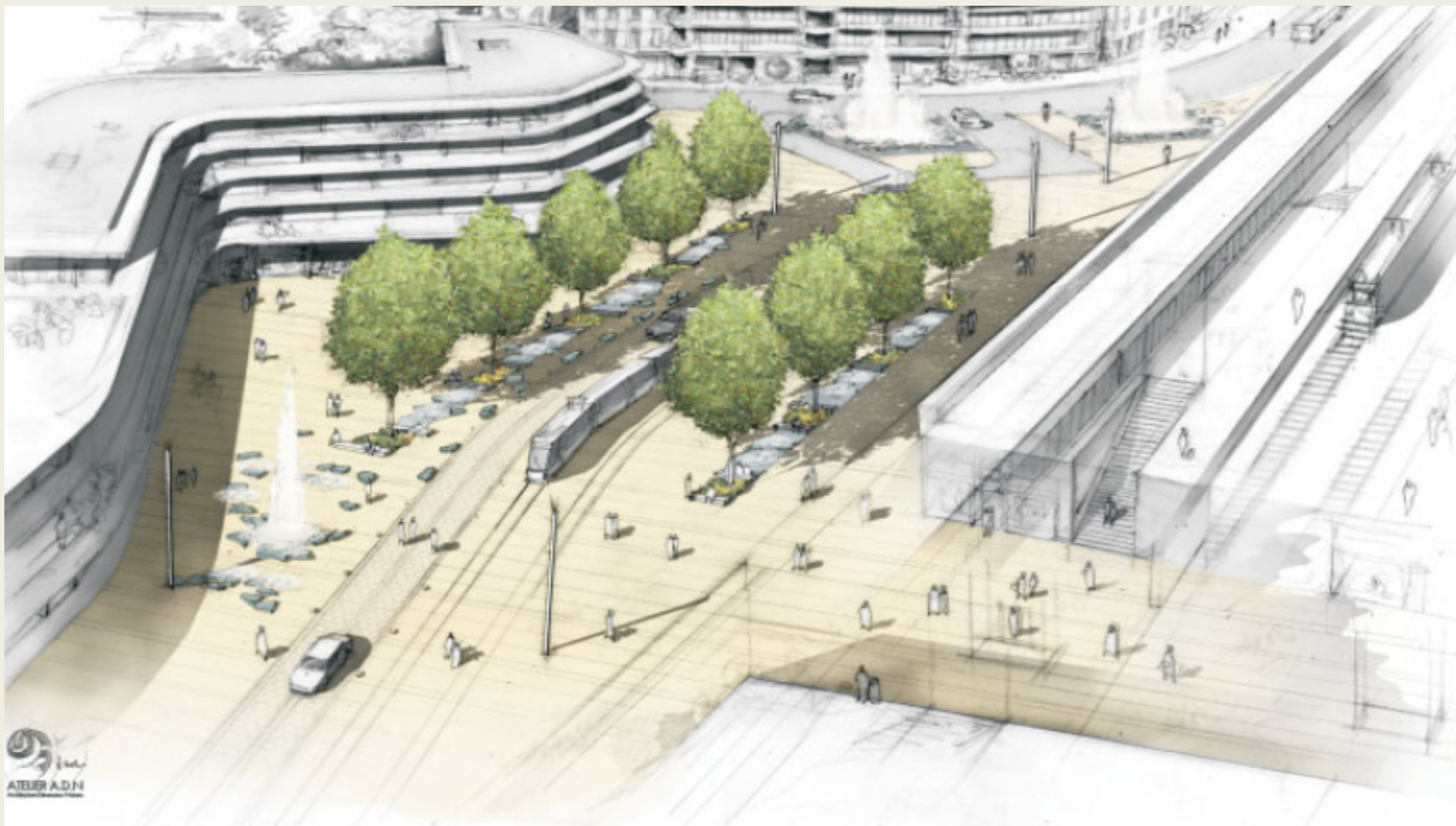


RUP nr. 137 STATIONSOMGEVING GENT SINT-PIETERS ZUIDELIJK STATIONSPLEIN

Dienst Stedenbouw & Ruimtelijke Planning



Het decreet houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening (18 mei 1999) bepaalt dat gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden opgemaakt ter uitvoering van het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan.

Het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG, 09 april 2003) is het ruimtelijk kader waarbinnen in de stad Gent een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan tot stand komt.

Decretaal bevat een ruimtelijk uitvoeringsplan zoals het voorligt de volgende delen:

1. een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
2. de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting en/of het beheer;
3. een weergave van de feitelijke en juridische toestand;
4. de relatie met het ruimtelijk structuurplan of de ruimtelijke structuurplannen waarvan het een uitvoering is;
5. in voorkomend geval, een zo mogelijk limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden;

Enkel het grafisch plan en de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften hebben conform het decreet verordenende kracht.

Deze nota is de toelichting bij het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. De toelichtingsnota heeft als dusdanig geen verordenende kracht, doch is belangrijk als inhoudelijk onderdeel van het geheel van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De toelichting vormt samen met de verordenende voorschriften het beoordelingskader bij aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning, respectievelijk verkavelingsvergunning.

Stad Gent
GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

137 STATIONSOMGEVING GENT SINT-PIETERS ZUIDELIJK STATIONSPLEIN

TOELICHTINGSNOTA
STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

Opmaak
Stad Gent
Departement Ruimtelijke Planning, Mobiliteit en Openbaar Domein
Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning



Voor eensluidend verklaard afschrift
namens de provinciegriffier
de gedelegeerde ambtenaar :

Mark Cromheecke
diensthoofd

Ruimtelijk planner: Bruno Minnebo

Goedgekeurd
namens de Deputatie 14 FEB. 2008
de Provinciegriffier de bevoegde Gedeputeerde

Definitief vastgesteld door de gemeenteraad in de zitting van 18 DEC. 2007
(get) Aibert De Smet (get) Marc De Buck

De stadssecretaris

Paul TEERLINCK
Stadssecretaris

Voor de burgemeester
(bij delegatiebesluit van 3 januari 2007)

Karin Temmerman
Schepen van Stadsontwikkeling,
mobiliteit en wonen

Goedgekeurd door de deputatie

INHOUDSOPGAVE

TOELICHTINGSNOTA

1 INLEIDING	6
2 REDEN TOT OPMAAK EN BEGRENZING	8
3 FEITELIJKE EN JURIDISCHE TOESTAND	9
3.1 Historische schets	9
3.2 Bestaande toestand vandaag	11
3.3 Juridische toestand	12
4 IN UITVOERING VAN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN	15
4.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen	15
4.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan	15
4.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan	15
Structuurschets voor de kernstad	17
5 KRACHTLIJNEN EN CONCEPTEN	17
5.1 Ruimtelijke concepten op niveau van het stationsproject	18
5.2 Ruimtelijke concepten op niveau van de zuidelijke stationsomgeving	20
6 WATERTOETS	26
7 OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN	28
8 MAATREGELEN TER REALISATIE	28
Onteigeningsplan	28

STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

Begrippen en definities	30
Stedenbouwkundige voorschriften per zone	31



Toelichtingsnota

1 INLEIDING

De opmaak van dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan vormt een onderdeel van de ontwikkelingen die zich de komende jaren in de omgeving van het station Gent Sint-Pieters zullen afspelen. 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.

