

Nota Straatprofielen Koningin Fabiolalaan

Finaal Rapport

27/04/2022

Basil Descheemaeker x plusoffice architects x Endeavour x Traject

Koningin Fabiolalaan

Context

Deze nota betreft een onderzoek naar de mogelijke herinrichting van de Koningin Fabiolalaan, uitgevoerd in het kader van de opdracht "actualisatie masterplan publieke ruimte Project Gent Sint-Pieters".

Omwille van de inperking van het masterplan tot een voorstudie voor de zuidrand van het station, werd dit onderzoek als een afzonderlijke nota opgeleverd. De profielen tonen de consensus bereikt tussen betrokken stadsdiensten, SOGent, NMBS en De Lijn, voor de volledige lengte van de Fabiolalaan vanaf de in- en uitrit van het busstation aan het Maria Hendrikaplein tot aan de Snepkaai.



Bestaande toestand

In de Fabiolalaan onderscheiden we drie typeprofielen; namelijk Diamant (vanaf in- en uitrit busstation aan het Maria Hendrikaplein tot na de Diamant), Talud (vanaf het begin van het talud tot en met de aanzet van het "Rinkkaai"-project) en Bosje (vanaf het "Rinkkaai"-project tot aan de Snepkaai).

De Koningin Fabiolalaan maakt deel uit van:

- De wandelroute richting de ontwikkelingen in zone B en C
- De hoofdfietsroute (F400)
- Een toekomstig tracé van buslijnen van en naar het station Gent Sint-Pieters
- De lokale autoroute voor de ontsluiting van de wijk vanaf de Snepkaai
- Het tracé voor leveringen van de stationsbuurt



1. Diamant

Bestaande & toekomstige toestand

Het deel van de Fabiolalaan tussen de in- en uitrit van het busstation en de Aagemstraat werd in 2011 heraangelegd, en het is niet de bedoeling om dit stuk op korte termijn opnieuw aan te passen. Het eerste deel van de laan, tussen in- en uitrit en Maria Hendrikaplein, zal heraangelegd worden bij de aanleg van het plein zelf.

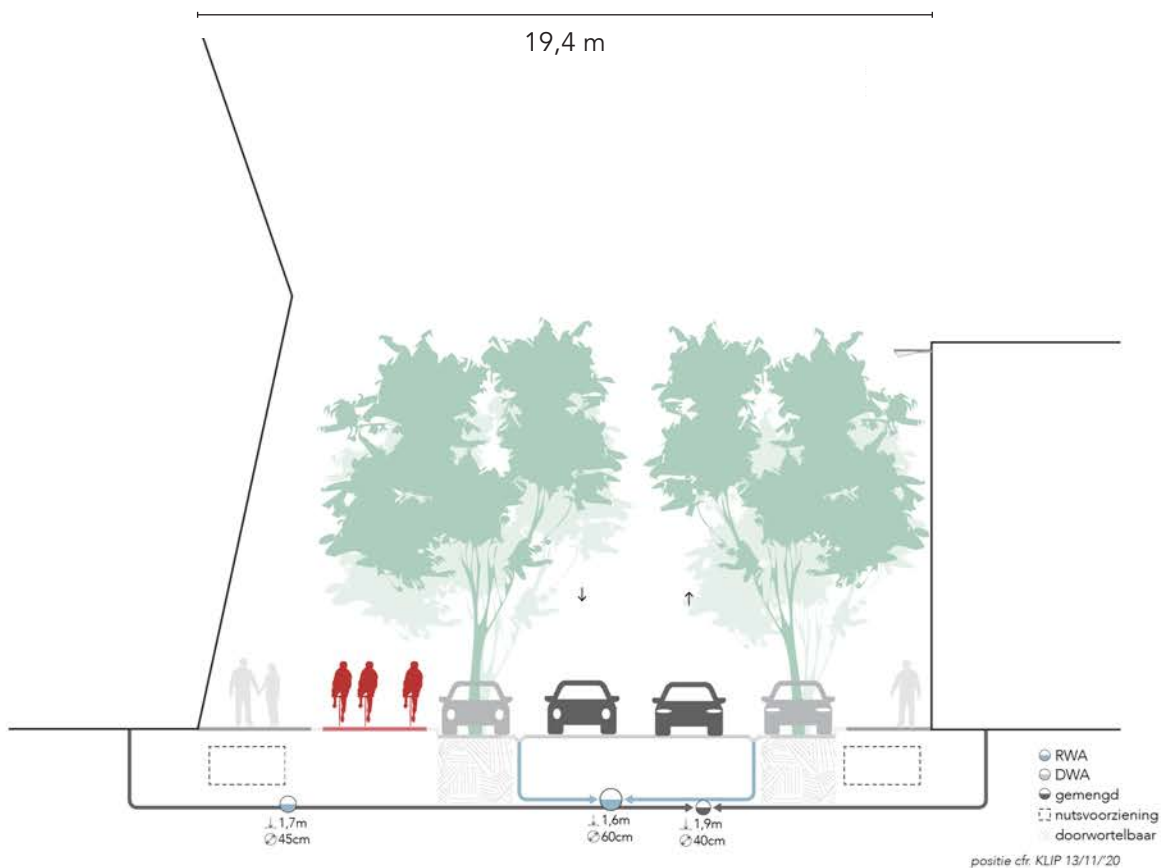
Sterktes

- Brede en afgescheiden voetpaden
- Dubbelrichtingsfietspad afgescheiden van de rijbaan
- Groenruimte met bomen van eerste grootteorde op goede onderlinge tussenafstand
- Goed begaanbare materialen
- Podotactiele tegels ter hoogte van oversteek aan stationstunnel

