

## Klankbordgroep 27/04 - Verslag

### Agenda:

19u30: welkomstwoord door voorzitter prof. Herwig Reynaert

19u35: inleiding door Filip Watteeuw, schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw

19u45: toelichting over het verdere proces door Anna Barborini, projectleider Publieke Ruimte

19u55: toelichting bij het masterplan Publieke Ruimte door Basil Descheemaeker

20u35: pauze

20u45: vragenronde gemodereerd door de voorzitter

### Voorzitter Prof. Herwig Reynaert

De voorzitter heet de aanwezigen en de schepenen welkom: Filip Watteeuw, schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw, Astrid De Bruycker schepen van Gelijke Kansen, Welzijn, Participatie, Buurtwerk en Openbaar Groen en Tine Heyse, schepen van Milieu, Klimaat en Wonen. Burgemeester Mathias De Clercq, schepen Souguir en wijkregisseur Ann Manhaeve zijn verontschuldigd.

### Inleiding – Filip Watteeuw, schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw

Het masterplan publieke ruimte heeft een lang traject gekend en er is hier met veel partners en veel diensten aan gewerkt. Het was een heel complex proces en een uitdaging. Het streefdoel was om de knelpunten op het vlak van mobiliteit kwalitatief en toekomstgericht aan te pakken, met oog voor ontharden en vergroenen. Dit is niet eenvoudig gebleken. Op sommige vlakken zijn grote stappen vooruit gezet, maar nog niet voor alle locaties is een oplossing gevonden, zoals het Koningin Maria-Hendrikaplein. We mogen echter geen toegevingen doen op het vlak van veiligheid van bewoners en gebruikers van het publiek domein.

### Anna Barborini – projectleider masterplan Publieke Ruimte

Het vervolgetraject voor het masterplan bestaat uit volgende elementen:

- In de komende tijd wordt er een ontwerp gemaakt voor het **Koningin Mathildeplein**. Wij eindigen het traject van de actualisatie van het masterplan met een schetsontwerp en wij werken verder aan een voorontwerp en een definitief ontwerp samen met onze partners NMBS, De Lijn en Farys.
- De realisatie van het Koningin Mathildeplein is voorzien in twee fases. Het eerste deel van het plein, aan het S-gebouw, zal gerealiseerd zijn tegen het moment dat het S-gebouw klaar is. Het tweede deel van het plein, tegen het station, zal pas gerealiseerd worden als de stationswerken afgerond zullen zijn. Dit geldt ook voor de heraanleg van de **Sint-Denijslaan**.
- Later komen er ook concrete ontwerpen voor de **Koningin Fabiolalaan**, voor het **Koningin Maria-Hendrikaplein** en voor de **Koningin Astridlaan**.
- De aanleg van de Koningin Fabiolalaan wordt afgestemd op de bouwwerken langs de Koningin Fabiolalaan, dat zijn het project Rinkkaai, het stadsgebouw met de lagere school en de crèche en de woonontwikkeling tussen de Verpleegsterstraat en de Aagemstraat.

- De definitieve aanleg van het Koningin Maria-Hendrikaplein is pas voorzien na het einde van de stationswerken.

Basil De Scheemaeker, namens het consortium Plus Office Architects, Basil Descheemaeker, Traject en Endeavour

#### A. Situering

De finale studie heeft zich toegespitst op de zuidzijde van het station, dus het Koningin Mathildeplein en de aangrenzende straten. Er is ook een afzonderlijke nota gemaakt voor de Koningin Fabiolalaan aan de hand van enkele straatprofielen. Het gedeelte Koningin Maria-Hendrikaplein en omgeving zitten niet in de uiteindelijke studie en gaan we vandaag dus niet bespreken.

