsontwerp Fabiolalaan) is de keuze voor een ondergrondse K&R en taxistandplaats delicaat
- relatie met bovengrond is essentieel voor welslagen van opzet (licht, inkijken, locatie van toren...)
- juiste dimensionering is belangrijk (verhouding oppervlakte hoogte, oppervlakte activiteiten)
- voetgangersstromen moeten verder onderzocht en onderbouwd
- alternatieve gelijkvloerse oplossingen buiten de spits zijn aangewezen

1.2.5. Maria-Hendrikaplein

- naast de mobiliteitstudie moet nu dringend werk gemaakt worden van een ontwerp van het openbaar domein; de aanstelling van een ontwerper voor het openbaar domein is een eerste prioriteit
- de nevenschikking van doorgaand autoverkeer, openbaar vervoer en toegangshelling naar ondergrondse K&R is een groot knelpunt aan de wand tussen Fabiolalaan en Albertlaan; bundelen van tram en bus is uitgangspunt als het kan (oversteekbaarheid, beschikbare publieke ruimte)
- de belangrijke voetgangersstromen komen onvoldoende in beeld in de verschillende verkeerssimulaties

1.2.6. ruimtelijke relatie busstation spoorweg

- NMBS heeft de middelen niet om een overkapping te realiseren

1.2.7. stadsontwerp Fabiolalaan

- snel de haalbaarheid van de toren op het plein natrekken (stad, M&L...); er is eensgezindheid over de kracht van het stedenbouwkundig gebaar; vraag is wel in hoeverre dit gebouw kan betrokken worden op het plein (toegangen, ontsluiting...)
- in deel C moet de relatie met de voetgangerstunnel verder uitgewerkt; mixitiet blijft een eis
- het entreeplein moet bijkomende potenties krijgen (ter vervanging van de vroegere groene esplanade die een grote meerwaarde was voor de Rijsenbergwijk)
- vragen naar faseerbaarheid

2. gedetailleerd verslag

2.1. overzicht van studies en projecten

2.1.1. mobiliteitstudie Tritel

UITEENZETTING

algemene principes

- huidige situatie Maria-Hendrikaplein: hoge parkeerdruk, hoge verkeersintensiteit in Voskenstunnel (900 vtg/h), belangrijke stroom openbaar vervoer
- verkeerssituatie in 2020 – openbaar: verdubbeling van treinreizigers, 25% meer tramreizigers, 4% meer busreizigers; nieuwe tramlijn; nieuw bus/tram station)
- verkeerssituatie in 2020 – autoverkeer: verbinding R4 Fabiolalaan; parking voor station en project; sluiting Voskenstunnel; residentieel karakter van Voskenslaan; ongeveer 300 vtg/h per rijstrook op Maria-Hendrikaplein
- verkeerssituatie in 2020 – voetgangers, fietsers: 5.000 fietsstallingen; 3000 voetgangers/h op plein

Verkeersconcept Maria-Hendrikaplein:

- afwikkeling openbaar vervoer en buffercapaciteit
- voetgangersstromen en oversteekbaarheid
- fietsers en fietspaden
- beperkte autostromen en kruispunten
- ondergrondse kiss & ride (K&R) en taxistandplaats

Tritel heeft drie scenario's uitgewerkt.

De belangrijkste verkeersstroom verloopt telkens tussen Fabiolalaan en Koning Albertlaan, met een in- en uitrit naar de K&R langsheen de wand Boudewijnstraat/Koning Albertlaan.

De drie scenario's onderzoeken hoofdzakelijk de verschillende vormen van bundeling of uiteenlegging van bus en tram, wat belangrijke gevolgen heeft op de oversteekbaarheid voor voetgangers en de mogelijkheden van inrichting van het openbaar domein aan die zijde van het Maria-Hendrikaplein.

VRAGEN

Houdt men wel rekening met het voetgangersgedrag? De mobiliteitstudie biedt een legale oversteek aan; wat voetgangers daarnaast doen is hun zaak.

Wat gebeurt er in die ondergrondse K&R? Waarom een onderdoorgang op die plaats en niet aan de Koning Albertlaan of aan de Koningin Elisabethlaan? Daar steken toch evenveel voetgangers over? (dit thema wordt later uitvoerig behandeld met voorstelling van bus/tramstation)

Deelnemers stellen vast dat verkeersstroom op plein een feitelijke doorverbinding is van Fabiolalaan Koning Albertlaan. Is het programma van de lijn wel heel duidelijk? Moet de ruimte voor niet-lijnbusen aan de zuidzijde plaatsruimen voor lege wachtende lijnbusen?

Waar stopt de brouwer voor leveringen? Aan kant Maria-Hendrikaplein is een parkeerstrook tegen de stoep.

2.1.2. stationsontwerp J. Voncke

UITEENZETTING

De eisen van de Lijn bepalen grotendeels de aanleg.

Deze eisen zijn als volgt samen te vatten:

- geen bussen onder spoorlichaam: onvoldoende hoogte voor evacuatie uitlaatgassen
- geen bussen aan zuidzijde van station (ongunstige relatie met treinreizigers)
- bussen aan voorkant station met front gericht op spooruitgangen
- 12 perrons ipv de huidige 6

Schuine opstelling van trams laat overdekte opstelling toe en plaatsbesparende bochten aan zuidzijde.

De hele ruimte onder spoorlichaam wordt fietsenstalling (ten oosten van centrale doorgang) en nieuwe stationsruimte (ten westen van centrale tunnel). De nieuwe stationsruimte wordt uitgewerkt als een echte ontmoetingsruimte met de nodige commerciële invullingen.

De overstap bus-tram-trein is volledig overdekt.

Na de afwikkeling van openbaar vervoer is er geen bovengrondse ruimte meer voor K&R en taxistandplaatsen: dus een ondergrondse ruimte, gecombineerd met onderdoorgang Maria-Hendrikaplein/Fabiolaproject. Voetgangers kruisen niet met autoverkeer. Ook ondergrondse parkings komen uit in de K&R.

Aan de zuidzijde kan het stationsfront onder de spoorplaat een zestal meter naar binnenspringen zodat er een grote luifel ontstaat aan de zuidelijke uitgang.

VRAGEN

Wat is de hoogte van de ruimte onder het spoorlichaam? Ongeveer gemiddeld 5 meter.

Zijn er delen afsluitbaar (bv. buiten de spits, of 's nachts)? Dat moet verder onderzocht. Vanuit de NMBS is er een tendens om weer meer af te sluiten (vandalisme; toenemende agressie).

Wat met sociale controle? Kan men te alle tijde overal door? Zijn er zoveel passages nodig aan fietsstallingen? Aan die zijde komen ongetwijfeld ook trappen vanuit de perrons; deze zijn zeer lang waardoor er voetgangerscirculatie ontstaat onder heel het spoorlichaam.

2.1.3. stadsontwerp XDGA

UITEENZETTING

Het oorspronkelijk stadsontwerp en het nieuwe busstation overlappen elkaar heel erg met de nodige consequenties:

- omwille van de minimale hoogte van 14 meter boven de bushalte, wordt bebouwing aldaar uiterst moeilijk: weinig mogelijke steunpunten en toegangen, terugdringen van het volume wegens de belemmeringshoek van 45° tov de Fabiolalaan...
- een gedeeltelijke overbouw van de bushalte is ruimtelijk oninteressant
- de voorwand van het stadsontwerp vervalt volledig waardoor er een teveel aan publieke ruimte ontstaat tussen Maria-Hendrikaplein en entreeplein

Eerste insteek: de overkapping boven de perrons doortrekken tot boven de bushalte zodat er één architecturaal en ruimtelijk geheel ontstaat.

Tweede insteek: een compacter geheel ter plaatse van de vroegere esplanade. Er zijn verschillende varianten mogelijk van publieke doorgang: een opeenvolging van gesloten patio's, een losser schakeling met grotere buitenruimtes, een overdekte passage... Steeds blijft de Fabiolaan goed afgebakend. Het entreeplein wordt verbreed om een meer aangepaste aanleg te krijgen (bv. met hoogstammige bomen).

Derde insteek: een bouwvolume boven de voetgangersonderdoorgang: deze krijgt een duidelijke plaats, er ontstaat een articulatie tussen Maria-Hendrikaplein, busstation en Fabiolaproject. De ingreep zou ongetwijfeld aan kracht winnen door er een toren van te maken (referentiebeeld Campanile in Venetië).

VRAGEN

Is die grote overkapping niet te duur? NMBS heeft beslist om geen overkappingen meer te bouwen (mededeling van P. Martens). Al dat glas in vloeren en daken is niet te onderhouden en bovendien problematisch (glad, waterdichting...). Is dat technisch niet op te lossen zijn? Een ondergrondse K&R zonder bovenlicht en zonder inkijk is toch onleefbaar? Ligt dat project niet ver af van het initiële concept? De impact van het busstation is immens groot en vraagt om een nieuwe interpretatie.

2.1.4. project KCAP

UITEENZETTING

Voor het St. Denijsplein is het concept "plantsoen" bedacht: dat sluit aan bij het talrijke groen aan de zuidzijde van het station. Zo ontstaat een zuidelijk stationsplein met een eigen karakter geënt op de eigenheid van zuid.

Vraag is wel hoeveel er nog van dat plein overblijft na afwikkeling van openbaar vervoer (tram moet bv. uitwijkplaats hebben waar enkele stellen staan te wachten).

Kan het plein ook niet groter zijn dan de nu toebedeelde ruimte?

