



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

# 0. INLEIDING

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

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

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

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

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

2 december 2010

BUUREAU  
URBANISME

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

## Statuut van het synthesedocument

Het Synthesedocument 2010 heeft een dubbele inhoud en betekenis:

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

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

# Inhoudstafel

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

# 1. CONTEXT

## GENT SINT-PIETERS



## 1.1 Uitdaging

### Een cruciaal gebied voor de Stad Gent

Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (2003)

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

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

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

### Samenvatting doelstellingen

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

EERSTE STRATEGISCHE DOELSTELLING:

DE RUIMTE ROND HET STATION INTENSIEF BENUTTEN;

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

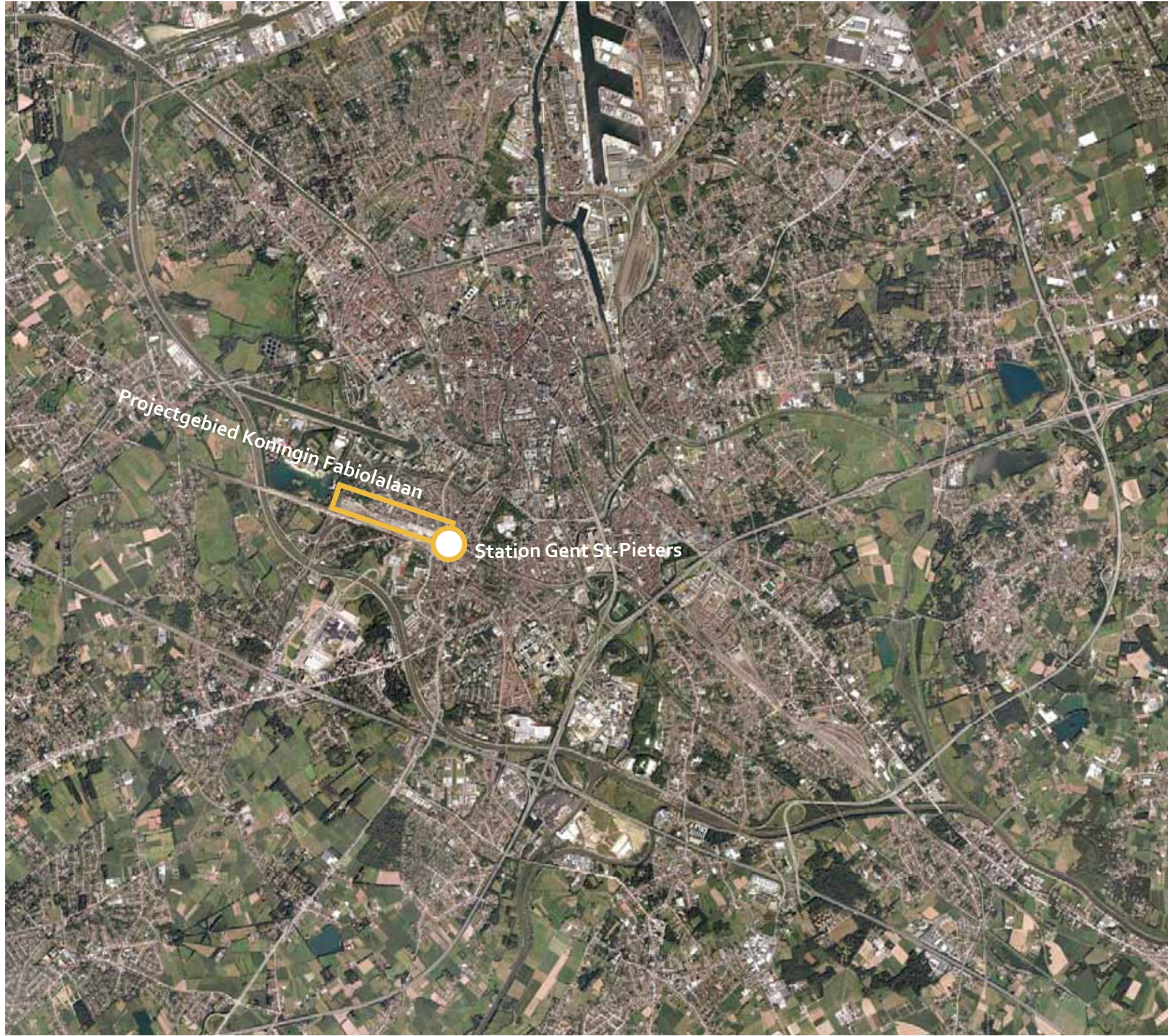
- een goede multimodale ontsluiting van de stationsomgeving;
- de activering van oude spoorweggronden;
- een mix van wonen, kantoren en stedelijke voorzieningen.