Zwaktes

- Weinig terrasmogelijkheden voor bestaande horeca
- Kleine boomvakken langs weerskanten van straat (wel conform visie op moment van aanleg)
- Gebrek aan waterdoorlatende zones en groenzones zorgt voor oververhitting en beperkt mogelijkheden voor waterinfiltratie en -buffering
- Breedte dubbelrichtingsfietspad is aan de lage kant - niet voldoende voor hoogfrequent fietsverkeer
- Meldingen van gladheid op graniet





MATERIALEN



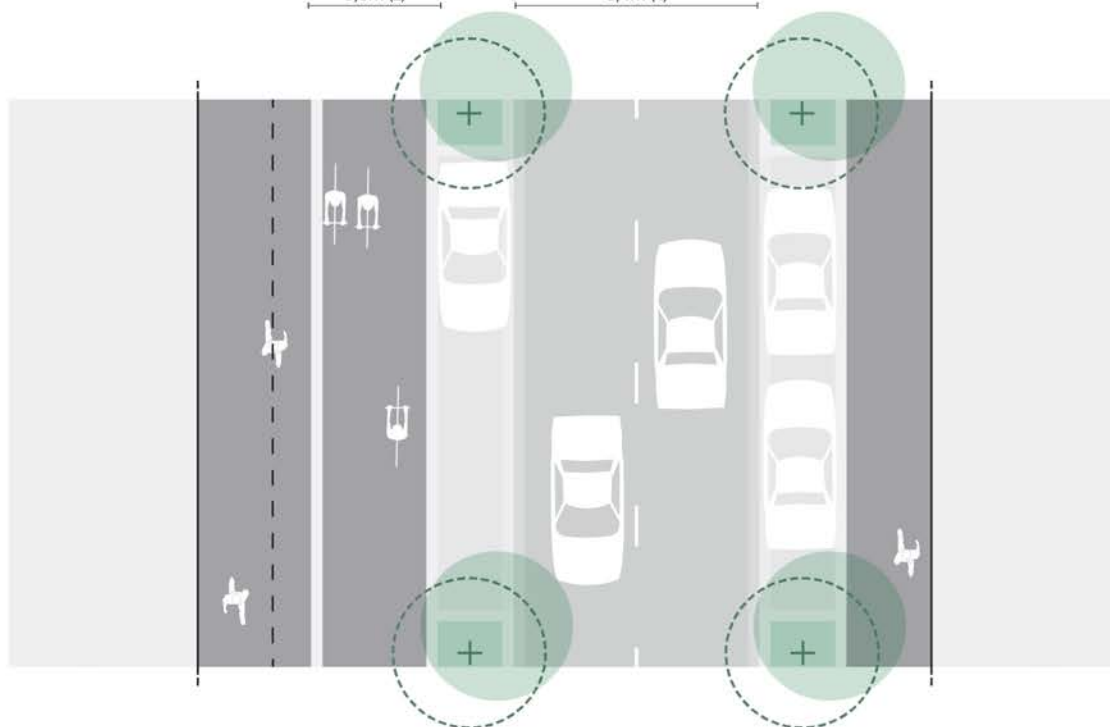
cfr. IPOD II



LEGENDE

1. min. breedte fiets TRV LFQ
2. min. breedte fiets TRV HFQ
3. min. breedte fietsstraat TRV
4. min. breedte TRV + OV LFQ
5. schuifstand fietser tot vast object

kantopsluiting (0,2m) onderdeel van voetpad, goot (0,3m) onderdeel van rijweg (standaardmaten)



2. Talud

Bestaande toestand

Tijdens het ontwerpend onderzoek werden verschillende pistes onderzocht voor dit profiel. Enerzijds het doortrekken van het profiel "Diamant", met vrijliggend fietspad en dubbele parkeer- en bomenrij (essen), wat de afbraak van het talud met zich meegebracht zou hebben. Anderzijds het behoud van talud én bestaande bomenrij, waardoor fietsers op de rijweg zouden belanden (in dat geval eventueel in te richten als fietsstraat). In de Fabiolalaan ligt de frequentie van het busverkeer in de toekomst echter boven de vooropgestelde bovengrens voor de realisatie van een veilige fietsstraat. In het smalste deel is de Fabiolalaan 14,5 m breed, de straat is te smal om én bomen te behouden én een dubbelrichtingsfietspad te voorzien. Deze conclusie bevestigt het resultaat van de ontwerp oefeningen uitgevoerd in het kader van de Ontwerpkamer op uitnodiging van de Stadsbouwmeester in 2019. De uiteindelijke consensus is geweest om wel het talud te behouden, maar niet de bomenrij, en om wel het fietspad door te trekken, maar niet de dubbele parkeerstroken. Dit betekent het kappen van 25 laanbomen. 5 hiervan waren volgens een phytosanitaire analyse uit 2020 al aangeduid als "te rooien", en 7 andere als "op te volgen", dit omwille van de essenziekte.