#### B. Toekomst-thema's

Eigenlijk is de vraag nog voor we kunnen beginnen te ontwerpen: Welke publieke ruimte willen we (niet)? Geen gemakkelijke vraag, omdat we merken dat we met z'n allen steeds meer vragen van onze publieke ruimte. De tijd dat alles werd ontworpen op maat van de auto ligt gelukkig achter ons, maar het besef groeit ook dat we de stromen van voetgangers, fietsers, nieuwe vormen van deelmobiliteit (vb. deelsteps) en performant openbaar vervoer niet zomaar kunnen bijeen gooien in één ruimte. Deze zaken vereisen een aangepaste infrastructuur en inrichting. Daar komt het groeiend klimaatbesef bovenop. We verwachten vandaag dat onze publieke ruimte mee een rol speelt. Dat gaat dan over zaken zoals lokale infiltratie van water, ontharding, biodiversiteit en het bestrijden van hitte-eilandeffecten. Tot slot: voor wie is die publieke ruimte? Voor iedereen. We moeten een ruimte ontwerpen waar ook ouderen, mindervaliden, kinderen en jeugd een plaats hebben. Een plek waar het veilig is voor iedereen, zeker in een stationsomgeving.

Dus al die zaken komen eigenlijk samen in de publieke ruimte. Om al die zaken te structureren hebben we in het begin van het proces voorgesteld om drie toekomst-thema's te definiëren: de stationsbuurt in mobiliteitstransitie, de klimaatrobuuste stationsbuurt en de inclusieve stationsbuurt. Die drie thema's kunnen dan een hele reeks subthema's en meer specifieke ambities huisvesten. Die hebben we dan vooral in de eerste helft van onze studie verfijnd, samen met de stadsdiensten, met betrokken burgers, met middenveldorganisaties aan de hand van interviews en klankbordgroepen. Dat is het startpunt geweest van onze studie. Dat heeft dan geleid tot een overzicht van punten die nog niet ruimtelijk zijn, ze zijn nog niet geplaatst op een plan maar ze zijn breder dan dat. Bijvoorbeeld binnen het thema klimaatrobuuste stationsbuurt hebben we een gedeelte 'omgaan met klimaatopwarming' gedefinieerd. Daar is één van de ambities dat we hoogstammige bomen willen planten omwille van schaduw en omwille van frisser microklimaat. En het zal dan aan het vervolg van het project zijn om te bepalen waar die ambitie realiseerbaar is. Het gaat dus over een gezamenlijke basisdefiniëring met die toekomstthema's.

#### C. Ruimtelijke figuren

Voor het ruimtelijke aspect is het eerste wat we altijd doen, is goed kijken naar wat er al is. De vraag is hier: welke figuren structureren vandaag de publieke ruimte en hoe kunnen we die figuren verder versterken? We hebben er drie geïdentificeerd. Het gaat dan over wat we de zuidelijke spoormeersen hebben genoemd, het tweezijdig stationsplein en de geëquipeerde hoofd fietsroute.

#### **Zuidelijke spoormeersen**

Het station in de bredere omgeving is eigenlijk een heel nat gebied. Er zijn veel waterlopen en ook veel meersen, denk aan de Overmeers die een paar jaar terug in ere werd hersteld, de Blaarmeersen, de Ossemeersen enzoverder. Die hebben vaak een heel natte en heel ruige vegetatie, ecologisch zeer interessant. Deze vindt haar droge tegenhanger in de pioniersvegetatie van de verschillende spoortaluds en samen denken we dat daar een soort van landschappelijke figuur in zit. Dit is een figuur waaruit de publieke ruimte kan putten. Het gaat dan niet alleen over het uiterlijk of over plantkeuzes want de situatie is natuurlijk altijd anders, maar vooral leren hoe die plekken omgaan met bijvoorbeeld het bufferen van water. Hoe de spontane vegetatie die daar gegroeid is zich heeft kunnen ontwikkelen tot iets dat ecologisch waardevol is en ook heel interessant en aangenaam groen wordt.

Ruimtelijke kaart: aan de zuidkant wordt het belangrijk om het groen continu door te trekken over het Koningin Mathildeplein en de omringende straten.

### **Tweezijdig stationsplein**

Hierin stellen we dat het station eigenlijk geen voor- en achterkant heeft of zou mogen hebben, maar dat het Koningin Maria-Hendrikaplein, de stationshal en het Koningin Mathildeplein samen één stedelijke ruimte vormen. Dat betekent dat we in de toekomst moeten kijken naar het afstemmen van verhardingen, aanplantingen en stedelijk meubilair. Bovendien moet dat een ruimte zijn die toegankelijk is, die inclusief is en die al die mobiliteitsstromingen in zich kan opnemen.