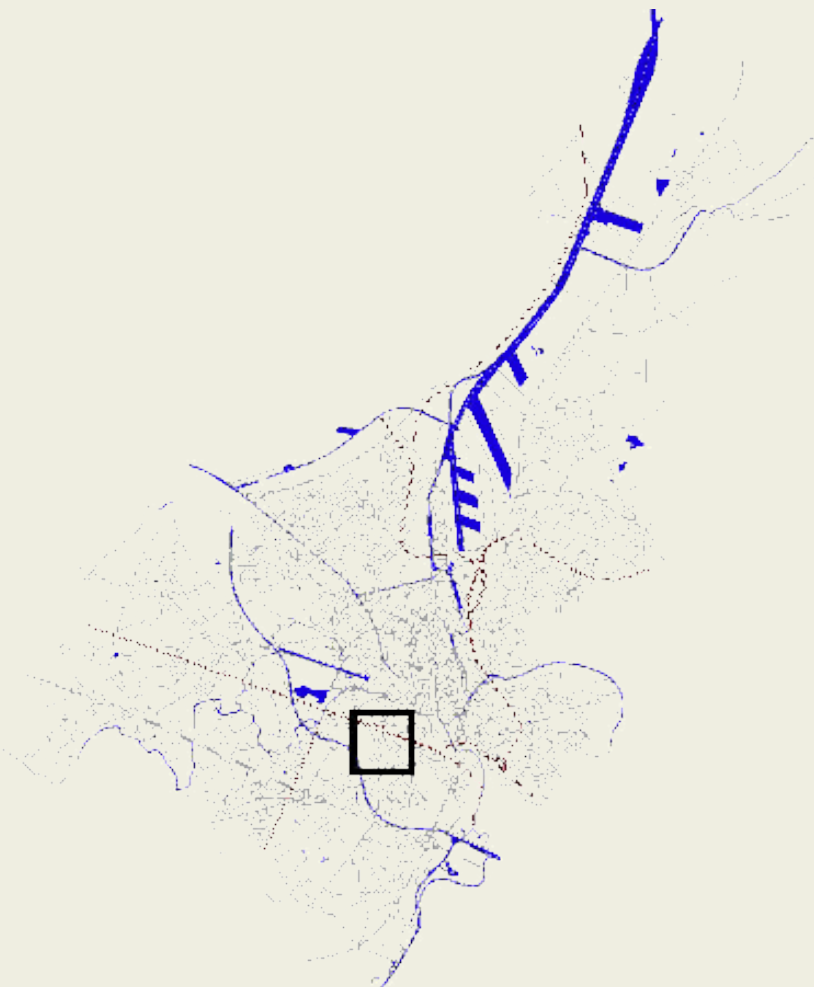
Voor de zuidelijke stationsomgeving werd in mei 2004 een stadsontwerp opgemaakt door KCAP - ARCADIS Gedas. De uitgangspunten in deze nota vormen de basis voor de opmaak van dit ruimtelijk uitvoeringsplan. De visie en conceptelementen alsook de visualisatie en suggesties met betrekking tot de inrichting van het plein en het gebouw worden ten volle verwerkt in deze toelichtingsnota.

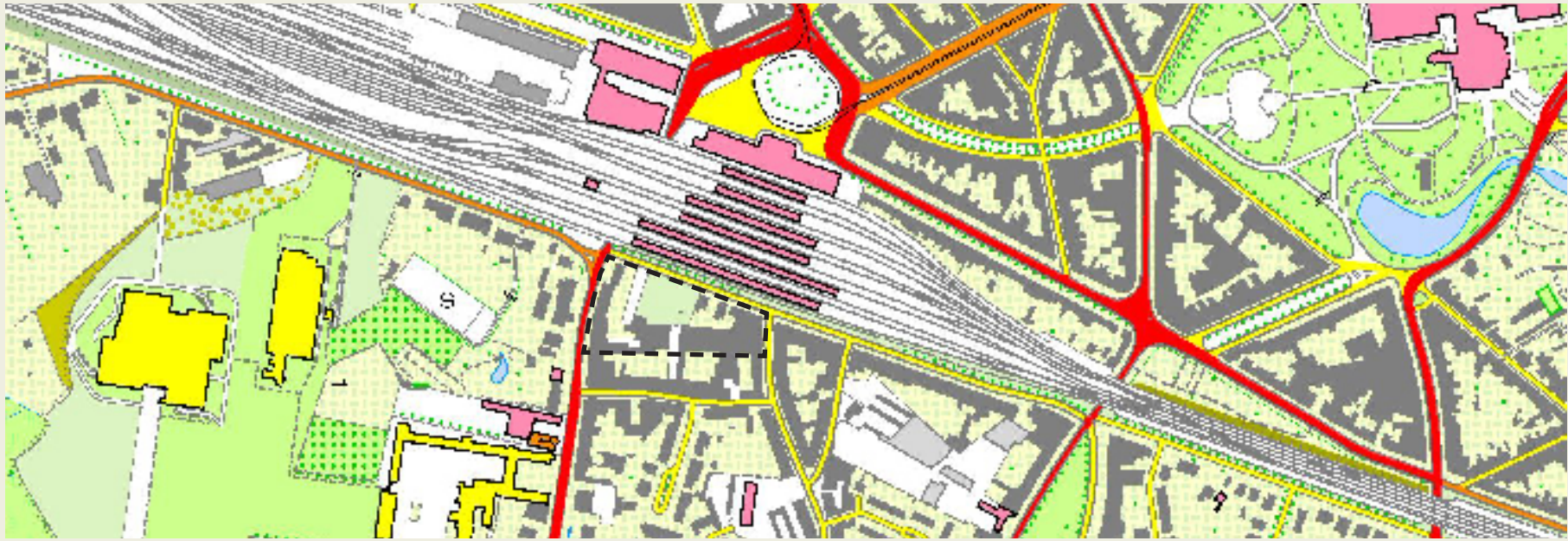
Samen met de ruimtelijke inzichten, oppervlaktesimulaties en beelden die de verschillende onderzoeksontwerpen voor het volledige stationsgebied hebben opgeleverd, werd één bundel samengesteld: het synthesesedocument 'Ontwikkeling Sint-Pietersstation Gent', d.d. april 2005

Voor de afwerking van het bouwblok ten zuiden van het station en de ontwikkeling van een nieuw zuidelijk stationsplein wordt dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan nr. 137 'stationsomgeving Gent Sint-Pieters zuidelijk stationsplein' opgemaakt.

Het plangebied voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan situeert zich in de zuidwestelijke rand van de stad, aan de zuidzijde van het station Gent Sint-Pieters. Morfologisch en functioneel maakt dit plangebied deel uit van de ontwikkeling van de gehele stationsomgeving.

Het plangebied wordt in het noorden begrensd door het spoorweg-emplacement/Sint-Denijslaan. In het oosten door de Ganzendries, in het westen door de Voskenslaan en in het zuiden door de bestaande bebouwing en achtertuinen van de Voskenslaan, Reigerstraat.





2 REDEN TOT OPMAAK EN BEGRENZING

Het bouwblok begrensd door de Sint-Denijslaan, Voskenslaan, Reigerstraat en Ganzendries is de laatste jaren, omwille van infrastructuurwerken, verminkt geworden.

In functie van een drietal tramstelplaatsen, auto – en fietsenparking is het middelste deel aan de Sint-Denijslaan al een geruime tijd gesloopt. Achterkanten van de Reigerstraat werden hierdoor zichtbaar. Tevens werd in functie van de doortrekking van de tramlijn naar Flanders Expo nog een aantal woningen in de Voskenslaan onteigend en gesloopt. De ruimte werd ingenomen door tramsporen.

Het stadsweefsel ten zuiden van het station is onder invloed van deze ingrepen versnipperd en onafgewerkt. Hierdoor ontstaat de potentie en de ruimte voor een stationsplein en een nieuwe pleinafwerking. De creatie van een zuidelijk gelegen stationsplein past dan ook binnen de herstructurering van dit gebied en de koppeling van het treinverkeer aan de stad. De hoofddoelstelling is dan ook het station aan de zuidzijde een gezicht te geven. Waar het Maria Hendrikaplein aan de noordzijde de stad met het station verbindt, moet het Sint-Denijsplein dit aan de zuidzijde doen. Er zal gezocht worden naar samenhang tussen de openbare ruimte ten noorden en ten zuiden van de sporen om zo een “stationsplaats” te concipiëren.

De grens van het RUP wordt in die zin bepaald dat enkel de percelen nodig voor de realisatie van het zuidelijke stationsproject opgenomen worden binnen de contour van het RUP. Voor de overige percelen van het bouwblok, langsheen de Voskenslaan, Reigerstraat en Ganzendries doen zich thans geen stedenbouwkundige knelpunten of opportuniteiten voor. De ligging in woongebied volgens het gewestplan geeft voor deze percelen voldoende kader om het gewenste ruimtelijk beleid te kunnen voeren.