Voor een invulling van programma is het wachten op voorzetten van de stad. Architecturaal zijn verschillende modellen mogelijk: goed zou zijn een eigenzinnige interpretatie van een publiek gebouw met beplanting.

VRAGEN

Weer groen! Is dat niet wat gemakkelijk? Is dat wel de invulling van een nieuwe voorkant aan het station? Dat groen is een manier om dat nieuwe plein op te hangen in het karakter van het zuidelijk deel.

Er is geen sprake van een grotere ruimte. Als functie moeten er nieuwere locaties komen voor de horeca-zaken die verdwijnen.

Waarom wachten op de stad? Doe als planner zelf een voorstel van mogelijke bouwvolumes in functie van de omgeving en de site.

Noord en Zuid kunnen weliswaar een ander karakter hebben maar het maakt toch deel uit van één enkele ruimte: de stationsomgeving.

2.2. discussie

2.2.1. publieke ruimtes

INLEIDING

“Publieke ruimte is geen restruimte maar biedt plaats aan een maatschappelijke behoefte.”

Als we alle projecten bij elkaar leggen ontstaat er een overdaad aan publieke ruimtes. De activiteiten worden bovendien uit het oude station weggezogen en geïncorporeerd in het nieuwe trein-tram-bus-station. Is er nog genoeg over om al die publieke ruimte op te laden?

Vier criteria zijn van belang voor de publieke ruimte: verblijfskwaliteit, intensief gebruik, leesbaarheid, betekenis.

DISCUSSIE

Veel openbare ruimte. Blijft die allemaal open en altijd toegankelijk? Daar zullen gedeelten zeker afgesloten worden buiten de spitsuren.

St. Denijsplein

De stad heeft nog geen uitspraak gedaan. Het plein moet een ontmoetingsruimte zijn met activiteiten. Er komen sowieso cafés en restaurants. Laat de ontwerpers gewoon nazien welk volume daar moet komen. Antwoord KCAP: 9 à 12.000 m².

Moet daar wel een plein als de zuidwand van het station een zestal meter kan terugwijken onder de spoorplaat?

Voorplein station

Is dat geen leegte geworden?

Dat zal wel aangevuld worden. Daar komen vanzelf diverse activiteiten op.

Zijn de fietsstallingen daar wel op hun plaats (dure ruimte voor fietsstalling?). Is dat geen onherbergzame ruimte? Er zullen daar ook trappen komen wat een goede doorstroming zal garanderen.

Ondergrondse K&R en taxistandplaats

Die ruimte zal zeer actief zijn door de vele circulatiestromen.

Om goed te functioneren moet er toch een zeer goede relatie zijn met de bovengrond.

Is er wel voldoende vraag voor zoveel winkels en cafés? Het gaat uiteindelijk om een strook van 500 meter lang, 10.000 m². Er is een grens aan de draagkracht voor dat soort vlugge zaken. Leegstand in de ondergrondse ruimte zou een ramp zijn.

Zal die K&R wel zoveel verkeer teweegbrengen als we denken? Is dat niet bekeken vanuit de spits?

Moeten al de voetgangersstromen ook niet gemodelleerd worden? Daar zijn verfijnde programma's voor nodig.

Eigenlijk zijn er drie K&R: ondergronds, achterkant station, Clementinalaan. Afhankelijk van de situatie zullen gebruikers kiezen.

Is de ondergrondse K&R openbaar? Wat na 11 uur 's avonds? Sociale veiligheid? Draaiende motoren van taxi's?

Die ondergrondse ruimte heeft drie motieven:

- comfortabele K&R en taxistandplaats: mensen met valiezen kunnen droog en warm overstappen
- aansluiting met ondergrondse parking

- voetgangersstroom naar Fabiolalaan veilig met bus en tram laten kruisen (in de spits 950 voetgangers/h)
We moeten dat toekomstgericht en voldoende groots durven zien. In de spits gaan er toch 600 wagens naar de K&R.

Moet dan toch de mogelijkheid niet bestaan voor bovengrondse afwikkeling buiten de spits? Signalisatie is niet voldoende: de zaak moet ruimtelijk goed en vanzelfsprekend functioneren.

De verbinding Noord Zuid zal steeds 24/24 uur open zijn (trams en bussen rijden dag en nacht). De tram-bushalte is dus steeds een open passage tussen noord en zuid. Dat is structurerend.

2.2.2. oude stationsgebouw

INLEIDING

Wat blijft er over van hoofdruimte en sterke centrale as wanneer de voornaamste bewegingen zijdelings verplaatsen naar nieuw tram-busstation?

DISCUSSIE

NMBS werkt centrale hal af tegen 2007 (bistro en wachtruimte). De luifel aan de voorgevel wordt vervangen. Toren wordt recht gezet. Oostvleugel wordt ook nog aangepakt maar buffet en restaurant zijn wel beschermd.

Vanaf 2014 verdwijnt de kloostervleugel volledig.

Zoals eerder ook al aangestipt kan de zuidgevel onder de spoorplaat zes meter terugwijken om daar een ruime parvis te vormen. Nogmaals de vraag wat daarvan de consequenties zijn voor het St. Denijsplein.

2.2.3. Maria-Hendrikaplein

INLEIDING

Bedacht als echte toegang naar de stad: een ruimte die waaivormig alle mogelijke richtingen toont.

Enkele ruimtes hebben verblijfskwaliteit: de bomencirkel, de wand tussen Boudewijnstraat en Koningin Elisabethlaan (brede stoep met terrassen).

Verkeersafwikkeling geeft aanleiding tot slechte aanleg van maaiveld: allerlei zinloze groenperkjes, vluchtheuvels, sleuven, boordstenen... Vergelijk als referentiebeelden: Nantes en Lyon, publieke ruimtes die door interessante ontwerpers zijn aangelegd (Bruno Fortier...).

DISCUSSIE

Wordt er op korte termijn werk gemaakt van een ontwerp van het plein? Is er geen dringende behoefte aan ontwerpend onderzoek van de inrichting (zie referenties Nantes en Lyon).

Het torengedouw van XDGA op het plein zou wel de nieuwe toestand van het busstation sterk geleden. Willen al de betrokkenen zich scharen achter dit sterke stedenbouwkundige voorstel? Wat denkt de stad Gent daarvan?

Belangrijke ontwerpopgave voor XDGA is hoe dit torengedouw kan ontsloten worden op plein en voetgangersonderdoorgang.

Hoe is het nieuwe deel C van het gewijzigde stadsontwerp Fabiolalaan faseerbaar?

De Fabiolalaan kan hoe dan ook voor de voetgangers doorgetrokken worden tot op het plein. Voorwaarde is wel dat tram en bus gebundeld worden. Die bundeling is essentieel om bruikbare publieke ruimte over te houden en de oversteekbaarheid te bevorderen (ook buiten de "lijntjes").

Bomenrijen op ieder boulevard naar het plein zouden moeten gevrijwaard of hersteld, iedere keer tot aan het eindpunt van de boulevard op het plein.

Tussen haakjes: uit de verkeersmodellen blijkt dat het doortrekken van het verkeer van aan de R4 over het entreeplein tot aan het Maria-Hendrikaplein een slechte zaak is: dat zou onnodig verkeer naar dit stadsdeel brengen.

De grote groene esplanade in de Fabiolalaan is verdwenen. Is dat geen gemis? Volgens XDGA ontstaat er in de nieuwe situatie te veel publiek domein (zie ook de aanbevelingen van het HER). Voor het entreeplein is al een grotere breedte voorzien en daar kan een forse bomenpartij bijkomen. In het nieuwe opzet krijgt dit entreeplein ook meer consistentie dan in de vorige voorstellen. Gekoppeld aan de verkeersvereisten (verkeersremmende doorgang naar Maria-Hendrikaplein) kan dit leiden tot en sterkere invulling.

Over de ondergrondse doorgang voor voetgangers: ook een vlotte relatie met de Fabiolalaan zelf kan het opzet versterken.

2.2.4. ondergrondse ruimten

Opzet en bezwaren zijn al verschillende keren aan bod gekomen. Een beter kennis van voetgangersstromen en voetgangersgedrag moet het mogelijk maken om het concept te toetsen. Precies inzicht in potenties voor commerciële functies kunnen ook corrigerend werken.

De ondergrondse ruimtes vragen om een zorgvuldige ontwerp aanpak en een juiste dimensionering: hoe kan een kwaliteitsvolle ruimte ontwikkeld worden in een omhullende van 100x100 meter met een hoogte van 4 meter?

2.2.5. IT evolutie

Waarom geen dynamisch busstation? De lijn is terughoudend en gelooft daar niet in gezien de lokale context (het schijnt gebruikelijk te zijn in de ons omringende landen). De bus moet korter kunnen inspelen op nieuwe situaties: dat vraagt om een statische oplossing.

Restruimte bij toepassing van geavanceerde IT-technieken zou voor schoolbussen kunnen gebruikt worden.