Sterktes

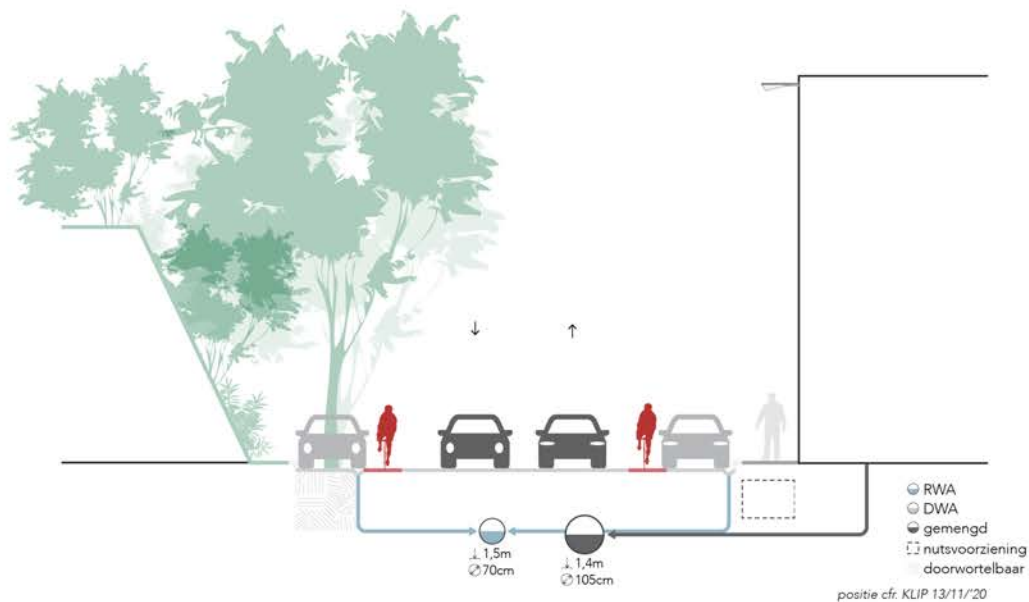
- Beeldbepalende begroeiing op talud
- De spontaan ontwikkelde vegetatie en humusrijke bosbodem van het talud is ecologisch zeer waardevol
- Het talud maakt door zijn continuïteit en lengte onderdeel uit van een ecologisch netwerk, en speelt een rol in kader van het soortenbeleid.
- Afzonderlijke RWA

Zwaktes

- Zieke essen moeten in elk geval gekapt worden
- Gebrek aan waterdoorlatende zones en groenzones beperkt mogelijkheden voor waterinfiltratie en -buffering
- Smalle fietspaden naast rijbaan zorgen voor gevaarlijke verkeerssituaties
- Voetpad aan talud in slechte staat, en slecht toegankelijk



14,5 m



AFMETINGEN

1,2m 1,8m 1,0m 6,0m 1,0m 1,8m 1,7m

MATERIALEN



cfr. IPOD II

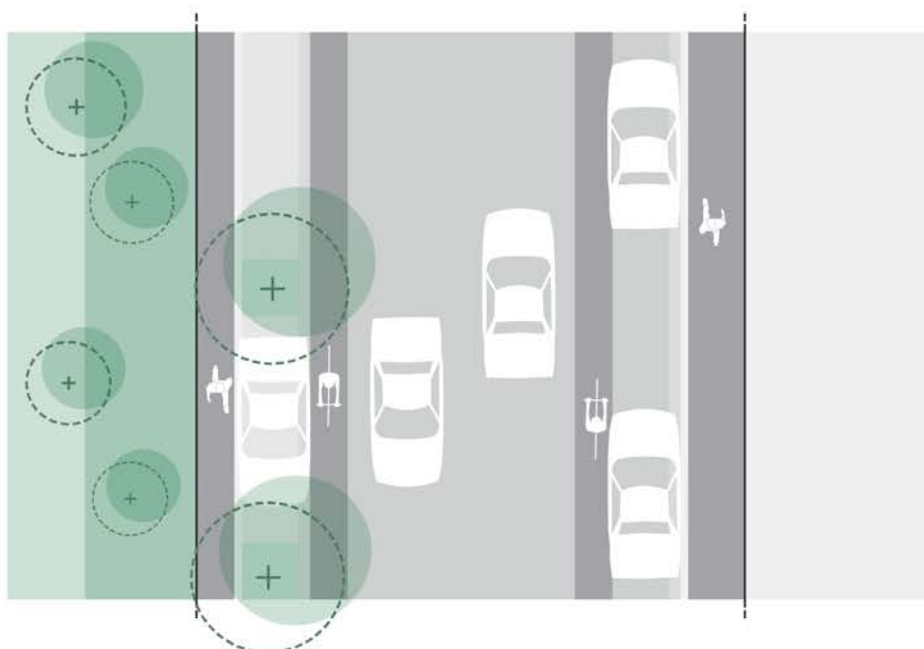
1,5m (3) 1,75m (1)