Rekening houdende met het belang van dit project als poort voor de stad wenst de stad een actieve rol te spelen bij de ontwikkeling van dit project. Niet alleen wenst de stad een garantie op realisatie van dit project, bovendien wenst zij ook haar sturende en begeleidende rol op te nemen bij de realisatie van zowel plein als gebouw. Om die reden worden de percelen die nodig zijn voor de ontwikkeling van het gebied en de realisatie van het plein en het bouwproject opgenomen in een onteigeningsplan.

3 FEITELIJKE EN JURIDISCHE TOESTAND

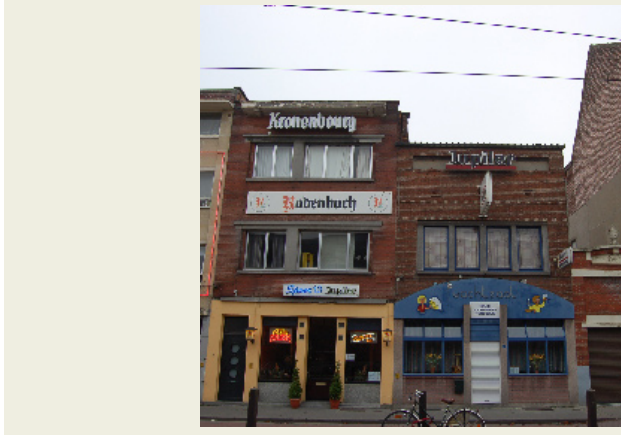
3.1 Historische schets

De stationsomgeving met zijn omliggende wijken Sint-Pieters-Aalst en Sint-Pieters-Aaigem kennen een bewogen geschiedenis maar werden uiteindelijk determinerend bepaald door de planning van de wereltentoonstelling van 1913. De bouw van het toen nieuwe Sint-Pietersstation (1908-1912) naar een ontwerp van architect L. Cloquet bracht een nieuwe dynamiek in deze buurt. Het station stimuleerde de commerciële ontwikkeling van het plein ervoor en de convergerende straten. Horeca en kleinhandel wisselen af met burgerhuizen in variërende bouwtrant met overwegend Art Nouveau inslag.



Via een viaduct onder de verhoogde spoorlijn (1910-11), vernieuwd na de eerste wereldoorlog, werd de Voskenslaan getrokken doorheen het vrij moerassige en landelijke gebied van Sint-Pieters-Aalst. Daardoor werden voornamelijk aan de oostelijke zijde van de Voskenslaan huizen gebouwd. Langsheen de westelijke zijde vestigden zich enkele grotere complexen. Het moerassige gebied tussen de Leie en de spoorweg naar Oostende werd pas in de jaren 1930 geurbaniseerd. Naast reeds bestaande wegen met een sporadische oudere bebouwing en ook overwegend 20ste eeuwse architectuur, werden volledig nieuwe straten getrokken met woonhuizen in modernistische stijl.





3.2 Bestaande toestand

Zuidelijke stationsruimte onbekend en onbemind

Jarenlang heeft het bouwblok aan de zuidzijde van het station gefungeerd als een achterkant van het stationsgebouw. Een toegang in de talud onder de sporen geeft de mogelijkheid om zonder de drukte van het stationsgebouw aan de voorzijde, de sporen te bereiken.

Deze toegang vormt slechts een achterdeur tot het stationsgebouw zonder enige attractieve waarde.

Zuidelijke stationsruimte omgeven door infrastructuur

Onder invloed van het stijgende reizigersaantal werd niet alleen de druk op het station, maar ook de druk op de omgeving verhoogd. Door de invoering van een betaald parkeersysteem in de ruime omgeving en het verhogen van het openbaar vervoer aanbod evolueerde de buitenruimte rond het station tot een transferrium van diverse openbaar vervoersmodi. Met de komst van lijn 1 naar Flanders Expo en een versterking van lijn 21-22 langsheen de Sint-Denijslaan, kreeg de zuidzijde van het station een verhoogde betekenis.

Opvallend is dat hiervoor een deel van het oorspronkelijke bouwblok op de hoek van de Sint-Denijslaan en de Voskenslaan werd opgeofferd. De restruimte op deze onteigende percelen worden thans ingezet als fietsenstalling.

Zuidelijke stationsruimte ingericht met een tijdelijk statuut

De noodzaak om ruimte te creëren voor de doortrekking van tramlijn 1 richting Flanders Expo, de tijdelijke opstelruimte voor de tram en de aanpassingen aan het kruispunt Sint-Denijslaan - Voskenslaan, hebben aanleiding gegeven tot een onteigening en afbraak van een deel van het bouwblok op de hoek Sint-Denijslaan - Voskenslaan. In afwachting van de realisatie van het stationsproject werden zowel de nodige infrastructuren als de resterende ruimte ingericht met een tijdelijk statuut:

- Het kruispunt/rotonde op de hoek Sint-Denijslaan - Voskenslaan werd ingericht met betonblokken en belijning.
- De restruimte van de onteigende percelen werd ingericht als fietsenstalling.
- De achterkanten van de bouwblokken aan de Voskenslaan en de Reigerstraat komen op de voorgrond te liggen. Dit geeft een onafgewerkte indruk aan de omgeving.
- Het ten dele afbreken van een bouwblok heeft blinde gevels als gevolg.

Algemeen kunnen we dus stellen dat deze onafgewerkte situatie van dit bouwblok enkel nadelige effecten tot gevolg heeft.

3.3 Juridische toestand

Volgende juridische elementen gelegen in of grenzend aan het plangebied zijn van belang:

3.3.1 Gewestplan Gentse en kanaalzone

Het plangebied valt binnen het gewestplan nr. 8 Gentse en kanaalzone (KB 14/09/1977) in de bestemming woongebied.

3.3.2 Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “afbakening grootstedelijk gebied Gent”

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “afbakening grootstedelijk gebied Gent” is door de Vlaamse regering definitief vastgesteld op 16 december 2005 (B.S. 19/01/2006). Het plangebied valt binnen de grens van het ruimtelijk uitvoeringsplan “afbakening grootstedelijk gebied Gent”. Het plangebied is gelegen binnen de grens van het grootstedelijk gebied. Naast de algemene principes zijn geen detailzonerings vastgelegd.

3.3.3 Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “stationsomgeving Gent Sint-Pieters en Koningin Fabiolalaan”

Op 15 december 2006 werd het gewestelijk RUP “stationsomgeving Gent Sint-Pieters en Koningin Fabiolalaan” definitief vastgesteld (B.S. 12/01/2007). Het plangebied voor dit RUP is niet als deelplan opgenomen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Uit dit planproces wordt verder in de toelichtingsnota in belangrijke mate aandacht besteed aan de inrichting van de volledige stationsomgeving en aan het functioneren van beide pleinen in relatie tot het station.

3.3.4 MER - milieu effectenrapport

Samen met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘stationsomgeving Gent Sint-Pieters en Koningin Fabiolalaan’ werd een milieu effectenrapport (MER) opgemaakt. Dit MER, conform verklaard op 27 oktober 2006, bevat heel wat milderende maatregelen en aanbevelingen (o.a. met betrekking tot de geluid-relatie met toegelaten functies).

Uit de niet-technische samenvatting van het MER halen we volgende passages met betrekking tot het plangebied:

Punt 4.1.3.2 Deelproject 3B: projectontwikkeling Sint-Denijsplein

Naast de projectontwikkeling aan de Fabiolalaan is er ook, in beperkte mate, projectontwikkeling voorzien aan de Sint-Denijslaan, namelijk het zogenaamde ‘Sint-Denijsplein’.

