

Vlaamse overheid



GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

stationsomgeving
Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan

Bijlage III
TOELICHTINGSNOTA
(tekstgedeelte)

Colofon

samenstelling
Ruimtelijke Planning

Verantwoordelijke uitgever
Ine Dhondt

Koning AlbertII-laan 19 bus 11
1210 Brussel

0 Inhoud

0	Inhoud	3
1	inleiding.....	5
2	De bestaande ruimtelijke structuur.....	7
2.1	De bestaande feitelijke toestand	7
2.2	De bestaande juridische toestand	7
2.3	De bestaande ruimtelijke structuur	8
3	De relatie met de bestaande ruimtelijke structuurplannen.....	11
3.1	het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	11
3.2	het ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen.....	12
3.3	het ruimtelijk structuurplan van de stad Gent.....	12
4	De concepten die de gewenste ruimtelijke structuur voor het plangebied bepalen.....	15
5	acties ter realisatie van het uitvoeringsplan.....	19
5.1	synthesedocumenten	19
5.2	mer (milieu-effect-rapportage)	19
5.3	onderzoek naar mogelijke waterproblematiek.....	33
5.4	aandachtspunten bij de uitvoering.....	33
6	vertaling naar een RUP.....	35
6.1	Deelgebied 1: stationsomgeving	35
6.2	Deelgebied 2: de stationsplaats	45
6.3	Deelgebied 3: de wegenis	47
6.4	Deelgebied 4: het 'LCI'	49
6.5	gemeenschappelijke aspecten voor de gebieden genoemd in de artikels 1 tot en met 4.....	51
	- artikel 5. interne ontsluitingsweg	
	- artikel 6. pad doorheen het plangebied	
	- artikel 7. geluidsscherm	
	- artikel 8. ondergrondse parkeerruimte met pendelparking	
	- artikel 9. inrichtingsrapport	
	- artikel 10. advies overheden	

1 inleiding

Het plangebied van dit ruimtelijk uitvoeringsplan betreft in hoofdzaak de omgeving ten westen van het station Gent Sint-Pieters, begrensd door het Maria-Hendrikaplein, de Koningin Fabiolalaan, de Snepkaai en het spoorwegemplacement. Door reorganisatie van de spoorwegexploitatie komen de terreinen vrij voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De potentie van de plek wordt o.a. bepaald door de onmiddellijke nabijheid van het station. Daarbij wordt opgemerkt dat de capaciteit van het bestaande Sint-Pietersstation, als knooppunt tussen trein, tram, bus, auto, taxi en fiets, in de toekomst zal worden verdubbeld. Om de mogelijkheden rond het station maximaal te benutten is een betere aansluiting op het hoofdwegennet noodzakelijk. Bovendien is een rechtstreekse aansluiting op het autowegennet gewenst om bijkomende voortransporten in de globale vervoersketen te vermijden. In functie van de toekomstige ontsluiting van deze stationsomgeving en het omliggende stadsdeel, bevat het plangebied een verbinding met de ringweg R4.

De ontwikkeling van het betreffende gebied wordt opgevolgd door een stuurgroep. De belangrijkste partners van de stuurgroep zijn de stad Gent, het Vlaamse Gewest, de NMBS, de Lijn en Eurostation. Het voorzitterschap van de stuurgroep wordt waargenomen door de Gentse burgemeester.

In opdracht van de nv Eurostation, die gunde in samenspraak met de stuurgroep, heeft Xaveer De Geyter Architecten (XDGA) in 2003 een stadsontwerp gemaakt voor een stedelijke ontwikkeling op het betreffende gebied ("Stadsontwerp Fabiolalaan Gent", Xaveer De Geyter Architectenbureau b.v.b.a, september 2003). De opdracht lag in het verlengde van het stadsontwerp dat XDGA maakte in 1999 voor de ruimere omgeving van het station Gent-Sint-Pieters.

Bij het beëindigen van de opdracht van XDGA bleek o.a. dat het toekomstige tram- en busstation een grotere ruimte in beslag zou nemen dan aanvankelijk was voorzien. Als gevolg hiervan wijzigde de locatie van het busstation. Het ontwerp van het gebied aanleunend tegen het Koningin Maria-Hendrikaplein werd herzien door Eurostation.

Tritel maakte een mobiliteitsstudie.

Gelijktijdig kreeg de architectenassociatie Werkplaats Voor Architectuur de opdracht om een voorstudie te maken voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP). Deze voorstudie had onder meer tot doel een synthese te maken van de waarden/concepten die in het Ruimtelijke Uitvoeringsplan verordenend dienen te worden vastgelegd.

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

KCAP-Arcadis Gedas maakte een studie voor het gebied ten zuiden van het spoorweglichaam, o.a. de verbinding met de R4 en het Sint-Denijsplein aan de zuidzijde van de spoorwegberm.

De ruimtelijke inzichten, oppervlaktesimulaties en beelden die de verschillende onderzoeksontwerpen hebben opgeleverd, zijn verzameld in één bundel, de synthesesedocument 'Ontwikkeling Sint-Pietersstation Gent', d.d. maart 2005 (zie bijlage). Het synthesesedocument 'Mobiliteit' bevat een gedetailleerde onderbouwing van de keuzes met betrekking tot mobiliteit, eveneens opgenomen als bijlage bij het RUP.

Alain Marguerit maakte in opdracht van de stuurgroep een ontwerp voor de aanleg van het publiek domein: 'Aménagement de l'espace public des environs de la gare', eveneens opgenomen als bijlage bij het RUP.

De voorstellen in dit RUP zijn volledig onderbouwd in de hierboven opgesomde studies.

Gelijktijdig werd voor het geheel van de ontwikkelingen rondom het Sint-Pietersstation (ruimer dan het plangebied van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) een MER-procedure opgestart. Dit resulteerde in een plan/projectMER. De kennis opgebouwd in deze MERdocumenten is meegenomen bij de opbouw van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Om de ontwikkelingen in de stationsomgeving mogelijk te maken en de ontsluitingsweg in verbinding met de R4 te kunnen realiseren, is er nood aan een herbestemming en herinrichting van verschillende zones binnen het plangebied. Conform het bovenlokaal belang van het plangebied (o.a. omdat het station Gent Sint-Pieters is aangeduid als een hoofdstation) is daarom voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan' opgemaakt.

Deze toelichtingsnota behandelt achtereenvolgens:

- de bestaande ruimtelijke structuur van het plangebied;
- de relatie van het uitvoeringsplan met de bestaande ruimtelijke structuurplannen;
- de concepten die de gewenste ruimtelijke structuur voor het plangebied bepalen;
- een opsomming van te nemen acties ter realisatie van het uitvoeringsplan;
- een toelichting bij de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan.

2 De bestaande ruimtelijke structuur

2.1 De bestaande feitelijke toestand

Kaart 1: bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen

De bestaande feitelijke toestand van het plangebied is af te lezen op kaart 1.

2.2 De bestaande juridische toestand

Kaart 2: bestaande juridische toestand - gewestplan

Kaart 3: bestaande juridische toestand - andere plannen

Type plan	
Gewestplan(nen)	Gewestplan nr. 8 Gentse en kanaalzone (KB 14/09/1977) Gewestplanwijziging (BVR 28/10/1998 – Algemeen) Gewestplanwijziging (BVR 26/01/2001 – Algemeen deel II)
Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP)	De goedkeuringsprocedure van het gewestelijk RUP 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent' is lopende: van 10 januari 2005 tot 10 maart 2005 vond het openbaar onderzoek plaats. Op 28 juni 2005 bracht VLACORO haar advies uit waarin o.a. de tijdens het openbaar onderzoek ingediende bezwaarschriften zijn verwerkt.
Bijzonder Plan van Aanleg (BPA)	Een deel van het plangebied is gelegen in het BPA nr. 12 Rijsenberg (MB4 20/06/1994). De Koningin Fabiolalaan ligt in een zone voor wegen. Een deel van het spoorwegemplacement is gelegen in een zone voor spoorwegen.

Type plan	
Beschermde monumenten en beschermde stadsgezichten of gebouwen opgenomen in de publicatie "Erfgoed door de eeuwen heen"	<p>Aan de rand van of net buiten het plangebied gelden volgende beschermingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sint Pietersstation: het stationsgebouw met twee tunnels, de reizigerstunnel en de dienstunnel; de procedure tot declassering van de twee tunnels is ingezet; - Koningin Maria-Hendrikaplein: de dubbele bomenring op het plein; - het voormalige Flandria Palace hotel, Koningin Maria-Hendrikaplein n. 2 (ciné Rex), Koningin Maria-Hendrikaplein n. 35; - de Prinses Clementinalaan is beschermd als stadsgezicht. - Beschermd stadsgezicht Koningin Astridlaan 36, 38, 76, 78 - Beschermd stadsgezicht "Architect Geo Hendrick: 4M en 3S" - Beschermd stadsgezicht "Tuinwijklaan 72 en 83" - Beschermd stadsgezicht "Het Miljoenenkwartier"

In of aangrenzend aan het gebied zijn geen gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN - decreet natuurbehoud), vogelrichtlijngebieden, habitatrichtlijngebieden, natuurreservaten of waterwinningsgebieden gelegen.

2.3 De bestaande ruimtelijke structuur

(uit:

- "aanzetten voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Sint-Pietersstation Gent - Koningin Fabiolalaan'", architectenassociatie Werkplaats Voor Architectuur;
- "Gent zuidelijke stationsomgeving - stadsontwerp Sint-Denijsplein", KCAP-Arcadis Gedas, mei 2004)

TEN NOORDEN VAN DE SPOORWEG

de compacte stad

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

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

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

de modernistische stad

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

de Rijsenbergwijk

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

Naast enkele charmante en mooie individuele woningen moeten we ook het merkwaardig appartementsgebouw vermelden in de Verpleegstersstraat naar plannen van architect Gaston Eysselinck.

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

TEN ZUIDEN VAN DE SPOORWEG

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

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

3 De relatie met de bestaande ruimtelijke structuurplannen

(uit: "aanzetten voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Sint-Pietersstation Gent - Koningin Fabiolalaan'", architectenassociatie Werkplaats Voor Architectuur)

3.1 het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

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

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

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

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

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

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

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

Gent is, samen met Antwerpen, geselecteerd als grootstedelijk gebied (p. 336): in zo'n grootstedelijk gebied moeten bestaande en toekomstige stedelijke potenties maximaal benut worden. Ze hebben de potentie om een groot deel van de groei inzake woonegelegenheid, voorzieningen en economische activiteiten op te vangen (p. 330).

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

- minimale woningdichtheden (p. 358)
- differentiatie van de woningvoorraad (p. 359)
- versterken van multifunctionaliteit en kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer (p. 359)
- versterken van multifunctionaliteit (p. 360)
- kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer (p. 362)

- zorg voor collectieve en openbare ruimten (p. 367)
- behoud en uitbouw van cultureel-maatschappelijke en historische waardevolle elementen in de stedelijke gebieden (p. 370)
- stedelijke mobiliteit en locatiebeleid (p. 370)

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

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

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

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

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

3.2 het ruimtelijk structuurplan van de provincie Oost-Vlaanderen

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

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

3.3 het ruimtelijk structuurplan van de stad Gent

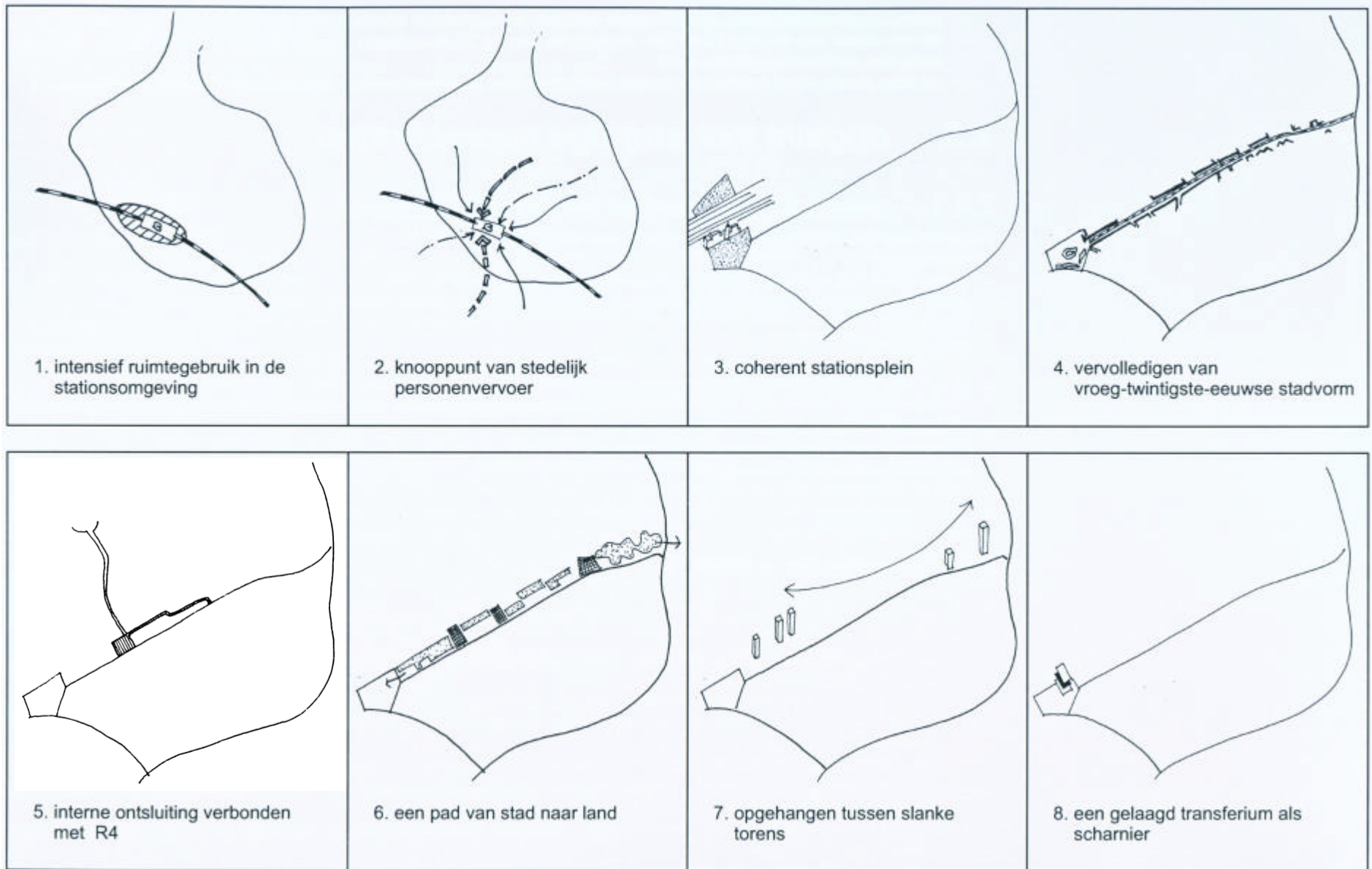
Het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Gent is op 27 januari 2003 goedgekeurd door de gemeenteraad en op 9 april 2003 door de minister.