1,75m (1)

LEGENDE

1. min. breedte fiets ERV LFQ
2. min. breedte parkeerstrook (excl. goot)
3. obstakelvrije zone voetpad

kantopsluiting (0,2m) onderdeel van voetpad, goot (0,3m) onderdeel van rijweg (standaardmaten)



Toekomst

Mobiliteitstransitie

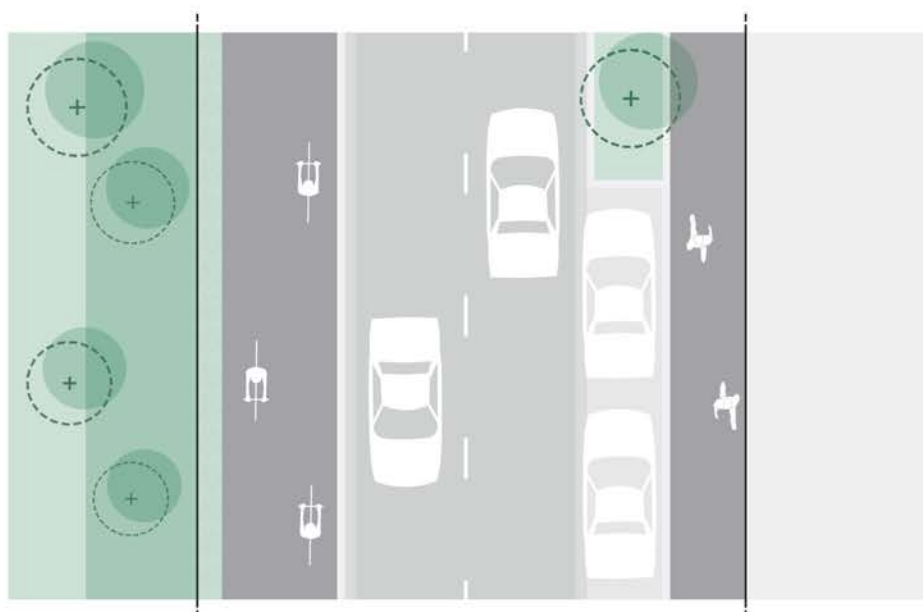
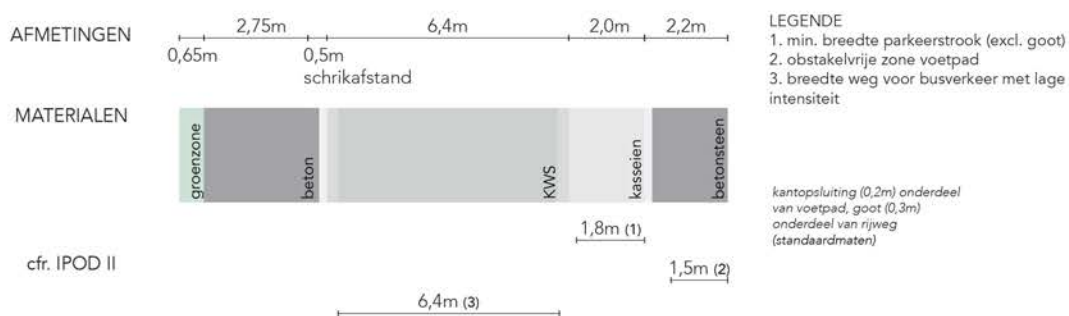
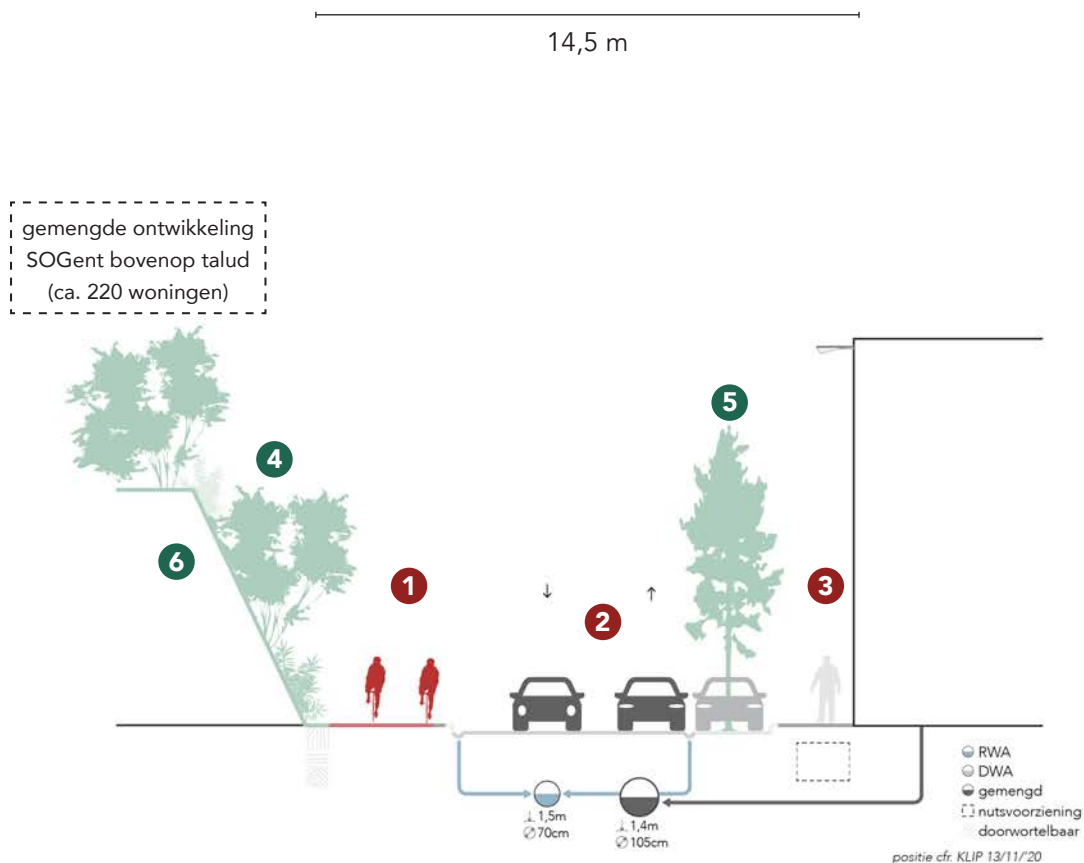
- 1 Parkeerstrook schrappen (21 plaatsen tussen Aaigemstraat en Verpleegsterstraat) ten voordele van een kwalitatief dubbelrichtingsfietspad met breedte 2,75m aan de zijde van het talud verhoogt het fietscomfort en zorgt voor een leesbaar en veilig wegprofiel voor fietsers.
- 2 Rijbaan van 6,4m behoudt mogelijkheden voor toekomstige buslijnen in twee richtingen.
- 3 Verbreden voetpad ten voordele van kwalitatieve, integraal toegankelijke voetgangersruimte.