Het deelproject komt tegemoet aan volgende doelstellingen:

- volwaardig zuidelijk plein
- volwaardige pleinwand
- aanzet tot volledig stedenbouwkundig concept van het blok, gelegen tussen de Sint-Denijslaan, Ganzendries, Reigerstraat en Voskenslaan.
- aansluiten op hogere bouwvolumes in de Voskenslaan
- visuele en akoestische schermwerking ten opzichte van het spoor ten behoeve van de achterliggende gebouwen (Ganzendries, Reigerstraat en Voskenslaan) zonder negatieve gevolgen in verband met de schaduwwerking, gezien de noordelijke situering van de nieuwbouw tegenover de bestaande gebouwen.
- volwaardige projectontwikkeling

Dit gaf aanleiding tot het volgende voorstel:

- ondergrondse parking (niveau -1) met ongeveer 100 plaatsen
- 5 bovengrondse lagen maximaal
- commercieel gelijkvloers (3000m² vloeroppervlakte)

- bovenliggende verdiepingen voor appartementen en/of kantoren (+/- 9000m² vloeroppervlakte):

- > maximaal 4 in de middenstrook
- > verminderd tot 3 of 2 in functie van de aansluitmogelijkheden van de aansluitende straten (kant vossenslaan normaal 3 lagen; kant Ganzendries normaal 2 bijkomende verdiepingen)

Punt 7.2.2 Fase na de werkzaamheden

Deelproject 3B

Voor het nieuwbouwproject langs de Sint-Denijslaan is er een gelijkwaardig effect als voor het deelproject 3A. Het nieuwbouwproject zal voor de woningen in de Reigerstraat en deels ook de Ganzendries voor een afscherpende werking zorgen van het wegverkeersgeluid op de Sint-Denijslaan en uiteraard ook van het spoorgeluid. De afscherming van zowel het treinverkeer als het wegverkeer (tram e.a.) is een matig tot zeer positief effect (reductie met meer dan 5dB(A)). Er moet wel rekening gehouden worden met het feit dat de gevel van het nieuwbouwproject zal worden blootgesteld aan LAeq-niveaus van meer dan 60 à 65 dB(A). Daarenboven komen maximale geluidsniveaus voor van 70 à 80 dB(A) tengevolge van wegverkeer, tramverkeer en bijkomend de vertrekkende en toekomende treinen. Indien de architect met deze gegevens rekening houdt, is het mogelijk om de layout van de nieuwbouw hierop af te stemmen en tevens extra geluidsisolatie in de gevel te voorzien.

Vermits er ook horeca voorzien is in dit nieuwbouwproject is het ten eerste aangewezen om de layout en de ligging van mogelijke luidruchtige café's e.d. zeer goed te kiezen en deze te isoleren of af te schermen van de nabijgelegen woningen in de Reigerstraat of Ganzendries. Terrassen van eetgelegenheden of café's die uitgeven op de tuinen van de Reigerstraat zijn te vermijden. Een preventieve aanpak inzake geluidsisolatie, inplanting van eventuele luidruchtige gelegenheden is noodzakelijk om achteraf geen geluidshinder te krijgen.

Punt 7.3 Trillingen

De projectontwikkeling langs de K. Fabiolalaan en de Sint-Denijslaan zal op zich uiteraard geen trillingshinder veroorzaken. Er is echter wel een kans dat er trillingshinder kan optreden in de appartementen van deze projectontwikkeling. Immers hoe hoger een gebouw is gelegen, hoe groter het opslingerings-effect kan zijn.

Punt 8.7 Voorstel inrichting projectontwikkelings Sint-Denijslaan

Vanuit het MER worden voornamelijk aanbevelingen geformuleerd die erop gericht zijn het geluidsklimaat in de achterliggende straten te vrijwaren van piekgeluiden. Daartoe is het aangewezen minimaal 4 bouwlagen te realiseren in de projectontwikkeling. Om dezelfde redenen dient vermeden te worden dat aan de achterzijde van de nieuwe horeca-voorielingen luidruchtige activiteiten kunnen plaatsvinden. Terrassen dienen dan ook aan de voorzijde te worden voorzien.

De elementen uit dit MER relevant voor het plangebied zijn vertaald in de stedenbouwkundige voorschriften.

3.3.5 Bijzonder plan van aanleg nr. 12 Rijsenberg (MB 20/06/1994)

Aan de overzijde van het spoorwegemplacement vinden we het BPA nr. 12 Rijsenberg die de noordelijke ontwikkeling van de stationswijk regelt.

3.3.6 Beschermden monumenten en landschappen

In het plangebied zelf komen geen beschermingszones voor. Aan de rand van of net buiten het plangebied vinden we de volgende relevante beschermingen terug:

Sint Pietersstation: het stationsgebouw met twee tunnels, de reizigerstunnel en de diensttunnel zijn ondertussen gedeclasseerd in functie van de realisatie van het renovatieproject.

3.3.7 Rooiijnplan Voskenslaan

Het plangebied aan de zijde van de Voskenslaan is belast met een gewestelijk rooiijnplan dd. 12 april 1985. Ondertussen is de Voskenslaan van statuut veranderd en overgedragen aan de stad Gent op 4 augustus 2005.

3.3.8 Overige juridische plannen

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

4 IN UITVOERING VAN HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN

4.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

Op zoek gaan naar een relatie met de ruimtelijke structuurplanning begint al bij het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, waar op Vlaams niveau gewerkt wordt met de metafoor “Vlaanderen, open en stedelijk”. Deze visie wordt kracht bijgezet aan de hand van vier doelstellingen (p.320) en vertaald in vier ruimtelijke principes (p. 319 – 325).

Stedelijke gebieden spelen een belangrijke rol in de gewenste ruimtelijke structuur. Gent, geselecteerd als grootstedelijk gebied, moet bestaande en toekomstige stedelijke potenties maximaal benutten. Zo bestaat de potentie om een groot deel van de groei inzake woongelegenheden, voorzieningen en economische activiteiten op te vangen.

Het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen geeft naast algemene uitgangspunten ook ontwikkelingsperspectieven aan die rechtstreeks van toepassing zijn op de omgeving van het Sint-Pietersstation. Zo worden uitspraken gedaan over woondichtheden, woningaanbod en multifunctionaliteit en verwevenheid aan een knooppunt voor openbaar vervoer.

Samenvattend kunnen we stellen dat het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen een expliciet kader schetst 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, infrastructuur 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-Pieters-

4.2 Provinciaal ruimtelijk structuurplan

De voorgestelde opties uit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen worden overgenomen en ondersteund in het Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen.

4.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan

In het gewenste profiel neemt Gent voor haar verdere ontwikkeling het wonen als basis, met als ambitie de kwaliteit van de woonomgevingen te verbeteren. Tegelijk wordt het evenwichtig mengen van functies nagestreefd. Voor het ontwikkelen van nieuwe stadsdelen en ontwikkelingspolen zoals de stationsomgeving Gent Sint-Pieters worden krachtige symbolen voorgesteld onder de vorm van markante torens. Zo streeft Gent de visie na als stad van torens en rivieren.

Voor de realisatie van deze visie kiest Gent voor het complementair ontwikkelen van twee stationsbuurten, elk met een eigen karakter. Aan de zuidzijde van de stad wordt gekozen voor het model van radiale ontwikkelingsassen vanuit het Sint-Pietersstation.

Deze visie wordt op conceptniveau verder vertaald in een ruimtelijk concept voor Gent waarbij gekozen wordt om te werken met zes deelstructuren en zeven deelruimten.

Het ruimtelijk structuurplan formuleert een aantal ontwikkelingsperspectieven voor de verschillende deelstructuren die op het plangebied van toepassing zijn.

Gent zal streven naar een voldoende groot, gevarieerd en kwalitatief woonaanbod. Daarbij zal vooral de aandacht gaan naar stadsvernieuwing in de gordel met onder meer de stationsomgeving Gent Sint-Pieters. Aan de hand van stadsontwerpen wordt gezocht naar een structuur die de uitstraling, de identiteit en het gevoel van eigenwaarde van de wijk verbeteren door een kwalitatieve inrichting van het openbaar domein.

Het station Gent Sint-Pieters fungeert als hoofdstation op Vlaams niveau. De uitstraling van dit station zal zich niet enkel richten naar de noodzakelijke hoofdtoegang, maar ook de zuidelijke toegang zal aan belang winnen. Het aanleggen van een verkeersveilige omgeving voor fietsers en voetgangers vormt een uitgangspunt.