Ruimtelijke kaart: doortrekken van materialen, duidelijke plekken voorzien voor trams en bussen en het voorzien van groen waar het mogelijk is.

### **Geëquipeerde hoofdfietsroute**

Het spreekt voor zich dat het station een belangrijke hoofdbestemming is voor fietsers. Maar we weten ondertussen: een matuur en volwassen fietsnetwerk is niet alleen een fietspad aanleggen, maar is ook het ondersteunen van dat fietsnetwerk met andere functies. Dat is wat de hoofdfietsroute probeert te identificeren en probeert te versterken. Bv. verschillende soorten fietsenstallingen, fietsherstelplaatsen, buurtwerkingen, deelplaatsen voor steps en fietsen,...

De drie plannen van die drie figuren vormen samen een soort **synthesekaart**. Deze kaart toont wat de ruimte al in zich draagt en in de toekomst zou kunnen worden.

Dat is een kader waarbinnen we die ambities en toekomst-thema's een plaats proberen geven. Daaruit kan je steeds een **programma van eisen** distilleren. Bijvoorbeeld voor het Koningin Mathildeplein zeggen welke zaken we hier belangrijk vinden en hier willen realiseren, een soort van aanzet voor een bestek voor de volgende fase. We zien hierin bijvoorbeeld voor het Koningin Mathildeplein dat die ambitie voor hoogstammige bomen terugkomt onder een andere vorm. Het gaat dan over het planten van nieuwe clusters van bomen, over de ondergrond die geschikt moet zijn. Ook op vlak van toegankelijkheid bijvoorbeeld zitgelegenheid voor ouderen, geen hoogteverschillen hebben, overzichtelijke oversteekplaatsen en dergelijke.

#### **D. Mobiliteitsprincipes**

We vertrekken hier van het STOP principe: Stappers, Trappers, Openbaar vervoer en Privévervoer. Dat betekent dat we gaan waken over het comfort en de veiligheid van de zwakke weggebruiker. Tegelijkertijd is het openbaar vervoer hier ontzettend belangrijk, Gent-Sint-Pieters is het belangrijkste knooppunt van de stad. De performantie daarvan moet hier dan ook gegarandeerd worden. Het opzet is dat we ruimte voorbehouden aan autoverkeer gaan beperken, maar dat de

ruimte die overblijft duidelijker en kwalitatiever wordt ingericht. Doorgaand verkeer weren, maar nog steeds ruimte hebben voor leveringen, voor buurtbewoners, om handelszaken te bereiken enzovoort.

### **Voetgangers**

Belangrijk is dat de oversteekplaatsen op een logische plek liggen en dat deze compact zijn. Je moet als voetganger veilig, overzichtelijk en vlot van en naar het station kunnen gaan. Belangrijk is dat de looplijnen langs de terreinranden worden gefaciliteerd, zodat slechtzienden meer autonoom gebruik kunnen maken van de publieke ruimte. Het is ook belangrijk dat als er veel ruimte is aan het station en op het plein, dat die ruimte ook voldoende breed wordt doorgetrokken in de aangrenzende straten. De voetpaden moeten breed genoeg zijn, temeer omdat we weten dat er aan die zuidrand veel scholen zijn.

### **Fietsers**

Er is voor gekozen om deze een duidelijke plaats te geven binnen de publieke ruimte. Er is gekozen om geen shared space-principe toe te passen omdat de intensiteiten van alle modi daar te hoog voor liggen. Dat betekent dat we kijken naar fietspaden en fietsstraten in de omgeving van het station. Bovendien moet er voor gezorgd worden dat de fietsenstallingen van het station heel goed bereikbaar zijn en gaan we ook door T-kruispunten de conflicten tussen fietsers proberen onder controle te houden en te beperken.

### **Openbaar vervoer**

Hier hebben we eerst een heel grondige oefening gemaakt met De Lijn en NMBS om te zien hoe we hier optimalisaties kunnen aanbrengen. Het busstation is geconcentreerder geworden, alle bussen halteren daar. Hetzelfde voor het tramstation. De in- en uitrit vanaf de Voskenslaan richting het busstation is een enkele in- en uitrit geworden en is dus een stuk simpeler en minder ruimteverslindend. Daarnaast zijn er ook een aantal optimalisaties in de lus er omheen.