Klimaatrobuustheid

- 4 Het talud wordt behouden, en licht uitgebreid aan haar voet. Doorsteken van deze groenstrook worden tot een minimum beperkt, om de continuïteit en robuustheid ervan te verzekeren. Ter hoogte van de toekomstige stadsschool (tegenover de Verpleegsterstraat) wordt het talud niet behouden ten voordele van de inrichting van een nieuw plein.
- 5 Toevoegen van zuilvormige bomen aan huizenkant met ruime groenvakken zorgt voor waterinfiltratie en -buffering, en verlaagt het hitte-eilandeffect.
- 6 Ter hoogte van het toekomstig 'Rijsenbergpark' wordt naast het talud ook de holle weg in kasseien behouden en geïntegreerd in het parkontwerp. Deze elementen geven identiteit aan de plek en refereren naar de voorgeschiedenis van de plek.





3. Bosje

Bestaande toestand

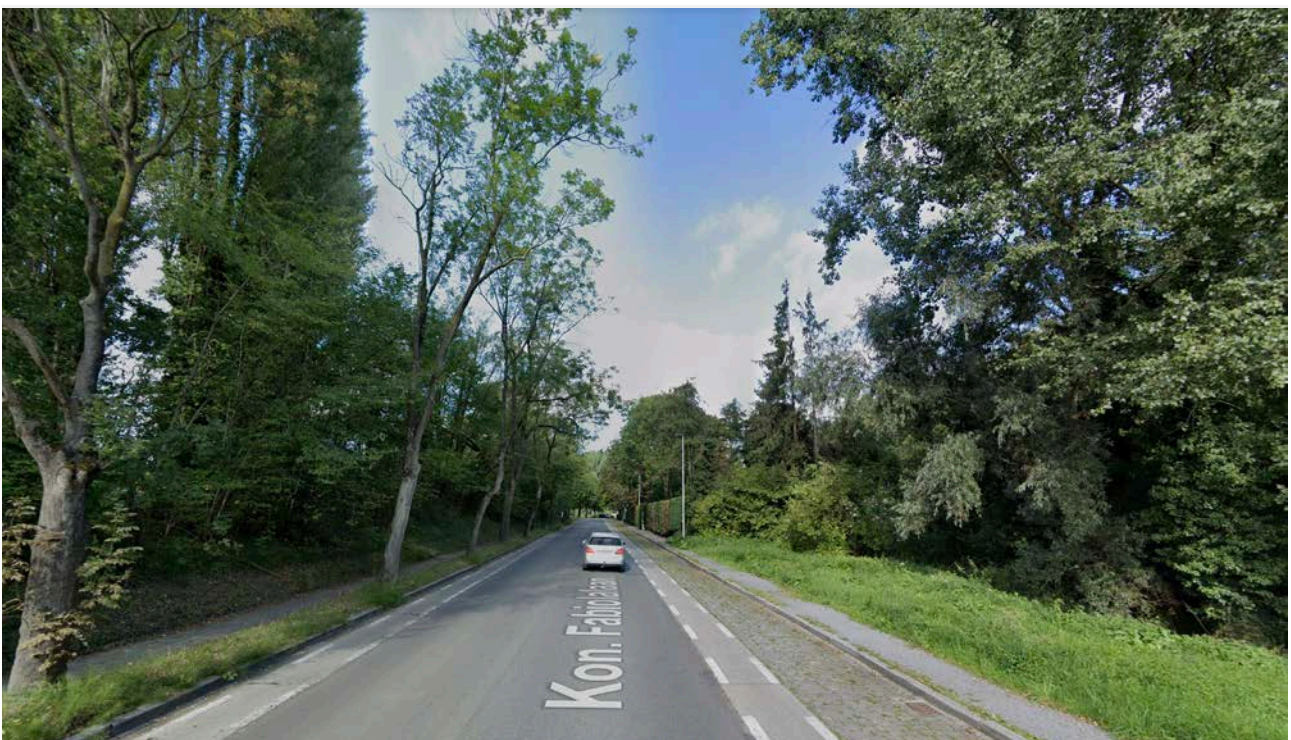
Als toekomstscenario wordt voor dit profiel uitgegaan van de huidige omgevingsvergunning van het project Rlnkkaai, aangevuld met een verbreding van het dubbelrichtingsfietspad tot 3m.