De kernstad, waarbinnen de stationsomgeving Gent Sint-Pieters als ontwikkelingspool net valt, groeit binnen dit grootstedelijk activiteitengebied uit tot een complementaire aantrekkingspool voor publiekstreckende tertiaire, educatieve en cultureel/recreatieve functies, verweven met wonen en kantoren.

Dat het plangebied omwille van zijn ligging niet is geselecteerd als cluster voor culturele voorzieningen belet uiteraard niet dat kleinschalige culturele voorzieningen uitgesloten zijn. In het bijzonder wordt in de stationsomgeving Gent Sint-Pieters gezocht naar ruimte voor sport, spel en ontmoeting, afgestemd op de bestaande plaatselijke noden.

Binnen de landschappelijke structuur is het plangebied gelegen in het stadslandschap van de kernstad, gekenmerkt door haar sterke bebouwingsgraad, haar cultuurhistorisch landschap, haar torens en haar lappendeken van verschillende wijken. Er wordt gestreefd naar het verhogen van de gebruiksmogelijkheden en aantrekkelijkheid van pleinen. Het eigen karakter van elk plein wordt geaccentueerd.

Naast deze meer algemene ontwikkelingsperspectieven worden in het ruimtelijk structuurplan ook specifieke ontwikkelingsperspectieven voor de stationsbuurt geformuleerd.

De stationsbuurt Gent Sint-Pieters valt binnen de kernstad, omschreven als een veelzijdig, dichts maar verlicht woon – werkgebied met de stationsbuurt als trekker. Het station is een internationale, regionale en grootstedelijke toegang tot de stad. De omgeving wordt ontwikkeld tot hoofddraaischijf van openbaar vervoer met een eigentijdse station(plein) ruimte voor, in en achter de spoorberm met respect voor de bestaande pleinvuurtoren en

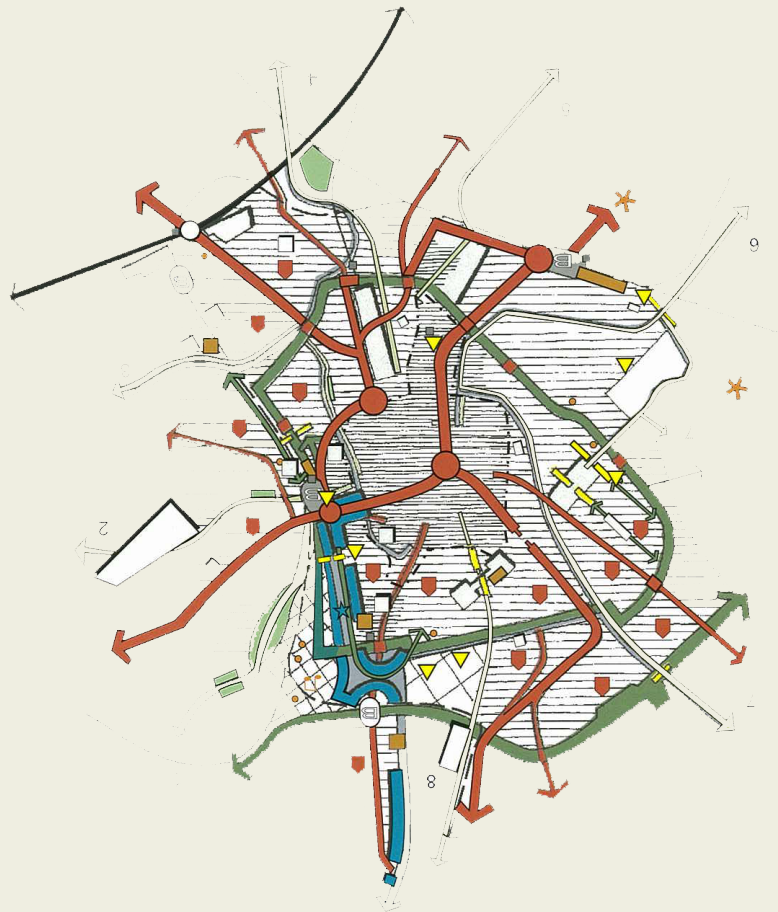
hun bouwhoogte.

Het toekomstige programma voor de stationsomgeving is een gemengd gebied, met de nadruk op wonen en kantoren. Het wonen vormt de sterkte van dit gebied en zal dus een belangrijk contingent vormen bij de toekomstige ontwikkeling.

Voor dit wonen wordt gestreefd naar een woningmenging. We kunnen daarbij de volgende woningmenging onderscheiden: de menging van sociale en particuliere woningen en de menging van kleine en grote woningtypes. De sociale menging van woningen kan men via een verdeelsleutel bekomen. Voor grotere particuliere nieuwbouwprojecten wordt een menging van particuliere en sociale woningen opgelegd vanaf een capaciteit van 100 wooneenheden. Dan wordt een verdeelsleutel van minimum 20% sociale woningen van toepassing, met een absolute bovengrens van 100 sociale huureenheden. Bij voorkeur worden de sociale huurwoningen verspreid in groepjes over het totaalproject. Voor projecten vanaf een capaciteit van 50 wooneenheden wordt een dergelijke menging niet opgelegd, maar wel actief gestimuleerd.

Inzake de menging van verschillende woningtypes worden voor de stationsomgevingen binnen een straal van 400m appartementen voorgesteld.

In het bindend gedeelte wordt het Sint-Pietersstation genoemd als één van de knooppunten van het stedelijk openbaar vervoer. 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. 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.



Structuurschets voor de kernstad

5 KRACHTLIJNEN EN CONCEPTEN

Het planproces voor de stationsomgeving Gent Sint-Pieters loopt al sinds 1998. In deze periode zijn tal van studies en documenten opgemaakt die betrekking hebben op de toekomstige ontwikkeling van dit gebied. Verschillende concepten op meso – en microniveau, gericht op het plangebied, kunnen we dan ook afleiden uit de ontwerpende onderzoeken opgemaakt voor de omgeving van dit gebied. We baseren ons hierbij vooral op volgende documenten:

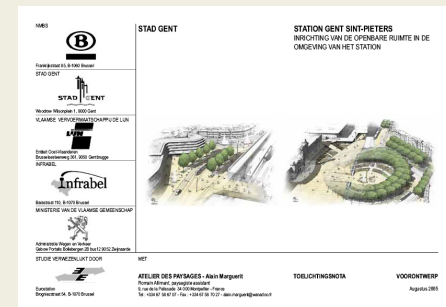
SYNTHESEDOCUMENT ONTWIKKELING STATIONSOMGEVING GENT SINT-PIETERS (MAART 2005 – INCL. REVISIETEKST APRIL 2005)

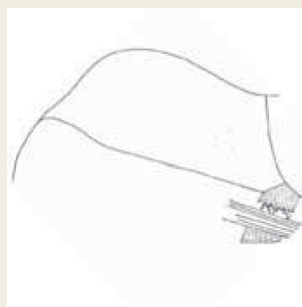
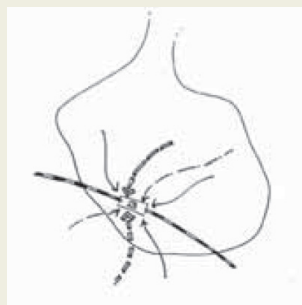
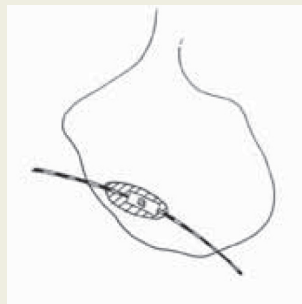


ZUIDELIJKE STATIONSOMGEVING – STADSONTWERP SINT-DENIJS-PLEIN, KCAP ARCADIS-GEDAS (MEI 2004)



NOTA INRICHTING VAN DE OPENBARE RUIMTE IN DE OMGEVING VAN HET STATION GENT SINT-PIETERS.





5.1 Ruimtelijke concepten op niveau van het stationsproject

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 het station en de projectontwikkeling ondergronds uitgebouwd worden.

