

Reflectie PGSP

Situering

Naar aanleiding van het tienjarig bestaan van het Project Gent Sint-Pieters werd met de projectpartners besloten een tussentijdse reflectie over het project te organiseren. De bedoeling van deze tussentijdse reflectie is het project inhoudelijk te versterken en te actualiseren, waarbij de focus ligt op de concrete invulling van de twee stationspleinen en van zone B. De reflectie voorzag in twee luiken: een participatief en een intern luik. Het participatief luik omvatte enerzijds een digitale enquête en anderzijds twee themawandelingen, één over de stationspleinen en één over de projectontwikkeling zone B. Na de wandelingen werd in gesprekstafels gereflecteerd over het project waarbij naast bewoners en andere belanghebbenden, ook externe experts aan het woord kwamen. Het interne luik had als doel te bepalen hoe de resultaten van de tussentijdse evaluatie concreet in het Project Gent Sint-Pieters kunnen worden geïntegreerd. De resultaten van beide luiken zullen publiek ter beschikking worden gesteld, waarbij zal worden aangegeven welke bemerkingen, suggesties er vanuit het participatieve luik werden naar voor gebracht en hoe de projectpartners deze in het vervolgtraject voorzien mee te nemen.

Resultaten themawandelingen

Vanuit de themawandelingen (stationspleinen + projectontwikkeling K. Fabiolalaan) kwamen meer dan 80 unieke bemerkingen van deelnemers naar boven tijdens de gesprekstafels + een 40-tal bemerkingen vanuit de aanwezige experts (Davy Janssens, Stijn Oosterlynck, Jan Haemerlinck, Els Vervloesem, Peter Van den Abeele).

De bemerkingen van de deelnemers aan de verschillende gesprekstafels vertoonden een gedeeltelijke overlap. Na samenvoegen van gelijklopende of sterk gerelateerde bemerkingen, werden een 30-tal bemerkingen/suggesties/vragen bekomen, die op hun beurt gedeeltelijk met de bemerkingen van de experts samen spoorden. Daar waar vanuit de enquête vooral informatie werd bekomen over de huidige situatie, gingen de themawandelingen dieper in op de toekomstig gewenste situatie voor zowel de stationspleinen als de projectontwikkeling zone B.

Interne ateliers

Op de interne ateliers werden met de projectpartners de resultaten van de enquête en de themawandelingen besproken.

De opmerkingen vanuit de evaluatie kunnen gecategoriseerd worden in:

- Concrete informatievragen: deze vragen een concreet antwoord/bijkomende duiding vanuit de projectgroep, maar vereisen daarnaast geen bijkomende acties of trajecten.
- Aandachtspunten binnen de lopende projectontwikkeling: deze vragen aandacht of gerichte acties vanuit de projectpartners bij de verdere projectontwikkeling, maar vereisen geen aanvullende deeltrajecten of onderzoek naast wat reeds voorzien was;
- Vragen naar aanvullend onderzoek/trajecten: deze vragen op basis van nieuwe inzichten bijkomend onderzoek/deeltrajecten vanuit de projectpartners of projectgroep. Hiervoor dient nagegaan te worden in welke mate:
 - Dit bijkomend onderzoek/traject zinvol is voor het verdere projectverloop;

- Hoe dit bijkomend onderzoek/traject kan vormgegeven worden;

Voor de concrete informatievragen en aandachtspunten wordt vooropgesteld een eenduidig antwoord te formuleren en dit publiek beschikbaar te stellen. Voor de vragen naar aanvullend onderzoek/trajecten wordt een plan van aanpak uitgewerkt.

Concrete informatie vragen

- **Hoe wordt autobereikbaarheid van het station vanuit het centrum gegarandeerd, rekening houdend met zij die slecht te been zijn? Het omrijden naar de parking wordt nu als te omslachtig beschouwd.**

Binnen de projectontwikkeling werd op basis van de mobiliteitsstudie bewust de keuze gemaakt om geen rechtstreekse doorgang voor autoverkeer te voorzien tussen de zuid- en noordzijde van het station om zo doorgaand verkeer naar het centrum van Gent te ontmoedigen en de Rijsenbergwijk hier tegen te beschermen.

De stationsparking is via de Timichegtunnel voor autoverkeer bereikbaar, ofwel komende van het hogere wegennet (R4 via de Vaerwijckweg) ofwel van het lokale wegennet via de Sint-Denijslaan. Het station is bereikbaar via de inrit Timichegtunnel. De omrijtijd in verhouding tot de voorzijde van het station (kant K. Maria Hendrikaplein) vanuit het stadscentrum is beperkt.

Het project zet sterk in op Kiss + Ride zones (K+R) in functie van een vlotte bereikbaarheid van het station. De ondergrondse K+R is nu rechtstreeks bereikbaar vanuit de Albertlaan en de K. Fabiolalaan. Tot het beëindigen van de werken aan de ondergrondse K+R, zijn ook een aantal bovengrondse K+R-zones behouden die vanuit alle richtingen bereikbaar zijn: langsheen de noordelijke ventweg (de zone waar het autoverkeer van de Elisabethlaan naar de Albertlaan passeert) zijn enkele plaatsen (rechtstreeks bereikbaar via Elisabethlaan), aan beide zijden van de Astridlaan zijn plaatsen (vanaf het K. Maria Hendrikaplein naar de Astridlaan gekeken zijn de linker plaatsen rechtstreeks bereikbaar vanaf de Astridlaan en de rechter plaatsen rechtstreeks bereikbaar via de Clementinalaan). Dit betekent dus dat men vanaf iedere toeleidende straat een K+R-zone tegenkomt (ondergronds of bovengronds). De bovengrondse zones zijn gecombineerde K+R/ laad-en loszones (kortparkeren 15 min). Op termijn is het de bedoeling dat elk K+R verkeer naar de ondergrondse K+R zal gaan. In functie van de heraanleg van het K. Maria Hendrikaplein, zal de correcte aanrijroute moeten gekozen worden om naar de K+R te gaan.