TWEEDE STRATEGISCHE DOELSTELLING:

DE RIJSENBERGBUURT AFWERKEN

Deze doelstelling impliceert:

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



**DERDE STRATEGISCHE DOELSTELLING:****DUURZAAM OTWIKKELEN**

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

**Gebruik en toepassing duurzaamheidsmeter**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Zorgvuldig ruimtegebruik**

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

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

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

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

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

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

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

**Duurzame mobiliteit**

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

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

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

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

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

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

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

## Kwaliteitsvol openbaar domein en groen

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

Het ruimtelijk structuurplan Gent stelt een norm van 10m<sup>2</sup> groen per inwoner voorop. Het groen/wijkpark heeft een minimale oppervlakte van 1ha en biedt recreatiemogelijkheden voor verschillende leeftijdscategorieën en doelgroepen binnen de wijk, op een afstand tot 400 meter van de woning.

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

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

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

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

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

Een consequente aanpak van het openbaar domein is belangrijk voor:

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

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

## Sociaal duurzaam

### • Sociaal en bescheiden wonen

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

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

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

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

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

waarvan 1/3 koopappartementen en 2/3 huurappartementen.

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

### • Gezinsvriendelijk wonen

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

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

gepaard gaande hogere woningdichtheid) is deze keuze te verantwoorden.

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

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

### • Levensloop bestendig wonen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Energiezuinig bouwen

De Stad Gent heeft in diverse verklaringen aangegeven ambitieus te zijn op vlak van reductie van energie. Vooreerst stelt het bestuursakkoord dat ze de stad wil laten evolueren naar klimaatneutraliteit. Het bestuur ondertekende in 2009 het Burgemeestersconvenant en nam daarbij dezelfde reductiedoelstellingen als de Europese unie aan (-20% CO<sub>2</sub>, -20% energie, +20% hernieuwbare energie tegen 2020 tov 1990). Met de verklaring van Hamburg en de verklaring van Eurocities gaf het bestuur aan nog verder te willen gaan dan de doelstellingen van de EU en de voortrekkersrol van steden accentueren.

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

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

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

- De energieverbruik voor alle gebouwen bedraagt maximaal 40 kWh/jr.m<sup>2</sup> bruto of lager.
- Energie- en comfortmonitoring voor alle energiestromen en water zijn verplicht zodat nazorg of commissieering mogelijk is.

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

De geselecteerde duurzame energiemaatregelen worden uitgedrukt in termen van reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot (percentage tov. heersend wettelijk minimum).

### Duurzaam materiaalgebruik

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

### Duurzaam omgaan met hemelwater

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

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

### Communicatie en participatie

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

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

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

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

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

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

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

### **Duurzame economie**

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

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

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

## 1.2 Situering

### Projectgebied

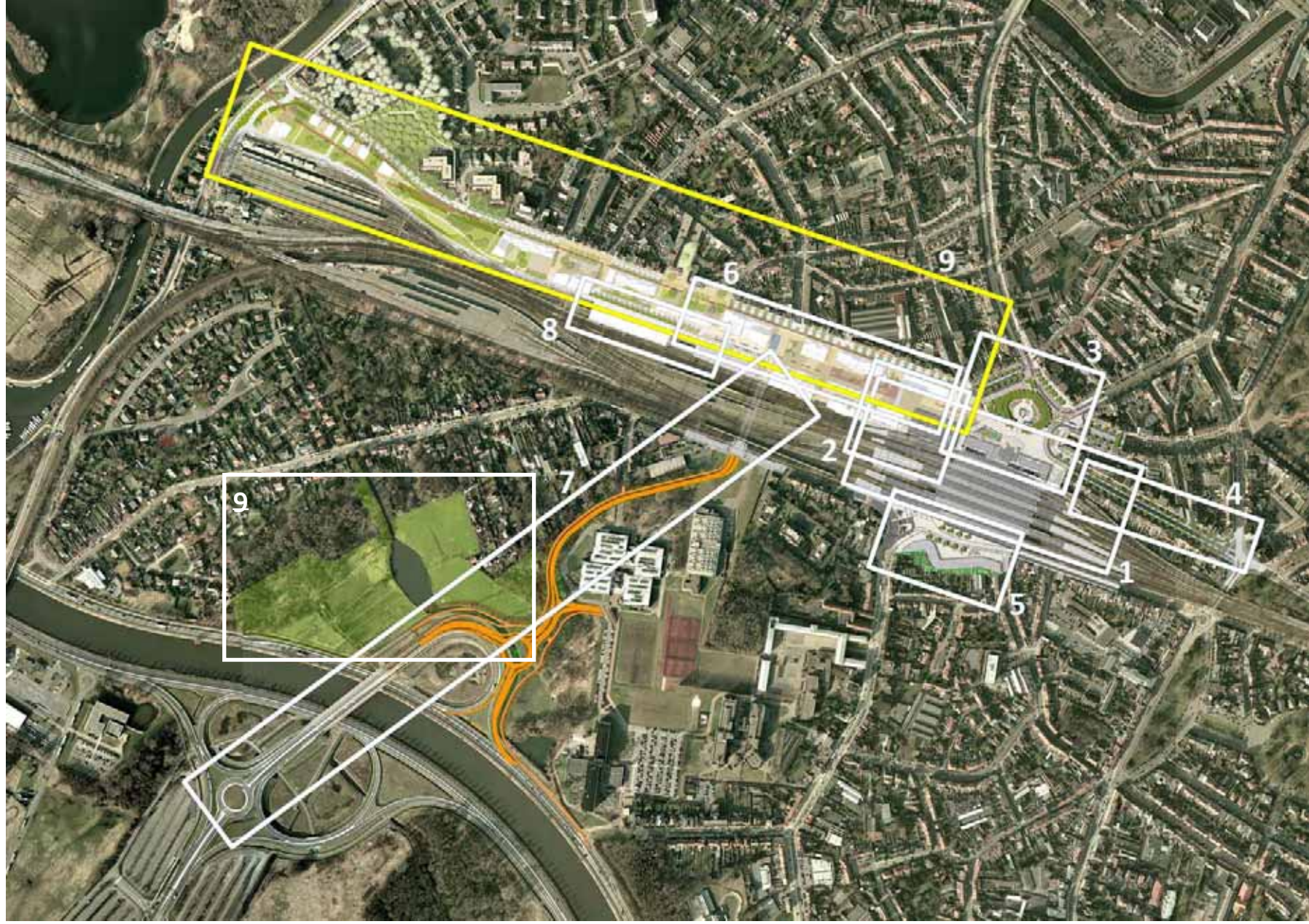
De gebiedsontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan (nr. 9 op de figuur) vormt slechts een onderdeel van het totale project Gent Sint-Pieters.