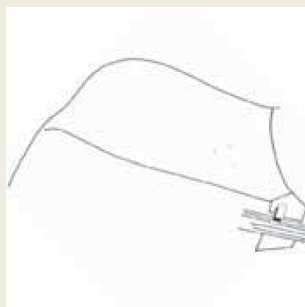
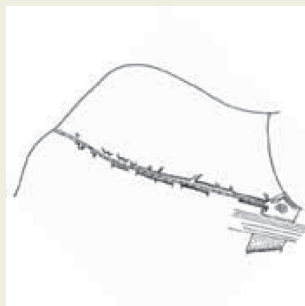
Knooppunt van stedelijk personenvervoer

Wegens zijn bovenstedelijk belang is het station Gent Sint-Pieters één van de belangrijkste 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 niet beschikt over een goed vortransport naar het station.

Coherente stationsplaats

Aanvankelijk richtte het station zich met het Koningin Maria-Hendrikaplein 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. Op die plaats wordt een bijkomend plein gerealiseerd, 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 vervoersstation heeft een centrale positie in deze plaats. Het functioneren van de verschillende verkeersstromen en overstappen moet terdege afgestemd worden en de aanleg van de stationsplaats zal de leesbaarheid en het functioneren ervan ondersteunen.



Vervolledigen van de vroeg-twintigste-eeuwse stadsvorm

Aan de zuidzijde van het station wordt een aanzet gegeven voor een nieuwe invulling met kwalitatief hoogwaardige en eigentijdse vormgeving.

Een gelaagd openbaar vervoerknooppunt als scharnier

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

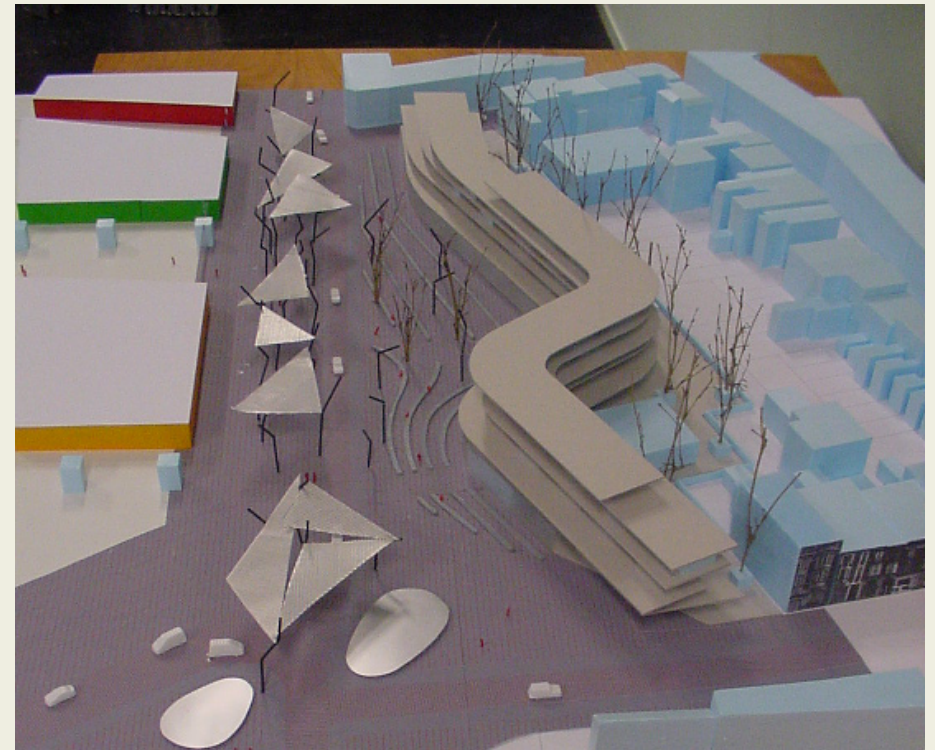
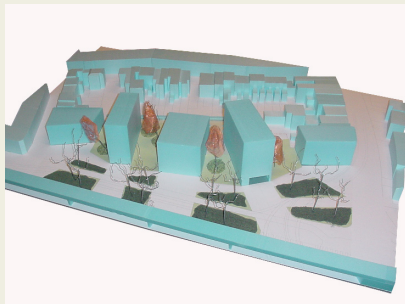
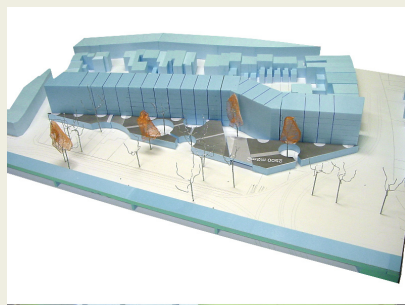
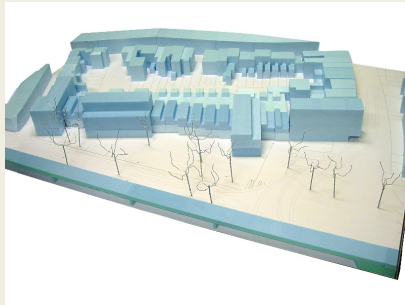
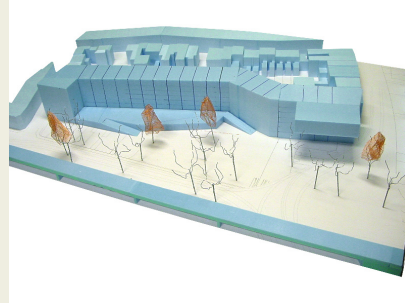
Lineaire ontwikkeling als geluidscherm

Het S-vormige gebouw aan de zuidzijde van het stationsgebouw vervult een functie als akoestisch scherm tussen het spoor en de zuidelijker gelegen wijk.

5.2 Ruimtelijke concepten op niveau van de zuidelijke stationsomgeving

Voorafgaand aan de keuze van het gebouw en het plein werd door KCAP ARCADIS-GEDAS een ontwerpend onderzoek gevoerd om te komen tot de huidige keuzes. Binnen de werkgroep stedenbouw van het stationsproject, in aanwezigheid van de Vlaamse bouwmeester, werden diverse ontwerpen voorgesteld en besproken. Uiteindelijk werd een definitieve keuze gemaakt en verder uitgewerkt in de eindnota.

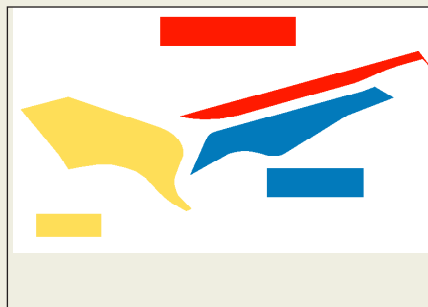
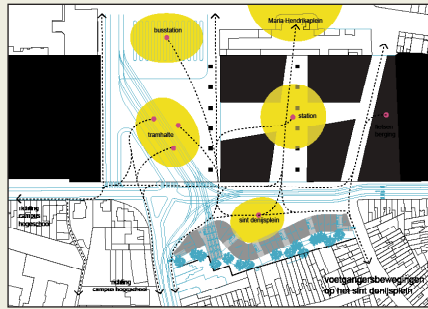
Deze keuze is verordenend vertaald in dit RUP.



Weerhouden voostel

Door KCAP-arcadis voorgestelde alternatieve voorstellen





Concepten voor het Sint-Denijsplein

Maximalisatie van het plein

Het Sint-Denijsplein vormt een ruimte als uitloper van de ontwikkelingen onder de sporen. Ondanks de moeilijke verhoudingen van het plein, zijnde lang en smal, wordt een volwaardig plein ontwikkeld als zuidelijke toegang naar het station.

Rekening houden met de toekomstige bewegingen

Het plein kent vele bewegingen geproduceerd door verschillende verkeersmodi. Vooral de toekomstige voetgangersbewegingen op het Sint-Denijsplein vormen bij de toekomstige ontwikkeling van het plein een belangrijk uitgangspunt. De infrastructuur voor auto en tram worden gebundeld over één tracé.

Op zoek naar eenheid

Het gebruik van één materiaal voor het plein of een beperkt palet aan materialen zorgt voor een visuele eenheid op het plein.