- **Welke functies zullen er in het stadsgebouw komen? Hoe zal de buurtruimte er uitzien? Hoe zal de buurtruimte beheerd worden?**
 - In het stadsgebouw wordt een basisschool (incl. turnzaal), kinderdagverblijf, STIBO (Stedelijk initiatief voor buitenschoolse opvang) en verenigingsruimte voor onder meer jeugdverenigingen voorzien. Hoe deze ruimtes worden ingedeeld en vorm gegeven, maakt deel uit van het nog te voeren ontwerpproces.
 - Voor het beheer van het stadsgebouw wordt sterk ingezet op meervoudig gebruik. De concrete beheervorm wordt parallel aan het ontwerp van het stadsgebouw uitgewerkt. De bedoeling is alvast om de ruimtes optimaal te benutten, met aandacht voor de wensen vanuit de buurt.
- **Hoe verhoudt de financiering voor de publieke ruimte zich tot de dichtheid van het bouwprogramma (volumes, BVO...) voor de ontwikkeling aan de K. Fabiolalaan?**
 - Voor het bepalen van het bouwvolume en BVO wordt in de eerste plaats gekeken naar de ruimtelijke draagkracht, vanuit de wens op in de stationsomgeving stedelijk te verdichten. Voor de stadgronden (zone C en B, excl. bouwveld B1 bovenop de dakplaat van de ondergrondse NMBS-parking) wordt daarom, voorafgaand aan het verkavelingsplan, door Sogent een zogenaamde inrichtingsstudie opgemaakt waarin de BVO en dichtheid worden onderzocht. Bij de opmaak van een inrichtingsstudie hoort inherent een financiële haalbaarheidsstudie (kosten versus opbrengsten).
 - Sogent staat tevens in voor de opmaak van het verkavelingsplan en legt daarmee de grens en grootte van het openbaar domein ontegensprekelijk vast voor de verdere projectontwikkeling. Sogent zal instaan voor de aanleg van het openbaar domein, met uitzondering van de delen van het openbaar domein die

bouwtechnisch onlosmakelijk verbonden zijn met de private ontwikkelingen. De aanleg van het openbaar domein (inclusief fietsbrug, geluidswand...) door Sogent wordt in belangrijke mate, doch niet uitsluitend, gefinancierd met de projectopbrengsten door verkoop van gronden aan de private partners/projectontwikkelaars en de sociale huisvestingsmaatschappij(en). Worden naast projectopbrengsten ook in rekening gebracht: subsidies (Europa en Provincie) en investeringsbedragen door de Stad zelf. De financiering van de projectzone Fabiolalaan B en C en van het S-gebouw binnen de schoot van Sogent moet als een geheel bekeken worden.

- **Vraag naar een omvattende mobiliteitsstudie die de impact van de verschillende deelprojecten geïntegreerd behandelt en antwoord biedt op de vragen rond bijkomende parkeerdruk en verkeersdruk door de projectontwikkeling/S-gebouw en optimale inplanting parkings zone B en C, vanuit de verwachte toename in verkeersstromen;**
 - In 2005 werd een [uitgebreide mobiliteitsstudie](#) uitgevoerd voor de volledige projectontwikkeling, waarin zowel voetgangers, fietsers, autobestuurders, taxi's, bussen, trams als het werfverkeer en laden en lossen werden behandeld. Dit vormde mee de basis voor de verdere projectontwikkeling;
 - Binnen de verschillende plankaders is de algemene mobiliteit steeds meegenomen, wat resulteerde in het Milieueffecten Rapport (MER, 2005) voor het project waar de zone A + B1 meegenomen werd, en het [MObiliteitsEffecten Rapport](#) over de plannen voor de zones B-B1 en C (Plan-Mober, 2015). Binnen dit Plan-Mober werden de parkings voor de zones B-B1 en C beschreven en werd rekening gehouden met de mogelijke verkeerseffecten (incl. de effecten van de ontwikkelingen in zone A). Aangezien de doorlooptijd van dit project lang duurt, is het logisch en aangewezen dat bij elke concrete bouwaanvraag/omgevingsvergunning het desbetreffende mobiliteitsaspect op punt gezet wordt. Zo zal de Plan-Mober geactualiseerd worden bij elke vergunningsaanvraag binnen de zone B en C.
 - Naar aanleiding van klachten over de verkeersafwikkeling op het kruispunt van de V. Vaerwyckweg met de Sint-Denijslaan en de gevaarlijke situatie voor fietsers werd, aanvullend op de Plan-Mober voor zones B-B1 en C, een bijkomende [mobiliteitsstudie](#) opgemaakt voor de zuidelijke stationsomgeving.