### **Auto's**

De basis is dat er geen auto's toegelaten worden op het Koningin Mathildeplein. Er is ook beslist om geen lokale K&R aan het plein te voorzien, maar om in te zetten op een ondergrondse K&R in de parking die dus toegankelijk is via de Timichegtunnel. Dat is om doorgaand verkeer zoveel als mogelijk te vermijden. Daarnaast gaan er wel mindervalideplaatsen worden voorzien aan de uiteindes van de Voskenslaan en de oostelijke Sint-Denijslaan.

### **Leveringen**

De consensus is enerzijds een as die loopt van de Voskenslaan in de richting van de Vaerwyckweg. Deze dient om de handelaars aan de rechterkant van de Voskenslaan te bedienen. Er zal een nieuwe laad- en loszone zijn ter hoogte van het S-gebouw. Voor het S-gebouw gaat het dan over een tweetal leveringen per dag voor het hotel dat daar zal gevestigd worden. Aan de andere kant is er beslist om een beperkte toegang via de oostelijke Sint-Denijslaan toe te laten met een tonnagebeperking. Deze leveringen hebben twee bestemmingen. De eerste bestemming is de logistieke inham van het stationsgebouw. Alle aan- en afvoerbewegingen van het station komen daar, dat ligt vast binnen het ontwerp van het gebouw. Dat gaat over afval, over alles wat nodig is voor het station en voor de winkels en horeca. De voertuigen zullen daar dan weer uitrijden via de tramsporen van het Koningin Mathildeplein. Dat is het enige gemotoriseerde verkeer, uitgezonderd hulpdiensten, die over het plein mogen rijden. Deze keuze is gemaakt om te vermijden dat deze door de Ganzendries moeten

rijden. Leveringen zullen enkel mogelijk zijn tijdens venstertijden en enkel voor vergunninghouders. De tweede bestemming die bediend wordt van de oostzijde zijn een aantal functies aan het S-gebouw, in het bijzonder de Fietsambassade. Zij hebben dagelijks kleinere leveringen met bestelwagens die dan zullen wegrijden via de Ganzendries.

#### E. Straatprofielen

Belangrijk is om te kijken hoe de verschillende mobiliteitsambities naast elkaar komen te liggen. Er is in de voorstudie ook veel aandacht besteedt aan de ondergrond, ook daar moeten we slim zijn met hoe we de ruimte inrichten (leidingen, rioleringen, infiltratie, bomen...).

#### **Sint-Denijslaan West (tussen Voskenslaan en Timichegtunnel)**

De grote kwaliteit van deze straat zijn de indrukwekkende bomen tegen het spoortalud. Hier is aan de zijde van de huizen ook een breed voetpad dat goed gebruikt wordt door onder meer de studenten van de HoGent.

Er is lang discussie geweest over twee varianten, nl. deze met dubbelrichtingsfietspad en deze met fietsstraat. Uiteindelijk is de optie fietsstraat niet weerhouden geweest omwille van drie redenen. 1) de verwachte frequentie van bussen van en naar het station, 2) hoge frequentie aan autoverkeer en 3) ongunstige verhouding tussen fietsers en auto's. We hebben ons daarvoor gebaseerd op Nederlandse normen van het CROW, omdat we merken dat ze in Nederland op vlak van normering en benchmarking veel verder staan als het over fietsstraten gaat. Het gevolg van die keuze is dat er dan een dubbelrichtingsfietspad komt, naast de bestaande bomen. In deze omgeving is het belangrijk om daar 4 meter breedte voor te voorzien om van een volwaardig fietspad te kunnen spreken. Het gevolg is dat de twee parkeerstroken die er vandaag zijn in de studie geschrapt worden. Het gaat dan aan de kant van het talud over 22 parkeerplaatsen (type parkeertarief gele zone) en aan de zijde van de woningen 9 bewonersplaatsen. De weg verder blijft dubbelrichting.

Op het kruispunt Vaerwyckweg – Sint-Denijslaan proberen we waar mogelijk rijweg weg te halen om ruimte te maken voor fietsers en voetgangers om ervoor te zorgen dat de oversteek richting HoGent vlot kan gebeuren.