Differentiatie naar functie en context

Het plein wordt ingedeeld in 3 deelgebieden elk met een eigen thema en karakter:

- entree: bewegingselementen aan de straatzijde
- voorzone van de nieuwe bebouwing: zorgen voor een verblijfskwaliteit
- infrastructuur: voorzien van lichtsculptueren

De concepten voor het stedelijk plein werden verder vertaald in een stedenbouwkundige ontwerp voor het plein opgemaakt door landschapsarchitect Alain Marguerit.



Overzichtplan

- KWS-verharding
- uitgewassen beton met granietkorrels
- kasseien in graniet
- kasseien in porfier
- kasseien+tegels in graniet - voetgangers
- beton
- gestabiliseerd dolomiet
- gezandstraald beton
- tuin met siersteek
- tuin met bodembedekkers
- watergeul, fontein
- bruisende fontein en majestueuze fontein
- rotsparlijn

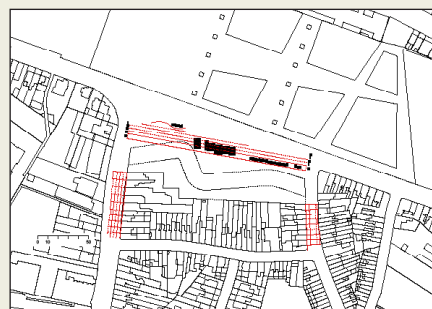
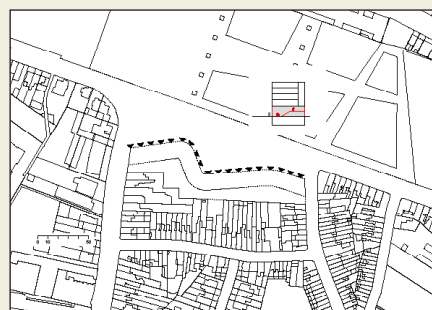
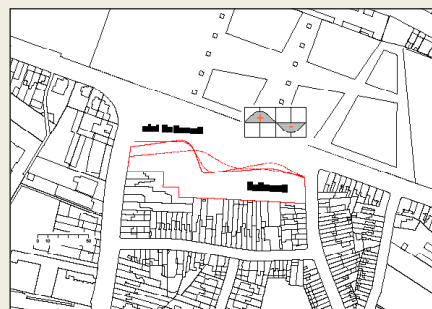


Plan van de vloerafwerkingen

- KWS-verharding
- uitgewassen beton met granietkorrels
- kasseien in graniet
- kasseien in porfier
- kasseien+tegels in graniet - voetgangers
- beton
- gestabiliseerd dolomiet
- gezandstraald beton
- tuin met siersteek
- tuin met bodembedekkers
- watergeul, fontein
- bruisende fontein en majestueuze fontein
- rotsparlijn







Concepten voor de nieuwbouw aan het Sint-Denijsplein

De bebouwing aan de zuidzijde van het spoor bestaat uit een hecht weefsel van bouwblokken. Het blok grenzend aan het station is echter momenteel onvolledig bebouwd. Dit open deel wordt vergroot door aan de Sint-Denijslaan bebouwing weg te nemen. De ontstane ruimte voorziet een bouwzone voor nieuwbouw die het plein begrenst met een wand en tegelijk het open blok afsluit.

Inplanting van het gebouw

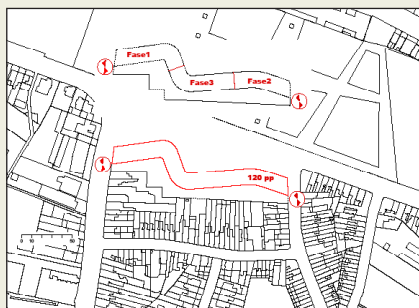
In de zoektocht naar de juiste keuze van verhouding tussen plein en gebouw wordt gekozen voor een vaste rooilijn. Op deze manier wordt de nodige ruimte voor een volwaardig zuidelijk stationsplein gewaarborgd.

Functie van het gebouw

Het nieuwe gebouw aan de zuidzijde van het station, als afwerking van het bouwblok, krijgt in hoofdzaak een residentiële functie. Voor de begane grond wordt gekozen voor een flexibele invulling, een mix van stedelijke en residentiële functies. De begane grond vormt op die manier een stedelijke plint. Om de flexibiliteit van deze plint te verhogen wordt de begane grond voorzien van een bouwhoogte van 5m. De programmering van deze plint verlevendigt en ondersteunt het Sint-Denijsplein als stedelijke dynamische transit – en verblijfsruimte. In deze plint bevinden zich de lobbies van de boven de plint gesitueerde bouwlagen met residentiële functie. Deze lobbies verlengen het plein tot in het gebouw, maar bieden tegelijkertijd vanaf het plein doorzicht op de achter het gebouw gelegen groen.

Hoogte van het gebouw

De hoogte van het gebouw wordt variabel opgebouwd. De randen sluiten zich aan bij de hoogtes van de omliggende bebouwing. Over het volledige bouwvolume wordt een verhoogde gelijkgrondse bouwlaag voorzien van 5m. In zijn geheel worden voor dit gebouw 5 bouwlagen voorzien met een maximale hoogte van 18m.



Afstand tot de achterkant

De overgang tussen het bestaande binnengebied van het blok en de nieuwe bebouwing wordt opgevangen door een overgangszone. Dit kan een groene tuin zijn, al dan niet voorzien van bomen. Beperkte bebouwing is eveneens mogelijk. Daarbij worden groendaken verplicht.

Parkeren

De parkeervoorzieningen bevinden zich volledig ondergronds onder het gebouw, uitbreidbaar met een beperkte zone onder het plein. Bij de aanleg van de ondergrondse parking wordt rekening gehouden met de nodige ruimte voor bomen en waterelementen binnen een kwalitatieve pleinaanleg. De ondergrondse parkeergarage is bereikbaar vanuit de Voskenslaan en de Ganzendries. De ontsluiting vindt in geen geval plaats vanaf het plein.

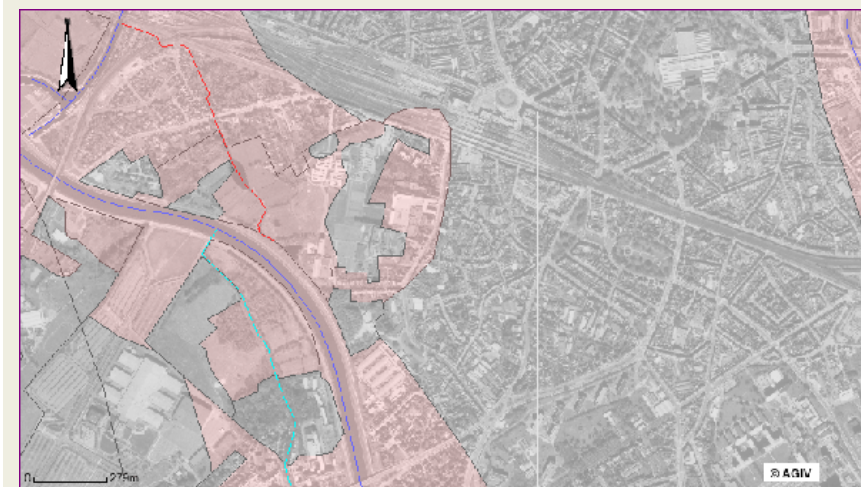
6 WATERTOETS

Op 18 juli 2003 werd het decreet betreffende het integraal waterbeleid bekrachtigd door de Vlaamse regering. Dit decreet geeft uitvoering aan de Europese kaderrichtlijn Water en moet de basis vormen voor de daadwerkelijke aanpak van de waterproblematiek in Vlaanderen en leiden tot een duurzaam waterbeleid. De “water-toets” kan worden opgevat als een proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de mogelijke effecten van plannen voor het watersysteem. Het doel van de watertoets is in hoofdzaak het ontstaan van schadelijke effecten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken en als dat niet kan, om de schadelijke effecten te herstellen of te compenseren.

Het RUP is gelegen in het bekken van de Gentse kanalen. Binnen de contouren van het RUP komen geen waterlopen voor.