2.2.6. programma's

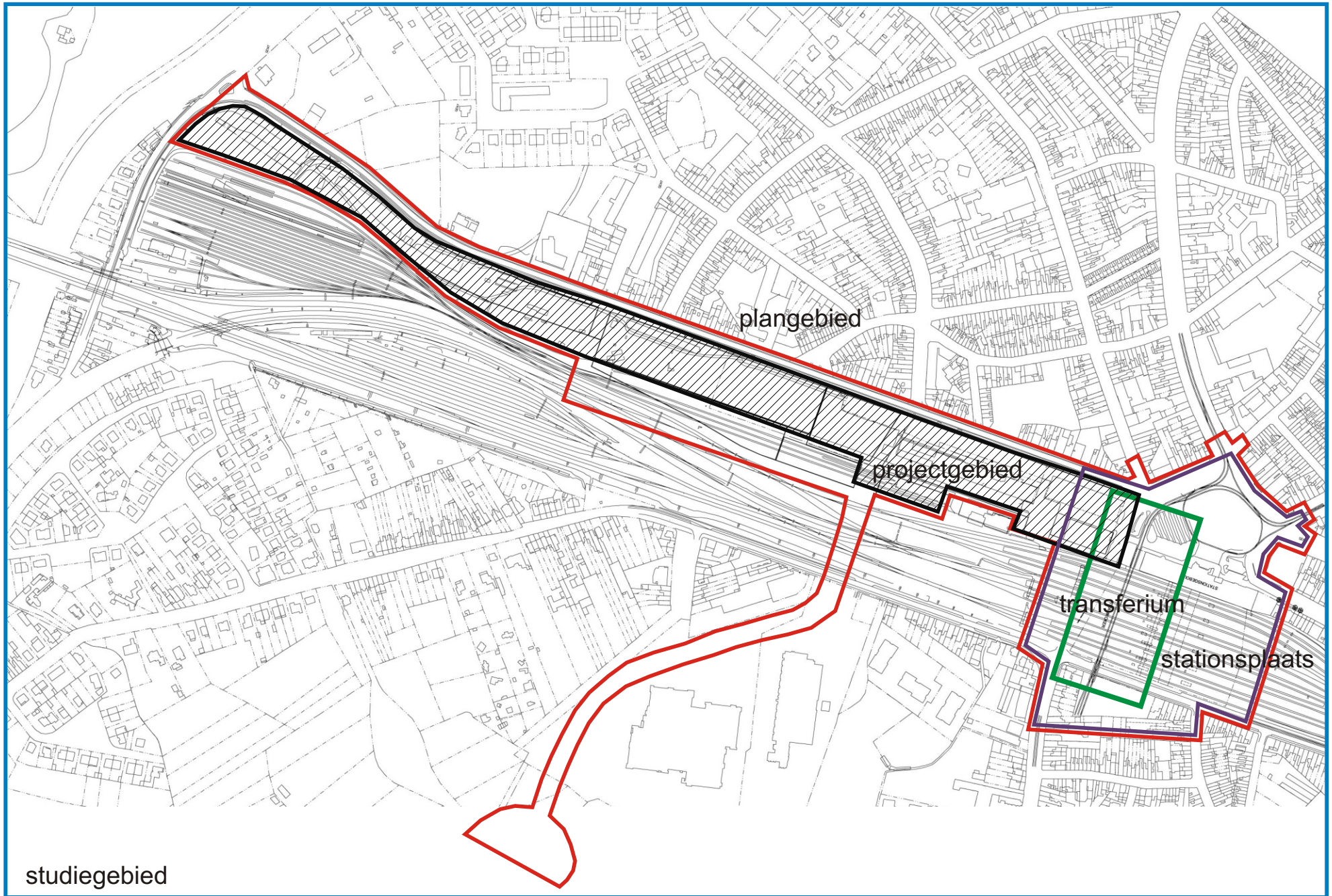
We moeten spaarzaam omgaan met cafetaria's en krantenwinkels en souvenirshops. Er is geen draagkracht voor winkels over een lengte van 500 meter.

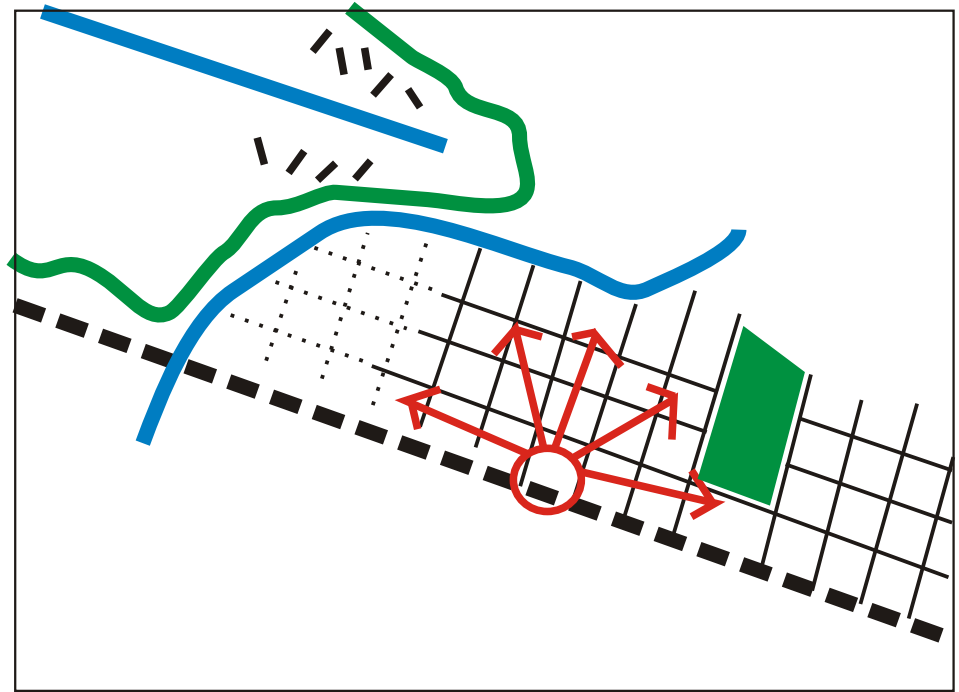
De toren op het Maria-Hendrikaplein is essentieel als de te ontwikkelen oppervlakte ongeveer moet behouden blijven. In de nieuwe aanzet van XDGA moet de vraag naar mixiteit ook een duidelijk antwoord krijgen.

platen

plaat 1	stadsontwerp XDGA 1999
plaat 2	studiegebied, projectgebied, stationsplein, transferium, plangebied
plaat 3	ruimtelijke context
plaat 4	bestaande toestand
plaat 5	juridische toestand
plaat 6a&b	ruimtelijke concepten
plaat 7	beelden van een mogelijke invulling
plaat 8	aanwijzingen voor het grafisch plan
plaat 9	stadsontwerp en traditie
plaat 10	legitimiteit van het stadsontwerp
plaat 11	lastige vertaalslag
plaat 12	voorzet van ruimtelijke concepten
plaat 13	vastleggen in deelruimtes
plaat 14	nieuwe denkpijsten