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

De andere componenten van dit project zijn:

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

figuur | luchtfoto (BUUR | infopunt PGSP)



## 1.2 Situering

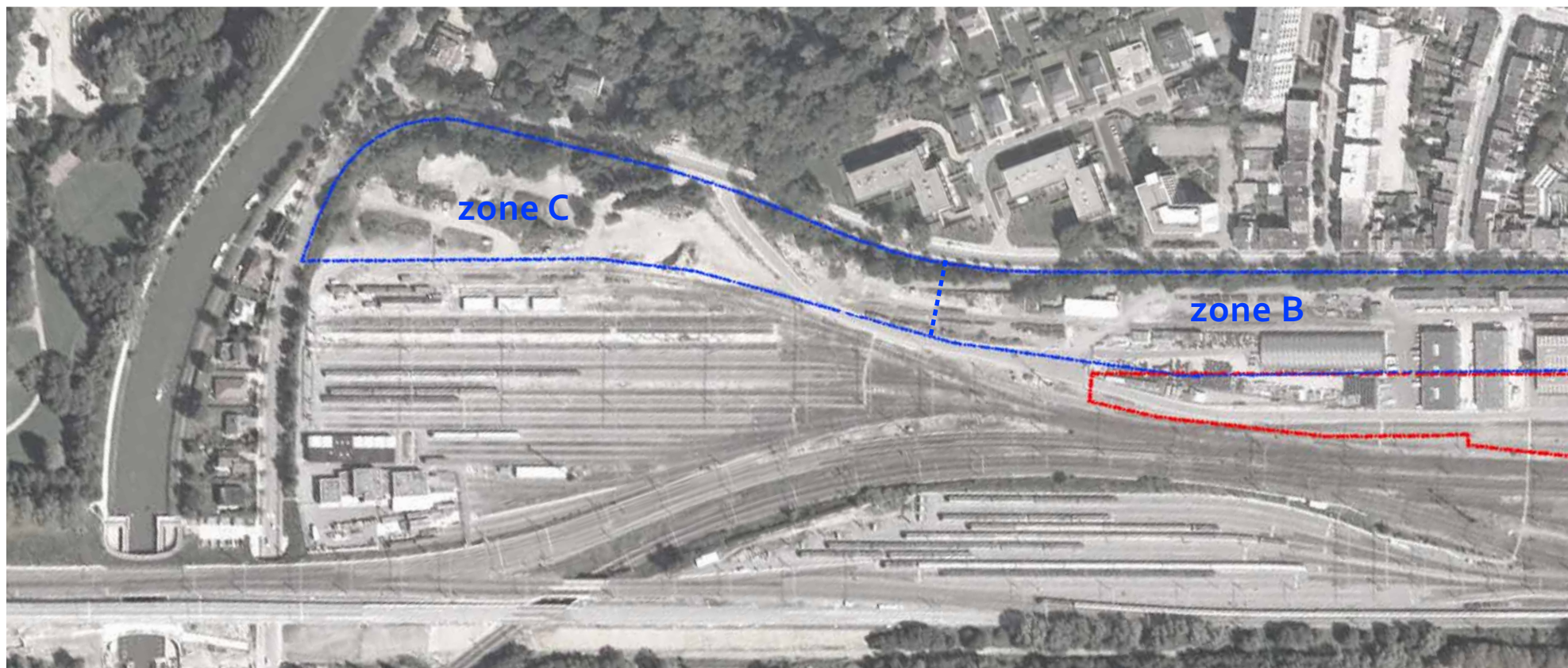
### Bestaande toestand

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

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

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

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



figuur | luchtfoto (infopunt PGSP)