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

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

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

- Gent als stad van torens en rivieren (p. 201): nieuwe stadsdelen en ontwikkelingspolen (bv. de stationsomgevingen) dienen krachtige symbolen mee te krijgen in de vorm van markante torens
- voor de zuidzijde wordt gekozen voor het model van radiale ontwikkelingsassen vanuit het Sint-Pietersstation (p. 202)
- ontwikkelen van de twee stationsomgevingen tot grootstedelijke vervoersknooppunten (p. 207)
- de stadsvernieuwing in de gordel vormt een prioriteit, met o.m. de stationsomgeving van Gent-Sint-Pieters (p. 219)
- voor de Koningin Fabiolalaan wordt een potentie van 950 bijkomende woningen aangegeven (p. 224)
- de 'groene ring' langsheen Ringvaart en R4 vormt een kralenketting van stedelijke groengebieden (p. 232); de Leie is een structurerende groenas (p. 233)
- het verkeersveilig aanleggen van fietsroutes naar de stations verdient prioriteit (p. 239)
- de stamlijnen van het openbaar vervoer verknopen o.a. aan het Sint-Pietersstation (p. 241)
- het stallen van auto's van bewoners op het openbaar domein wordt ondersteund door het betalend parkeren voor derden (p. 247)
- de openbaarvervoersverbinding tussen expo en Sint-Pietersstation wordt dermate kwalitatief uitgebouwd dat deze P+R sterk ondersteunend aan het station kan functioneren en mogelijk kan toelaten minder parkeergelegenheden vlakbij het station zelf te voorzien (p. 248)
- aan de Koningin Fabiolalaan is een richtinggevende programmatie van 130.000 m2 kantoren voorzien (p. 265)
- voor de stationsomgeving geldt een maximum van 1.500 m2 handelszaken voor de dagelijkse sector en 3.000 m2 voor de niet dagelijkse sector (p. 268)
- de Koningin Fabiolalaan is opgenomen in de lijst van mogelijke locaties voor kleinhandelszones op wijkniveau met een richtinggevend maximum vloeroppervlakte van 6.000 m2 (p. 269)
- aan het Sint-Pietersstation kan een rij slanke torens gebouwd worden tegen de spoorbundel langsheen de Fabiolalaan (p; 281)
- het Koningin Maria-Hendrika plein en Groot-Brittaniëlaan hebben een uitzonderlijke stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit (p. 282)
- bij de ontwikkelingsperspectieven voor de deelruimte kernstad is een apart hoofdstuk gewijd aan de stationsbuurt Sint-Pieters (p. 291, 292):
- hier zijn publiekstrekkende kantoren met loketfunctie en kantoren met hoge werknemersgraad gewenst, maar geen culturele functies zoals cinema of dancing
- de stationsbuurt is een hoofddraaischijf van het openbaar vervoer
- onderbenutte ruimte zoals het spooreplacement langs de Koningin Fabiolalaan moet in gebruik genomen worden
- het gewenste programma voor de Koningin Fabiolalaan bestaat uit: kantoren met hoge loket- en werknemersfunctie, onderwijs, particuliere en sociale woningbouw (ca 950 eenheden) en ondersteunende diensten (handel en horeca) op wijkniveau
- in de ontwikkelingsstrip Fabiolalaan komen kantoren en wonen, gekruist gemengd verdeeld, over de volledige lengte voor
- aan de Fabiolalaan past de nieuwe bebouwing zich aan de bestaande aan; tegen de spoorbundel kan de bebouwingshoogte binnen een 45°-grens oplopen, bij voorkeur in slanke torens op voldoende tussenafstand
- op het einde van de laan komt één woontoren van ca 27 bouwlagen die op één lijn met de uiterste westerse toren van de Watersportbaan staat
- op deze plaats wordt tevens een zachte verbinding naar de Blaarmeersen voorzien voor fietsers en voetgangers



gebaseerd op: "aanzetten voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Sint-Pietersstation Gent - Koningin Fabiolalaan'", architectenassociatie Werkplaats Voor Architectuur

4 De concepten die de gewenste ruimtelijke structuur voor het plangebied bepalen

(gebaseerd op: "aanzetten voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Sint-Pietersstation Gent - Koningin Fabiolalaan'", architectenassociatie Werkplaats Voor Architectuur)

Verskillende ruimtelijke concepten zijn rechtstreeks afgeleid uit de ruimtelijke structuurplannen waarvan voorliggend gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan de uitvoering is.

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

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

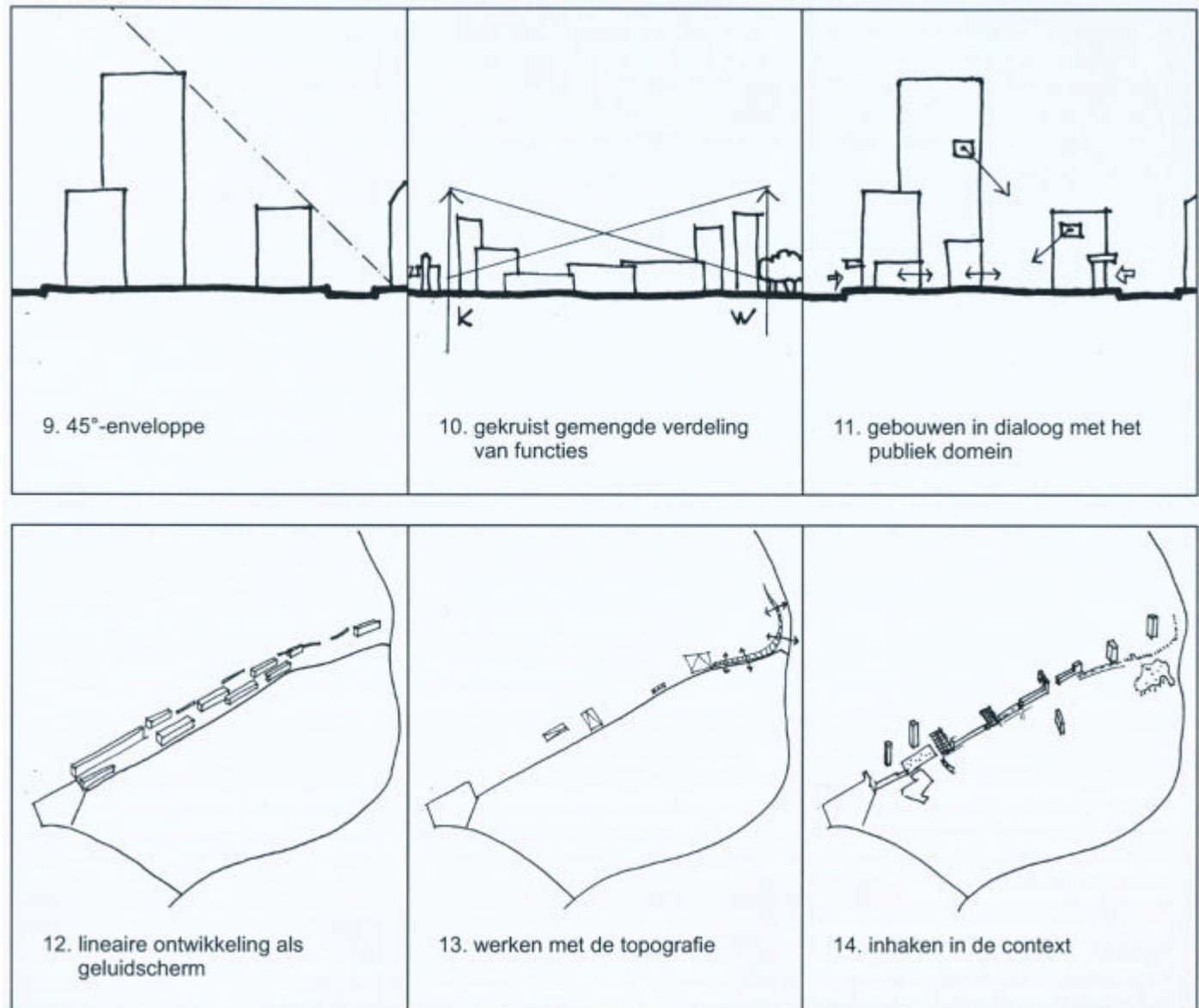
Aanvankelijk richtte het station zich met het Koningin Maria-Hendrikaplein hoofdzakelijk naar de oude binnenstad. Door de verdere ontwikkeling van het zuiden van Gent is de vroegere achterzijde van het station nu ook een volwaardige hoofdtoegang. De stad Gent wil daarom op die plaats een bijkomend plein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

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 bouwlijnen 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.



gebaseerd op: "aanzetten voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Sint-Pietersstation Gent - Koningin Fabiolalaan'", architectenassociatie Werkplaats Voor Architectuur

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 Rijsenbergwijk met doorgaand verkeer zal worden belast.

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.

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 langsheen de Koningin Fabiolalaan mag de omliggende woonbuurten, en de Rijsenbergwijk in het bijzonder, niet verdrukken. Een 45°-enveloppe ten opzichte van de bestaande rooilijn van de laan garandeert voldoende licht, bezonning en privacy voor de bestaande bebouwing. Alleen het hoekgebouw op de hoek Koningin Maria-Hendrikaplein – Koningin Fabiolalaan en een aantal torens, voor zover ze een slanke vorm vertonen parallel met de Koningin Fabiolalaan en ze, blijkens bezonningsdiagrammen, slechts een beperkte schaduw werpen op de omgeving, mogen boven deze enveloppe uitkomen.

10. gekruist gemengde verdeling van functies

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

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

5 acties ter realisatie van het uitvoeringsplan

5.1 synthesesdocumenten

De ruimtelijke inzichten, oppervlaktesimulaties en beelden die de verschillende in de inleiding opgesomde voorstudies hebben opgeleverd, zijn verzameld in één bundel, het synthesesdocument 'Ontwikkeling Sint-Pietersstation Gent', d.d. maart 2005. Dit document geeft een mogelijke invulling van het gebied weer.

Deze nota vormt een bijlage van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan' (zie bijlage).

De studie van Alain Marguerit, augustus 2005, geeft beelden van de inrichting van de openbare ruimte in de omgeving van het station. Deze studie werd opgemaakt nadat het synthesesdocument "Ontwikkeling Sint-Pietersstation Gent" werd afgewerkt. Sommige voorstellen van Alain Marguerit werken verder op de inzichten van het synthesesdocument en zijn niet volledig compatibel met het synthesesdocument. Daarom werd een concordantietabel opgemaakt (zie bijlage), die aangeeft op welke manier deze beide studies samen kunnen worden gelezen.

Volgens artikel 9 zijn aanvragen tot verkavelingsvergunningen en stedenbouwkundige vergunningen voor projecten in het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent-St. Pieters' vergezeld van een samenhangende inrichtingsstudie. Indien de aanvraag tot verkavelingsvergunning of stedenbouwkundige vergunning niet fundamenteel afwijkt van deze documenten kan de bij te voegen inrichtingsstudie hiernaar verwijzen en delen ervan overnemen. Wel dient steeds rekening te worden gehouden met de reeds gerealiseerde elementen binnen het gebied.

Het synthesesdocument 'Mobiliteit' bevat een gedetailleerde onderbouwing van de keuzes met betrekking tot mobiliteit en is eveneens opgenomen als bijlage bij het RUP.

5.2 mer (milieu-effect-rapportage)

Opgesteld door: WES

Initiatiefnemer: Eurostation nv, in opdracht van de stuurgroep bestaande uit de stad Gent, NMBS-holding, De Lijn, AWV en Eurostation

Datum: september 2005

Status: definitief hoofdrapport

In overleg met de cel MER -afdeling algemeen milieu- en natuurbeleid van AMINAL - wordt een plan/project-MER opgemaakt. In voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan 'stationsomgeving Gent Sint-Pieters - Koningin Fabiolalaan' is rekening gehouden met de hoofdlijnen van de aanbevelingen voortkomend uit deze MER-procedure. Bij verdere realisatie/uitwerking dient eveneens rekening te worden gehouden met deze aanbevelingen. De MER is op 27 oktober 2005 goedgekeurd door de bevoegde administratie.

In de MER wordt aangegeven, zoals ook hierboven beschreven, dat het onderzochte project een concrete invulling betreft van de ruimtelijke opties zoals vastgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen, het gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Gent en het Mobiliteitsplan Gent. Deze beleidsplannen schetsen een expliciet kader voor de beoogde ontwikkeling van de omgeving van het Gentse Sint-Pietersstation, met inbegrip van de verbindingsweg naar de R4. De beleidskeuzes zoals geformuleerd in deze beleidsplannen zijn in aanzienlijke mate gebaseerd op milieu-overwegingen. De uitbouw van Gent Sint-Pieters als openbaar vervoersknooppunt ondersteunt de ontwikkeling van een duurzame mobiliteit en heeft een betekenis voor zowel verplaatsingen naar Gent als vanuit of via Gent. Daarnaast worden in de aangehaalde beleidsplannen de potenties van de stationsomgeving, als de uitgelezen locatie voor verdichting, onderkend: op geen enkele andere locatie zijn de mogelijkheden ter vermindering van het wegverkeer zo groot als op locaties gesitueerd aan multimodaal bereikbare knooppunten.

alternatieven

In de MER worden alternatieven voor het voorgenomen plan of onderdelen ervan onderzocht en ten opzichte van elkaar afgewogen. Een bijzonder alternatief is het nulalternatief. Wat de invulling van het openbaar vervoersknooppunt betreft en de stedelijk ontwikkelingspool met woon- en kantoorfuncties beantwoordt dit nulalternatief echter niet aan de hierboven opgesomde beleidsplannen, op hun beurt gebaseerd op milieu-overwegingen. Bijgevolg wordt dit nulalternatief niet onderzocht. Wel is in de MER nagegaan of de voorziene projectontwikkeling niet in een andere vorm kan worden gerealiseerd, b.v. andere dimensies. Ook is het nulalternatief op een volwaardige wijze onderzocht voor het onderdeel 'ondergrondse parking' en 'verbindingsweg R4'. Met andere woorden, in de MER worden de effecten onderzocht van het niet realiseren en het niet aanwezig zijn van zowel de ondergrondse parking als de verbindingsweg met de R4. Als variante is ook de situatie waarbij wel een ondergrondse parking wordt gerealiseerd, maar geen verbindingsweg, beschouwd. Naast het vermelde nulalternatief en de variante worden in de MER een aantal inrichtings- en locatiealternatieven besproken, ondermeer:

- de aantakking van de verbindingsweg op het aansluitingscomplex R4/B402: met een twee-strooksrotonde of een lichtengeregeld kruispunt;
- de inrichting en het tracé van de verbindingsweg: een tracé dichterbij of verder weg van de scholencampus, een fietstracé doorheen de scholencampus, de verbindingsweg in sleuf of deels ondergronds of bovengronds, met een minimaal wegprofiel, het fietspad aan oostelijke of westelijke zijde, met of zonder geluidsafscherming;
- het aantal bouwlagen in de projectontwikkeling aan het Sint-Denijsplein.

milieueffectbeoordeling

In wat volgt worden beknopt de resultaten van de milieueffectbeoordeling van het voorgenomen plan opgesomd per discipline. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de fase van de werkzaamheden en de fase na de werkzaamheden. Voor de volledige beoordeling wordt verwezen naar de integrale MER en het bijhorende MER-verslag (zie bijlage 4 bij het goedkeuringsbesluit van het RUP). De tekst die volgt, dient te worden samengelezen met de bedenkingen en opmerkingen zoals gemaakt in het MER-verslag.

Wat betreft de **mobiliteits**effecten is een tijdige afwerking van de verbindingsweg tussen het station en de R4 cruciaal voor een vlotte en veilige afwikkeling van het werfverkeer. Een tijdelijk parkeergebouw (670 parkeerplaatsen) garandeert de parkeermogelijkheid voor reizigers tijdens de werken totdat de nieuwe ondergrondse parking in gebruik kan worden genomen. De lokale verbinding tussen de woonomgevingen ten noorden en ten zuiden van de sporen blijft tijdens de werken steeds gegarandeerd, aanvankelijk via de bestaande Voskenslaantunnel, nadien via de nieuwe R4-verbindingsweg. Tijdens de ingebruikname van het tijdelijk parkeergebouw is een rechtstreekse verbinding vanaf de verbindingsweg over het entreeplein naar de Koningin Fabiolalaan mogelijk. Een lichtengeregeld kruispunt aan de Sint-Denijslaan moet verhinderen dat de verbindingsweg als invalsweg naar de stadskern wordt gebruikt. Bovendien worden reeds tijdens de werffase verkeerstechnische maatregelen genomen in de Rijsenbergwijk om het doorrijden door de buurt onmogelijk te maken.