#### **Voskenslaan**

Op de Voskenslaan zitten de voetgangers en fietsers aan de kant richting het station momenteel op een eerder krappe zone die niet altijd duidelijk is onderverdeeld. We zien daar, zeker aan het begin en einde van een schooldag, dat er best wel wat conflicten ontstaan door dat smalle voetpad en fietspad. Voetgangers hebben de neiging om de volledige breedte in te nemen, wat leidt tot conflicten met fietsers richting het station. We concentreren ons in die voorstudie dus op dat rechtergedeelte. Het voorstel is om van die rijweg richting het station een fietsstraat te maken. Dat is hier hoofdzakelijk mogelijk omdat de bussen hier op de trambedding rijden en er hier dus geen potentieel conflict is tussen bussen en fietsers. Hierdoor creëren we ook meer ruimte voor de voetgangers, die dan de volledige breedte kunnen gebruiken. Tot slot denken we dat het hier ook mogelijk moet zijn om een aantal bomen te voorzien in de parkeerstrook. De Voskenslaan heeft vandaag, zeker in het laatste gedeelte, een verhard profiel.

#### **Ganzendries**

Het deel dat we bestudeerd hebben is enkel het laatste deel, tussen het Koningin Mathildeplein en de Reigerstraat. Dit is een smalle straat van 12 meter breed, die toch wel kwaliteit krijgt door plaats voor een boom en gevelgroen langs beide kanten. Dat zijn kwaliteiten die we willen versterken. We

hebben gekeken waar er een boom kan geplant worden, hoe we meer ruimte kunnen creëren voor gevelgroen en in het eerste stuk van de straat worden de voetpaden ook bijkomend wat verbreed. Dit is geen overbodige luxe, omdat de straat ook richting het Lucernacollega leidt.

### **Sint-Denijslaan Oost (tussen Mathildeplein en Kortrijksesteenweg)**

Dit is een profiel dat vandaag al een fietsstraat is en een profiel dat vandaag ook al best goed werkt. We hebben ons toegespitst op het verder vergroenen ervan. Er zijn opportuniteiten om de trambedding groen te maken, om de zone tussen de trambedding en het spoortalud te vergroenen en om de boomspiegels van de bestaande bomen groter te maken. We stellen ook voor om in een volgende fase, in samenspraak met de bewoners, te kijken om selectief een aantal parkeerplaatsen te vervangen door collectieve buurtfietsenstallingen. We zien dat niet alle bewoners de optie hebben om binnen één of meerdere fietsen veilig en beschut te stallen.

### **Koningin Fabiolalaan**

Hier zijn drie typeprofielen vanaf het Maria-Hendrikaplein tot aan de Snepkaai.

- 1) Diamant: het deel dat al heraangelegd is
- 2) Talud: aan het bestaande talud, voorbij de Diamant
- 3) Bosje: richting Leie, ter hoogte van het project Rinkkaai

#### Diamant

Omdat dit recent heraangelegd is, worden er in de studie geen wijzigingen voorzien. Deze zal deels de basis vormen voor de toekomstprofielen in de rest van de straat. Rijbaan in het midden, bomen en een parkeerstrook aan weerskanten van de straat en een dubbelrichtingsfietsstrook (2,75m) aan de zijde van de Diamant.

#### Talud

De grote kwaliteit is het talud met waardevolle ecologie. Daarnaast een parkeerstrook met essen. Voor de rest is de waarde van dit profiel vrij beperkt: smalle trottoirs, niet goed onderhouden en niet goed toegankelijk. Voor de fietser is het ook niet altijd even duidelijk waar deze moet rijden.