Samengevat kan gesteld worden dat mobiliteit van bij de aanvang van het project Gent-Sint Pieters geïntegreerd werd bestudeerd en mee de basis vormde voor de in het project gemaakte keuzes. Bij elke verdere concretisering van de deelprojecten, wordt het mobiliteitsaspect telkens opnieuw bestudeerd en geëvalueerd met het oog op een duurzame mobiliteit in de projectontwikkelingszone en omgeving.

- **Hoe wordt er rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen op vlak van mobiliteit (deelsystemen, ander wagengebruik, e-bikes, toename fietsgebruik) en hoe verhoudt zich dit tot enerzijds de organisatie van het openbaar vervoer en de Kiss&ride zones?**
 - Het totaal aantal fietsenstallingen werd sterk opgetrokken ten opzichte van de start van het project op basis van een grondige scenarioanalyse, die rekening houdt met de verdere groei van het aantal stationsgebruikers. Verder zal er ingezet worden op tijdsduurbepanking van gebruik en verwijdering van fietsen die er te lang gestald staan, en op aanduiding van vrije plaatsen. Mits goed beheer zouden de nu begrote 13.500 plaatsen moeten volstaan. Verder uitbreiden van de fietsenstalling boven de nu begrote 13.500 plaatsen is financieel niet haalbaar. Alle stallingen bevinden zich onder het station of onder het spoorlichaam, en moeten bijgevolg nu uitgegraven worden om deze ruimtes te realiseren. Indien men in een veel verdere toekomst een verdergaande verschuiving van auto- naar

fietsgebruik ziet ontstaan, kan nagegaan worden hoe bijkomende capaciteit in de ruimere stationsomgeving kan voorzien worden. Dit dient blijvend gemonitord te worden.

- Voor e-bikes zijn er nu reeds een aantal laadpunten aanwezig. Een groot deel van de definitieve fietsenstalling met bijkomende laadpunten moet echter nog verder gebouwd worden.
- K+R: in de definitieve situatie zijn er 2 K+R-zones: de ondergrondse kant K. Maria Hendrikaplein (zal nog verder uitbreiden) waar ook de taxi's staan, en een gelijkgrondse onder het spoorlichaam aan de kant van de Voskenslaan/Sint-Denijslaan, waar ook ruimte voorzien wordt voor 'collectief vervoer niet-De Lijn'. De K+R-zones liggen vlakbij het OV-vervoersknooppunt zodat er optimaal kan overgestapt worden.
- Voor het S-gebouw wordt de kwaliteit en omvang van alternatieve mobiliteit als een van de gunningscriteria opgenomen om de bouwopdracht toe te wijzen aan een private partner. Ook voor de ontwikkeling van de centrale zone in de Fabiolalaan moet maximaal ingezet worden op duurzame mobiliteit
- Een kenmerk van een OV-knooppunt is dat er vlot overgestapt kan worden. Zelfs als er verschuivingen zouden ontstaan tussen voortrajectmodi, dan nog moet dit station voor alle modi bereikbaar blijven.
- Tot slot worden er in de verschillende parkings plaatsen voorzien voor deelauto's.

Aandachtspunten binnen lopende projectontwikkeling

- **Vraag om moestuinen te behouden in publieke ruimte binnen projectontwikkeling K. Fabiolalaan (tijdelijk en permanent);**
 - Deze vraag wordt mee opgenomen binnen het geplande masterplan publieke ruimte (zie verder) en op basis daarvan, meer specifiek bij de opmaak van de inrichtingsplannen voor de aanleg van het openbaar domein.
 - In functie van de werken binnen zone B en C, zal worden nagegaan waar de moestuinen in afwachting van een definitieve bestemming tijdelijk kunnen worden voorzien.

- **Vraag om locatie voor biomarkt te behouden;**

Deze vraag wordt mee opgenomen binnen het geplande masterplan publieke ruimte (zie verder) en op basis daarvan, meer specifiek bij de opmaak van de inrichtingsplannen voor de aanleg van het openbaar domein.

- **Vraag om een publieke doorgang te voorzien door het S-gebouw;**

Gezien de omloopbewegingen slechts heel beperkt zijn en maar voor een klein aantal omwonenden van toepassing zijn, wordt een publieke doorsteek door het S-gebouw niet als grote meerwaarde gezien. Dergelijke doorgang zou enkel vanuit de Reigerstraat vertrekken en niet aansluiten op een achterliggend netwerk doorheen de wijk. Bovendien zou de trage weg slechts 3 m breed kunnen zijn tussen muren, wat te smal is om comfortabel voetgangers- en fietsersverkeer door te laten, en een opgesloten gevoel zou geven. In de verschillende projectvoorstellen voor het S-gebouw hebben de ontwerpers evenwel een private doorsteek voorzien. Het tijdelijk open stellen van de private doorsteek – bv. in functie van ontsluiting van publiek toegankelijke functies in de sokkel van het S-gebouw – zal nog verder onderzocht worden.

- **Stationsomgeving dient ontworpen te worden vanuit het STOP principe, rekening houdend met het ‘zwermend gedrag’ van Stappers en Trappers;**

De stationsomgeving wordt ontworpen rekening houdend met het STOP principe en rekening houdend met het feit dat bij de laatste meters voor overstap, elke gebruiker een voetganger is. Hierbij is er echter wel een juridisch-praktisch aandachtspunt: een tram heeft altijd voorrang, omwille van het feit dat een tram niet zomaar kan stoppen. Voetgangers dienen zich er dus van bewust te zijn dat ze de tram moeten laten voorgaan. Uiteraard zijn ook veiligheid van alle verkeersdeelnemers en doorstroming van openbaar vervoer belangrijke uitgangspunten. Deze aandachtspunten worden zowel voor het ontwerp van de stationspleinen, het busstation, de tramhalte als voor de inrichting van de ruimere omgeving meegenomen.