De uitbouw van Gent Sint-Pieters als openbaar vervoersknooppunt en het benutten van de potenties in de stationsomgeving door verdichting heeft een gunstig effect op mobiliteit op het niveau van het grootstedelijk gebied. Ook op het niveau van de stationsomgeving biedt het project een verbetering ten opzichte van de huidige situatie: verhoogde kwaliteit en capaciteit van openbaar vervoer, kwaliteitsverbetering voor het fiets- en voetgangersverkeer door bijkomende fietsenstallingen en bijkomende noord-zuidverbindingen onder het spoorlichaam, door de inrichting van de publieke ruimte,... De comfortverbetering ten aanzien van het autoverkeer heeft te maken met de Kiss & Ride zones, de goede link tussen de vlot ontsloten pendelparking en de stationshal, een betere lokale ontsluiting via de R4-verbindingsweg van het station, de projectontwikkeling in de Fabiolalaan, de bestaande woonomgevingen ten noorden en ten zuiden van de spoorlijn en van de scholencampus BME-CTL. De R4-verbindingsweg en de aanwezigheid van de ondergrondse parking hebben daarnaast effecten op het omliggende wegennet en zijn vooral voor de Voskenslaan een verbetering. De ondergrondse parking is gedimensioneerd vanuit een duurzaam mobiliteitsbeleid, gericht op een hoog openbaar vervoersgebruik, en resulteert in 2900 parkeerplaatsen, waarvan bijna 1500 voor de pendelparking, 500 voor de publieke parking en 900 in functie van de projectontwikkeling.

Meerdere jaren zal de omgeving van het projectgebied continu geconfronteerd worden met werflawaai. Een **geluid**s niveau van meer dan 70dB(A) op 50 m zal veelvuldig voorkomen, vooral ten gevolge van werfverkeer.

De geluidshinder ten gevolge van de toename van het aantal treinen, wordt opgeheven door de vernieuwde spooropbouw met een positief effect op het spoorweggeluid. Het dichtmaken van de luifel van het station zal de geluidshinder aan de zuidzijde sterk reduceren. Er dient bijzondere aandacht te gaan naar de ventilatie-installatie van het station om de geluidshinder ervan te beperken. De geluidsemisatie tengevolge van het tramverkeer zal dalen door het gebruik van nieuwe tramstelen en aparte beddingen.

Het afschermend effect ten aanzien van het spoorweggeluid naar de Koningin Fabiolalaan zal door de projectontwikkeling aan de noordzijde van het spoorweglichaam optimaal zijn indien alle gebouwen goed aaneengesloten afschermen ten opzichte van de sporen. Resterende openingen kunnen beperkt worden opgevangen door het plaatsen van een geluidsscherm dat tevens als windscherm dienst doet. De reflectie van het spoorweggeluid naar de Sint-Denijslaan ten gevolge van de projectontwikkeling valt mee. Daarentegen zal het wegverkeersgeluid in de Koningin Fabiolalaan licht verhogen door reflectie ten gevolge van de projectontwikkeling. Het nieuwbouwproject aan het Sint-Denijsplein zal voor de woningen erachter een afschermdende werking hebben ten aanzien van weg- en spoorwegverkeersgeluid. In functie van het binnenklimaat dient bij de nieuwbouwprojecten voldoende aandacht te gaan naar de geluidsisolatie van de gevels. Verder is een preventieve aanpak inzake geluidsisolatie, b.v. een verstandige inplanting van eventuele luidruchtige gelegenheden, noodzakelijk om geluidshinder achteraf te vermijden.

De nieuwe verbindingsweg heeft een matig tot zeer negatief effect op het wegverkeerslawaai langs de Roosakker, maar ook langs sommige andere wegen, zelfs na mildering met behulp van een geluidsscherm. Daarentegen zal het wegverkeerslawaai in de Voskenslaan dalen.

Er kan **trillings**hinder door weg-, tram- en treinverkeer voorkomen in de omgeving van het station en de sporenbundel. Tijdens de werffase kunnen het aan- en afrijden van zware voertuigen, het compacteren aan de hand van trillingen en de graaf- en afbraakwerkzaamheden mogelijk extra trillingshinder veroorzaken. De vervanging van de sporen en perrons, de herschikking van de sporen en de inzet van trillingsvriendelijkere treinen zal een matig positief effect hebben op trillingshinder. De systematische vernieuwing van oudere tramstellen en het voorzien van aparte beddingen voor de lijnen zullen eveneens leiden tot een matig positief effect op de trillingshinder. Een aantal woningen/gebouwen zullen echter meer trillingshinder ervaren door de omlegging van de tramlijn via een nieuwe tramtunnel of door de tijdelijke tramlijn in de Prinsen Clementinalaan. Er is geen trillingshinder te verwachten tengevolge van het wegverkeer op de nieuwe verbindingsweg met de R4.

Wat betreft de **lucht** kwaliteit kan worden besloten dat de grens- en richtwaarden voor bepaalde stoffen en/of parameters worden overschreden, voor andere niet. De te verwachten effecten verschillen per straat. Globaal treedt er een toename op van de overschrijdingen behalve in het westelijk gedeelte van de Sint-Denijslaan en in de Voskenslaan. De impact van het werfverkeer op de kwaliteit van de omgevingslucht is verwaarloosbaar ten opzichte van de huidige toestand.

Ten gevolge van de bemaling voor de aanleg van ondergrondse constructies, in hoofdzaak de ondergrondse parking, zal het **grondwater**peil verlagen. Daarom wordt een monitoring van de grondwaterpeilen op een aantal locaties met een groter risico op verdroging vóór en tijdens de werkzaamheden ten zwaarste aanbevolen. Een daling van de grondwatertafel tijdens de werken zou ook aanleiding kunnen geven tot zettingsverschijnselen. Daarom worden in het kader van de opmaak van de uitvoeringsplannen meer accurate berekeningen uitgewerkt. Indien blijkt dat er zich een beduidend gevaar op zettingen kan manifesteren, zullen bijkomende maatregelen worden genomen ten einde deze risico's te minimaliseren. Tot slot zal bij bemaling voldoende aandacht moeten gaan naar mogelijke verspreidingsrisico's van reeds aanwezige bodem- en/of grondwaterverontreiniging. Het resulterend effect op het grondwaterpeil na de werkzaamheden is verwaarloosbaar. Er mag worden aangenomen dat stijghoogten, grondwaterstroming noch kweldruk veranderen omwille van de (ondergrondse) constructies.

De voorziene werkzaamheden genereren een grote hoeveelheid restgrond. Afhankelijk van de kwaliteit van de uitgegraven **bodems** kan een deel rechtstreeks worden hergebruikt. Indien restgronden niet kunnen worden aangewend, moet desgevallend worden gezocht naar een geschikte stockageplaats.

Tijdens de werkzaamheden wordt het voornaamste effect op het **oppervlaktewater** gevormd door de af te voeren hoeveelheid bemalingswater. Bij de effectbespreking wordt ervan uitgegaan dat alle water wordt afgevoerd via het aanwezige collectorenstelsel, hoewel deze aanpak indruist tegen het geldende beleidskader (voorkeur gaat in eerste instantie naar retourbemaling, vervolgens naar lozen op oppervlaktewater en, slechts indien niet anders kan, naar lozen op het rioleringsstelsel). Het effect van de lozing op het riolerings- en zuiveringsstelsel en op de oppervlaktewateren wordt slechts als matig negatief beschouwd op voorwaarde dat de collectoren voldoende ruim zijn gedimensioneerd. Verder dient voldoende aandacht te worden besteed aan de kwaliteit van het bemalingswater en indien nodig in situ te worden gezuiverd of via specifiek transport te worden afgevoerd naar een zuiveringsinstallatie. Na de werken wordt het effect van de verhoging van verharde oppervlakten, voornamelijk ten gevolge van de projectontwikkeling langsheen de Koningin Fabiolalaan en de overkoepeling van de perrons en sporen, als zeer negatief beoordeeld indien het neerslagwater wordt afgevoerd via het collectorenstelsel. Het effect van de aanleg van de verbindingsweg is verwaarloosbaar vanwege de lokale mogelijkheid om het hemelwater op te vangen en te stockeren.

De belangrijkste negatieve effecten voor **fauna en flora** ontstaan in het deelgebied 'Overmeers' ten gevolge van de aanleg van de verbindingsweg doorheen dit gebied, door de toename van de geluidsverstoring in het gebied tijdens de aanleg en het gebruik van de weg, door wijziging van het grondwaterpeil ten gevolge van de bemaling,... Volgens het natuurdecreet en het bosdecreet dienen de nodige compenserende maatregelen te worden getroffen: sommige percelen gelegen binnen het bestaande natuurgebied van Overmeers zullen worden hersteld in hun oorspronkelijke staat van meersen. De resterende natuur in het gebied dient optimaal te worden beheerd en zal worden ingericht als natuurpark. Hiertoe wordt een inrichtingsplan uitgewerkt.

Bij de aanleg van langsloten langs de verbindingsweg dienen preferentieel natuurtechnische oeververstevigingen te worden gebruikt.

De twee bestaande tunnels onder de sporen (beide onderdeel van het **monument** 'Sint-Pietersstation') worden vervangen door een betonnen draagconstructie met een grote ondergrondse ruimte. Het declasseren van beide tunnels kan als zeer negatief worden geëvalueerd voor de landschappelijke erfgoedwaarde en matig negatief voor de belevingswaarde. De beschermde stationshal blijft bewaard en zal nauwelijks hinder ondervinden tijdens de werf. De beschermde leiplateaus op het Koningin Maria Hendrikaplein moeten gedurende de werken worden bewaard gezien het gevaar voor verdroging door verlaging van het grondwaterpeil. Tijdens de werkzaamheden zal de belevingswaarde in het projectgebied en de directe omgeving verminderen door de werken zelf en het werfverkeer. Na de uitvoering van het project zal de beleving van de totale stationsomgeving ingrijpend zijn gewijzigd. Veel zal afhangen van de architecturale en stedenbouwkundige uitwerking van de verschillende deelprojecten. Belangrijkste aandachtspunten voor de beleving zijn het garanderen van voldoende licht en hoogwaardige afwerkingen.

In de discipline **'mens-ruimtelijke aspecten'** worden de effecten onderzocht op het vlak van *ruimtegebruik, ruimtelijke samenhang, hinderaspecten en belevingswaarde*.

Het *ruimtegebruik* van een heel aantal gebouwen en terreinen of percelen zal wijzigen. Sommige gebouwen en parkings verdwijnen maar worden elders gecompenseerd. Na de uitvoering van het totale project zal er extra gebruiksruimte zijn gecreëerd in het station, zal de verblijfsruimte aan het Koningin Maria Hendrikaplein zijn toegenomen, zullen extra woningen, kantoren, voorzieningen en publieke buitenruimte zijn gecreëerd. Vermits een stationslocatie zeer geschikt is voor dergelijke gemiddelde verdichtingsprojecten wordt dit als een positief effect beoordeeld. Anderzijds zal de huidige stationsomgeving ingrijpend veranderen en is de maat en schaal van het programma misschien niet volledig afgestemd op de maat en schaal van de bestaande woonomgeving. Veel zal afhangen van de concrete invulling, b.v. vooral kantoren met loketfuncties, extra lokale voorzieningen. De inname van een deel van het natuurgebied Overmeers door de verbindingsweg dient te worden gecompenseerd.

De effecten van de werkzaamheden zijn gedurende de werf over het algemeen matig negatief voor de *ruimtelijke samenhang* in de stationsomgeving: b.v. de bereikbaarheid van het station vermindert tijdelijk, de afstand tussen de tijdelijke fietsenstalling/parking en het station is vrij groot. Daarentegen, na de

werkzaamheden, zal de interne ruimtelijke samenhang van het station aanzienlijk zijn vergroot en worden de effecten van het project voor de ruimtelijke samenhang in de totale stationsomgeving als zeer positief beoordeeld: de toegankelijkheid van de omgeving vergroot, de samenhang tussen de woonbuurten ten noorden en ten zuiden van het spoorweglichaam neemt toe, het openbaar domein in de projectontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan heeft een verbindende functie tussen b.v. de Rijsenbergwijk en het station, er ontstaat een functionele relatie tussen de stationsomgeving enerzijds en het recreatiedomein Blaarmeersen en de site van Flanders Expo anderzijds.

De *hinder* voor de omwonenden bestaat gedurende de werffase vooral uit geluids- en trillingshinder afkomstig van de werkzaamheden en het werfverkeer. Voor de geluids- en trillingshinder vóór en na de werken wordt verder verwezen naar een paragraaf hierboven. De Koningin Fabiolalaan zal een groot deel van de dag in de schaduw van het nieuwbouwproject zijn gelegen. De schaduweffecten voor de bewoning aan de Koningin Fabiolalaan en in de rest van de Rijsenbergwijk wordt in het hoogbouweffectenrapport (zie bijlage 9 bij het goedkeuringsbesluit van het RUP) echter als aanvaardbaar beoordeeld omdat de torens relatief slank zijn (korte schaduwtijd). Daarnaast zullen de toekomstige bewoners in sommige delen van het nieuwbouwproject schaduweffecten ondervinden. De beoordeling ervan hangt samen met de nog niet gekende plattegronden van deze bewoning. In het hoogbouweffectenrapport zijn hieromtrent een aantal aanbevelingen meegegeven.

Tijdens de werken zal de *belevingswaarde* in verschillende delen van de stationsomgeving matig tot ernstig verstoord worden in hoofdzaak door het werfverkeer en de geluidshinder. De daling van de belevingswaarde van het meersengebied 'Overmeers' zal blijvend zijn door het verlies aan grond en door de geluidshinder afkomstig van de werken aan de verbindingsweg en nadien van het wegverkeer op de verbindingsweg. Na de werkzaamheden verhoogt de de belevingswaarde van het station en zijn onmiddellijke omgeving door het toenemen van de gebruiksmogelijkheden, het reizigerscomfort en de leesbaarheid. Bij de verdere uitwerking van de projectontwikkeling langsheen de Koningin Fabiolalaan dient voldoende aandacht te gaan naar de belevingswaarde van het openbaar domein, meer bepaald het windklimaat, de schaduweffecten en de sociale veiligheid. Anderzijds draagt de voorgestelde variatie in het openbaar domein bij tot de belevingswaarde van het geheel en zorgen de verspreide voorzieningen op het maaiveldniveau voor sociale veiligheid. Bovendien draagt de hoogbouw en het gemengd programma bij tot de allure van de stationsomgeving: een levendige, gemengde zone. De beleving van de bewoners van de stationsomgeving veranderd ingrijpend. Het is afhankelijk van de subjectieve ingesteldheid van de bewoners of deze gewijzigde beleving positief of negatief wordt geëvalueerd. De belevingswaarde van het Sint-Denijsplein verhoogt aanzienlijk: van een onverzorgde restruimte tot een nieuw plein met beperkte projectontwikkeling. De beoordeling van de effecten voor de belevingswaarde hangt in grote mate af van de architecturale en stedenbouwkundige uitwerking van de verschillende deelprojecten.