Ook hier is best veel discussie geweest, want de straat in het segment tussen Aigemstraat en Verpleegsterstraat is met 14,5 meter vrij smal. Er is vrij snel consensus geweest om het talud te behouden, de grote kwaliteit van deze plek. Dat betekent dat je alle ambities moet waarmaken binnen die 14,5 meter. Opnieuw was hier het vraagstuk tussen fietsstraat en fietspad, en ook hier is er gekozen voor een dubbelrichtingsfietspad. In hoofdzaak door de best hoge busfrequentie die hier wordt vooropgesteld door De Lijn. De breedte van het fietspad ter hoogte van de Diamant wordt doorgetrokken (2,75m), wat betekent dat de parkeerstrook en de bomen wijken voor dat fietspad. Dat gaat dan over 20 parkeerplaatsen (type gele zone), één mindervalideplaats en ook 25 bomen, in het smalste segment van de straat. Deze bomen zijn essen. Sinds een 15-tal jaar is de essenziekte, die er voor zorgt dat essen afsterven, in België. Dit betekent dat er regelmatige gezondheidsstudies worden uitgevoerd naar die bomen. In augustus 2020 is zo'n studie uitgevoerd, en de conclusie was dat 13 van die bomen gezond zijn, 7 op te volgen en 5 sowieso te rooien. Er kunnen aan de zijde van de woningen een aantal nieuwe bomen voorzien worden. Omwille van de beperkte ruimte spreken we hier van bomen van de tweede grootteorde, zuilvormige bomen. Als hier bomen geplant worden, zouden er een aantal parkeerplaatsen moeten wijken. Voorlopig wordt er indicatief uitgegaan van 10 bomen, wat overeen zou komen met een drietal parkeerplaatsen.

#### Bosje/Rinkkaai

Hier hebben we de bestaande en de omgevingsvergunning naast elkaar gelegd. In die omgevingsvergunning zien we opnieuw dat het fietspad wordt doorgetrokken, voor fietsers een heel coherente situatie. Omdat er hier meer breedte is, kan er onderzocht worden of de bomenrij die hier al bestaat kan behouden worden.

#### F. Koningin Mathildeplein

Dit is een zeer bijzondere plek, en we denken dat dit betekent dat dit ontwerp moet tot stand komen aan de hand van heel doorgedreven discussies tussen ontwerpers, beleidvoerders, stadsdiensten, buurtbewoners, middenveld en dergelijke. We zijn ons bewust dat die ambitie groter is dan de omvang van onze voorstudie. Het is zo dat deze studie een strategische en voorbereidende rol moet spelen en daarom tonen we hier het referentieontwerp dat is opgemaakt voor het Koningin Mathildeplein.

Door de aanwezigheid van het S-gebouw is het belangrijk om in het achterhoofd te houden dat het Koningin Mathildeplein in de toekomst niet de omvang zal hebben die de open ruimte vandaag heeft. Omdat we weten dat er een heel groot mobiliteitsvraagstuk is, beginnen we met het op plan zetten van deze infrastructuren.

De eerste lagen op de kaart zijn de tramsporen en de rijvakken voor de bus, niet omdat dit de belangrijkste gebruikers van de ruimte zijn maar omdat die dimensionering heel dwingend is. Een tram heeft bijvoorbeeld een bepaalde bochtstraal en breedte en die moet een plek krijgen. We zien hier ook in meer detail de optimalisatie voor het in- en uitrijden van de bussen. In een vorige versie van de plannen was hier een soort rond punt voorzien dat veel ruimte innam.

De volgende lagen zijn de fietspaden en fietsstraten. Het is mogelijk dat de fietser in één keer het mogelijke conflict met de bussen kan overgaan, wat een veel meer leesbare en veiligere situatie geeft. Ook de verschillende T-kruispunten zijn hier te zien. We hebben er bewust voor gekozen om hier het fietspad niet door te trekken tussen de tramsporen en de gevel van het S-gebouw. De reden daarvoor is dat deze zone niet heel breed is en dat ook voetgangersstromen van deze ruimte gebruik maken. Het fietspad is ook losgetrokken van de tramsporen, zodat de voetganger deze stromen in twee keer kan oversteken. Dit is veel veiliger en overzichtelijker. Het ontwerp houdt hierbij rekening met de logische looplijnen en wordt er ruimte voorzien ter hoogte van de voornaamste in- en uitgangen van het station, inclusief de Cloquetgang.

De laatste laag is die van brandweer en terrassen. Deze laatste zijn gekoppeld aan commerciële ruimtes van het station en de publieke zones van het S-gebouw. Een brandweerwagen moet op een afstand tussen de 4 en 10 meter van een gevel kunnen parkeren. Er is geprobeerd om de brandweerroutes zoveel mogelijk te laten samenvallen met trambeddingen of de fietsloper. Dit omdat er geen terrassen of bomen kunnen voorzien worden op plekken waar de brandweer moet kunnen rijden. Door die zaken samen te leggen, vrijwaren we maximaal ruimte om te verblijven en groen aan te planten.