- **De voetpaden in de stationsomgeving worden als te smal en in slechte staat ervaren;**

Veel bestaande voetpaden zijn nog conform de afmetingen die gangbaar waren op het moment van heraanleg. Wanneer zij opnieuw heraangelegd worden, gebeurt dit steeds volgens de op dat moment geldende normen. Wat het toekennen van extra breedte betreft, zal dit steeds moeten bekeken worden binnen de herverdeling van de totale ruimte.

- **Vraag naar flexibele, slimme en toekomstbestendige gebouwen met een goede mix aan functies die aantrekkelijk is voor kinderen en met buurtgerichte handel;**

In elke projectontwikkeling worden buurtgerichte functies/diensten voorzien. Sogent streeft daarnaast naar een gevarieerde woningmix van kleine en grote woningunits met aandacht voor kindvriendelijkheid en aanpasbaarheid. Binnen het geplande sociologisch onderzoek (zie verder) zal ook de nood aan allerhande functies worden bestudeerd.

- **Rekening houden met de impact van hoogte op de woningen in K. Fabiolalaan;**

- Dit wordt als onderzoeksvraag verder opgenomen bij de inrichtingsstudie voor de zone B. Het blijft de intentie om de gebouwen langsheen de K. Fabiolalaan zo laag mogelijk te houden. Het GRUP bepaalt dat de nieuwe gebouwen op de rooilijn nooit hoger mogen zijn dan de verbrede Fabiolalaan (i.c. de zgn. 45°-regel). Voor de bouwhoogte van de nieuwe gebouwen langsheen de Fabiolalaan, wordt voor de zone B gerefereerd naar de bouwhoogte van de sokkel langsheen de Fabiolalaan van het VAC. Om in de zone B voldoende densiteit te halen conform de voorschriften van het GRUP zullen de gebouwen in 2de lijn, tegen het spoorwegdomein, hoger moeten zijn. Ze moeten eveneens beantwoorden aan de 45°-regel. en in elk geval niet hoger dan wat het GRUP voorschrijft (zgn. 45°-enveloppe).

- **De fietsverbinding langs spoor moet conflictvrij ontworpen worden gezien verwachte fietsdruk. De aanwezigheid van de fietsas mag het gebruik van het park niet hypothekeren en omgekeerd;**

De fietsverbinding langsheen het spoorwegdomein is een *directe* verbinding tussen de toekomstige brug over de Leie en ondergrondse fietsenstalling onder het busstation, maar zal *niet* ontworpen worden als fietssnelweg. Het voorziene pad is een pad voor gemengd verkeer voor fietsers én voetgangers binnen een verstedelijkt gebied en heeft een voorziene breedte van 4m. Dit wordt vanuit mobiliteitsstandpunt als voldoende beschouwd voor het daar voorziene gemengde verkeer, gezien er parallel langsheen de Koningin K. Fabiolalaan evenwijdige, gescheiden fiets- en voetpaden zijn. Een gescheiden fiets- en voetgangersstructuur in het park zou extra verharding vereisen, wat als niet duurzaam wordt beschouwd en ook gezien de beperkingen opgelegd door het GRUP moeilijk te realiseren zou zijn. Bij het ontwerp van de parkzone wordt rekening gehouden met de veiligheid en de impact van deze verkeersstromen op de parkbeleving.

- **Huidige heraangelegde fietspaden in de K. Fabiolalaan zijn te smal voor bakfietsverkeer;**

Het huidige dubbelrichting fietspad in het vernieuwde deel van de Fabiolalaan is 2.40 m breed met 2 boordstenen van 0.30 m. Dit is in overeenstemming met het integraal plan openbaar domein, dat de basis vormt voor ontwerpen binnen Stad Gent. Bij de opmaak van de nieuwe inrichtingsplannen voor de K. Fabiolalaan (deel Snepkaai – Aagemstraat), moet nagegaan worden of het profiel van het vernieuwde deel van de Fabiolalaan gecontinueerd kan worden en/of alternatieven wenselijk zijn.

De overmeten breedte van 3m (2,40m + 2x30cm) wordt voldoende geacht voor (kruisende) bakfietsen, mits er op toegezien wordt dat er geen 'objecten' (verlichtingspalen en dergelijke) vlak naast het fietspad opgesteld worden.

- **Vraag naar comfort bij fietsenstallingen: overdekt, gebruiksvriendelijk, gedifferentieerd, deels bewaakt, eenduidig beheer + voldoende bufferruimte behouden voor de toekomst** (zie ook resultaten enquête);

- De toekomstige stallingen zijn allemaal inpandig, en dus overdekt. In tussentijd dient er met tijdelijke stallingen gewerkt te worden. De mogelijkheid om in een deel van de stallingen een detectiesysteem te plaatsen wordt onderzocht. Het is alvast de ambitie van het Project Gent Sint-Pieters om via gerichte detectie en een goed beheer, de beschikbare capaciteit zo optimaal mogelijk te benutten.
- Een verdere uitbreiding van de capaciteit voor fietsenstalling boven de 13.500 plaatsen is momenteel budgettair niet haalbaar.