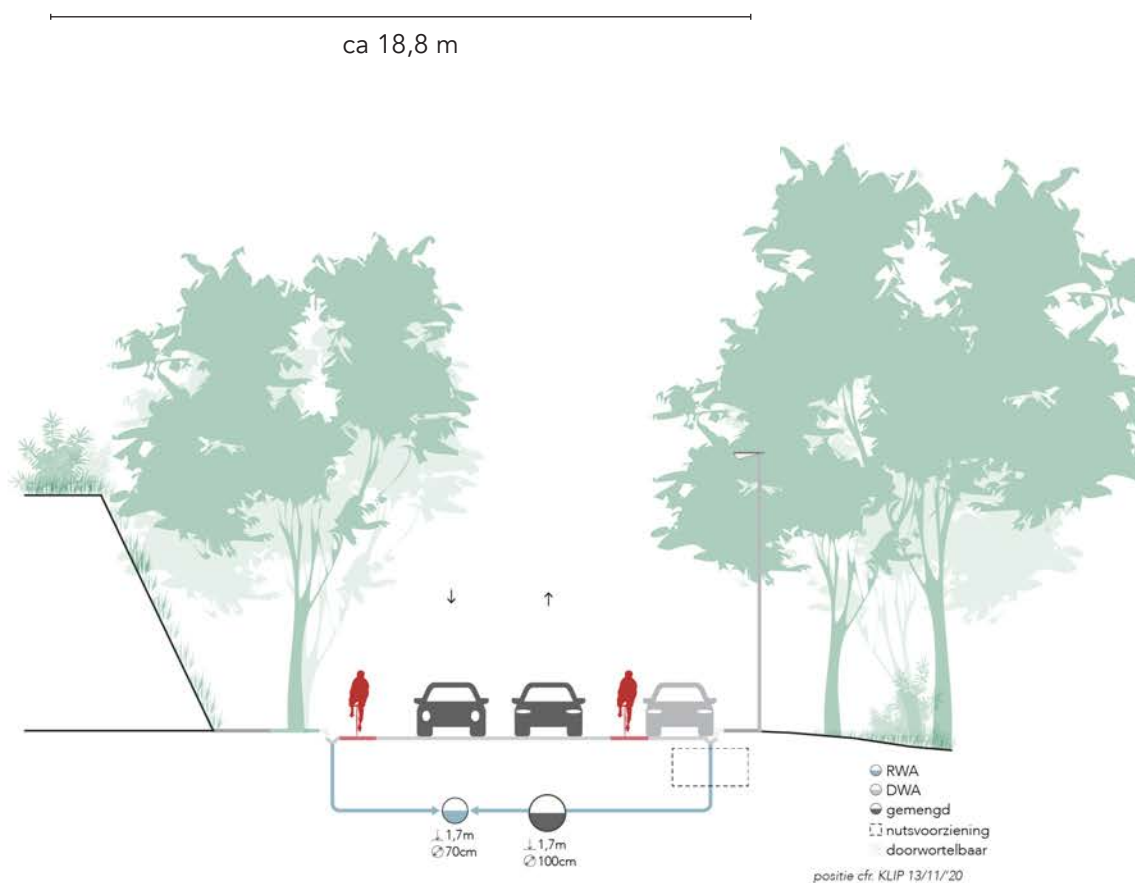
Sterktes

- Erg groen karakter door grote bomen en nabijgelegen moerasgebied
- Afzonderlijke RWA