de modernistische stad



Rijsenbergwijk



de compacte stad



oostelijke zijde Koningin Maria-Hendrikaplein

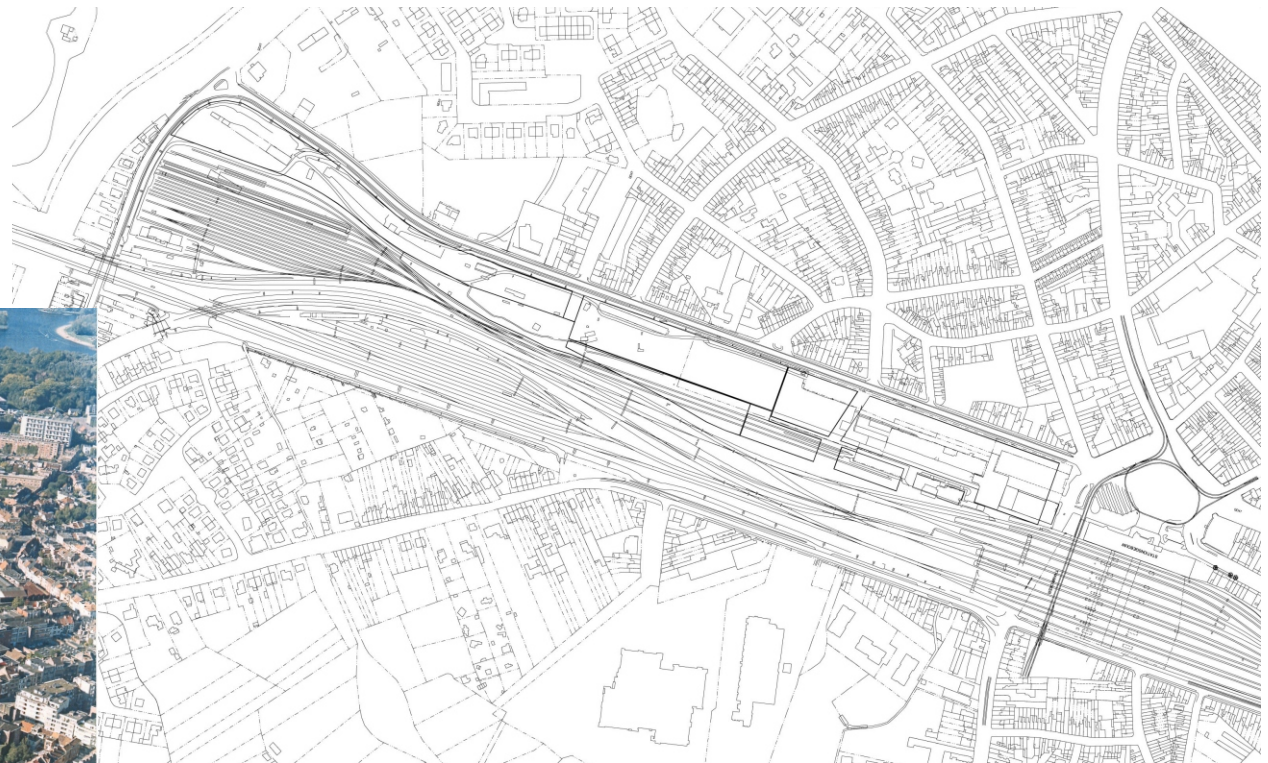


eenzijdige bebouwing Koningin Fabiolalaan

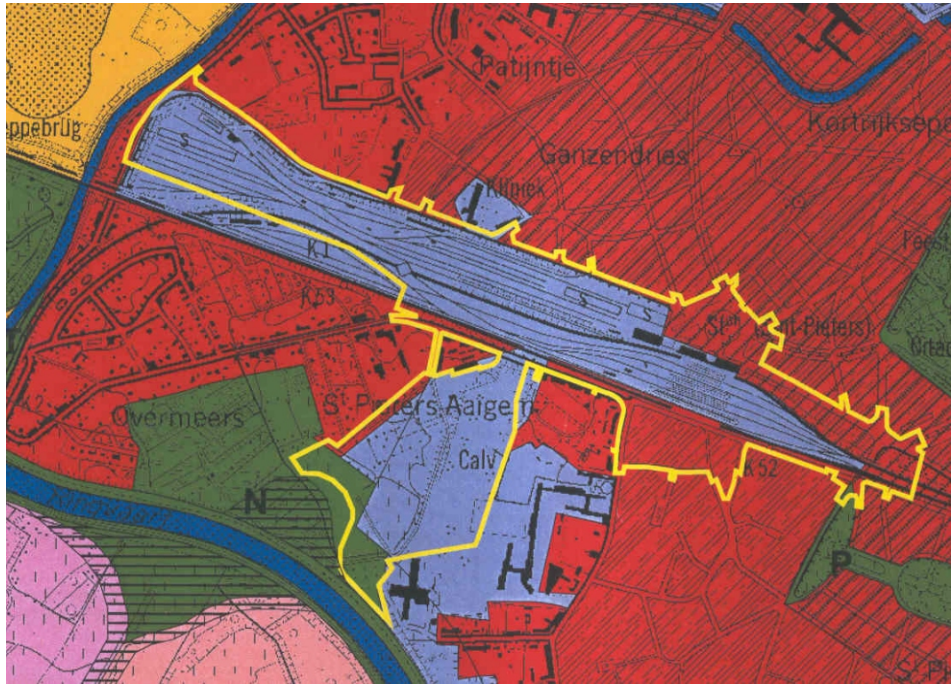


begroeide berm

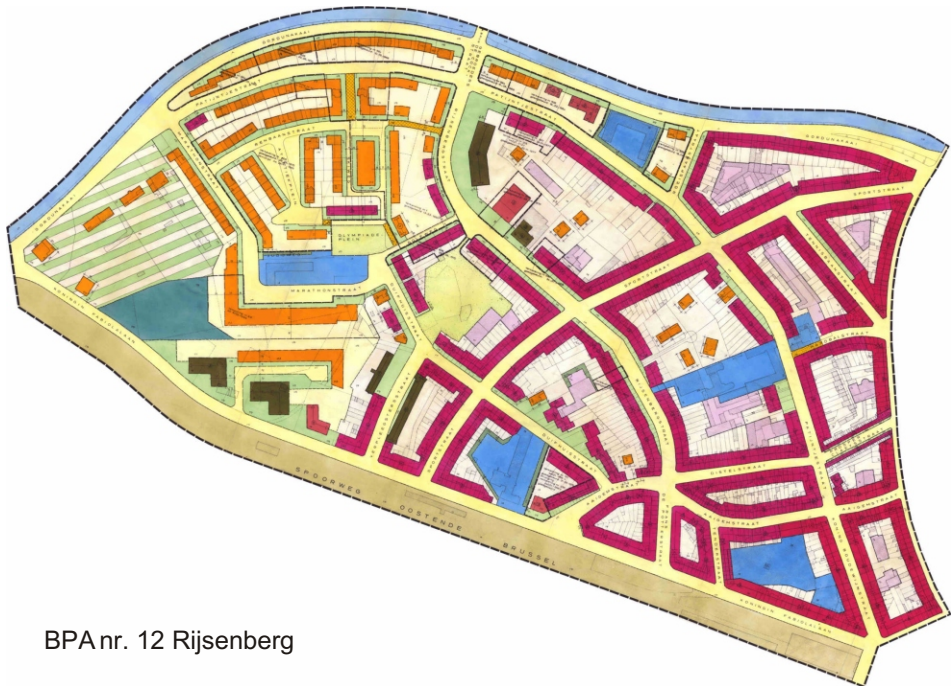
luchtfoto vanuit het oosten



kadasterplan



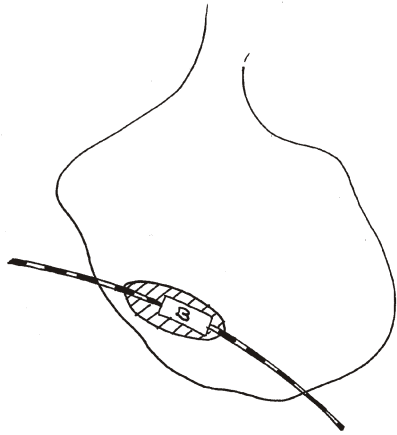
gewestplan "Gentse en de Kanaalzone"



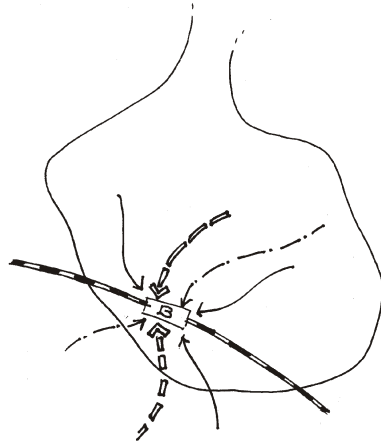
BPA nr. 12 Rijsenberg

kaart met beschermingen

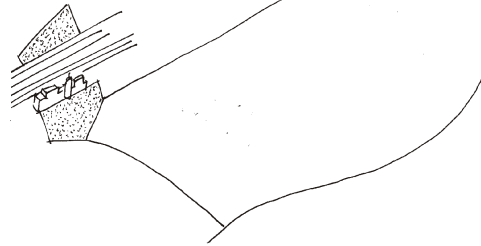




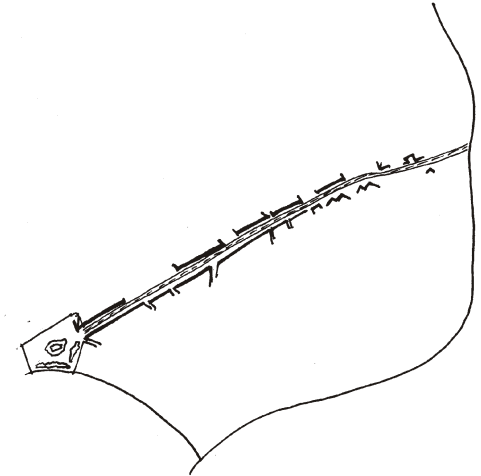
1. intensief ruimtegebruik in de stationsomgeving



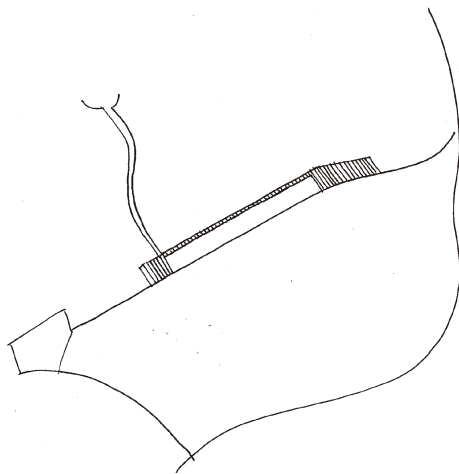
2. knooppunt van stedelijk personenvervoer



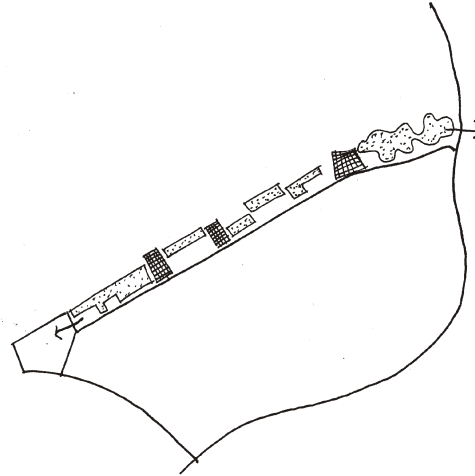
3. coherente stationsplaats



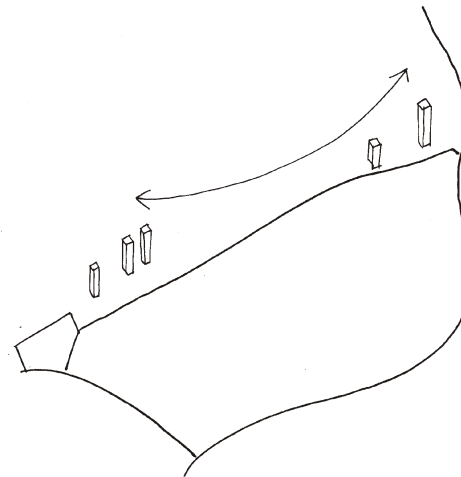
4. vervolledigen van vroeg-twintigste-eeuwse stadsvorm