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



## 1.2 Situering

### Voorgeschiedenis

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

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

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

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



figuur | wedstrijdontwerp 1998 (XDGA)



figuur | stedenbouwkundig ontwerp 2003 (XDGA)



figuur | synthesedocument 2005

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

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

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

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

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

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

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



figuur | landschapsontwerp 2005 (A. Marguerit)



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



figuur | overzicht bouwaanvraagdossiers (Eurostation)

## 1.2 Situering

### Actoren

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

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

De andere projectpartners zijn:

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

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

### **Beleidskader:**

Het beleidskader wordt vooral bepaald door:

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

### **Bouwheerschap (samengevat):**

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

### **Gebruikers:**

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

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



## 1.3 Synthesedocument 2005

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

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

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

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

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

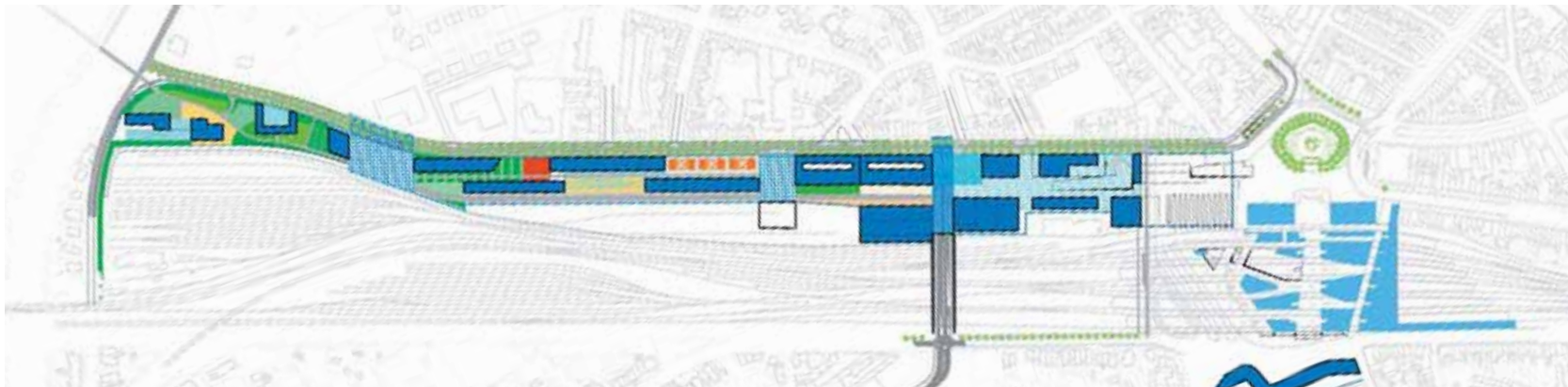
Bezorgdheden vanuit buurtbewoners en bemerkingen naar aanleiding van georganiseerd overleg (o.a. Klankbordgroep en infovergaderingen), stimuleerden de partners om het stedenbouwkundig plan verder te verfijnen en gedeeltelijk te herwerken binnen het juridisch kader van het Gewestelijk RUP.

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



figuur | Synthesedocument 2005 (Eurostation)





figuur | Synthesedocument 2005 (Eurostation)

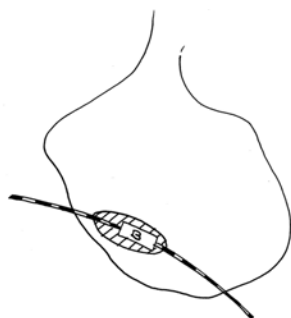
## 1.4 Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan

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

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

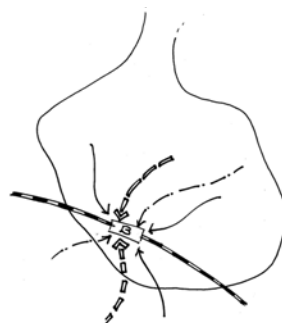
### 1. intensief ruimtegebruik in de stationsomgeving

De stationsomgeving is een uitgelezen locatie om het stedelijk gebied te versterken. Op deze plaats is dan ook een intensief ruimtegebruik aangewezen. Dit impliceert een grote dichtheid van wonen, kantoren, bijhorende stedelijke voorzieningen en publieke ruimtes. Om deze grote dichtheid te halen moet de autoparking bij station en projectontwikkeling ondergronds uitgebouwd worden.