- **Publieke ruimte zoveel mogelijk groen, voldoende verlicht en met informele ontmoetingsplekken;**

Bij de inrichting van de publieke ruimte gaat steeds aandacht naar ontharding en vergroening. Dit is voor de stationsomgeving een complexe afweging, waarbij rekening gehouden moet worden met o.a. integrale toegankelijkheid, ontsluiting nooddiensten, toegangen gebouwen, voetgangersstromen, etc Er wordt een masterplan publieke ruimte

vooropgesteld om de gewenste functies en samenhang van de publieke ruimte te bepalen (zie verder). Dit masterplan zal de basis vormen voor de concrete inrichting van de publieke ruimte.

- **K. Fabiolalaan zelf integreren in de voorziene pleinen binnen de projectontwikkeling om zo vlotte oversteekplaatsen te creëren die verkeersremmend werken;**

Bij de heraanleg van de K. Fabiolalaan zal gekeken worden op welke wijze de pleinen geïntegreerd kunnen worden. Een plaatselijke wegversmalling en gerichte inrichting in functie van de oversteekbaarheid zal hierbij geëvalueerd worden.

- **Vraag om fietspad voor het station (K. Maria Hendrikaplein) anders te organiseren omdat dit als onveilig wordt ervaren;**

De erfzone vlak voor de stationsuitgang is een zone waar fietsers en voetgangers gemeenschappelijk en met wederzijds respect gebruik van kunnen maken. Enkel in de zone voor leveringen (de oude taxizone) is een toeleidend fietspad voorzien. Deze verbinding is de meest logische verbinding tussen de Prinses Clementinalaan en de ondergrondse fietsenstalling, en deze connectie wordt in de praktijk al jaren gebruikt door fietsers. Vroeger gebruikten fietsers de tramzone om deze verbinding te maken, maar aangezien hier vaak een tram halteert, is dit alles behalve veilig. Deze situatie dient opnieuw geëvalueerd te worden in functie van leesbaarheid, waarbij het van belang is dat deze zone gevrijwaard wordt van straatmeubilair.

- **Vraag om bij stationspleinen zoveel mogelijk groen te voorzien, het 'straateffect' op het Mathildeplein te doorbreken en verkeersstromen zoveel mogelijk aan de randen van de pleinen te voorzien;**

Binnen het ontwerp van de stationspleinen wordt nagegaan welke ruimte nodig is voor openbaar vervoer, rekening houdend met het STOP principe en de voorrangregels voor tramverkeer. Hierbij wordt gekeken welke configuratie enerzijds tot een vlotte circulatie en anderzijds tot een aangename beleving leidt. Gezien het groot aantal verkeersbewegingen en de grootte van de verkeersstromen, is dit allerm minst een evidente opgave.

- **Vraag naar duidelijkere signalisatie voor K+Rs;**

De signalisatie van de stationsomgeving wordt herbekeken met als doel een meer eenduidig en efficiënter overzicht. Hierbij zal ook de signalisatie van K+R zones worden bekeken. Ook voor de finale situatie zal worden bekeken hoe de signalisatie naar de K+R zones in de ruime stationsomgeving kan worden verduidelijkt.

- **Vraag naar openbare toiletten in stationsomgeving;**

Binnen de projectontwikkeling langs de K. Fabiolalaan wordt de mogelijkheid tot openbare toiletten nagegaan. Daarnaast zijn er publiek toegankelijke toiletten in het bestaande stationsgebouw (kloostergang schuin tegenover Panos) en worden ook in het nieuwe gebouw publiek toegankelijke toiletten voorzien.

- **Suggestie om gerichter studenten te informeren over de situatie aan de stationsomgeving met het oog op sensibilisatie;**

Vanuit de Project Gent Sint-Pieters wordt al ingezet op het informeren van studenten, in samenwerking met de studentenambtenaar, onder meer via een aantal studentenevenementen in het begin van het academiejaar. De projectpartners zullen bekijken via welke kanalen studenten bijkomend kunnen worden geïnformeerd en gesensibiliseerd.

Aanvullend onderzoek/deeltraject op basis van voortschrijdend inzicht

Naast de concrete informatievragen en aandachtspunten, kwamen ook vragen/bemerkingen naar boven die aanvullend onderzoek of nieuwe deeltrajecten binnen de het Project Gent Sint-Pieters vereisen. Hieronder worden de vragen en bemerkingen weergegeven. In het volgende deel wordt aangegeven hoe met deze vragen voorzien wordt om te gaan.

Vragen:

- Er is nood aan afstemming van commerciële zaken in en rond het station, rekening houdend met de huidige wijkknoden, de bovenlokale vragen eigen aan een stationsbuurt en met de vraag in te zetten op lokale en kleinhandel eerder dan grote ketens;
- Vraag naar een buslijn in de K. Fabiolalaan, zowel ifv huidige als toekomstige bewoners;
- Vraag naar een reorganisatie van het busstation ifv vlottere afstemming bus- en voetgangersstromen. Kan een 'perroneiland' gerealiseerd worden?
- Nood aan afstemming functies publieke ruimte in de ruime stationsomgeving;
- Vraag naar 'stadsbranding' om stad Gent als herkenbaar te maken binnen de projectontwikkeling;
- Vraag naar oplossing voor windhinder;
- Hoe worden het K. Maria Hendrikaplein ontworpen rekening houdend met de vele kruisende verkeersstromen en verwachtingen vanuit de bewoners? Hoe wordt dit plein leesbaar gemaakt, ook in relatie tot de ruimere omgeving? Hoe wordt met de beschermde bomenrij omgegaan?
- Hoe wordt het Mathildeplein ontworpen rekening houdend met de kruisende verkeersstromen en verwachtingen vanuit de bewoners? Hoe wordt dit plein leesbaar gemaakt, ook in relatie tot de ruimere omgeving? Hoe zal er kwaliteit worden gecreëerd voor de sociale woningen (A3) gezien de ongunstige locatie (hoe kan er hier kwalitatief verdicht worden)? Hoe kan de sociale woningbouw op een goede manier aansluiting vinden met de bestaande buurt? Zijn er andere mogelijkheden om de sociale woningen binnen de projectontwikkeling te voorzien?