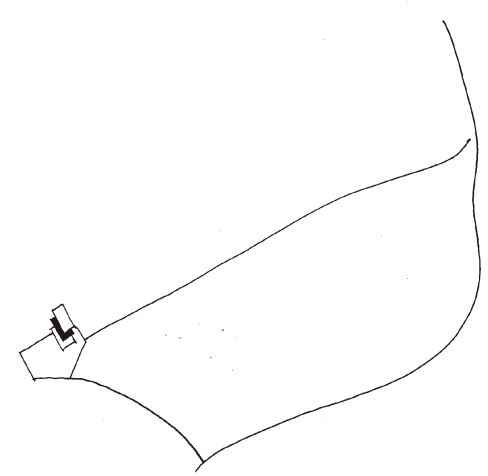
5. interne ontsluiting verbonden met R4



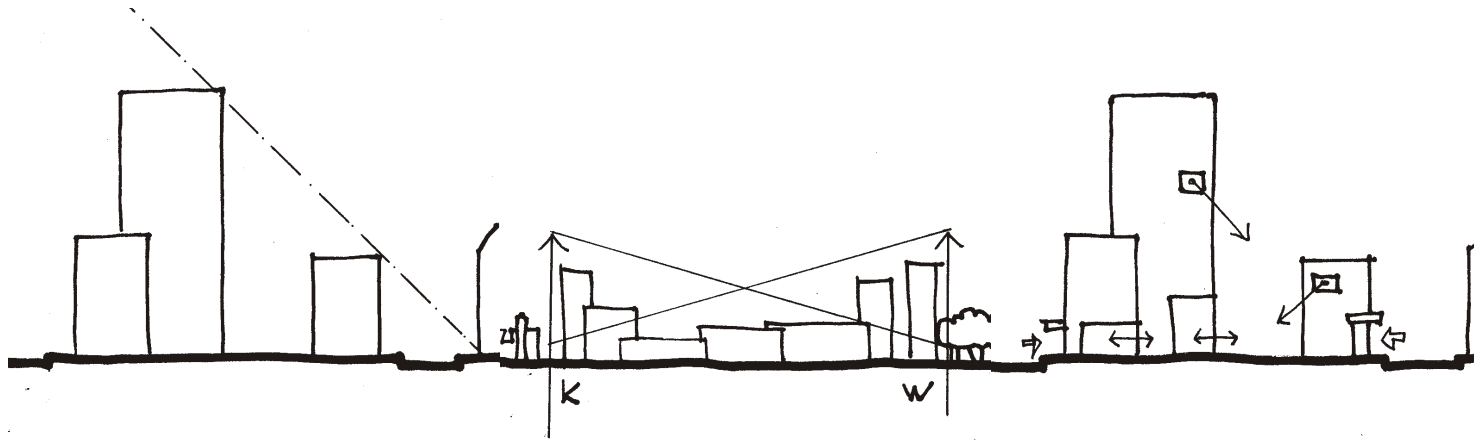
6. een pad van stad naar land



7. opgehangen tussen slanke torens



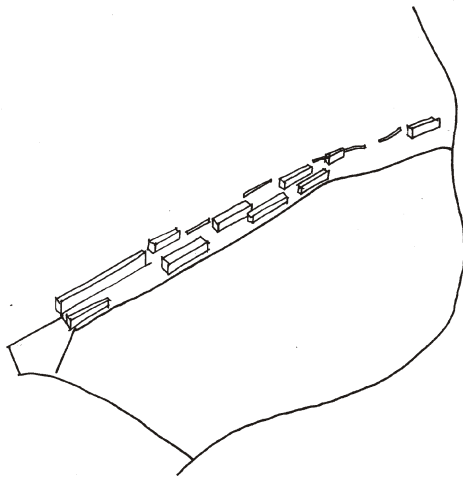
8. een gelaagd transferium als scharnier



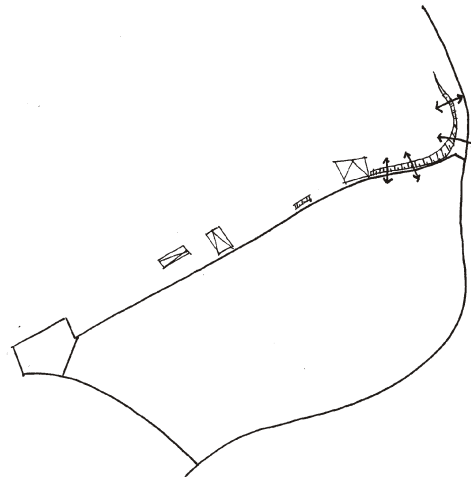
9. 45°-enveloppe

10. gekruist gemengde verdeling van functies

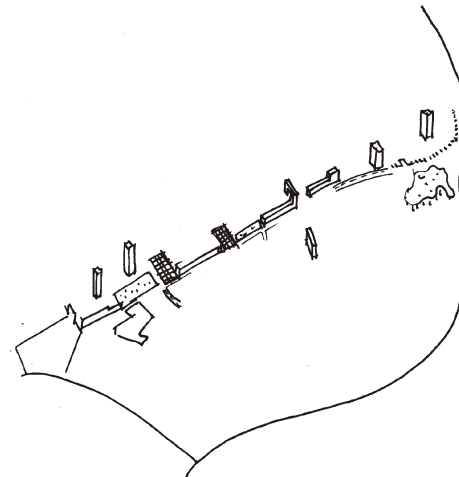
11. gebouwen in dialoog met het publiek domein



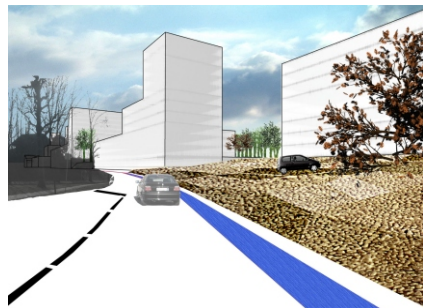
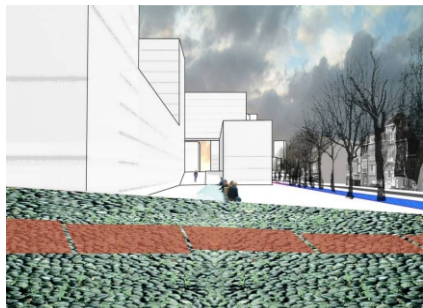
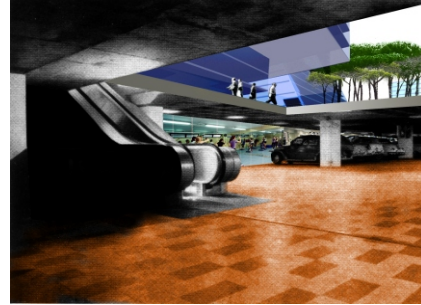
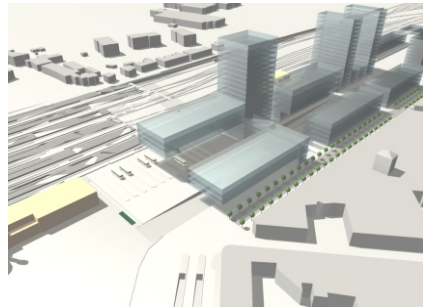
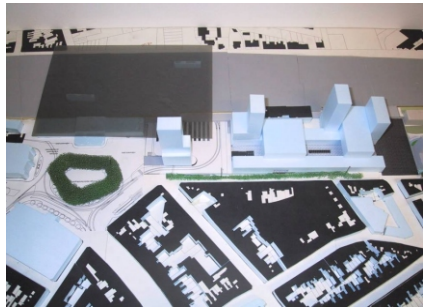
12. lineaire ontwikkeling als geluidsscherm