### 2. knooppunt van stedelijk personenvervoer

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

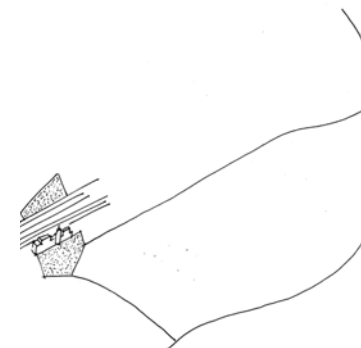


### 3. coherente stationsplaats

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

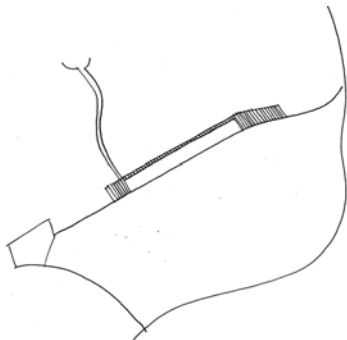
Alhoewel het Koningin Maria-Hendrikaplein, het Sint-Denijsplein en hun onderlinge publieke en semi-publieke verbinding elk een eigen karakter hebben door hun ligging, hun relatie met de omliggende buurten en hun ontstaansgeschiedenis, moet er toch een coherentie nagestreefd worden voor de hele

stationsplaats. Het openbaar vervoerstation heeft een centrale positie in deze plaats. Het functioneren van de verschillende vervoersstromen en overstappen moet terdege afgestemd worden en de aanleg van de stationsplaats zal de leesbaarheid en het functioneren ervan ondersteunen.



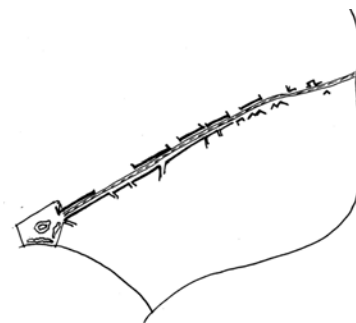
#### 5. projectgebied verbonden met R4

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



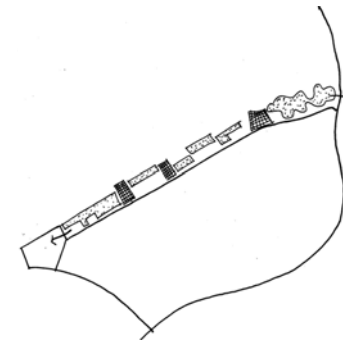
#### 4. vervolledigen van de vroeg-twintigste-eeuwse stadsvorm

De ontwikkeling van het projectgebied is de aanleiding om de vroeg-twintigste-eeuwse stadsvorm te vervolledigen. Aan het Koningin Maria-Hendrikaplein vormt de aanzet van het projectgebied een sterke tegenhanger van het beschermde voormalige Flandria Palace hotel. Aan beide zijden van de Koningin Fabiolalaan vallen bouwlijn en rooilijn samen over een aanzienlijke afstand, zodat er een klassiek laanprofiel ontstaat. Aan het Sint-Denijsplein wordt een aanzet gegeven voor een nieuwe invulling met kwalitatief hoogwaardige en eigentijdse vormgeving.



#### 6. een pad van stad naar land

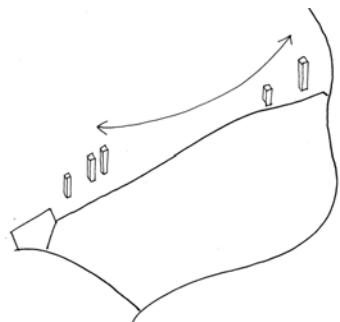
Het projectgebied begint aan het Koningin Maria-Hendrikaplein, een sterke stedelijke plek, en eindigt in het stedelijk groengebied de Blaarmeersen. Doorheen het gebied loopt een voetgangers- en fietsroute die deze twee extreem verschillende ruimtes in verband brengt met elkaar. Een brug over de Leie maakt de verbinding met de Blaarmeersen. De route doorloopt verschillende sferen die evolueren van stedelijk naar landelijk. Aan de stadszijde is er de esplanade die toegang geeft naar verschillende kantoorgebouwen. Het openbaar domein is aangelegd als een verharde ruimte, met waterpartijen en kleine maar robuuste groenaanplantingen. Verder in het projectgebied komt de route langs verschillende tuinkamers: intieme stedelijke parkjes gedefinieerd door bebouwde wanden. De groenaanleg wint gaandeweg aan belang, met de aanplant van diverse heesters en bomen. Uiteindelijk komen we aan in een campus, een park met overwegend hoogstammen waar gebouwen vrij zijn opgesteld.