Voor de beoordeling van de gezondheidseffecten in de discipline '**mens-volksgezondheid**' blijkt het onderzoek naar de luchtkwaliteit doorslaggevend. De geluidshinder en de schaduweffecten geven geen aanleiding tot gezondheidseffecten. Omwille van de berekende overschrijdingen van de grenswaarde voor NO₂ in de periode 2006-2008 (=eerste fase gedurende de werffase), de bijkomende emissie van fijn stof en de verhoogde ozonpieken wordt de impact van de emissies van het werfverkeer op de gezondheid van de mens voor het gehele project matig negatief beoordeeld. Na de realisatie van het volledige project worden geen belangrijke luchtemissies verwacht. De blootstelling aan NO₂ en fijn stof is ongeveer gelijklopend aan de huidige blootstelling. Globaal is het voorgenomen project negatiever (meer overschrijdingen van de grenswaarden en van de jaargemiddelde waarde) dan het scenario zonder verbindingsweg en zonder parking.

milderende maatregelen

In de MER worden een aantal maatregelen naar voor geschoven die bij de realisatie van de projecten de te verwachten negatieve effecten kunnen milderen. Deze milderende maatregelen zijn weergegeven per discipline. In wat volgt worden de milderende maatregelen opgesomd. Hierbij gaat de aandacht naar de aanbevelingen naar voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan en hoe de doorvertaling in het RUP gebeurde. Immers, bij lezing van de milderende maatregelen blijkt duidelijk dat de aard en de graad van detaillering voor sommige van de maatregelen van die aard zijn, dat zij niet thuishoren binnen de context van het RUP en de bijhorende verordenende stedenbouwkundige voorschriften. Zij kunnen bijvoorbeeld beter worden vertaald en geconcretiseerd in een inrichtingsstudie en/of worden opgelegd als bijzondere voorwaarde in de stedenbouwkundige vergunning.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de fase van de werkzaamheden en de fase na de werkzaamheden. Voor de volledige opsomming wordt verwezen naar de integrale MER en het bijhorende MER-verslag (zie bijlage 4 bij het goedkeuringsbesluit van het RUP).

De tabel is als volgt opgebouwd:

milderende maatregel per discipline volgens de MER	aspecten uit de milderende maatregel die doorwerken op het verordenend grafisch plan en/of de verordende voorschriften van het RUP 'stationsomgeving Gent Sint-Pieters – Koningin Fabiolalaan'
--	---

milderende maatregel per discipline volgens de MER	aspecten uit de milderende maatregel die doorwerken op plan en/of voorschriften:
mobiliteit	
<i>in de werffase:</i>	
werfverkeer zoveel mogelijk via R4 afwickelen, aanvankelijk via het voor werfverkeer tijdelijk te behouden kruispunt Sint-Denijslaan – R4, later via de nieuwe verbindingsweg	nieuwe verbindingsweg verordenend vastgelegd via artikel 3.2. <i>de ontsluitingsweg in verbinding met de R4</i> , kruispunt Sint-Denijslaan – R4: buiten plangebied
werfplanning zodanig coördineren dat piekbelastingen veroorzaakt door intens verkeersgenererende fases van de projectuitvoering worden gespreid in de tijd	niet van toepassing op het RUP, want niet ruimtelijk bepalend
oneigenlijk gebruik van nieuwe noord-zuid verbinding onder spoorlichaam tussen R4 en Koningin Fabiolalaan vermijden door: <ul style="list-style-type: none"> - lichtengeregelde kruispunten op Sint-Denijslaan en Koningin Fabiolalaan; - aangepaste verkeerscirculatie in Rijsenbergwijk; - afsluiten van rechtstreekse verbinding over Entreeplein van zodra parallelweg kan worden gerealiseerd. 	De toelichtingsnota bij het RUP stelt herhaaldelijk dat doorgaand verkeer tussen de R4 en het stadscentrum dient te worden vermeden: <ul style="list-style-type: none"> - p. 19: <i>'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 Rijsenbergwijk met doorgaand verkeer zal worden belast.'</i>; - toelichting bij artikel 3.4. <i>het entreeplein: 'De ontsluitingsweg sluit niet rechtstreeks aan op de Koningin Fabiolalaan om doorgaand verkeer tussen de R4 en het stadscentrum te vermijden.'</i>; - toelichting bij artikel 5. <i>interne ontsluitingsweg: 'Deze weg moet zo worden ingericht dat doorgaand verkeer van de R4 naar het stadscentrum van Gent zoveel mogelijk wordt ontmoedigd. Verkeerstechnische maatregelen zullen verder verhinderen dat de Rijsenbergwijk met doorgaand verkeer zal worden belast.'</i>
alternatieven voor Kiss & Ride zones tijdens de werken voorzien	buiten plangebied geen herbestemming noodzakelijk om maatregel mogelijk te maken

milderende maatregel per discipline volgens de MER	aspecten uit de milderende maatregel die doorwerken op plan en/of voorschriften:
voldoende fietsenstallingen beschikbaar stellen	zie toelichting bij artikel 2. <i>stationsplaats</i> : 'In het totale transferium worden fietsenstallingen voorzien voor een totaal van minimum 6000 fietsen.' verder: geen herbestemming noodzakelijk om maatregel mogelijk te maken
optimale doorstroming van openbaar vervoer behouden, ondanks b.v. kruising van de Voskenslaan door werfverkeer	niet van toepassing op het RUP, want niet ruimtelijk bepalend
<i>in de exploitatiefase:</i>	
oneigenlijk gebruik van nieuwe noord-zuid verbinding onder spoorlichaam tussen R4 en Koningin Fabiolalaan vermijden door: <ul style="list-style-type: none"> - doorgaand verkeer over Entreeplein naar en van Koningin Fabiolalaan is onmogelijk, verkeer wordt omgeleid via parallelweg, ver weg van het stationsplein en de Koning Albertlaan; - inrichting van de parallelweg als een lokale ontsluitingsweg; - lichtengeregelde kruispunt op Sint-Denijslaan; - aangepaste verkeerscirculatie in Rijsenbergwijk. 	De toelichtingsnota bij het RUP stelt herhaaldelijk dat doorgaand verkeer tussen de R4 en het stadscentrum dient te worden vermeden: <ul style="list-style-type: none"> - p. 19: '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 Rijsenbergwijk met doorgaand verkeer zal worden belast.'; - toelichting bij artikel 3.4. <i>het entreeplein</i>: 'De ontsluitingsweg sluit niet rechtstreeks aan op de Koningin Fabiolalaan om doorgaand verkeer tussen de R4 en het stadscentrum te vermijden.'; - toelichting bij artikel 5. <i>interne ontsluitingsweg</i>: 'Deze weg moet zo worden ingericht dat doorgaand verkeer van de R4 naar het stadscentrum van Gent zoveel mogelijk wordt ontmoedigd. Verkeerstechnische maatregelen zullen verder verhinderen dat de Rijsenbergwijk met doorgaand verkeer zal worden belast.'
eventuele behoefte om openbaar vervoersverbinding (busverbinding) te realiseren via nieuwe verbindingsweg permanent evalueren (momenteel geen behoefte)	De breedte van de bestemmingszone artikel 3.2. <i>de ontsluitingsweg in verbinding met de R4</i> is afgestemd op het profiel van een 2x1-rijbaan met een volwaardig dubbelrichtingsfietspad. Uit de MER blijkt op dit moment geen behoefte om extra ruimte voor b.v. een vrije busbaan te voorzien. In tegendeel het is wenselijk de herbestemming van 'natuurgebied' naar 'wegenis' tot een minimum te beperken. Verder is deze maatregel niet van toepassing op het RUP.
geluid	
<i>in de werffase:</i>	
enkel tijdens dagperiode werken en met geluidsarme machines, luidruchtige spooraanlegwerkzaamheden zoveel als mogelijk overdag uitvoeren	niet van toepassing op het RUP, want niet ruimtelijk bepalend

milderende maatregel per discipline volgens de MER	aspecten uit de milderende maatregel die doorwerken op plan en/of voorschriften:
optrekken van lokale afschermingen, oordeelkundig inplanten van werfwegen, tijdelijke geluidsschermen aanleggen tussen de werf en de omliggende woningen	vergunbaar binnen bestaande gewestplanbestemmingen en toekomstige 'RUP'-bestemmingen
aanpassen van de weginrichting (wegbedekking, verkeersdrempels) van bestaande wegen in functie van werfverkeer	niet van toepassing op het RUP, want niet ruimtelijk bepalend
goed communiceren met de bevolking	niet van toepassing op het RUP, want niet ruimtelijk bepalend
<i>in de exploitatiefase:</i>	
bij het vernieuwen van de sporen doorgelaste rails gebruiken en railonderbrekingen vermijden, geluidsarmere treinstellen gebruiken; het tramgeluid reduceren door technische maatregelen (tramstellen, onderhoud van wiel en spoor,...)	niet van toepassing op het RUP, want niet ruimtelijk bepalend
mogelijkheid onderzoeken om een geluidsscherm te plaatsen op het spoorlichaam evenwijdig met de Sint-Denijslaan	buiten plangebied geen herbestemming noodzakelijk om maatregel mogelijk te maken
luifel van het station dichtmaken	geen herbestemming noodzakelijk om maatregel mogelijk te maken
voor de projectontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan een optimale layout van de afzonderlijke gebouwen onderzoeken	De toelichtingsnota bij het RUP stelt op p. 18: <i>'Het projectgebied is geprangd tussen de sporenbundel en de Koningin Fabiolalaan. De langwerpige ruimte is te smal om traditionele gesloten bouwblokken te ontwikkelen, maar leent zich tot een lineaire ontwikkeling met afwisselende geschrante bebouwing aan weerszijden van het "pad van stad naar land". De lineair opgestelde gebouwen vormen een akoestisch scherm tussen spoorweg en Rijsenbergwijk. 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.'</i> De toelichtende kolom bij artikel 7. <i>geluidsscherm</i> vermeldt eveneens dat de gebouwen best evenwijdig aan de sporen worden geplaatst (zie ook hieronder).

milderende maatregel per discipline volgens de MER	aspecten uit de milderende maatregel die doorwerken op plan en/of voorschriften:
ter hoogte van de projectontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan, waar nodig en effectief extra geluidsschermen plaatsen	Conform artikel 7. <i>geluidsscherm</i> dient tussen de projectontwikkeling en het spoorweglichaam een geluidsscherm te worden geplaatst. Het scherm mag onderbroken zijn daar waar gebouwen als akoestisch scherm fungeren. De toelichtende kolom bij het betreffende voorschrift meldt verder: <i>'De gebouwen naast de sporen worden best evenwijdig aan de sporen geplaatst om de geluidsoverlast van de spoorweg voor de open ruimten op het maaiveld en met een verblijfsfunctie ('stadstuin, 'park') te beperken. Daar waar geen gebouwen staan, wordt een scherm voorzien. Dit scherm dient voldoende te overlappen met de gebouwen opdat de geluidsisolatie tussen de spoorweg en de betreffende open ruimten niet vermindert. Het geluidsscherm reikt tot aan het kantoorgebouw in het LCI. Een akoestisch onderzoek moet meer duidelijkheid geven over de exacte hoogte van het scherm. Op basis van de huidige kennis wordt verondersteld dat het scherm minstens 4 m hoog is.'</i>
de in- en uitlaten van de ventilatie voor de ondergrondse parking oordeelkundig inplanten en/of voorzien van geluidsdemping	niet van toepassing op het RUP, betreft een bouwtechnische maatregel die zijn beslag moet kennen bij de opmaak van de bouwplannen en waarvan de naleving zal worden getoetst bij de beoordeling van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag en gebeurlijke milieuvergunningaanvraag
plaatsen van geluidsscherm langsheen nieuwe verbindingsweg van 4 m hoog of hoger afhankelijk van de afstand tot de weg en tot voorbij de aftakking naar de scholencampus	Conform artikel 7. <i>geluidsscherm</i> dient langsheen de ontsluitingsweg in verbinding met de R4 een geluidsscherm te worden gerealiseerd gelijktijdig met de aanleg van de weg. De toelichtende kolom bij het betreffende voorschrift meldt verder: <i>'Een continu geluidsscherm moet de geluidsoverlast van de ontsluitingsweg voor de omgeving beperken. Een akoestisch onderzoek moet meer duidelijkheid geven over de exacte hoogte van het scherm. Op basis van de huidige kennis wordt verondersteld dat het scherm minstens 4 m hoog is.'</i>
trillingen	
<i>in de werffase:</i>	
vrachtverkeer door dichte bebouwing zoveel mogelijk vermijden; geen vrachtverkeer 's nachts; snelheid beperken; beschadigingen aan het wegdek onmiddellijk herstellen; verkeersdrempels tijdelijk verwijderen	niet van toepassing op het RUP, want niet ruimtelijk bepalend
<i>in de exploitatiefase:</i>	
discontinuïteiten in het spoor en tramlijn beperken; trillingsisolatie gebruiken; oude sporen vervangen; risicowoningen bepalen en trillingshinder er controleren	niet van toepassing op het RUP, want niet ruimtelijk bepalend

milderende maatregel per discipline volgens de MER		aspecten uit de milderende maatregel die doorwerken op plan en/of voorschriften:	
lucht			
<i>in de werffase:</i>			
plaatsen van sprinklers nabij en rond ontgravingszones en te slopen gebouwen, van stofdoeken rond te slopen gebouwen, van wielwasinstallaties aan de uitgang van werfzones; specifieke maatregelen nemen in geval bij afbraak van het postgebouw asbesthoudende stof zou vrijkomen	niet van toepassing op het RUP, betreft een maatregel die moet worden verbonden aan de uitvoering van de werken via de milieuvergunning of naleving van de algemene milieubepalingen bij de uitvoering van werven		
<i>in de exploitatiefase:</i>			
voorzien van zonnepanelen en/of zonneboilers, warmtepompsystemen	niet van toepassing op het RUP, betreft een bouwtechnische en energetische maatregel die zijn beslag moet krijgen bij het bouwconcept en waarvan de naleving moet worden getoetst bij de beoordeling van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag maar vooral tegenover de naleving van de EPB-eisen (sectorwetgeving)		
op stedelijk niveau nationale actieplannen opvolgen ten einde overschrijdingen ten aanzien van jaargemiddelde waarde en/of grenswaarde voor de parameters NO ₂ en PM10 te beperken; tijdens ozon gevoelige dagen het gebruik van bepaalde voertuigen, afhankelijk van de motorklasse, verbieden in het stadscentrum	niet van toepassing op het RUP, want niet ruimtelijk bepalend		
oppervlaktewater			
<i>in de werffase:</i>			
nagaan of bemalingswater kan worden geïnfiltrerd of vertraagd kan worden afgevoerd	niet van toepassing op het RUP, zie aanvraag stedenbouwkundige vergunning De aanvraag stedenbouwkundige vergunning zal ondermeer aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratie-voorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater worden getoetst. Gebeurlijk kan dat dus ook leiden tot voorwaarden die gelden voor de werffase.		
<i>in de exploitatiefase:</i>			
hemelwater opvangen in hemelwaterputten en hergebruiken; water in de bodem infiltreren; hemelwater vertraagd afvoeren door waterpartijen te voorzien en door groendaken te realiseren	niet van toepassing op het RUP, zie aanvraag stedenbouwkundige vergunning De aanvraag stedenbouwkundige vergunning zal ondermeer aan de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratie-voorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater worden getoetst.		
fauna en flora			
<i>in de exploitatiefase:</i>			
verlies aan natuur in Overmeers compenseren door resterende natuur optimaal te beheren	niet van toepassing op het RUP, zie inrichtingsplan Overmeers Het gebied wordt ingericht als natuurpark. Hiertoe wordt een inrichtingsplan		