Specifiek vanuit de enquête:

- Hoe kan de informatieverstrekking voor bus- en tramgebruikers zowel in het station als aan de haltes verbeterd worden?

Specifiek vanuit de experts:

- Kan de Boentweg anders worden ingericht ten voordele van meer groene ruimte/pleinruimte in functie van beleving?
- Kan het tweede deel van de K. Fabiolalaan groener worden ingericht met minder parkeerplaatsen, in lijn met het pad van 'stad naar land'?

Bemerkingen experts

Naast een aantal specifieke vragen in functie van de geplande ontwikkelingen, werden er vanuit de experts, aanvullend op wat er aan de gesprekstafels werd gezegd, ook meer algemene aandachtspunten voor het traject meegegeven, zowel procesmatig als inhoudelijk. Deze vormen bijkomende aandachtspunten voor de projectgroep als geheel:

Procesmatig

- Aandacht voor comfort en beleving, naast gemak, snelheid en veiligheid (klantenwenspiramide);
- 'Tijdelijkheid' kan niet als argument ingeroepen worden voor een verminderde kwaliteit indien deze tijdelijkheid zoals in dit project gaat over meer dan 10 jaar;

- Voldoende stilstaan bij voor wie de ruimte wordt ontwikkeld; de ontwikkeling dient te vertrekken vanuit de gebruikers waarna de vertaling naar oppervlaktes en volumes dient te gebeuren, niet omgekeerd;
- Vertrekken vanuit normen als basis voor ontwikkeling en evaluatie;

Inhoudelijk

- Ruimtelijke kwaliteit als geheel bewaken, zowel voor de publieke ruimte als de architectuur (beeldkwaliteitsplan);
- Belang van 'niet fysieke' flankerende maatregelen: auto- en fietsdelen, fietsambassade...
- Belang van flexibiliteit in functie van toekomstige maatschappelijke ontwikkelingen + pleidooi voor eenvoudige oplossingen in functie van aanpasbaarheid;
- Denken vanuit de voetganger; moet openbaar vervoer voorrang krijgen op voetgangers?
- Sturen van functies in ruimtes rond pleinen;

Plan van aanpak aanvullend onderzoek/deeltrajecten

Bij de verschillende stappen van de reflectie naar aanleiding van '10 jaar Project Gent Sint-Pieters' (enquête, wandelingen en interne ateliers) werd vertrokken van [de doelstellingen van het Project Gent Sint-Pieters](#). Hieronder volgt een plan van aanpak per doelstelling van het Project Gent Sint-Pieters.

1. *Knooppunt duurzame mobiliteit*

1.1 Vraag naar reorganisatie bus- en tramstation

Zowel vanuit de enquête als uit de themawandelingen bleek dat het busstation als erg onveilig wordt ervaren omwille van de menging tussen bus- en voetgangersverkeer. De vraag wordt gesteld of het busstation niet efficiënter kan worden ingericht om zo veiligere verkeersstromen te bekomen met een kleiner ruimtebeslag, rekening houdend met de geplande vertramping van lijn 7 en eventuele mogelijkheden om overstapplaatsen verder buiten de stationsomgeving te voorzien. Hierdoor zou de beschikbare ruimte beter kunnen worden ingezet.

Daarnaast gaf de evaluatie ook aan dat het ontwerp van het tramstation verder dient bekeken te worden, met het oog op een vlotte doorstroming van het tramverkeer enerzijds en een vlotte en voetgangersvriendelijke aansluiting van tramstation naar trein- en busstation anderzijds.

Doelstelling: het project Gent Sint-Pieters wil binnen de doelstelling van het multimodaal verkeersknooppunt een toekomstbestendig ontwerp voor het bus- en tramstation dat een vlotte verkeersdoorstroming voor zowel voetgangers als trams/bussen mogelijk maakt en waarbij het comfort voor de gebruiker centraal staat.

Om deze doelstelling te kunnen realiseren, dient op stadsregionaal niveau nagedacht te worden over het openbaar vervoersnet als kader voor de ontwikkelingen aan Gent Sint-Pieters. Dit is een traject dat het project Gent-Sint Pieters overstijgt, maar wel concrete implicaties heeft voor het potentieel herdenken van het busstation en de mogelijkheden die de vertramping van lijn 7 biedt om de stationsomgeving optimaler te kunnen benutten.

Aanvullend dient concreet ontwerpend onderzoek gevoerd te worden naar de meest geschikte indeling van het bus- en tramstation en de relatie met de stationspleinen.