## 1.4 Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan

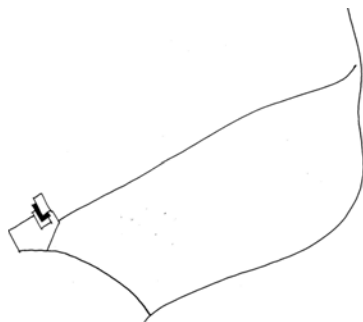
### 7. opgehangen tussen slanke torens

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



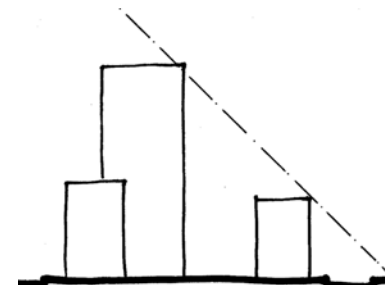
### 8. een gelaagd transferium als scharnier

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



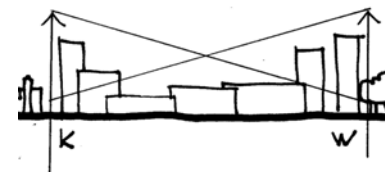
### 9. 45°-enveloppe

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



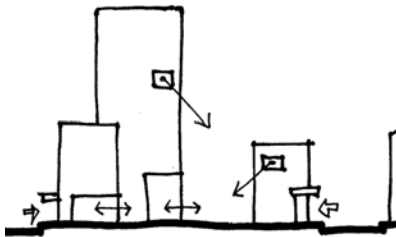
### 10. gekruist gemengde verdeling van functies

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



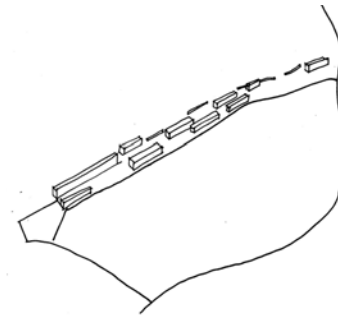
### 11. gebouwen in dialoog met het publiek domein

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



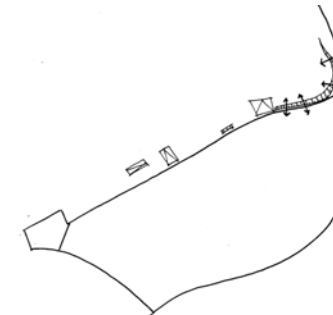
### 12. lineaire ontwikkeling als geluidsscherm

Het projectgebied is geprangd tussen de sporenbundel en de Koningin Fabiolalaan. De langwerpige ruimte is te smal om traditionele gesloten blokken te ontwikkelen, maar leent zich tot een lineaire ontwikkeling met afwisselende geschrante bebouwing aan weerszijden van het "pad van stad naar land". De lineair opgestelde gebouwen vormen een akoestisch scherm tussen spoorweg en Rijsenbergbuurt. Het S-vormige gebouw aan het Sint-Denijsplein vervult dezelfde functie als akoestisch scherm tussen het spoor en de zuidelijker gelegen wijk. Het openbaar domein in het projectgebied krijgt bijkomende geluidsschermen waar de gebouwen niet als dusdanig functioneren.



### 13. werken met de topografie

Het projectgebied vertoont hellingen in verschillende richtingen. De interne ontsluiting van het projectgebied en de individuele gebouwen passen zich in deze topografie in. Het markante talud van het vroegere spooreplacement aan het einde van de Koningin Fabiolalaan wordt als landschappelijke element behouden: insnijdingen voor de toegang van de gebouwen worden beperkt tot het strikt noodzakelijke. De inkomlobby 's van de gebouwen aan Koningin Fabiolalaan en Snekkaai zullen de overgang maken tussen het lager maaiveld van de laan en het hogere maaiveld van het projectgebied.



### 14. inhaken in de context

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



## 1.4 Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan

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

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

### Stationsomgeving Gent Sint-Pieters (artikel 1)

Densiteit van de gebouwde ruimte (1.3):

De totale bruto vloeroppervlakte bedraagt tussen 170.000 en 220.000 m<sup>2</sup>:

- zone A: tussen 76.500 en 99.000 m<sup>2</sup>
- zone B: tussen 59.500 en 77.000 m<sup>2</sup>
- zone C: tussen 34.000 en 44.000 m<sup>2</sup>

Functievermenging (1.4):

\* aandeel voor wonen:

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

\* aandeel voor kantoren:

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

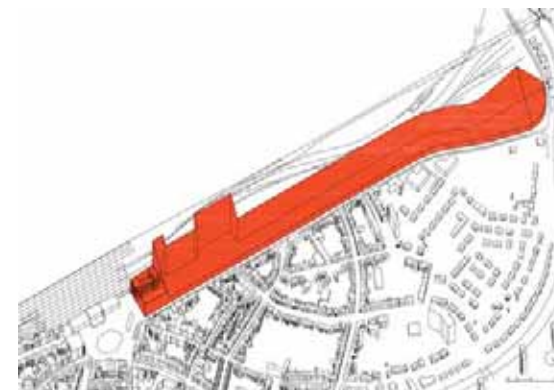
50% van de gelijkvloerse vloeroppervlakte van elke zone moet voorbehouden worden voor publiek toegankelijke functies en/of wonen.