milderende maatregel per discipline volgens de MER	aspecten uit de milderende maatregel die doorwerken op plan en/of voorschriften:
	<p>voor het natuurpark uitgewerkt in een afzonderlijke opdracht. Deze natuurcompensatie wordt gekoppeld aan de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de verbindingsweg R4-station. Een herbestemming van de gronden in het gebied Overmeers is niet nodig aangezien deze reeds volgens het gewestplan de bestemming natuurgebied hebben. De eventuele aankoop of onteigening van deze gronden zal gebeuren in overleg met de bevoegde administratie voor de aanleg van de verbindingsweg, de Administratie Wegen en Verkeer.</p>
monumenten en landschappen	
<i>in de werffase:</i>	
<p>integreren van het beheer van het archeologisch patrimonium (opmaken van een archeologische advieskaart, integreren van archeologisch onderzoek in de onderscheiden bouwprojecten)</p>	<p>niet van toepassing op het RUP, zie aanvraag stedenbouwkundige vergunning en sectorwetgeving terzake Beheersmaatregelen ten aanzien van het archeologisch patrimonium kunnen, ingevolge het advies dat tijdens de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag aan de bevoegde overheidsinstantie wordt gevraagd, worden verbonden aan de stedenbouwkundige vergunning.</p>
<i>in de exploitatiefase:</i>	
<p>milderen van de vermindering van de belevingswaarde in Overmeers door Overmeers in te richten als een natuurpark, toegankelijk voor voetgangers</p>	<p>niet van toepassing op het RUP, zie inrichtingsplan Overmeers</p>
<p>om de belevingswaarde van de stationsruimte te garanderen zoveel mogelijk natuurlijk licht doorlaten door de overkapping; extra zorg besteden aan de integratie van de nieuwe stationsruimte met de stationshal</p>	<p>Artikel 2. <i>stationsplaats</i> stelt: 'Bij de aanleg van ondergrondse delen gaat bijzondere aandacht naar de sociale veiligheid.' Dit is verder verduidelijkt in de toelichting bij het voorschrift: 'Bij de aanleg van ondergrondse delen is de sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt. In de mate van het mogelijke dringt rechtstreeks daglicht in de ondergrondse ruimte binnen. Er wordt aangepaste en voldoende verlichting voorzien. De ondergrondse ruimte bevat geen dode hoeken en de afwerking ervan laat een gemakkelijk onderhoud toe. In de ondergrondse ruimte vinden diverse activiteiten plaats op verschillende locaties (taxistandplaatsen, fietsenvoorzieningen, ...) zodat de sociale controle op verschillende tijdstippen is gegarandeerd.' verder: de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag zal specifiek ten aanzien van die bepalingen (dienen te) worden beoordeeld.</p>
<p>faseren van de projectontwikkeling en indien nodig bijsturen van de maximale enveloppe</p>	<p>Artikel 1.3. <i>densiteit van de gebouwde ruimte</i> en artikel 1.5. <i>hoogte van de gebouwen</i> bepalen enerzijds een minimale en maximale te realiseren vloeroppervlakte voor de projectontwikkeling in het 'roze' bestemmingsgebied (<i>stationsomgeving Gent Sint-Pieters</i>) en anderzijds een denkbeeldig vlak waarboven de gebouwen in geen geval, behoudens enkele uitzonderingen, mogen uitsteken. verder: de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag zal specifiek ten aanzien van die bepalingen (dienen te) worden beoordeeld.</p>

milderende maatregel per discipline volgens de MER	aspecten uit de milderende maatregel die doorwerken op plan en/of voorschriften:
<p>een hoogwaardige architecturale uitwerking en de realisatie van een gevarieerd programma nastreven</p>	<p>Artikel 1.1. <i>bestemming</i> en artikel 1.4. <i>functievermenging</i> garanderen een minimale verweving binnen het 'roze' bestemmingsgebied (<i>stationsomgeving Gent Sint-Pieters</i>) en vermijden dat het gebied wordt ingenomen door grootschalige monofunctionele kantoorgebouwen. Betreffende artikels zijn een vertaling in voorschriften van het concept '<i>gekruid gemengde verdeling van functies</i>' (zie toelichtingsnota p. 17): '<i>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.</i>'</p> <p>In de toelichtingsnota pp. 15-18 worden een aantal concepten opgesomd die mede de architecturale uitwerking richting kunnen geven. In de stedenbouwkundige voorschriften wordt veel nadruk gelegd op de relatie van de gebouwen of bouwvolumes met de open ruimte structuur: zie Artikel 1.6. <i>inrichting: inplanting van de gebouwen –buitenruimte.</i></p> <p>verder: de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag zal specifiek ten aanzien van die bepalingen (dienen te) worden beoordeeld.</p>
mens – ruimtelijke aspecten	
<i>in de werffase:</i>	
voorzien van voldoende signalisatie; voorzien van voldoende 'stepping-stones' voor voetgangers en fietsers bij kruisingen met werfverkeer	niet van toepassing op het RUP, want niet ruimtelijk bepalend
voldoende (tijdelijke) fietsenstallingen voorzien en aandacht besteden aan de bereikbaarheid ervan	vergunbaar binnen bestaande gewestplanbestemmingen en toekomstige 'RUP'-bestemmingen
reizigers voldoende informeren over tijdelijke situering van de tram- en busstations; goed communiceren met buurtbewoners	niet van toepassing op het RUP, want niet ruimtelijk bepalend
<i>in de exploitatiefase:</i>	
de lay-out van de nieuwbouw afstemmen op de verwachte geluidsniveaus; voldoende geluidsisolatie voorzien;	niet van toepassing op het RUP, betreft een aandachtspunt bij het concept van de bewuste bouwwerken of onderdelen ervan; naleven van deze maatregel kan worden beoordeeld bij de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag
oordeelkundig inplanten van (luidruchtige) horecazaken	niet van toepassing op het RUP, betreft een aandachtspunt bij het concept van de bewuste bouwwerken of onderdelen ervan; naleven van deze maatregel kan worden beoordeeld bij de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag

milderende maatregel per discipline volgens de MER	aspecten uit de milderende maatregel die doorwerken op plan en/of voorschriften:
<p>grote schaduweffecten binnen het project en voor de omwonenden van de Rijsenbergwijk vermijden; een acceptabel windklimaat realiseren in het plangebied van de projectontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan</p>	<p>De toelichting bij artikel 1.5. <i>hoogte van de gebouwen</i> stelt: <i>'Bij de inplanting en de hoogtebepaling van de volumes wordt maximaal rekening gehouden met de gevolgen voor de bezonning van zowel de Rijsenbergwijk en de omliggende bebouwing als de open ruimte binnen de strip. Daarom worden via de 45°-regel beperkingen gesteld aan de hoogte en de inplanting van de volumes.'</i></p> <p>In uitzondering op de 45°-regel kunnen een aantal slanke torens, max. 90 m hoog, worden gerealiseerd. Hierover vermeldt de toelichting bij het verordenend voorschrift: <i>'Opdat de torens slechts een beperkte schaduw zouden werpen op de Rijsenbergwijk en de omliggende bebouwing dienen ze, blijkens bezonningsdiagrammen een slanke vorm te vertonen parallel met de Koningin Fabiolalaan. Een toren kan vanaf de Koningin Fabiolalaan als een slanke toren worden beschouwd, als b.v. de lengte van zijn gevel evenwijdig met de Koningin Fabiolalaan niet meer dan ± 25m bedraagt. Ook de positie of de inplanting van de torens beïnvloedt in sterke mate de bezonningsdiagrammen.'</i></p> <p>Verder stelt de toelichting bij het betreffende artikel: <i>'De hoeveelheid licht, schaduw, maar ook wind bepalen het klimaat van de buitenruimten tussen de bebouwing. Daarom wordt aandacht gevraagd voor de lichtinval (via bezonningsdiagrammen) en de mogelijke windhinder (via een windtunnelonderzoek) bij het vastleggen van de hoogte en de positie van de gebouwen.'</i></p> <p>verder: de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag zal specifiek ten aanzien van die bepalingen (dienen te) worden beoordeeld.</p>
<p>een hoogwaardige architecturale uitwerking van alle deelprojecten en de realisatie van een gevarieerd programma nastreven; de sociale veiligheid garanderen; relatie tussen de gebouwen en de openbare ruimte zoeken</p>	<p>zie ook hierboven</p> <p>Artikel 1.4. <i>functievermenging</i> stelt verder: <i>'In elke zone wordt minstens 50% van de gelijkvloerse vloeroppervlakte (= de contactzone met het openbaar domein) van de zone voorbehouden voor publiek toegankelijke functies en/of woningen.'</i> De toelichtende kolom bij dit voorschrift verklaart dat <i>het gelijkvloerse niveau van de gebouwen zoveel mogelijk wordt ingevuld met publiek toegankelijke functies als restaurants, winkels, loketten, ontvangstruimten, loketgebonden kantoren,... en/of woningen. Het gelijkvloerse programma dient een relatie aan te gaan met het openbaar domein en zo het openbaar domein mee betekenis te geven. Op die manier wordt de leefbaarheid en de sociale controle van het openbaar domein sterk vergroot.</i></p>

milderende maatregel per discipline volgens de MER	aspecten uit de milderende maatregel die doorwerken op plan en/of voorschriften:
	<p>Ook via artikel 1.6. <i>inrichting: inplanting van de gebouwen – buitenruimte</i> en artikel 6. <i>pad doorheen het plangebied</i> worden hoge eisen gesteld aan de architecturale uitwerking van de bouwvolumes en de inrichting van de buitenruimte. Zo wordt b.v. geëist dat <i>de gebouwen die grenzen aan het pad (zie art. 6.) verzorgde gevels hebben aan de kant van het pad en toegankelijk zijn vanaf de buitenruimte gekoppeld aan het pad en dat de gebouwen, grenzend aan de Koningin Fabiolalaan, het entreeplein of de interne ontsluitingsweg hun toegang langs deze openbare ruimten hebben.</i></p> <p>verder: de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag zal specifiek ten aanzien van die bepalingen (dienen te) worden beoordeeld.</p>
zo min mogelijk parkings op de begane grond voorzien	Dit is bijna letterlijk vertaald in artikel 1.7. <i>parkeerplaatsen</i> en de toelichtende kolom bij het betreffende voorschrift
realiseren van een brug van de Rijsenbergwijk naar het recreatiegebied Blaarmeersen	Via artikel 6. <i>pad doorheen het plangebied</i> , symbolisch aangeduid op het grafisch plan, is de aanleg van <i>een continue fiets- en voetgangersroute die een fysieke verbinding realiseert tussen het Koningin Maria-Hendrikaplein en de Blaarmeersen</i> verplicht. In de toelichtende kolom bij het voorschrift wordt letterlijk verwezen naar de te bouwen fiets- en voetgangersbrug over de Leie.
faseren van de projectontwikkeling en het programma continu afstemmen op kwalitatieve en kwantitatieve behoeften	<p>Het faseren van de projectontwikkeling en het continu afstemmen van het bouwprogramma is mogelijk voor zover voldaan is aan het artikel 1.4. <i>functievermenging.</i></p> <p>verder: het faseren van de projectontwikkeling en de kwaliteitsvereisten die daaraan vasthangen kan haar beslag krijgen in de beoordeling van de <i>stedenbouwkundige vergunningsaanvragen.</i></p>
Overmeers inrichten als een natuurpark	zie eerder

compenserende maatregel

De inname van natuurgebied bij de aanleg van de verbindingsweg R4-station dient volgens het Natuurdecreet gecompenseerd te worden. Er dient verder ook een belangrijke zone bos gecompenseerd te worden in het kader van het Bosdecreet. Naar aanleiding van de MER-procedure en in afspraak met de afdeling Natuur is bepaald dat als compensatie voor de natuurwaarden en de oppervlakte aan natuurgebied die zullen verdwijnen door de aanleg van de verbindingsweg R4-station, sommige percelen gelegen binnen het bestaande natuurgebied van Overmeers zullen worden hersteld in hun oorspronkelijke staat van meersen.

Een bijkomend element is dat er voor de omwonenden in de omliggende wijken rond het station Gent Sint-Pieters een grote nood bestaat aan een bereikbare groenzone in de onmiddellijke buurt. Vanuit verschillende scholen is er ook vraag naar een bereikbare locatie waar natuureducatieve activiteiten kunnen georganiseerd worden.

Het gebied 'Overmeers' zal worden ingericht als natuurpark dat tevens toegankelijk wordt gemaakt voor voetgangers vanuit de Sint-Denijslaan. Hiertoe wordt een inrichtingsplan voor het natuurpark uitgewerkt in een afzonderlijke opdracht. Samen met de Afdeling Natuur werd een werkgroep opgericht met alle betrokken instanties om dit Compensatiedossier 'Natuurpark Overmeers' uit te werken, om het dossier gelijk te laten lopen en/ of de planning af te stemmen

op de uitvoering van de verbindingsweg R4-station, zoals opgelegd via decreet. Het inrichtingsplan zal aangeven welke de te nemen natuurherstel-, natuurbehouds- en natuurontwikkelingsmaatregelen zijn en hoe de toegankelijkheid en de ontsluiting van het gebied zal uitgebouwd worden. De natuurcompensatie wordt dus gekoppeld aan de stedenbouwkundige vergunning voor de aanleg van de verbindingsweg R4-station. Een herbestemming van de gronden in het gebied Overmeers is niet nodig aangezien deze reeds volgens het gewestplan de bestemming natuurgebied hebben. De eventuele aankoop of onteigening van deze gronden zal gebeuren in overleg met de bevoegde administratie voor de aanleg van de verbindingsweg, de Administratie Wegen en Verkeer.

aanbeveling uit het MER-verslag naar het RUP

uit het MER-verslag: *'De suggestie om toch van de 45°-regel af te wijken voor toren C1 (terug tot maximum 90m en bijkomend nog eventueel een bijkomende toren in die zone van maximaal 90m, wel mits bijkomende studies) vindt o.i. geen grond in het HER noch in het MER.'* De stedenbouwkundige voorschriften in voorliggend RUP werden echter niet aangepast in die richting. Bijgevolg stelt artikel 1.5. *hoogte van de gebouwen* nog steeds: *'In zone A en in zone C worden twee slanke torens gerealiseerd, ter plaatse van de zwarte stippen. Aanvullend kan in elk van de zones A en C een bijkomende slanke toren worden gerealiseerd op een vrij te kiezen locatie. De torens zijn minimum 60m en maximum 90m hoog, gemeten vanaf het maaiveld.'*

Immers, zoals de toelichtingsnota aangeeft is het mogelijk bij een bouwaanvraag bezonningsdiagrammen en een windtunnelonderzoek te vragen die aantonen dat de aanvraag voldoende aandacht besteedde aan de lichtinval en de mogelijke windhinder (zie toelichtende tabel bij het betreffende stedenbouwkundige voorschrift).

Bovendien is de interpretatie van het Hoogbouw Effecten Rapport (HER) zoals weergegeven in het MER-verslag (*'Bij de conclusie en aanbevelingen in het HER wordt de toren C1 verlaagd van 90 naar 60m om de schaduweffecten van de toren te verminderen.'*) bediscussieerbaar. In het HER noch in de conceptversie augustus 2004, noch in de versie oktober 2004 wordt aanbevolen de hoogte van de betreffende toren te verminderen. In beide studies werden het windklimaat en de bezonningseffecten van een concreet project onderzocht. De betreffende toren heeft in de studies respectievelijk een hoogte van 90m en een hoogte van 60m. De studie van oktober 2004 vermeldt dat de betreffende toren is verlaagd en dat hierdoor de schaduweffecten van de toren verminderen. Maar verder geven beide studies aan dat de bezonningseffecten van het project op de bestaande bebouwing buiten het plangebied beperkt zijn, en daarom acceptabel, dat in zone B en C de bezonning van de openbare ruimte over het algemeen acceptabel is en dat de bezonning van de nog te bouwen gebouwen met een woonbestemming redelijk is, met één uitzondering (heeft niets te maken met de betreffende toren).

5.3 onderzoek naar mogelijke waterproblematiek

Conform het decreet van 18 juli 2003 betreffende het algemeen waterbeleid, inzonderheid artikel 8 over de watertoets, dient de mogelijke waterproblematiek ten gevolge van de in het RUP genomen opties te worden onderzocht.