Voor de verharding stelt het referentieontwerp voor om de bestaande verharding van het Koningin Maria-Hendrikaplein door te trekken. Er is al voorzien in het ontwerp van de stationshal dat dat ook in die ruimtes komt, en door dit door te trekken kunnen we deels die ambitie van het tweezijdig stationsplein waarmaken. Het is ook belangrijk dat de trambedding geen harde breuk vormt in het plein. Het is de bedoeling om een groene ruimte te maken. Hiervoor kijken we naar de overkant, het Koningin Maria-Hendrikaplein met de zeer aanwezige groene bomencirkel rond het water. Dat is sterke groenruimte, maar wel één van de 20<sup>ste</sup> eeuw. Heel gericht op het water, een soort flaneren, de platanen hebben geen grote ecologische waarde. De vraag is dan ook hoe we aan de kant van het

Koningin Mathildeplein een 21<sup>ste</sup> eeuwse tegenhanger bedenken van die groene cirkel. Daarvoor kijken we ter inspiratie naar de vegetatie van de zuidelijke spoormeersen en de spoortaluds. Het is te vroeg om te kunnen zeggen welke boomsoorten het meest geschikt zijn, maar het gaat opnieuw over die strategieën: het bufferen van water, welke aanplantingen, hoe we een bepaalde mate van spontaniteit van aanplanting kunnen geleiden. Daarbij is het belangrijk om te kijken naar wat er ondergronds ligt. Er zijn al veel leidingen vandaag niet meer in gebruik, andere zaken moeten sowieso worden heraangelegd naar aanleiding van de bouw van het S-gebouw. Uiteindelijk is het voornaamste element de hoofdrioleringsbuis van Aquafin die op ongeveer 1,20m diepte ligt. De conclusie is dat het uitdaging is, maar we kunnen planten. Daarvoor moeten we een intelligente ondergrond gaan maken. Het gaat er dan om om plantvakken aan te leggen die doorwortelbaar zijn en waar water in gestockeerd kan worden. Als we kwalitatieve bomen willen zetten is het belangrijk om veel aandacht te geven aan die ondergrond.

Er zijn twee varianten voor de plantenvakken: enerzijds aaneengesloten en anderzijds verspreid. Bij aaneengesloten gaan we uit van zo groot mogelijke, aaneengesloten vakken. De verharding loopt hier door in het verlengde van de grote ingangen van het station. Verschillende grote geplooiden banken schermen de meer fragiele delen af en geleiden voetgangers. Veel van deze zaken (welke banken, welke verlichting,...) zijn nog niet beslist, maar het scheidt een beeld van wat het zou kunnen worden. Bij ingewerkte groenvakken bedoelen we dat we de groenvakken inpassen binnen het patroon van de verharding die vandaag al aan de kant van het Koningin Maria-Hendrikaplein werd uitgevoerd. Het is een evenwicht zoeken tussen verhard en niet verhard. Het geeft ook potentieel voor secundaire doorsteken en tussenverblijfruimtes.

#### Statuut van een referentieontwerp

Wat we tonen zijn niet de mogelijke opties. Het zijn ook geen gevalideerde beslissingen tot uitvoering. Er komt sowieso nog een ontwerpopdracht en een nieuw team dat het finale ontwerp voor het Koningin Mathildeplein zal maken. Het nut van zo'n referentieontwerp is enerzijds om te begrijpen of al die ambities onderling compatibel zijn, of we dingen vergeten zijn en of het er allemaal in past. Anderzijds is het belangrijk om de mogelijke toekomst van het plein te verbeelden, als drager voor verdere besprekingen en als ijkpunt voor wat het uiteindelijk zal worden. Dus ook al is wat we nu tonen niet per se wat wordt uitgevoerd, we hopen hiermee aan te tonen dat heel veel ambities realiseerbaar zijn op het Koningin Mathildeplein en dat de lat voor het finale ontwerp best hoog gelegd mag worden.