Hoogte van de gebouwen (1.5):

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

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

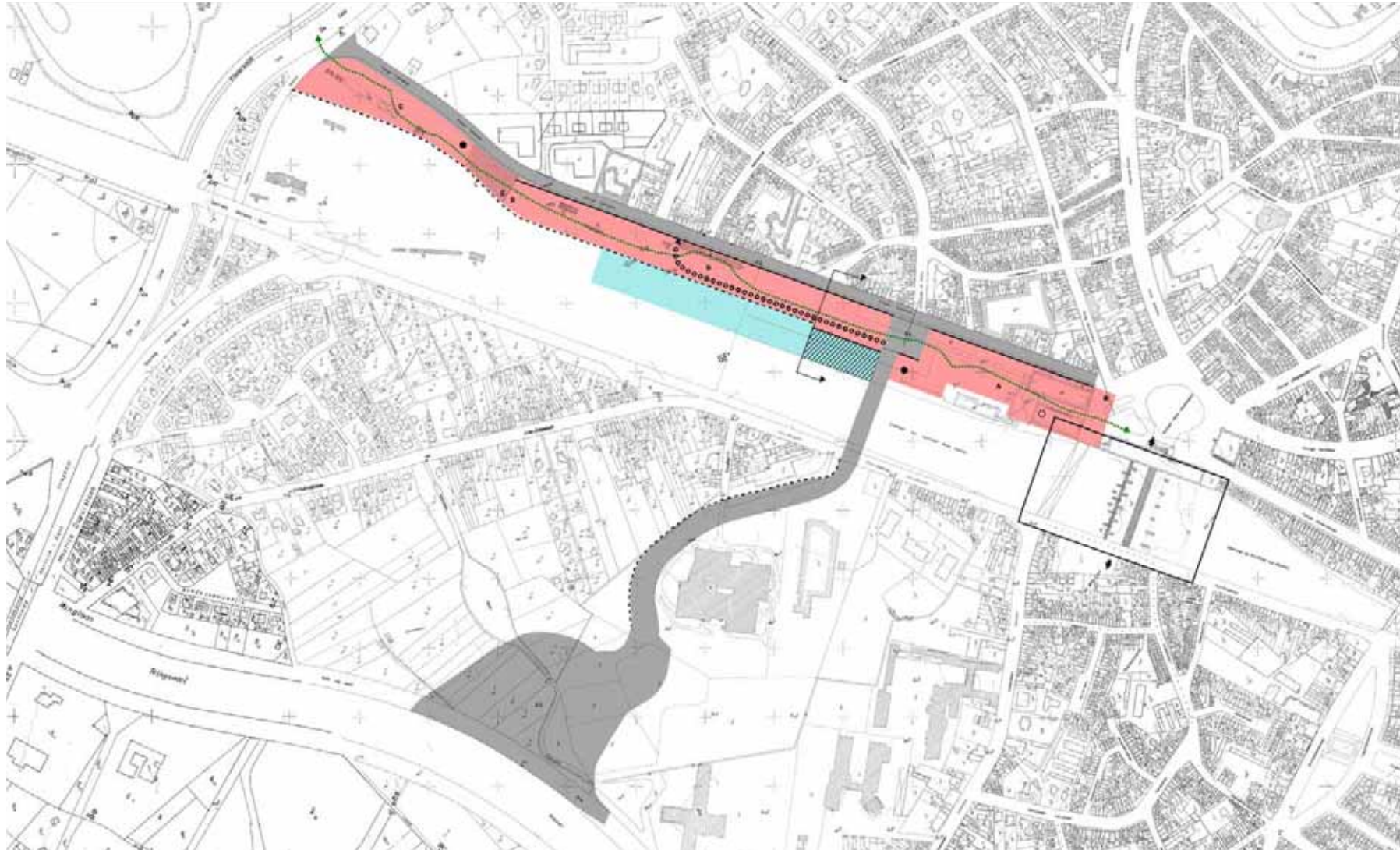
Alle slanke torens zijn minimum 60 meter en maximum 90 meter hoog.



figuur | Synthesedocument 2005 (Eurostation)

Inplanting van de gebouwen en buitenruimte (1.6):

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



figuur | Gewestelijk RUP (MVG-RWO)

## 1.4 Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan

Parkeerplaatsen (1.7):

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

### Wegenis (artikel 3):

Het Gewestelijk RUP definieert:

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

Deze zones krijgen tevens een grafische aanduiding op plan.