Het plangebied is gelegen in een specifieke, stedelijke context en het RUP beoogt een stedelijk karakter voor het gebied. Binnen het plangebied en zijn omgeving komen op de overstromingskaarten geen risicozones voor. Bijgevolg wordt verondersteld dat de sectorwetgeving met betrekking tot water volstaat om eventuele schadelijke effecten te beperken en dat in dit RUP geen extra maatregelen dienen te worden genomen.

5.4 aandachtspunten bij de uitvoering


Vlacoro maakt in haar advies over het ontwerp RUP (d.d. 04/07/2006) opmerkingen die van belang zijn bij de beoordeling van het dossier voor de aanvraag van een stedenbouwkundige vergunning. In deze paragraaf worden, ter informatie, de aandachtspunten opgesomd:

- De aanvraag voor de stedenbouwkundige vergunning voor de parking moet aandacht schenken aan de vlotte in- en uitrit van de parking zodat de luchtverontreiniging zoveel mogelijk beperkt wordt.

- Een eventuele fasering van de werken kan het voorwerp uitmaken van de inrichtingsstudie die gevoegd wordt bij de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning.
- Bij de technische inrichting van het verkeersknooppunt (kruising van de Sint-Denijslaan met de ontsluitingsweg in verbinding met de R4) moet voldoende aandacht worden besteed aan de bereikbaarheid van de buurt.

6 vertaling naar een RUP

6.1 Deelgebied 1: stationsomgeving

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
<p>Het gebied wordt ontwikkeld in functie van de stationsomgeving. Er wordt gestreefd naar een afstemming tussen de gewenste functies en het mobiliteitsprofiel.</p> <p>Om een kwalitatief stedelijk weefsel te creëren is een verweving van functies of een verweving van personeelsintensieve en bezoekersintensieve activiteiten en wonen noodzakelijk. Voorbeelden van personeelsintensieve activiteiten zijn: kantoren, dienstverlening, onderwijsvoorzieningen. Voorbeelden van bezoekersintensieve activiteiten zijn: voorzieningen met loketfunctie, openbaar vervoervoorzieningen, congresfaciliteiten. Met winkels voor dagelijkse aankopen wordt buurtgebonden detailhandel bedoeld. De maximumoppervlakte per handelszaak wordt ingeschat op 1500 m².</p> <p>Eén aspect van de verenigbaarheid met de omgeving betreft de mogelijke hinder conform de milieuregelgeving, of de maatregelen die kunnen worden genomen om hinder te voorkomen.</p> <p>Het gebied betreft een relatief smalle, langgerekte strook.</p> <p>Eén van de doelstelling van het stedenbouwkundig plan voor het gebied is 'een overgang vormen in oost-west-richting tussen de gesloten bebouwing rond het Citadelpark en de openheid in de richting van de Blaarmeersen'.</p>	 <p>ARTIKEL 1. STATIONSOMGEVING GENT SINT.-PIETERS</p> <p><i>1.1. bestemming</i> Het gebied is bestemd voor personeelsintensieve en bezoekersintensieve activiteiten, stedelijk wonen en openbare en private groene en verharde ruimten. Ook aan het wonen verwante voorzieningen zoals winkels voor dagelijkse aankopen (de handel dient buurtgebonden te zijn), horeca, kleine bedrijven, openbare en private nutsvoorzieningen en diensten en recreatieve voorzieningen zijn mogelijk voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving.</p> <p>Het gebied is verdeeld in drie verschillende zones, A, B en C, zoals aangeduid op het grafisch plan.</p>	<p><i>uit het gewestplan:</i></p> <p>gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut</p> <p>woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde aansluitend bij zone A en begrensd zoals aangeduid op plan</p> <p><i>uit het BPA nr. 12 Rijsenberg</i></p> <p>zone voor spoorwegen</p>

Daarom wordt het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent St.-Pieters' opgedeeld in drie zones. Deze opdeling laat immers toe via de verordenende

stedenbouwkundige voorschriften de gewenste overgang in oost-west-richting te concretiseren en een onderscheid te maken tussen de zones bij het vastleggen van densiteiten, percentages van te voorzien programma, hoogtematen van gebouwen, inrichtingsprincipes, aantal parkeerplaatsen,...

Op termijn zullen, na realisatie van de diverse gebouwen, binnen de zones A, B en C, mogelijks delen van het grondgebied als openbaar domein worden overgedragen. Hierdoor zal de rooilijn, die nu impliciet in het rup is opgenomen, worden gedifferentieerd in het gebied.

Gezien de uitgangspunten van het RSV en het RSG wordt een grote densiteit aan programma vooropgesteld voor het gebied.

De densiteit wordt vastgelegd in de V/T-index, de verhouding tussen de bruto vloeroppervlakte en de terreinoppervlakte en bedraagt:

- in zone A (± 2.3 ha): $3.4 < V/T < 4.4$;
- in zone B (± 2.4 ha): $2.5 < V/T < 3.2$;
- in zone C (± 1.5 ha): $2.3 < V/T < 3$;

Met bruto vloeroppervlakte wordt bedoeld: de som van alle gelijkvloerse en bovengrondse vloeroppervlakken (muren inbegrepen)

Delen van deze gebieden zullen behoren tot het openbaar domein.

1.2. busstation



(symbolische aanduiding busstation)

In de zone A, zijde Maria-Hendrikaplein wordt een busstation voorzien.

1.3. densiteit van de gebouwde ruimte

De totale bruto vloeroppervlakte in het gebied is begrepen tussen 170.000 m² en 220.000 m².

Deze totale bruto vloeroppervlakte is verdeeld over de drie verschillende zones volgens onderstaande verhouding:

- in zone A: $76.500 \text{ m}^2 < V < 99.000 \text{ m}^2$;
- in zone B: $59.500 \text{ m}^2 < V < 77.000 \text{ m}^2$;
- in zone C: $34.000 \text{ m}^2 < V < 44.000 \text{ m}^2$.

V = bruto vloeroppervlakte

Om een minimale verweving binnen het bestemmingsgebied te garanderen, en te vermijden dat het gebied wordt ingenomen door grootschalige monofunctionele kantoorgebouwen, worden een aantal bijkomende principes vastgelegd.

- Per zone wordt een minimaal aandeel aan residentiële functies vooropgesteld. Tegelijkertijd wordt in zone A en B – de zones waar de helft van de vloeroppervlakte of meer kan bestaan uit andere functies dan wonen – een maximum aandeel aan kantoorfuncties bepaald. Ondergrondse parkeeroppervlaktes worden niet meegerekend in de vloeroppervlakte. De programma's zijn gekruist gemengd verdeeld over de lengte van het bestemmingsgebied. Dit betekent dat aan de stationszijde een grotere concentratie van kantoren is toegelaten en aan de Leie-kant een grotere concentratie van woningen wordt opgelegd. Om de sociale veiligheid te bevorderen dient ook bij het station een minimum aan andere functies dan kantoren te worden voorzien.
- Daarnaast is het wenselijk dat het gelijkvloerse niveau van de gebouwen zoveel mogelijk wordt ingevuld met publiek toegankelijke functies als restaurants, winkels, loketten, ontvangstruimten, loketgebonden kantoren,... en/of woningen. Het gelijkvloerse programma dient een relatie aan te gaan met het openbaar domein en zo het openbaar domein mee betekenis te geven. Op die manier wordt de leefbaarheid en de sociale controle van het openbaar domein sterk vergroot.

Bij de inplanting en de hoogtebepaling van de volumes wordt maximaal rekening gehouden met de gevolgen voor de bezonning van zowel de Rijsenbergwijk en de omliggende bebouwing als de open ruimte binnen de strip. Daarom worden via de 45°-regel beperkingen gesteld aan de hoogte en de inplanting van de volumes.

1.4. *functievermenging*

In zone A wordt minimaal 30% van de vloeroppervlakte voorzien voor woningen, in zone B minimaal 50% en in zone C minimaal 70%.

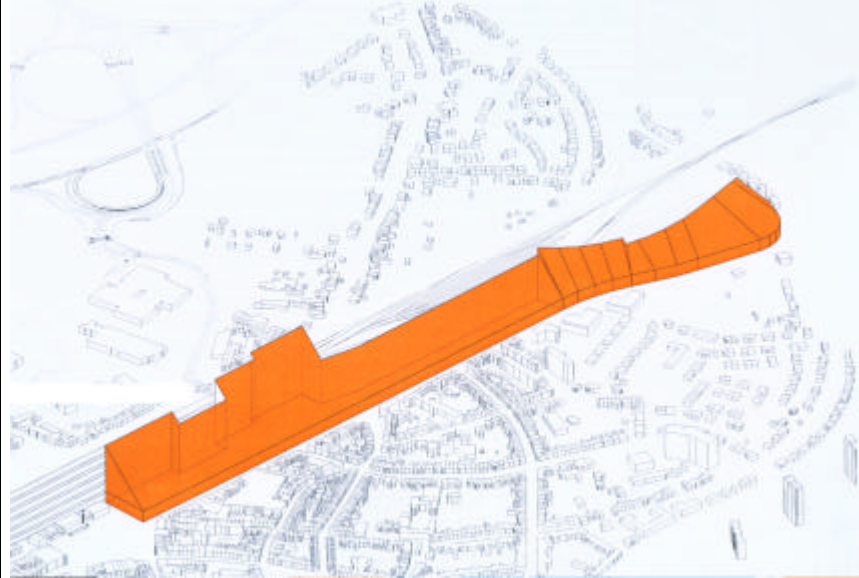
In zone A mag een beperkt gedeelte (maximum een derde) van de voor woningen voorziene vloeroppervlakte worden ingenomen door een hotel.

Tegelijkertijd wordt in zone A minimaal 40% en maximaal 60% van de vloeroppervlakte voorzien voor kantoren en in zone B minimaal 20% en maximaal 40%.

In elke zone wordt minstens 50% van de gelijkvloerse vloeroppervlakte (= de contactzone met het openbaar domein) van de zone voorbehouden voor publiek toegankelijke functies en/of woningen.

1.5. *hoogte van de gebouwen*

Behoudens de uitzonderingen hierna vernoemd, mogen de gebouwen in geen geval uitsteken, zelfs niet gedeeltelijk, boven een denkbeeldig vlak dat wordt aangezet op het maaiveld ter hoogte van de noordelijke grens van het plangebied, en dat onder 45° oploopt naar het plangebied.



uit: de synthesesnota 'Ontwikkeling Sint-Pietersstation Gent', d.d. december 2004

Met de ontwikkeling van het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent St.-Pieters' wordt gestreefd om het station en de stationswijk herkenbaar te maken in de skyline van de stad Gent.

Ondanks de mogelijke grote typologische verschillen tussen de gebouwen onderling kan er op stadsschaal een zekere samenhang worden bekomen door de bebouwing in haar geheel op te spannen tussen twee hoogteaccenten, één nabij het station en één nabij de Blaarmeersen.

Opdat de torens slechts een beperkte schaduw zouden werpen op de Rijsenbergwijk en de omliggende bebouwing dienen ze, blijkens bezonningsdiagrammen een slanke vorm te vertonen parallel met de Koningin Fabiolalaan. Een toren kan vanaf de Koningin Fabiolalaan als een slanke toren worden beschouwd, als b.v. de lengte van zijn gevel evenwijdig met de Koningin Fabiolalaan niet meer dan $\pm 25\text{m}$ bedraagt. Ook de positie of de inplanting van de torens beïnvloedt in sterke mate de bezonningsdiagrammen.

Enkel voor de hierna vernoemde torens en voor het hoekgebouw op de kop van het plangebied, de hoek Koningin Maria-Hendrikaplein – Koningin Fabiolalaan, is een uitzondering op deze 45°-regel mogelijk, zoals hierna bepaald.



(symbolische aanduiding slanke toren)

In zone A en in zone C worden twee slanke torens gerealiseerd, ter plaatse van de zwarte stippen.

De hoeveelheid licht, schaduw, maar ook wind bepalen het klimaat van de buitenruimten tussen de bebouwing. Daarom wordt aandacht gevraagd voor de lichtinval (via bezonningsdiagrammen) en de mogelijke windhinder (via een windtunnelonderzoek) bij het vastleggen van de hoogte en de positie van de gebouwen.

De locatie van de op het bestemmingsplan aangeduide zwarte stippen wordt verder als volgt gemotiveerd:

De oostelijke toren functioneert als een herkenningspunt vanaf de verbindingsweg R4-station en markeert het entreeplein.

De westelijke toren legt een link naar de watersportbaan. Hij staat in de as van de Koningin Fabiolalaan, waardoor de knik in de weg wordt geaccentueerd. De Koningin Fabiolalaan krijgt hierdoor, kijkend vanaf het Koningin Maria-Hendrikaplein, een stedelijk visuele beëindiging. Deze toren bevindt zich het dichtst bij de overzijde van de Koningin Fabiolalaan. Maar ten noorden van de toren is geen bebouwing langsheen de laan. Bovendien is het open karakter vastgelegd in een BPA. De overlast van de toren zal eerder beperkt zijn.

Het hoekgebouw op de kop van het plangebied, de hoek Koningin Maria-Hendrikaplein – Koningin Fabiolalaan, zal door zijn situering en vormgeving een interactie aangaan met het imposante 'Flandria Palace Hotel' aan de overzijde van het stationsplein.

Aanvullend kan in elk van de zones A en C een bijkomende slanke toren worden gerealiseerd op een vrij te kiezen locatie.

De torens zijn minimum 60m en maximum 90m hoog, gemeten vanaf het maaiveld.



(symbolische aanduiding hoekgebouw)

Ter plaatse van de zwarte ster op het grafisch plan wordt een gebouw of constructie gerealiseerd dat de hoek Koningin Maria-Hendrikaplein – Koningin Fabiolalaan definieert en de kop van het plangebied vormt. Dit hoekgebouw kan afwijken van de 45°-regel en is langsheen de Koningin Fabiolalaan maximum 25m hoog -gemeten vanaf het maaiveld-, en maximum 50 meter lang –gemeten langsheen de Koningin Fabiolalaan vanaf het uiterste punt van de zone A kant Koningin Maria-Hendrikaplein.

De inplanting van de gebouwen of de bouwvolumes hangt samen met de open ruimtestructuur. Deze laatste bestaat uit een gedifferentieerde sequentie van open ruimten die zijn gekoppeld aan het pad (zie artikel 6.) en daardoor een continue structuur vormen vanaf het Koningin Maria-Hendrikaplein tot aan de Leie. Het karakter ervan evolueert van een meer stedelijke en verharde ruimte, de 'esplanade', aan de stationskant in zone A, naar een reeks van onderling verbonden 'stadstuinen' in zone B, om te eindigen met een opener, campusachtig deel, het 'park', aan de kant van de Leie en de Blaarmeersen in zone C. Aandachtspunten bij de vormgeving van de open ruimte in het gebied zijn: de bestaande topografie van het gebied en de relatie met het openbaar domein in de Rijsenbergwijk. Het pad zal in zijn totaliteit behoren tot het openbaar domein.

De gebouwen die grenzen aan het pad (zie 6.) gaan via hun (gelijkvloerse) programma en vormgeving een interactie aan, functioneel en/of visueel, met de buitenruimte gekoppeld aan het pad.

De gebouwen, grenzend aan de K. Fabiolalaan, het entreeplein of de interne ontsluitingsweg hebben hun toegang langs deze openbare ruimten en gaan er via hun (gelijkvloerse) programma en vormgeving een interactie mee aan.

In zone A en zone B zijn verplichte bouwlijnen vastgelegd langs de Koningin Fabiolalaan, het entreeplein of de interne ontsluitingsweg. De gebouwen langs de betreffende straten of aan het plein worden met hun (voor)gevel ingeplant op deze lijn zodat zij deze straten of het plein (continue) markeren. In- of uitgangen, luifels en erkers, enz... kunnen in- of uitspringen ten opzichte van de verplichte bouwlijn.