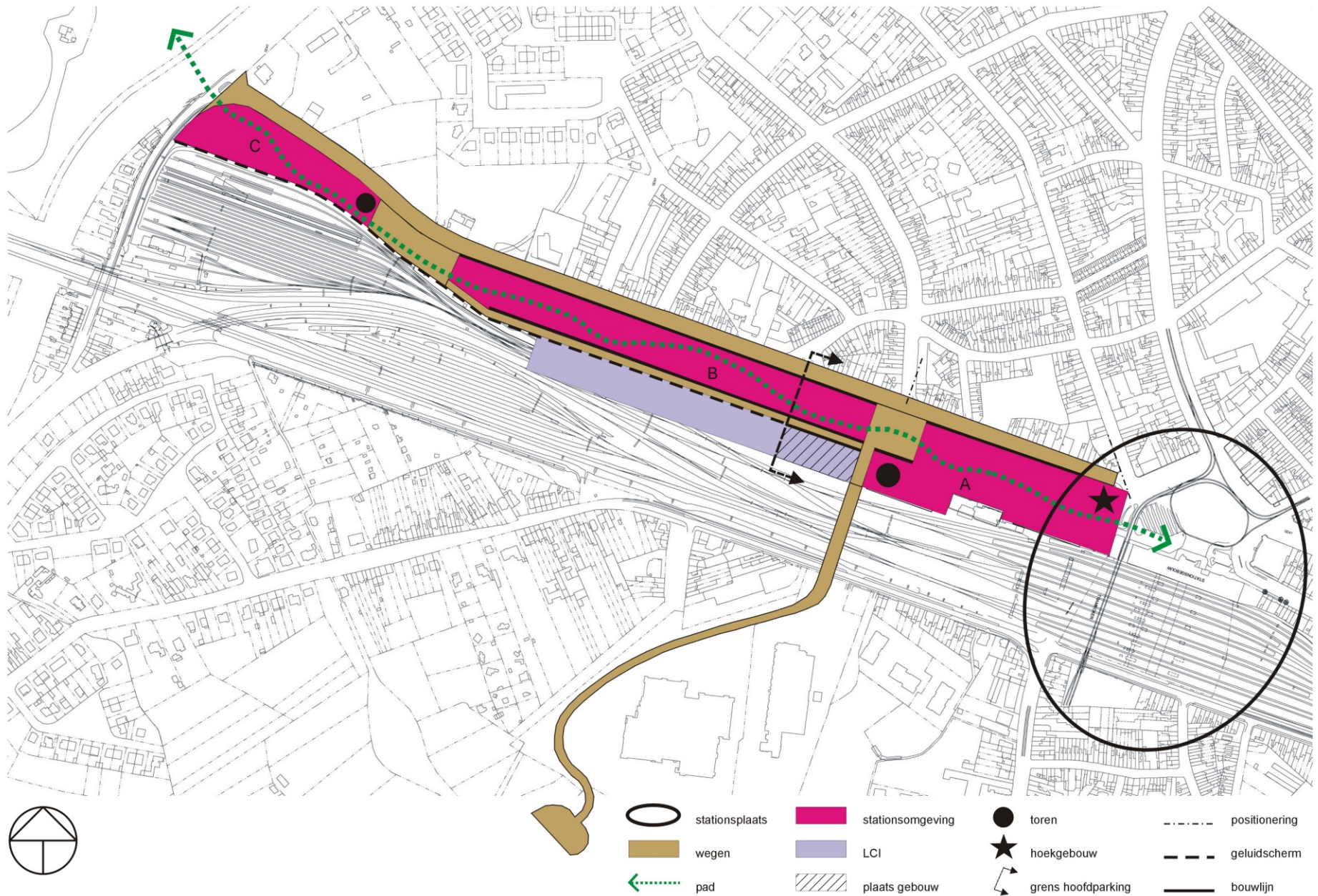
13. werken met de topografie



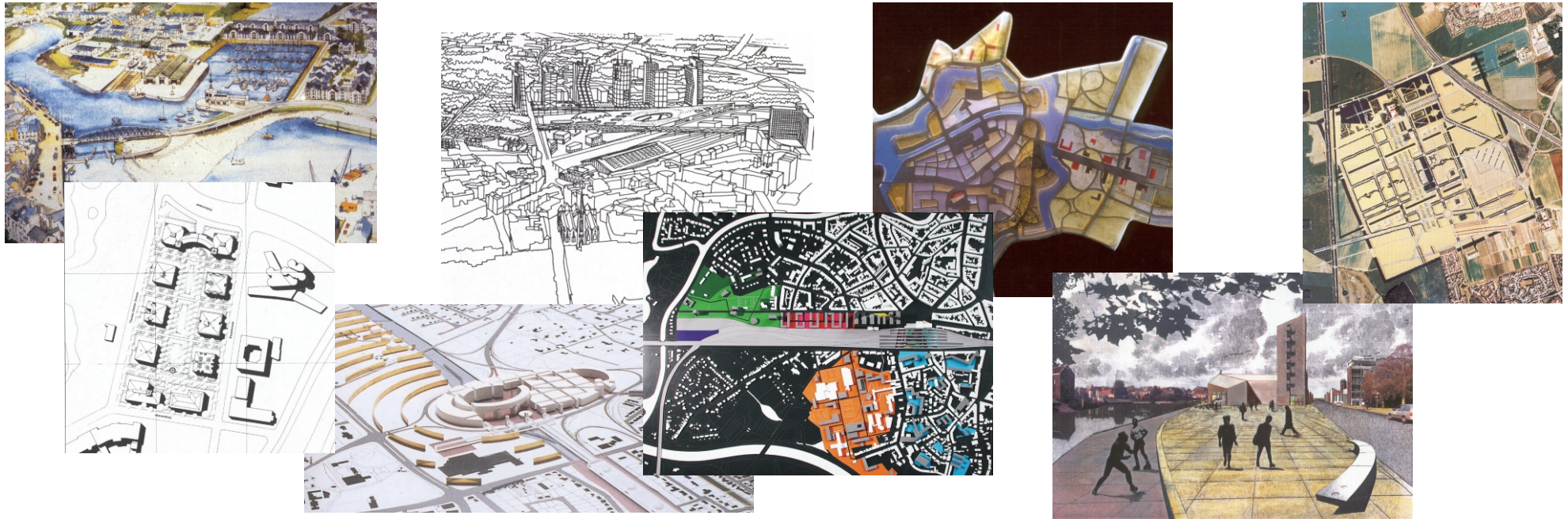
14. inhaken in de context



plaat 7
beelden van een mogelijke invulling

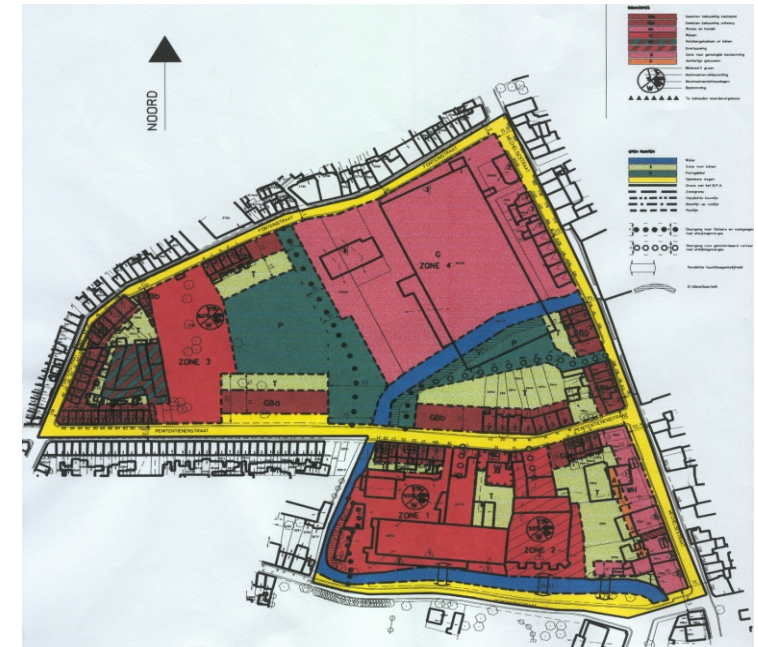
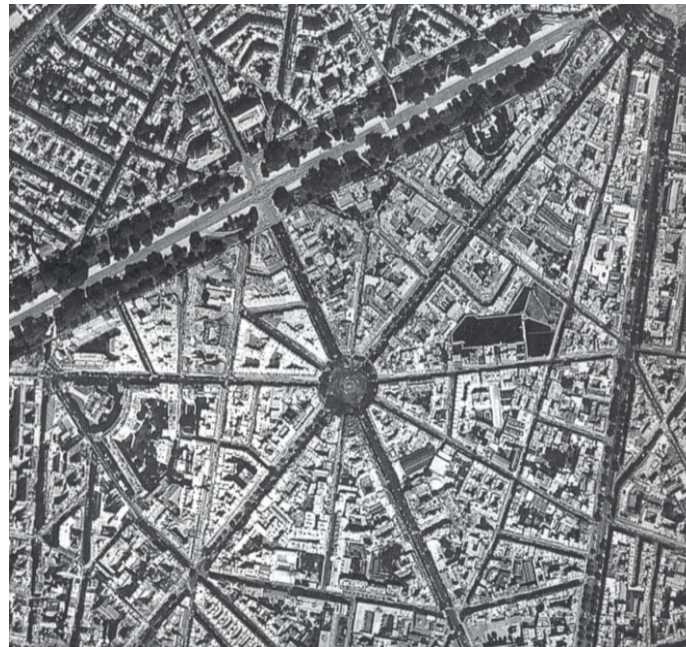


gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Sint-Pietersstation Gent - Koningin Fabiolalaan



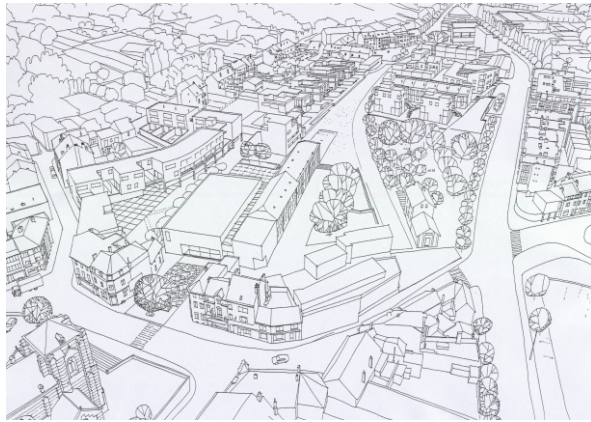
verschillende soorten stadsontwerpen (schaal, inzet, achtergrond...) aansluitend bij een lange traditie



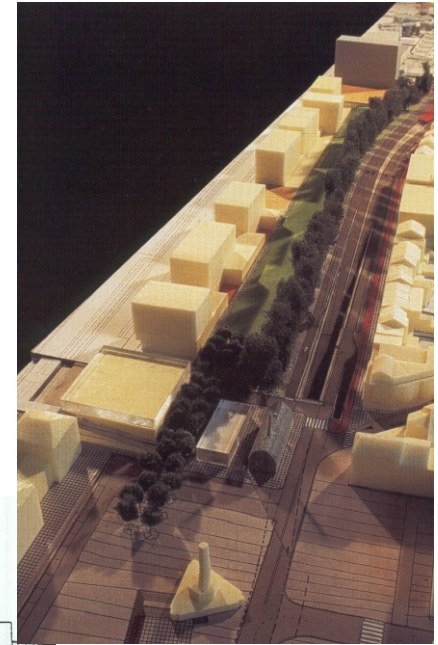


waarom een stadsontwerp niet bouwen,
 terwijl bijvoorbeeld het Parijs van Hausman wel gebouwd is
 of nog
 een bpa de gedetailleerde bestemming, het tracé van de wegen, plaatsing en grootte van gebouwen... volledig vastlegt?