Zwaktes

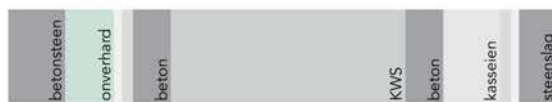
- Bomen aan zuidkant staan in een smalle groenzone
- Smalle en niet goed onderhouden voetpaden zorgen voor lage toegankelijkheid voor voetgangers
- Smalle fietspaden naast rijbaan zorgen voor gevaarlijke verkeerssituaties





AFMETINGEN 1,5m 1,8m 1,0m 6,2m 1,0m 1,8m 1,0m

MATERIALEN



cfr. IPOD II

1,75m (1)

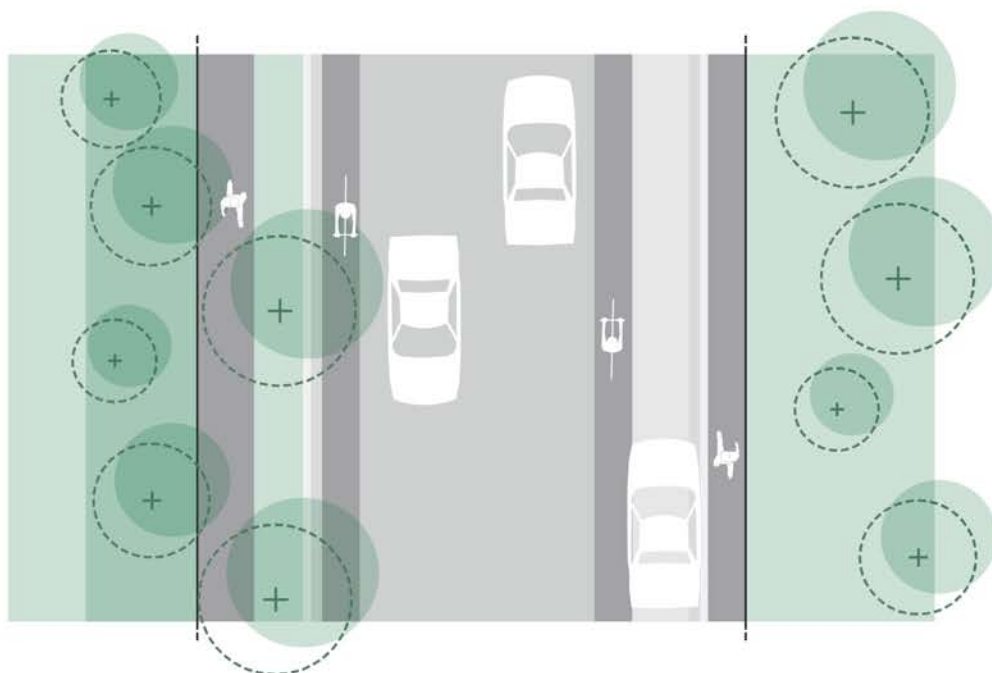
1,75m (1)

1,5m (2)

LEGENDE

1. min. breedte fiets ERV LFQ
2. obstakelvrije zone voetpad

kantopsluiting (0,2m) onderdeel
 van voetpad, goot (0,3m)
 onderdeel van rijweg
 (standaardmaten)



Omgevingsvergunning project Rinkkaai

Mobiliteitstransitie

- 1 Een kwalitatief dubbelrichtingsfietspad met breedte 3m aan de zijde van het Rinkkaai project, afgescheiden van de rijbaan door een groenzone, verhoogt het fietscomfort en zorgt voor een leesbaar en veilig wegprofiel voor fietsers
- 2 Rijbaan van 6,4m behoudt mogelijkheden voor toekomstige buslijnen in twee richtingen
- 3 Aanleggen van een voetpad met breedte 2,95m, dat aansluit op het Rinkkaai project, zorgt voor veilige voetgangersruimte