1.6. inrichting: inplanting van de gebouwen – buitenruimte

De gebouwen die grenzen aan het pad (zie 6.) hebben verzorgde gevels aan de kant van het pad en zijn toegankelijk vanaf de buitenruimte gekoppeld aan het pad.

De gebouwen, grenzend aan de Koningin Fabiolalaan, het entreeplein of de interne ontsluitingsweg hebben hun toegang langs deze openbare ruimten.

(symbolische aanduiding verplichte bouwlijn)
Voor de gebouwen langs de Koningin Fabiolalaan, de interne ontsluitingsweg en voor de toren aan het entreeplein is, op het grafisch plan, een verplichte bouwlijn vastgelegd.

zone A

De opeenvolgende openbare ruimten in zone A vormen een 'esplanade' tussen het Koningin Maria-Hendrikaplein en het entreeplein (zie artikel 3.4). De 'esplanade' in zone A heeft een grote samenhang en identiteit en wordt opgenomen in het openbaar domein. Hierbij is het van belang dat de inplanting en de ontsluiting van de gebouwen bedacht worden vanuit de esplanade. Er dient te worden vermeden dat de esplanade wordt ervaren als een restruimte.

De toegangen tot de gebouwen in zone A bevinden zich aan de Koningin Fabiolalaan, het Koningin Maria-Hendrikaplein, de 'esplanade' of het entreeplein.

In zone A zal het pad gelegen zijn in of samenvallen met de 'esplanade' tussen het Koningin Maria-Hendrikaplein en het entreeplein.

Bij de inrichting van zone A dient de bereikbaarheid van het seinhuis (gelegen buiten het plangebied) ten allen tijde gegarandeerd te zijn en dit in combinatie met de mogelijkheid tot het parkeren van enkele dienstwagens. Daarnaast dient sporadisch een vlot verkeer mogelijk te zijn tussen het seinhuis en het toekomstige LCI.

zone B

In zone B passeert het pad langsheen de 'stadstuinen'.

Elke 'stadstuijn' in zone B heeft een eigen karakter door een specifiek programma, vormgeving, aanleg en/of toegankelijkheid. Elke 'stadstuijn' gaat een visuele en/of functionele relatie aan met het pad.

De maatvoering van de 'stadstuinen' en in het bijzonder van de open ruimte tussen de gebouwen langs de Koningin Fabiolalaan en de gebouwen langs de sporen moet een kwalitatieve open ruimte kunnen garanderen.

Afhankelijk van het programma, de aard en de ligging van een 'stadstuijn' in zone B kan worden beslist om de 'stadstuijn' al dan niet in te lijven bij het openbaar domein. Zo kan het zijn dat bepaalde 'stadstuinen' privé-eigendom zijn en worden afgesloten. B.v. een 'stadstuijn' kan worden ingericht met tennisvelden die rechtstreeks toegankelijk zijn vanaf b.v. de cafetaria in het aangrenzende gebouw. De tennisvelden kunnen zijn afgesloten van het naastliggende pad met een hoge draad, maar vanaf het pad is een ruim zicht mogelijk op de tennisvelden en omgekeerd (= visuele relatie tussen 'stadstuijn' en pad). Of een andere 'stadstuijn' kan opgedeeld zijn in particuliere buitenruimten aansluitend op de stadswoningen. De tuinen zijn afgesloten van

In **zone A** komen opeenvolgende stedelijke en verharde open ruimten voor.

In **zone B** komen tussen de gebouwen stadstuinen voor. Deze stadstuinen zijn open, grotendeels onverharde ruimten, elk met een eigen karakter en minstens via het pad (zie artikel 5.) met elkaar verbonden. De 'stadstuinen' bevinden zich afwisselend aan de zijde van de Koningin Fabiolalaan en aan de zijde van de sporen. Per gebouw wordt minstens één 'stadstuijn' gerealiseerd. Minstens 50% van de totale onbebouwde ruimte in de zone B is onverhard.

het pad met een tuinmuur of haag, maar vanaf het pad is een toegang tot elke particuliere tuin voorzien (= functionele relatie tussen 'stadstuin' en pad). Minstens één 'stadstuin' in zone B dient te kunnen behoren bij het openbaar domein.

Met betrekking tot de aanleg van een 'stadstuin', het onderhoud ervan of het gratis overdragen ervan aan de stad kunnen lasten worden opgelegd in de stedenbouwkundige vergunning voor de betreffende stadstuin en/of het ermee verbonden gebouw.

uitzondering:

In het deel van zone B waar de interne ontsluitingsweg zich situeert tussen de zone LCI (artikel 4) en de bebouwing langsheen de Koningin Fabiolalaan dient geen stadstuin te worden gerealiseerd. Hier dient voldoende aandacht te gaan naar de verblijfsfunctie van het publiek domein, naar de zwakke weggebruikers, naar de groenaanleg... In deze zone kunnen b.v. ruime terrassen en voetpaden worden gerealiseerd. Het voorzien van parkeerplaatsen is niet wenselijk. (zie ook artikel 5)

In zone B worden de gebouwen alternerend vooraan (tegen de Koningin Fabiolalaan) en achteraan (tegen de sporenbundel) opgesteld, ook al zijn de meeste gebouwen gericht naar de Koningin Fabiolalaan. Het bouwen achteraan op het terrein, tegen de sporenbundel, behoort dus tot de mogelijkheden.

De toegangen tot de gebouwen in zone B bevinden zich ofwel aan de Koningin Fabiolalaan ofwel aan de interne ontsluitingsweg. De gebouwen die grenzen aan het entreeplein kunnen eveneens vanaf dit plein worden ontsloten.

De gebouwen grenzend aan de sporen of de zone LCI kunnen een beperkte ruimte openlaten naast de sporen of de zone LCI voor het onderhoud van het gebouw en het functioneren van de spoorweg. De opbouw en de invulling van deze gebouwen dient rekening te houden met de nabijheid van de spoorweg (geluid, zicht, bezonning,...) en het hoogteverschil tussen de sporen en het maaiveld van de projectontwikkeling.

zone C

In zone C slingert het pad doorheen het 'park'. Via een nieuw aan te leggen fiets- en voetgangersbrug zal het pad worden doorgetrokken tot over de Leie en zo een fysieke verbinding mogelijk maken voor fietsers en voetgangers

uitzondering:

In het deel van zone B waar de interne ontsluitingsweg zich situeert tussen de zone LCI (artikel 4) en de bebouwing langsheen de Koningin Fabiolalaan dient geen stadstuin te worden gerealiseerd.

De bouwwolumes in zone B worden alternerend langs de Koningin Fabiolalaan en langs de sporen of de zone LCI (artikel 4). Langsheen de Koningin Fabiolalaan is een verplichte bouwlijn aangeduid.

De langshevel van elk bouwvolume heeft een lengte van minstens 70m en maximum 150m.

In **zone C** wordt één grote groene, publiek toegankelijke zone ('park') gerealiseerd. De verharde zones in dit deelgebied worden tot een

tussen het Koningin Maria-Hendrikaplein en de Blaarmeersen.
Het geheel van bebouwing en buitenruimte heeft een opener, campusachtig karakter.

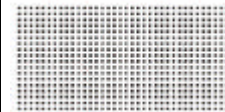
Omwille van de zichtrelatie tussen het Koningin Maria-Hendrikaplein en de westelijke toren in zone C, op het grafisch plan aangeduid met een zwarte stip, wordt deze ruimte open gelaten (vrij van bebouwing).

Opdat in zone B en C hoogstammig groen vastgelegd in een bomenstructuur(plan) kan worden aangeplant, worden parkeerplaatsen in of onder de open ruimte zoveel mogelijk vermeden, met uitzondering voor de ondergrondse parkeerruimte met pendelparking (zie artikel 7.).

Het aantal bovengrondse parkeerplaatsen per gebouw is minimaal en zal bepaald worden in relatie tot de functie die zich daar vestigt en het parkeerregime op straat.

minimum beperkt. Minstens 70% van de totale onbebouwde ruimte in de zone C is onverhard.

De gebouwen worden als solitaire volumes aan de rand van het 'park' ingeplant.



In de gestippelde zone kunnen geen gebouwen worden opgericht.

1.7. parkeerplaatsen

In zone A kunnen geen bovengrondse parkeerplaatsen worden aangelegd met uitzondering van enkele dienstparks voor De Lijn, laden en lossen,.

In zone B en zone C 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. Hiertoe wordt in zones met voorziene hoogstammige bomen egaal een minimaal 2meter diepe doorwortelbare ruimte voorzien en in andere niet verharde ruimten, minimaal een 1 meter diepe doorwortelbare ruimte voorzien.


Bovengronds worden er enkel parkeerplaatsen toegestaan voor laden en lossen, of voor kortparkeren door bezoekers.

6.2 Deelgebied 2: de stationsplaats

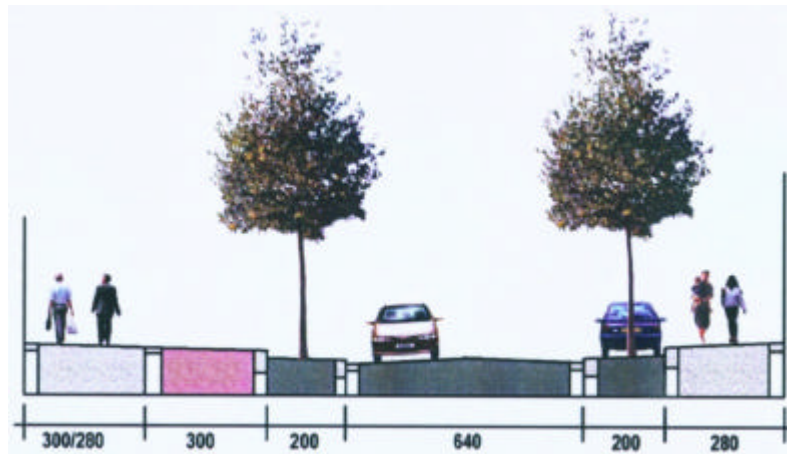
Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
<p>De stationsplaats omvat verschillende delen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het treinstation onder de sporen; - delen van het tram- en busstation;. <p>Dit gebied is aangeduid om het belang van de coherentie tussen de verschillende onderdelen te benadrukken. De belangrijkste gebruikers van het gebied zijn: het openbaar vervoer, de fietsers en voetgangers.</p> <p>In het totale transferium worden fietsenstallingen voorzien voor een totaal van minimum 6000 fietsen .</p> <p>De <u>ruimte onder de sporen</u> kan worden opengewerkt of vrijgemaakt zodat de barrièrewerking van de spoorwegberm tussen het Koningin Maria-Hendrikaplein en het St.-Denijsplein wordt gereduceerd en het station twee evenwaardige zijden krijgt. Opdat een volwaardige relatie ontstaat tussen de voor- en de achterzijde van het station worden voldoende kwalitatieve <u>doorsteken voorzien doorheen de spoorwegberm</u> en zijn <u>trein-, tram- en busstation voldoende transparant</u>, zowel op visueel als op functioneel vlak. De functionele relatie tussen het Koningin Maria-Hendrikaplein en het St.-Denijsplein wordt 24u/24 op een kwalitatieve wijze gegarandeerd.</p>	<div data-bbox="1196 389 1429 580" data-label="Diagram"> </div> <p>(overdruk)</p> <p>ARTIKEL 2. STATIONSPLAATS</p> <p>De stationsplaats is een zeer divers, maar samenhangend gebied waarin voorzieningen worden aangebracht ifv het trein-, tram- en busstation, ifv het overstappen tussen de verschillende vervoersmodi en ifv het realiseren van kwalitatieve verblijfsruimten.</p> <p>Delen van dit gebied, die de verbinding mogelijk maken tussen het Koningin-Maria-Hendrikaplein en het St-Denijsplein, zullen toegankelijk zijn voor het publiek.</p>	<p>geen</p>

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
<p>Bij de aanleg van <u>ondergrondse delen</u> is de sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt. In de mate van het mogelijke dringt rechtstreeks daglicht in de ondergrondse ruimte binnen. Er wordt aangepaste en voldoende verlichting voorzien. De ondergrondse ruimte bevat geen dode hoeken en de afwerking ervan laat een gemakkelijk onderhoud toe. In de ondergrondse ruimte vinden diverse activiteiten plaats op verschillende locaties (taxistandplaatsen, fietsenvoorzieningen, ...) zodat de sociale controle op verschillende tijdstippen is gegarandeerd.</p>	<p>Bij de aanleg van ondergrondse delen gaat bijzondere aandacht naar de sociale veiligheid.</p> <p>De bestemmingen aangegeven door de grondkleur van het vigerende plan van aanleg of het ruimtelijk uitvoeringsplan blijven behouden.</p>	

6.3 Deelgebied 3: de wegenis

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
<p>Het profiel van de ontsluitingsweg bestaat uit een 2x1-rijbaan met een volwaardig dubbelrichtingsfietspad, uitgezonderd onder de spoorwegberm waar extra rijbanen zijn voorzien voor de in- en uitrit van de ondergrondse parkeerruimte met pendelparking.</p> <p>Op het grafisch plan is de bestemmingszone breder ingetekend omwille van de onduidelijkheid (zie MER) omtrent de situering van het fietspad (aan oost- of westzijde).</p> <p>De Koningin Fabiolalaan is een lokale weg met een totale breedte (van bouwlijn tot bouwlijn) van 19m. Bij de heraanleg dient voldoende aandacht te gaan naar het verblijfskarakter van de laan (brede voetpaden, voldoende bomenrijen). Langsparkeren in de twee richtingen is toegelaten, behalve ter hoogte van de aansluiting met het entreeplein. Het profiel van de straat dient in te spelen op de spanning tussen de bestaande Rijsenbergwijk en de</p>	 <p>ARTIKEL 3. WEGENIS</p> <p>3.1. verschillende onderdelen Deze zone bestaat uit verschillende onderdelen, zoals aangeduid op het grafisch plan: de ontsluitingsweg in verbinding met de ringweg R4 (zie 3.2.), de Koningin Fabiolalaan (zie 3.3.) en het entreeplein (zie 3.4.).</p> <p>3.2. de ontsluitingsweg in verbinding met de R4 Deze zone is bestemd voor de aanleg van een ontsluitingsweg, als hoofdontsluiting van het plangebied vanaf de ringweg R4. Ter hoogte van de aansluiting van de ontsluitingsweg met de ringweg R4 wordt de continuïteit van de doorgaande fietsverbinding langsheen de ringweg gegarandeerd. De kruising van de ontsluitingsweg en de spoorweg gebeurt ongelijkvloers.</p> <p>3.3. de Koningin Fabiolalaan Deze zone is bestemd voor de heraanleg van de Koningin Fabiolalaan.</p>	<p><i>uit het gewestplan:</i></p> <p>gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut ter hoogte van de Koningin Fabiolalaan, het entreeplein en de ontsluitingsweg in verbinding met de ringweg R4 en begrensd zoals aangeduid op plan</p> <p>woongebied met cultureel, historische en/of esthetische waarde ter hoogte van Koningin Fabiolalaan en begrensd zoals aangeduid op plan</p> <p>woongebied ter hoogte van Koningin Fabiolalaan en de ontsluitingsweg in verbinding met de ringweg R4 en begrensd zoals aangeduid op plan</p> <p>natuurgebied ter hoogte van de ontsluitingsweg in verbinding met de ringweg R4 en begrensd zoals aangeduid op plan</p> <p>bufferzone ter hoogte van de ontsluitingsweg in verbinding met de ringweg R4 en begrensd zoals aangeduid op plan</p> <p>reservatiegebied ter hoogte van de ontsluitingsweg in verbinding met de ringweg R4 en begrensd zoals aangeduid op plan</p>

nieuwe ontwikkelingen ter hoogte van het plangebied.
Hieronder wordt een voorbeeld van een mogelijk profiel weergegeven.



uit: 'Aménagement de l'espace public des environs de la gare', augustus 2005

Het plein functioneert als 'entree' of toegangsruimte tot het plangebied. De ontsluitingsweg (zie 3.2.) komende van de R4 en de interne ontsluitingsweg (zie artikel 5), sluiten aan op het plein. Het plein geeft uit op de Koningin Fabiolalaan (zie 3.3.). De ontsluitingsweg sluit niet rechtstreeks aan op de Koningin Fabiolalaan om doorgaand verkeer tussen de R4 en het stadscentrum te vermijden. Het pad (zie artikel 6) doorkruist het plein en kent aan weerszijden van het plein een andere uitwerking ('esplanade' ↔ pad langsheen 'stadstuinen').