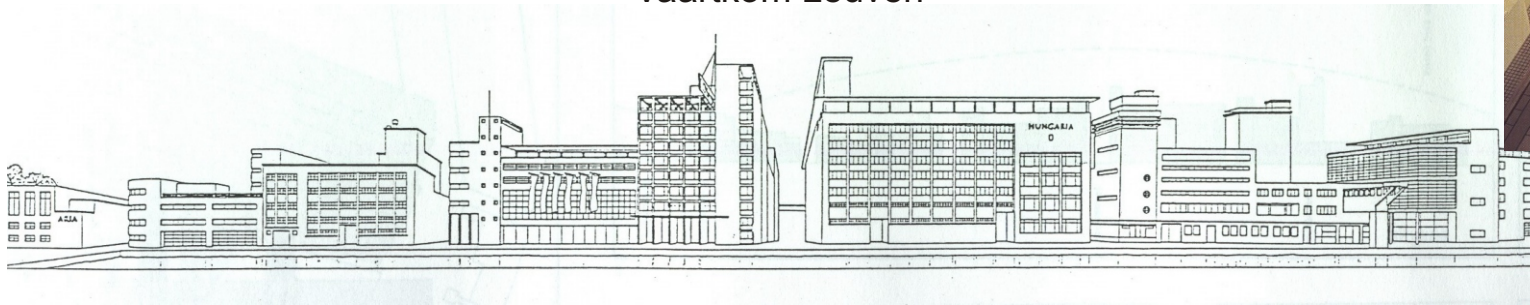
stationsomgeving Leuven



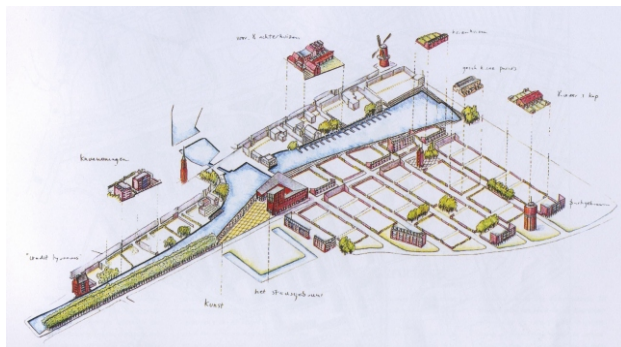
Hoeilaart



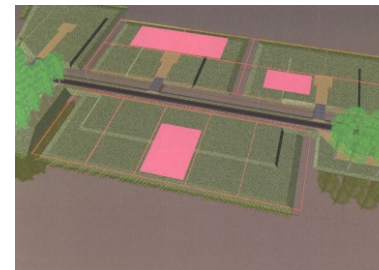
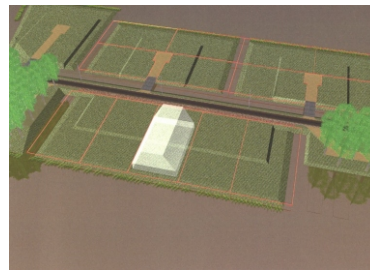
Vaartkom Leuven



de printplaat

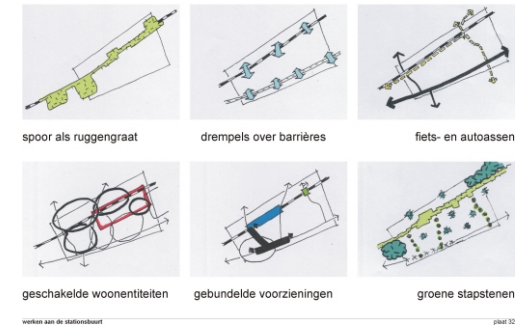


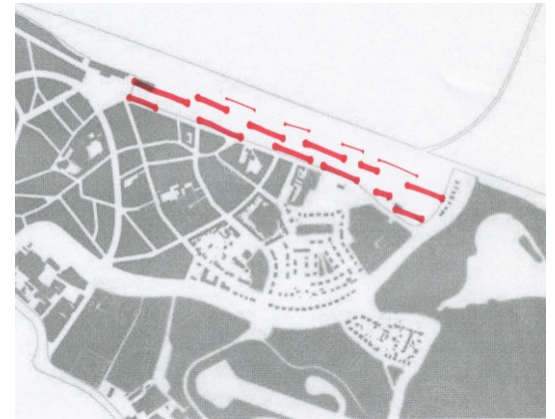
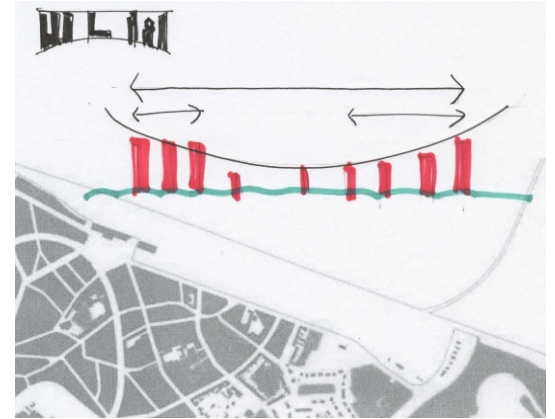
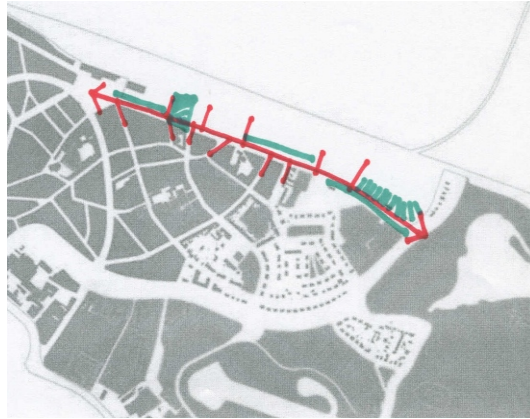
sturend openbaar domein