### LCI (artikel 4):

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

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

### Interne ontsluitingsweg (artikel 5):

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

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

### Pad doorheen het plangebied (artikel 6):

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

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

### Geluidsscherm (artikel 7):

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

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

### Ondergrondse (pendel)parking (artikel 8):

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

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

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

### Inrichtingsstudie (artikel 9):

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

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

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

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

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



## 1.5 Projecten in uitvoering

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

### Historisch stationsgebouw Gent Sint-Pieters

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

*status: uitgevoerd*



figuur | luifel stationsgebouw (www.projectgentsintpieters.be)

### Maria-Hendrikaplein

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

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

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

*status: gefaseerde uitvoering 2010-2020*



figuur | Maria Hendrikaplein (A. Marguerit)

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

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

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

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

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

*status:*

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

### Prinses Mathildeplein

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

*status:*

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



figuur | Prinses Mathildeplein (A. Marguerit)

### Onderdoorgang onder busstation

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

*status: uitvoering 2010-2011*



figuur | onderdoorgang busstation (Eurostation)

### Station niveau 0

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

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

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

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

*status:*

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



figuur | station niveau 0 (Eurostation)

## 1.5 Projecten in uitvoering

### Station niveau -1

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

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

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

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

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

*status:*

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



figuur | station niveau -1 (Eurostation)

### Verbindingsweg R4, Timichegtunnel, Boentweg

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

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

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

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

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

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

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

*status:*

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



figuur | verbindingsweg R4 en Timichegtunnel (Eurostation)

### Ondergrondse parking

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

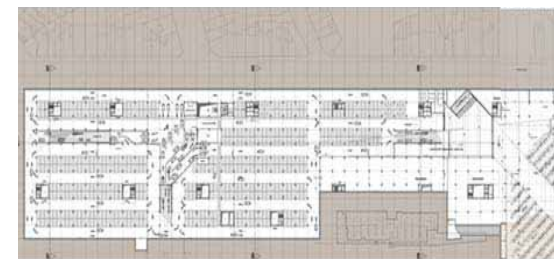
De ondergrondse autoparking reikt vanaf de Timichegtunnel tot aan het historische stationsgebouw. Op niveau -1 sluit hij aan op de fietsenstalling onder het busstation. Op de lagere niveaus (-2 en -3) reikt de parking tot aan het historische stationsgebouw.

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

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

*status:*

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



figuur | ondergrondse parking (Eurostation)

### L.C.I en districtsgebouw

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

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

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

*status: vergund, uitvoering 2011*



figuur | LCI (Eurostation)

### Natuurgebied Overmeers

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

*status: uitvoering 2010 -2012*



figuur | plan Overmeers ([www.projectgentsintpieters.be](http://www.projectgentsintpieters.be))

### Kopgebouw zone A

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

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

(zie gebiedsontwikkeling zone A)

*status: vergund, uitvoering 2011-2012*



figuur | kopgebouw A1 (POLO)

## 1.6 Vooronderzoek met betrekking tot duurzame ontwikkeling

### Voorstudie potentieel fotovoltaïsche panelen

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

*status: studie opgeleverd 2007*

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

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

*status: studie opgeleverd 2008*

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

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

*status: studie opgeleverd 2008*

### **Studie CO<sub>2</sub>N**

Deze studie had tot doel na te gaan of CO<sub>2</sub>-neutraliteit realistisch is voor zone C en welke sitegebonden systemen zinvol en haalbaar zijn. De studie leverde geen eensluidend antwoord op. Geen enkel onderzocht systeem komt tegemoet aan de verzuchtingen van zowel de gebruiker (exploitatiekost), van de investeerder (bouwkost), als van de Stad Gent (CO<sub>2</sub>-neutraliteit). Het reikte wel diverse verder te onderzoeken pistes aan.

*status: studie opgeleverd 2009*

## 1.7 Studies in opmaak

### S-vormige gebouw Prinses Mathildeplein

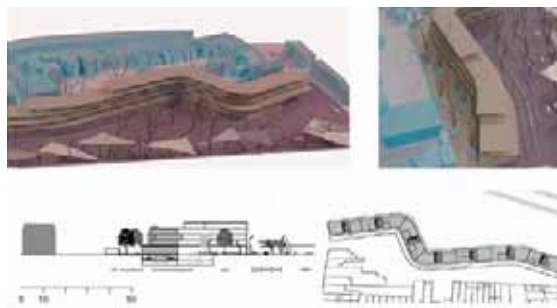
KCAP heeft in 2004 een studie uitgevoerd voor de nieuwe bebouwing aan het toekomstige Prinses Mathildeplein. Op basis van deze studie heeft de Stad Gent een gemeentelijk RUP "Stationsomgeving Gent Sint-Pieters – zuidelijk stationsplein" opgemaakt. Het gemeentelijk RUP voorziet in een S-vormig gebouw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

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

...

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

*status: studiefase, realisatie 2015-2016*



figuur | Gebouw Mathildeplein (KCAP-Arcadis)

### Studie Rijsenbergbuurt

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

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

*status: studie 2010-2011*



figuur | bestaand BPA Rijsenbergbuurt

### Masterplan jachthavengebied Snekpaaï

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

*status: studie (nog op te starten)*

### Masterplan Blaarmeersen

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

*status:*

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



figuur | masterplan Blaarmeersen (Stadsbestuur Gent)

### Studie Fietsbrug Leie

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

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

*status: studie in uitvoering*

### Akoestische studie Fabiolalaan

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

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

*status: studie in uitvoering*