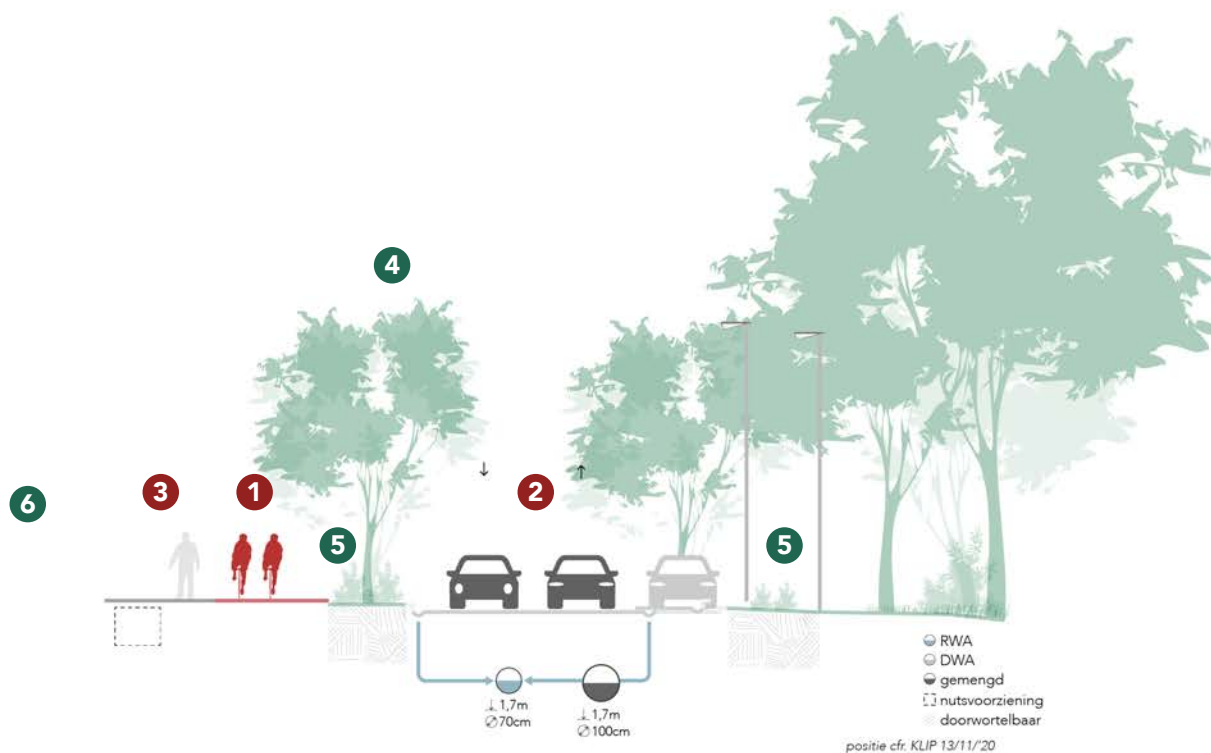


Klimaatrobuustheid

- 4 Boomvakken vergroten en uitbreiden bevordert de groei van de bestaande bomen aan de kant van het Rinkkaai project, zorgt voor waterinfiltratie en -buffering, en verlaagt het hitte-eilandeffect
- 5 Structuurdiversiteit verhogen door toevoegen van lagere vegetatie langs beide kanten van het wegprofiel
- 6 Ter hoogte van het project Rinkkaai zal het talud met houtkant grotendeels verdwijnen. Tussen de diverse bouwblokken wordt het talud opnieuw hersteld. Bij voorkeur wordt de beplanting afgestemd op het bestaande talud.



ca 18,8 m



AFMETINGEN

2,95m 3,0m 2,0m 6,4m 2,0m 2,05m

MATERIALEN



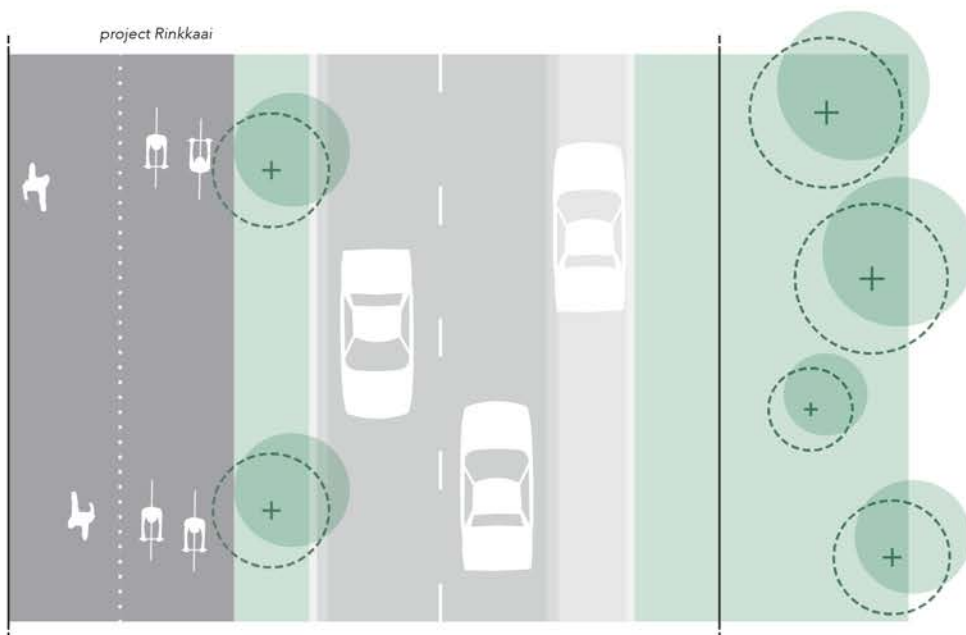
cfr. IPOD II

5,0m (1)
6,4m (2)

LEGENDE

1. TRV met beperkt vrachtverkeer
2. TRV met OV LFQ
3. breedte weg voor busverkeer met lage intensiteit

kantopsluiting (0,2m) onderdeel van voetpad, goot (0,3m) onderdeel van rijweg (standaardmaten)



Endeavour

Basil Descheemaeker

plusofficearchitects

 **TRAJECT**