De aanleg en inrichting van het plein beoogt een veilige en comfortabele afwikkeling van het verkeer, met bijzondere aandacht voor het fiets- en voetgangersverkeer en voor andersvaliden.

Het plein dient verkeerstechnisch aldus te worden ingericht dat het een plein wordt en geen groot kruispunt.

De inrichting van het entreeplein is zodanig dat een vlot verkeer mogelijk is tussen het seinhuis en het toekomstige LCI.

3.4. het entreeplein

Deze zone is bestemd voor de aanleg van een plein voor bezoekers en omwonenden en als verkeersplein. Het plein vormt de verbinding tussen alle aangrenzende wegenis, namelijk de ontsluitingsweg in verbinding met de R4, de interne ontsluitingsweg (zie artikel 5), de Koningin Fabiolalaan en het pad (zie artikel 6).




aan te leggen
hoofdverkeersweg ter
hoogte van de
ontsluitingsweg in
verbinding met de ringweg
R4 en begrensd zoals
aangeduid op plan

bestaande
snelverkeersweg ter
hoogte van de
ontsluitingsweg in
verbinding met de ringweg
R4 en begrensd zoals
aangeduid op plan

uit het BPA nr. 12
Rijzenberg

zone voor wegen van de
Koningin Fabiolalaan

6.4 Deelgebied 4: het 'LCI'

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
<p>LCI is de afkorting van 'logistiek centrum infrastructuur'. Infrastructuurwerken kunnen ook beperkte verbouwingen zoals loodsen, kleine dienstkantoren, ... omvatten.</p> <p>Het gebouw dient met zijn (voor)gevel te worden ingeplant op de verplichte bouwlijn zodat het gebouw de interne ontsluitingsweg markeert. In- of uitgangen, luifels en erkers, enz... kunnen in- of uitspringen ten opzichte van de verplichte bouwlijn.</p>	 <p>ARTIKEL 4. LCI</p> <p>Het gebied is bestemd voor infrastructuurwerken gekoppeld aan de spoorwegexploitatie. In het gebied kunnen bovengrondse parkeerplaatsen voorzien worden voor laden en lossen.</p>  <p>In de gearceerde zone kan een kantoorgebouw worden opgericht dat uitsluitend diensten herbergt die rechtstreeks verband houden met de spoorwegexploitatie.</p>  <p>(symbolische aanduiding verplichte bouwlijn)</p> <p>Dit gebouw is ingeplant op de aangeduide verplichte bouwlijn, wordt ontsloten vanaf de interne ontsluitingsweg (zie artikel 5) en is maximum 12,5 m hoog, gemeten vanaf het maaiveld ter hoogte van de interne ontsluitingsweg. Het gebouw kan aan de kant van de sporen hoger zijn. Doch het gebouw mag in geen geval uitsteken boven een denkbeeldig vlak dat wordt aangezet op de kroonlijst van het gebouw kant interne ontsluitingsweg, en dat onder 45° oploopt in de richting van de sporen. Plaatselijke uitsprongen uit het denkbeeldig vlak voor verticale circulatie zijn toegelaten.</p>	<p><i>uit het gewestplan:</i></p> <p>gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut begrensd zoals aangeduid op plan</p>

6.5 gemeenschappelijke aspecten voor de gebieden genoemd in de artikels 1 tot en met 4

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
<p>De interne ontsluitingsweg is een lokale weg. Bij de aanleg dient voldoende aandacht te gaan naar het verblijfskarakter van de weg. Daar het een interne ontsluitingsweg betreft is een menging van auto-, fiets- en voetgangersverkeer wenselijk. Deze weg moet zo worden ingericht dat doorgaand verkeer van de R4 naar het stadscentrum van Gent zoveel mogelijk wordt ontmoedigd. Verkeerstechnische maatregelen zullen verder verhinderen dat de Rijsenbergwijk met doorgaand verkeer zal worden belast.</p>	 <p>(symbolische aanduiding)</p> <p>ARTIKEL 5. INTERNE ONTSLUITINGSWEG</p> <p>Aansluitend op de zone voor ontsluitingsweg in verbinding met de R4 (artikel 3.2.), het entreeplein (artikel 3.4.) en de Koningin Fabiolalaan (artikel 3.3.) wordt doorheen een deel van zone B van de bestemmingszone 'stationsomgeving Gent St.-Pieters' (artikel 1) een interne ontsluitingsweg gerealiseerd.</p>	
<p>Doorheen het plangebied loopt een continue fiets- en voetgangersroute vanaf het Koningin Maria-Hendrikaplein tot over de Leie waaraan de verschillende open ruimten zijn gekoppeld. Hiertoe wordt een nieuwe fiets- en voetgangersbrug over de Leie gebouwd waarop het pad aansluit.</p>	 <p>(symbolische aanduiding)</p> <p>ARTIKEL 6. PAD DOORHEEN HET PLANGEBIED</p> <p>Doorheen het plangebied wordt een continue fiets- en voetgangersroute aangelegd die een fysieke verbinding realiseert tussen het Koningin Maria-Hendrikaplein en de Blaarmeersen.</p>	

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
<p>Afhankelijk van de plek die het pad doorkruist, zal de vormgeving en het karakter van het pad verschillen. In zone A van het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent St.-Peters' zal het pad gelegen zijn in of samenvallen met de 'esplanade' tussen het Koningin Maria-Hendrikaplein en het entreeplein. In zone B zal het pad passeren langsheen de 'stadstuinen' en mogelijks samenvallen met de interne ontsluitingsweg. In zone C zal het pad slingeren doorheen het 'park'.</p> <p>Ter hoogte van het entreeplein dient de continuïteit van de route duidelijk en gegarandeerd te zijn. Het pad dient te zijn geïntegreerd in het ontwerp voor dit plein.</p> <p>Het mag, maar moet niet expliciet afleesbaar zijn in de pleinaanleg. Wel dienen de aansluitingen van het pad op het plein duidelijk en herkenbaar te zijn.</p> <p>De gebouwen die grenzen aan het pad dienen via hun (gelijkvloerse) programma en vormgeving een interactie aan te gaan, functioneel en/of visueel, met de buitenruimte van en rond het pad.</p>	<p>De route voldoet verder aan volgende eisen: continu, behorende tot het openbaar domein, minimum 3m breed, comfortabel om op te fietsen en te wandelen, toegankelijk voor mensen met een handicap, voldoende verlicht en nooit ingesloten tussen twee gesloten wanden.</p>	
<p>voor wat betreft het geluidsscherm langs de stationsomgeving (zone C en zone B): Een continu geluidsscherm moet de geluidsoverlast van de spoorweg voor de open ruimten op het maaiveld en met een verblijfsfunctie ('stadstuin, 'park') beperken. Daarom worden de gebouwen naast de</p>	<p style="text-align: center;">- - - - -</p> <p>(symbolische aanduiding)</p> <p>ARTIKEL 7. GELUIDSSCHERM</p> <p>Er dient een geluidsscherm te worden geplaatst. Het scherm mag onderbroken zijn daar waar gebouwen als akoestisch scherm fungeren.</p> <p>Het geluidsscherm langs de stationsomgeving (zone C en zone B) wordt gelijktijdig gerealiseerd met de aanleg van de tegenoverliggende open ruimte (stadstuin, park of interne ontsluitingsweg).</p>	

sporen best evenwijdig aan de sporen geplaatst. Daar waar geen gebouwen staan, wordt een scherm voorzien. Dit scherm dient voldoende te overlappen met de gebouwen opdat de geluidsisolatie tussen de spoorweg en de betreffende open ruimten niet vermindert. De symbolische aanduiding van het geluidsscherm reikt tot aan het kantoorgebouw in het LCI (zie artikel 4).

Deze schermen zijn duurzaam, ruimtelijk ingepast en bij voorkeur doorschijnend en éénvormig.

Een akoestisch onderzoek moet meer duidelijkheid geven over de exacte hoogte van het scherm. Op basis van de huidige kennis wordt verondersteld dat het scherm minstens 4 m hoog is.



uit: synthesesdocument 'Ontwikkeling stationsomgeving Gent-Sint-Pieters', maart 2005

voor wat betreft het geluidsscherm langs de ontsluitingsweg in verbinding met de R4:

Een continu geluidsscherm moet de geluidsoverlast van de ontsluitingsweg voor de omgeving beperken.

Het scherm is duurzaam, ruimtelijk ingepast en bij voorkeur doorschijnend en eenvormig.

Een akoestisch onderzoek moet meer duidelijkheid geven over de exacte hoogte van het scherm. Op basis van de huidige kennis wordt verondersteld dat het scherm minstens 4 m hoog is.

Het geluidsscherm langs de ontsluitingsweg in verbinding met de R4 (artikel 3.2.) wordt gelijktijdig gerealiseerd met de aanleg van deze weg.

Er wordt een ondergrondse parkeerruimte voorzien voor het trein-, tram- en busstation en voor de boven deze parkeerruimte gelegen projectontwikkeling. De hoofdingang en –uitgang sluiten aan op de ontsluitingsweg (zie 3.2.).

Bij de aanleg van ondergrondse delen is de sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt. In de mate van het mogelijke dringt rechtstreeks daglicht in de ondergrondse ruimte binnen. Er wordt aangepaste en voldoende verlichting voorzien. De ondergrondse ruimte bevat geen dode hoeken en de afwerking ervan laat een gemakkelijk onderhoud toe. In de ondergrondse ruimte is voldoende programma voorzien zodat de sociale controle op verschillende tijdstippen is gegarandeerd.

Dit artikel voorziet een fase 0, een voorbereidende fase, die tot doel heeft het plangebied, met uitzondering van de zone voor de ontsluitingsweg (3.2.), de Koningin Fabiolalaan (3.3.), de stationsplaats (2) en het LCI (4), 'op te kuisen'. Fase 0 start op het ogenblik dat de ondergrondse parkeerruimte wordt aangelegd, vermits dit de eerste werken zullen zijn in het plangebied. Om gedurende de aanleg van de ondergrondse parkeerruimte voldoende parkeermogelijkheden te kunnen aanbieden, wordt elders in het plangebied bovengronds parkeren toegelaten.



(symbolische aanduiding)

ARTIKEL 8. ONDERGRONDSE PARKEERRUIMTE MET PENDELPARKING

8.1. ondergrondse parkeerruimte met pendelparking

Ten oosten van de op het grafisch plan aangegeven lijn wordt een ondergrondse parkeerruimte voorzien met inbegrip van een pendelparking.

In de ondergrondse ruimte kan nabij het trein-, tram- of busstation een kiss&ride worden ingericht. Lokaal verkeer in de ondergrondse ruimte is toegelaten.

Bij de aanleg van de ondergrondse ruimte gaat bijzondere aandacht naar de sociale veiligheid.

8.2. fase 0

Van zodra wordt gestart met de aanleg van de ondergrondse parkeerruimte wordt het deel van het bestemmingsgebied 'Stationsomgeving Gent Sint-Pieters' (artikel 1.) en van het 'entreeplein' (artikel 3.4.) dat niet noodzakelijk is voor werfzones, een tijdelijke parking of tijdelijke constructies in afwachting van de inrichting van het bestemmingsgebied 'LCI' (artikel 4) vrijgemaakt, tijdelijk proper afgewerkt door het bij voorkeur te bezaaien met gras en indien mogelijk toegankelijk gemaakt.

Werkzones, een tijdelijke parking of tijdelijke constructies in afwachting van de inrichting van het bestemmingsgebied 'LCI' (artikel 4) zijn toegelaten in het bestemmingsgebied 'Stationsomgeving Gent Sint-Pieters' (artikel 1) met uitzondering van zone C en op het

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
	<p>'entreeplein' (artikel 3.4.). In functie hiervan zijn tijdelijk de artikels 1 tot en met 7 niet van kracht.</p> <p>Van zodra een deel van het gebied wordt ingericht conform artikel 1 tot en met 7 vervalt artikel 8.2. voor het betreffende deel van het gebied.</p>	

De gedetailleerde invulling van het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent-St. Pieters' wordt niet planmatig vastgelegd. Een samenhangende ontwikkeling van het gebied wordt nagestreefd door de opmaak van een inrichtingsstudie.

Voor het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent-St. Pieters' wordt bij elke aanvraag tot verkavelingsvergunning of stedenbouwkundige vergunning een inrichtingsstudie gevoegd. Deze inrichtingsstudie is een informatief document voor de overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag. De inrichtingsstudie bevat een voorstel voor de ordening van het gebied.

De inrichtingsstudie moet met andere woorden aangeven op welke manier voldaan wordt aan de bepalingen van elk artikel. Latere vergunningsaanvragen binnen hetzelfde gebied kunnen vergezeld gaan van een inrichtingsstudie, die afwijkt van de vroeger ingediende studie, maar waarin alleszins rekening wordt gehouden met de reeds gerealiseerde en vergunde elementen binnen het gebied.

Een mogelijke invulling van het gebied is weergegeven in het synthesesedocument 'Ontwikkeling Sint-Pietersstation Gent', d.d. maart 2005 en in de studie voor de inrichting van de openbare ruimte van Alain Marguerit. De concordantietabel, bijgevoegd als bijlage bij dit document, maakt duidelijk op welke manier deze beide studies samen kunnen worden gelezen. Indien de aanvraag tot verkavelingsvergunning of stedenbouwkundige vergunning niet fundamenteel afwijkt van deze documenten kan de bij te voegen inrichtingsstudie hiernaar verwijzen en delen ervan overnemen. Wel dient steeds rekening te worden gehouden met de reeds gerealiseerde elementen binnen het gebied.

De inrichtingsstudie bevat minimaal een inzicht op de spreiding van de functies per zone en een aanzet tot volumestudie, het aandeel onverharde en openbare ruimte en de positie van de torens in het gebied.

ARTIKEL 9. INRICHTINGSSTUDIE

Onverminderd de bestemmings- en inrichtingsbepalingen in de artikelen 1 tot en met 8 zijn aanvragen tot verkavelingsvergunningen en stedenbouwkundige vergunningen voor projecten in het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent-St. Pieters' vergezeld van een samenhangende inrichtingsstudie.

De inrichtingsstudie bevat een voorstel voor de ordening van het betreffende deelgebied, zone A, B of C van het bestemmingsgebied 'stationsomgeving Gent-St. Pieters'. In de inrichtingsstudie wordt aangegeven op welke manier de aanvraag tot verkavelingsvergunning of stedenbouwkundige vergunning voldoet aan de bepalingen in artikelen 1 tot en met 8.

De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning of verkavelingsvergunning en wordt aldusdanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van deze aanvragen.

De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het licht van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften van 1 tot en met 8. Bij elke nieuwe vergunningsaanvraag die conform het eerste lid vergezeld moet zijn van een inrichtingsstudie kan het dossier hetzij een bestaande inrichtingsstudie bevatten, hetzij een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie. Daarbij moet alleszins rekening worden gehouden met de reeds gerealiseerde elementen binnen het gebied.