1.2 Vraag naar buslijn in de K. Fabiolalaan

Er is een duidelijke vraag vanuit de huidige bewoners rond de K. Fabiolalaan om opnieuw een busbediening te voorzien in de K. Fabiolalaan. De projectpartners bevestigen het belang van een buslijn in de K. Fabiolalaan, zowel voor de huidige bewoning, de korte termijn ontwikkelingen (Instituut moderne) als voor de toekomstige bewoners van de projectontwikkeling. In het kader van de duurzaamheidsdoelstellingen is een goede openbaar vervoersontsluiting in de K. Fabiolalaan noodzakelijk en een voorwaarde om parkeerplaatsen in de K. Fabiolalaan te beperken in functie van vergroening (zie verder).

Doelstelling: het project Gent Sint-Pieters wil een mobiliteitsoplossing waarbij de K. Fabiolalaan via openbaar vervoer bediend wordt.

Om deze doelstelling te realiseren, dienen een aantal knelpunten onderzocht te worden om een vlotte doorstroming van de verschillende vervoersmodi in de omgeving van het K. Maria

Hendrikaplein te kunnen garanderen. Op basis van dit onderzoek zullen de nodige aanpassingen (haltes, lichtenregeling, veiligheidsmaatregelen) moeten geïmplementeerd worden.

1.3 Hoe kan de informatieverstrekking voor bus- en tramreizigers verbeterd worden?

Zowel vanuit de enquête als uit de themawandelingen bleek dat de informatieverstrekking voor bus- en tramstation onvoldoende kwalitatief is. Als grootste pijnpunten werden aangehaald:

- Geen real time informatie;
- Geen overzichtsbord;
- Onvoldoende informatie in het treinstation;

Doelstelling: het project Gent Sint-Pieters wil een klantvriendelijke en accurate informatieverstrekking voor bus- en tramreizigers in de stationsomgeving.

Om deze doelstelling te realiseren, dient nagegaan te worden of er een overzichtspaneel kan voorzien worden in de stationsomgeving en in welke mate realtime informatie kan voorzien worden. Intussen dient duidelijk weergegeven te worden dat de app van De Lijn de meest accurate informatie voorziet.

2. Aangename en duurzame woon- en werkomgeving

2.1 Hoe zal er kwaliteit worden gecreëerd voor de sociale woningen? Hoe vinden deze sociale woningen en hun toekomstige bewoners op een kwalitatieve manier aansluiting met de bestaande wijk?

In de projectontwikkeling langsheen de Fabiolalaan wordt een substantieel aandeel sociale woningen voorzien. Naast een kwalitatief ontwerp van deze woningen, waarbij er vooral een uitdaging ligt voor bouwveld A3 gezien de ligging naast het seinhuis, dient nagedacht te worden over de verweving van deze sociale bewoning binnen de bestaande buurt en de overige projectontwikkeling: welke hefboomen zijn aanwezig om het samenleven te bevorderen en hoe kan hierop gestuurd worden, welke functies/diensten zijn nodig/wenselijk om dit te faciliteren en kunnen in de projectontwikkeling voorzien worden? Hoe stemmen we dit alles af met de bestaande buurt?

Belangrijk hierbij zijn de invulling van de gelijkvloerse verdiepingen en fysieke raakvlakken met het openbaar domein. Plinten van gebouwen moeten aantrekkelijk zijn om buurtgerichte functies te huisvesten. Dit is vooral een uitdaging voor de sociale woningen voorzien in B2, B3 en B4 in de zone B, maar ook voor bouwveld A3 gezien de ligging naast het seinhuis.

Doelstelling: het project Gent Sint-Pieters streeft ernaar om de bewoners van de nieuwe sociale woningen aansluiting te doen vinden met de bestaande en nieuw te ontwikkelen buurt, hiertoe kwalitatieve sociale woningen te realiseren die geen losstaande entiteiten zijn maar mee vorm geven aan en onderdeel zijn van de ruimere wijk en trajecten uit te zetten die het samenleven bevorderen.

Om deze doelstelling te realiseren, wordt voorzien om een sociologisch onderzoek uit te voeren. Dit onderzoek moet nagaan hoe een goede leefkwaliteit voor de huidige buurt en de toekomstige bewoners van de projectontwikkeling (zowel sociale woningen als niet-sociale woningen) kan gefaciliteerd worden. Dit omvat het in kaart brengen van zowel de economische als niet-economische functies/diensten die nodig/wenselijk zijn en een plaats kunnen krijgen binnen de nieuwe ontwikkeling. Daarnaast dient deze studie ook uitspraak te doen over welke hefboomen kunnen toegepast worden om een samenhangende gemeenschap op te bouwen met respect voor de huidige buurt en de nieuwe bewoners.

2.2 Hoe kunnen commerciële zaken in en rond station op elkaar en de behoeften worden afgestemd?

De projectontwikkeling voorziet in mogelijkheden tot nieuwe commerciële functies in de stationsomgeving, enerzijds via de concessies in het station zelf, anderzijds via de invulling van de gebouwenplinten. De realisatie van nieuwe commerciële zaken dient te worden afgestemd met de huidige en toekomstig te verwachten noden in de wijk + het reeds aanwezige commerciële weefsel.

Doelstelling: het project Gent Sint-Pieters streeft ernaar om een evenwichtig commercieel weefsel uit te bouwen in de stationsomgeving, met aandacht voor zowel lokale als bovenlokale actoren.

Dit maakt onderdeel uit van de sociologische studie als deeltraject.