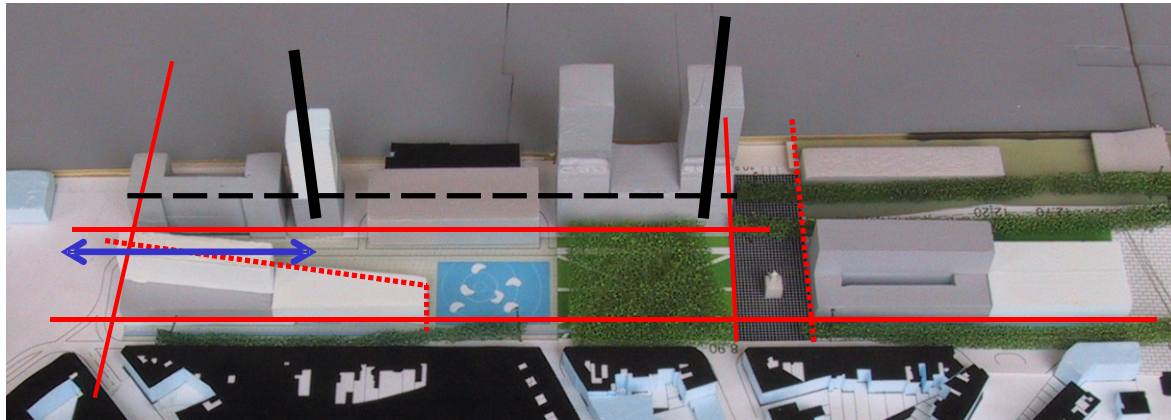


ruimtelijke concepten

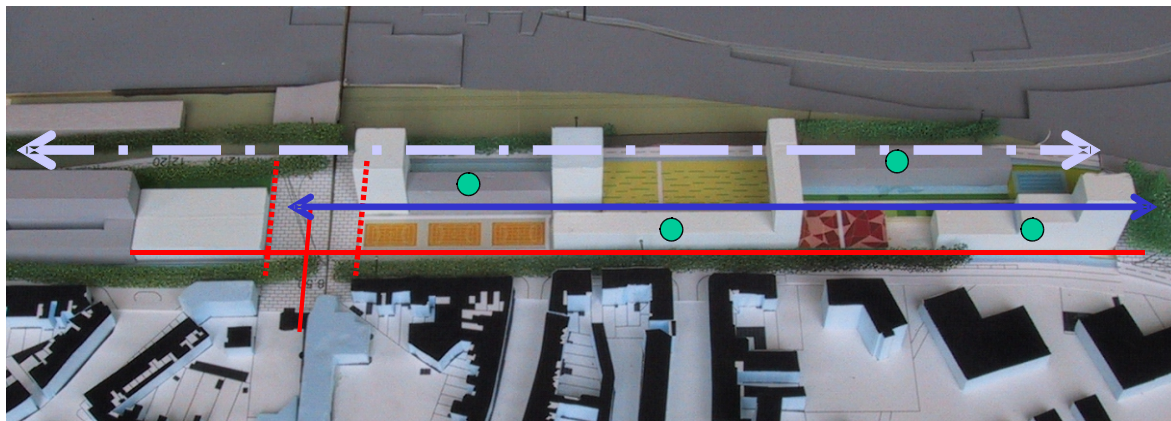
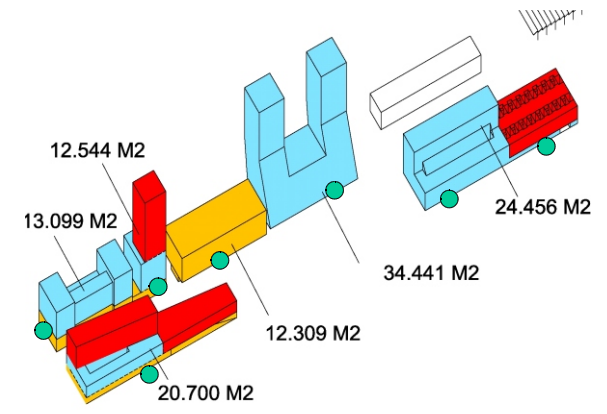
1. werken met de ruimte



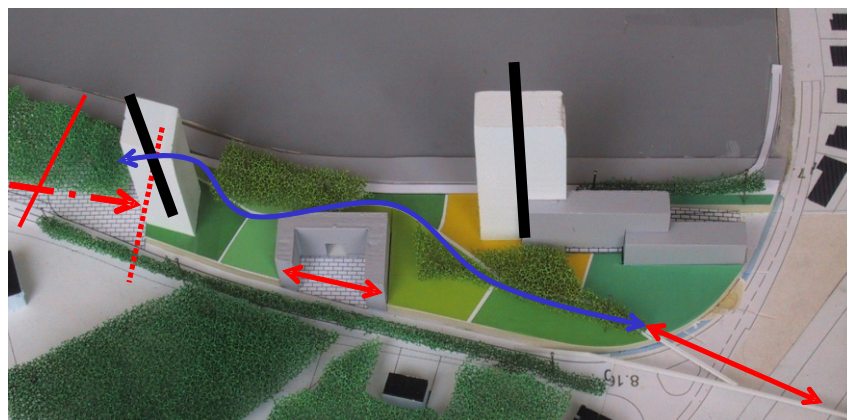
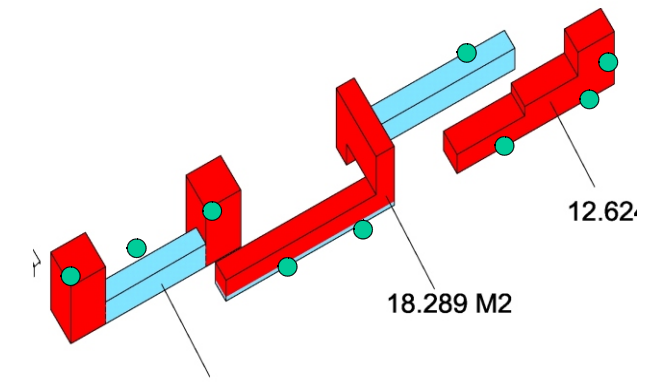




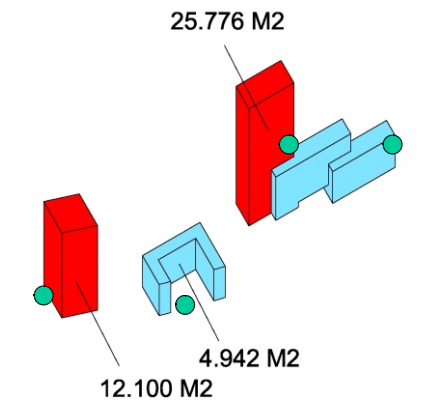
1

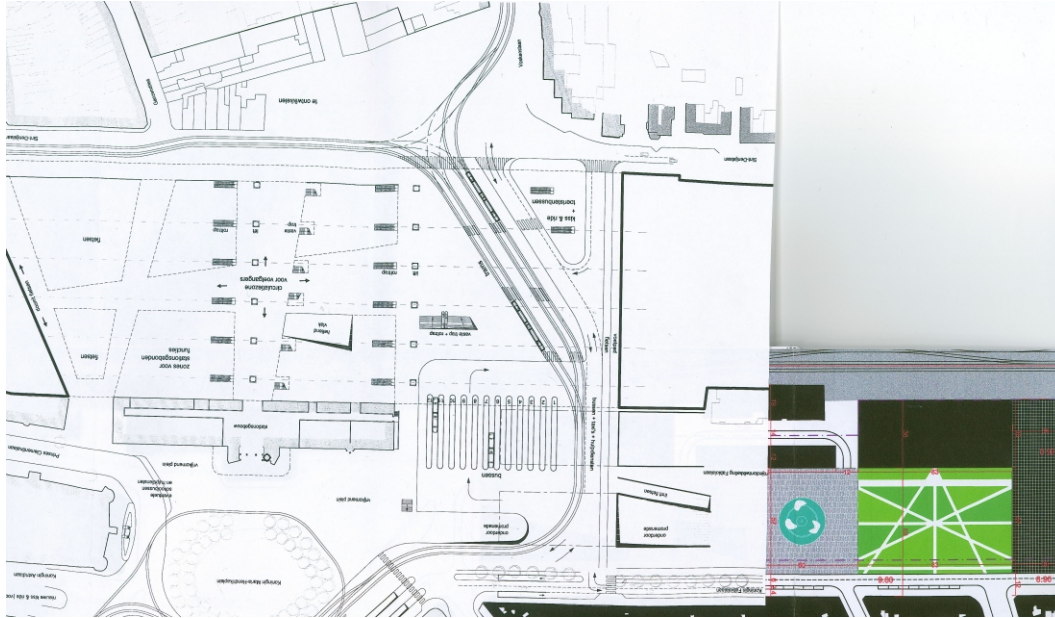


2

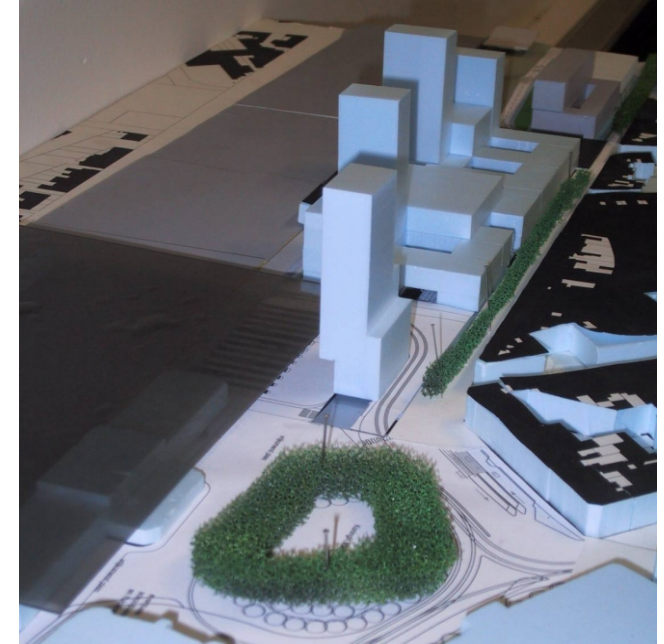
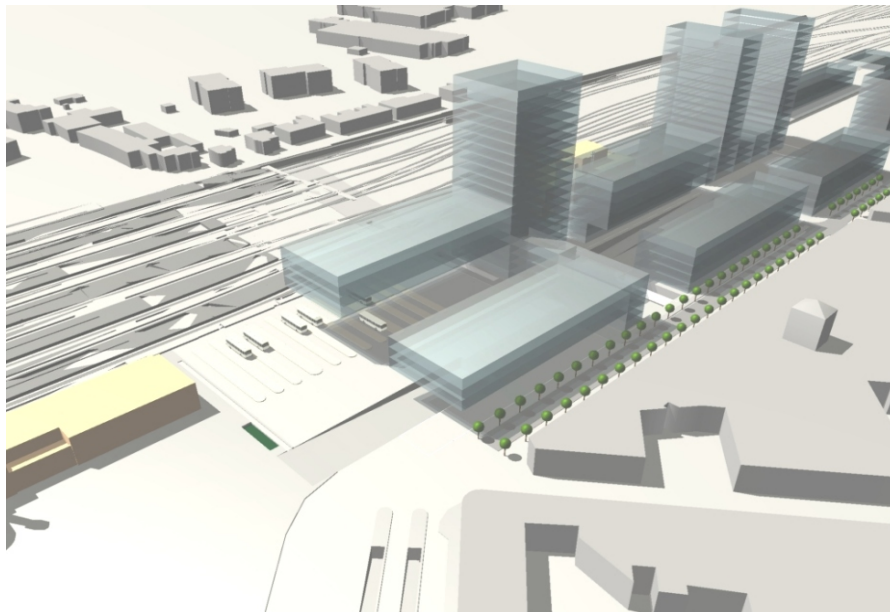


3





onderzoek Eurostation transferium aan station



ontwerpend onderzoek XDGA