2.3 Welk meervoudig gebruik van het stadsgebouw is mogelijk, hoe zal het beheerd worden?

Het geplande stadsgebouw voorziet naast een lagere school, crèche en jeugdruimte ook de mogelijkheid tot gedeeld gebruik voor buurtorganisaties/bewoners. Hiertoe dient een duidelijk beheermodel te worden uitgewerkt.

Het stadsgebouw maakt deel uit van een nieuw DBFM-procedure van de Vlaamse overheid. Dit is een procedure voor de aanstelling van een private partner die moet instaan voor het ontwerp, bouw, financiering en onderhoud van het stadsgebouw gedurende x jaar in ruil voor een jaarlijkse gebruiksvergoeding. Het beheermodel zal dus deel moeten uitmaken van de contractuele bepalingen tussen Stad en toekomstige private partner.

Doelstelling: het project Gent Sint-Pieters wil een uitgewerkt beheermodel voor het stadsgebouw realiseren tegen de opening van het stadsgebouw.

Deze onderzoeksvraag wordt mee opgenomen binnen de projectgroep stadsgebouw K. Fabiolalaan die de DBFM-procedure vanuit de stad opvolgt. Voor de ontwerpdracht kadert het stadsgebouw in de zgn. brede school. Er zal enerzijds moeten ingezet worden op slim ontwerp dat meervoudig gebruik faciliteert en anderzijds dient een beheerstructuur te worden voorzien die vlot op de noden vanuit het gewenste meervoudig gebruik kan inspelen.

3. Aantrekkelijk, veilig, toegankelijk en samenhangend openbaar domein

3.1 Nood aan afstemming functies én ontwerp publieke ruimte in ruime stationsomgeving

Doorheen de projectontwikkeling wordt nieuwe publieke ruimte gecreëerd en bestaande publieke ruimte opnieuw ontworpen, zowel op het openbaar domein als in de (plinten van) gebouwen. Het is belangrijk dat dit een samenhangend en afgestemd geheel vormt waarbij op voorhand wordt nagedacht over:

- De verwachte verkeersstromen en hoe deze best te organiseren;
- Welke functies er wenselijk zijn en waar deze best worden voorzien, rekening houdend met lokale en bovenlokale noden;
- De relatie met economische sferengebieden en de reeds aanwezige commerciële functies, S-gebouw, stadsgebouw en de concessies in het station;
- De mate waarin kan onthard/vergroend worden;
- Het aantal parkeerplaatsen dat op het publieke domein nodig is;

Specifieke aandacht hierbij gaat naar de twee stationspleinen en hoe deze kwalitatief kunnen ingericht worden gezien de verkeersstromen die er verwacht worden.

Doelstelling: het project Gent Sint-Pieters wil een masterplan publieke ruimte stationsomgeving realiseren dat de basis vormt voor de verdere aanleg en invulling van het openbaar domein.

Om deze doelstelling te realiseren dient onderzoek gevoerd te worden naar de verschillende verkeersstromen op beide stationspleinen en de meest geschikte indeling ervan. Op basis van dit onderzoek, het sociologisch onderzoek en de mogelijkheden van inrichting voor bus- en tramstation dient een omvattend masterplan publieke ruimte te worden uitgewerkt dat de basis vormt voor het concrete ontwerp van de verschillende onderdelen van deze publieke ruimte.

3.2 Oplossing nodig voor windhinder op korte én lange termijn

Ondanks de maatregelen die er al werden genomen, blijft er een windhinder probleem voor fietsers en busreizigers in de omgeving van het busstation. Deze hinder dient via mitigerende maatregelen op korte termijn aangepakt te worden. Op lange termijn dient onderzocht te worden hoe deze windhinder bij de verdere projectontwikkeling zal evolueren en hoe deze kan beperkt worden.

Doelstelling: het project Gent Sint-Pieters wil een concreet plan van aanpak voor de windhinder in de omgeving van het busstation opmaken.

Om deze doelstelling te kunnen realiseren, dient in eerste instantie nagegaan te worden welke maatregelen op korte termijn kunnen voorzien worden om de windhinder te beperken, op basis van de beschikbare windstudies en eventueel bijkomende windstudies indien nodig. Op langere termijn dient een omvattende analyse van de verwachte windhinder + mitigerende maatregelen bepaald te worden voor de gehele ontwikkeling.

3.3 Kan de Boentweg anders worden ingericht ten voordele van meer groene ruimte/pleinruimte?

De Boentweg vormt een belangrijke schakel voor het geplande fietspad van aan de Blaarmeersen tot het station. Het ontwerp van de Boentweg dient hier dan ook op afgestemd te worden en vormt een voorwaarde voor het ontwerp van zone B.

Doelstelling: het project Gent Sint-Pieters wil een kwalitatief ontwerp voor de Boentweg rekening houdend met de gehele projectontwikkeling realiseren rekening houdend met de geldende randvoorwaarden vanuit de publieke ruimte (toegang gebouwen, fietspad, voetgangerstrajecten, voorziene parken en pleinen...)

Om deze doelstelling te realiseren, is er op korte termijn nood aan bijkomende afstemming tussen de ontwikkelingen op zone A en B om zo een vlotte koppeling tussen fietspad/Boentweg te voorzien.

Daarnaast dient het ontwerp van de Boentweg ook meegenomen te worden in het masterplan publieke ruimte als deel van het fiets/voetgangerspad langs het spoorwegdomein en publieke ruimte tussen B1 en B2.