De Vlaamse overheid beschikt over drie types van overstromingskaarten. Het betreft de van nature overstroombare gebieden (NOG), de recent overstroomde gebieden (ROG) en de gemodelleerde overstroomde gebieden (MOG).

De van nature overstroombare gebieden (NOG-kaart) zijn afgebakend op basis van de bestaande bodemkaart. Hieruit kan worden afgeleid op welke gronden er zich in het verleden sedimenten hebben afgezet als gevolg van overstromingen. De NOG-kaart wordt echter niet gebruikt om risicozones af te bakenen, vermits deze kaart niet noodzakelijk het actuele overstromingsrisico weergeeft maar eerder een indicatie is waar overstromingen in een bodemkundig-historisch perspectief zich hebben voorgedaan. Zo is er bij het opstellen van de kaart geen rekening gehouden met invloeden van menselijke ingrepen. De kaart geeft wel een beeld van de mogelijke gevolgen van zeer extreme weerkundige omstandigheden of het falen van de bestaande waterkering. Het plangebied valt binnen de NOG-kaart volledig binnen een gebied dat niet van nature overstroombaar is.





De recent overstroomde gebieden (ROG-kaart) is een weergave van de gekende overstromingen die zich voorgedaan hebben in de periode 1988-2003. In het RUP zijn geen percelen gelegen binnen een recent overstroomd gebied.

De kaart met de gemodelleerde overstromingsgebieden (MOG-kaart) vertrekt vanuit overstromingsgebieden die via modelleringsstudies in de periode 1995-2003 werden afgebakend. Deze MOG-kaarten hebben samen met de ROG-kaarten gezorgd voor de afbakening van risicozones voor overstroming. In het plangebied bevinden zich geen risicozones tot overstroming.

De ‘gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater’ verplicht tot het toepassen van het principe integraal waterbeheer. Er wordt hiervoor verwezen naar §7.2.2.1.2.

De code voor Goede Praktijk voor Duurzaam Lokaal Waterbeleid stelt de volgende doelstelling voorop: “maximale retentie (infiltratie, berging en vertraagde afvoer) van hemelwater aan de bron”. Zo min mogelijk wordt hemelwater versneld afgevoerd naar de waterloop. Het hemelwater wordt zo veel mogelijk aan de bron opgevangen en gebruikt, geïnfiltreerd en zo nodig vertraagd afgevoerd, gescheiden in het rioleringsstelsel. In principe is het de beheerder van de waterloop die bepaalt of er strengere specifieke lozings- en buffervereisten m.b.t. het lozen van hemelwater kunnen worden opgelegd.

In het algemeen bouwreglement van de Stad Gent zijn er verschillende maatregelen opgenomen zoals de verplichting tot het aanleggen van een gescheiden afvoerstelsel, een hemelwaterput en een installatie voor gebruik van hemelwater, bij het bouwen van een nieuwbouw of bij verbouwingswerken. Er is een verplichting tot het beperken en het vertragen van de afvoer van hemelwater naar het openbaar domein. Dit kan door de afvoer op het eigen terrein via doorlaatbare verhardingen, via infiltratie in de bodem, via grachten en vijvers, of door de plaatsing van groendaken. Het vertragen van de afvoer van hemelwater naar het openbaar domein geschiedt door de plaatsing van buffers, zoals infiltratievoorzieningen, groendaken, ondergrondse of bovengrondse buffertanks, of door andere buffertechnieken zoals de aanleg op het eigen terrein van een vijver of gracht met bufferend vermogen.

De eerste vraag die moet gesteld worden is of de opmaak van het RUP een schadelijk effect zou kunnen veroorzaken op het watersysteem. De opmaak van dit RUP voorziet in een transformatie van het bouwblok aan de zuidzijde van het station. De footprint van de te bebouwen oppervlakte zal in geen geval toenemen, in tegendeel, de groene element op het plein en de achterliggende groenzone zullen voldoende infiltratie vragen om te kunnen overleven. Met de uitvoering van dit ruimtelijk uitvoeringsplan worden aldus geen betekenisvolle nadelige effecten verwacht. Het RUP is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en er zijn geen risicozones voor overstromingen binnen het plangebied aanwezig.

7 OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN

Bij de opmaak van dit ruimtelijk uitvoeringsplan wordt de bestemming woongebied uit het gewestplan voor het volledige plangebied opgeheven.

8 MAATREGELEN TER REALISATIE

Onteigeningsplan

Het ruimtelijk uitvoeringsplan bevat eveneens overeenkomstig artikel 70 van het decreet van 18 mei 1999, houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening, een onteigeningsplan.

De aanleg van een stedelijk plein en het afwerken dit bouwblok is noodzakelijk voor het ontwikkelen van deze zuidelijke stationsomgeving. Omdat de aanleg van dit plein effectief moet samengaan met de projectontwikkeling, is het absoluut noodzakelijk dat de Stad Gent en/of het Autonoom Stadsontwikkelingsbedrijf (AG SOB) ook over de gronden beschikt waarop het RUP de aanleg van het plein en de afwerking van het bouwblok voorziet. Een aantal van deze gronden zijn reeds eigendom van het AG SOB maar een deel is particuliere eigendom.

Het is noodzakelijk om de percelen noodzakelijk voor de realisatie van het plein en het bouwproject zuidelijke stationsomgeving op te nemen in een onteigeningsplan.

Deze onteigening moet bij hoogdringendheid toegepast worden omdat de te onteigenen percelen gelegen zijn in de ontworpen zones voor stedelijk plein en de zone voor bouwproject zuidelijke stationsomgeving. De effectieve projectontwikkeling moet samengaan met de ontwikkeling van het stationsproject en bijgevolg binnen redelijke termijn moet kunnen starten.



Stedenbouwkundige voorschriften



STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

De stedenbouwkundige voorschriften zijn de verordenende vertaling van de inhoudelijke opties die voor de ontwikkeling van het plangebied noodzakelijk zijn.

De inhoudelijke invulling steunt op de visie en de krachtlijnen die voor de ruimtelijke ontwikkeling zijn uitgewerkt.

De gehanteerde begrippen en definities, de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan hebben een verordenende en bijgevolg ook bindende kracht. Zij vormen de juridische basis voor het vergunningenbeleid.

Begrippen en definities

Bruto-vloeroppervlakte (BVO): de som van de aan de buitenzijde gemeten vloeroppervlakte van alle vloerniveaus van het gebouw. Deze oppervlakte volgt uit de buitenomtrek van de aan het gebouw grenzende bouwdelen op vloerhoogte. Hierbij zijn de buitenvlakken van de begrenzing bepalend. Oppervlakte van trappen, liften en dergelijke moeten op elk vloerniveau meegerekend worden. Niet mee te rekenen zijn zolders, kelders en ondergrondse ruimten die niet voor functioneel gebruik in overeenstemming met de bestemming kunnen worden aangewend.

Bebouwingscoëfficiënt: een in de stedenbouwkundige voorschriften aangegeven percentage dat de grootte van het deel van het terrein aangeeft dat mag bebouwd worden.

Erfaanleg: een gelijkgrondse aanleg van een straat of plein waarbij de verblijfsfuncties primeren. Verkeer (mechanisch) wordt toegelaten en is onderworpen aan eigen regels inzake de relatie tussen de weggebruikers, de snelheid en het parkeren. De inrichting gebeurt zo dat voetgangers en bestuurders, bewoners en bezoekers in harmonie de ruimte kunnen gebruiken waarbij de veiligheid voor iedereen wordt gegarandeerd.

Vloer-Terreinindex (V/T): de som van de bruto-vloeroppervlakte (V) gedeeld door de terreinoppervlakte (T).

Stedenbouwkundige voorschriften per zone

Uit de visie en de krachtlijnen worden essentiële elementen geselecteerd voor opname in specifieke stedenbouwkundige voorschriften met een niet-verordenend en een verordenend gedeelte.

De specifieke stedenbouwkundige voorschriften bestaan uit zones en bijkomende aanduidingen. Ze zijn enkel bij de stedenbouwkundige handelingen in de desbetreffende zone en voor de bijkomende aanduiding van toepassing tenzij anders vermeld.

In een overzichtelijke tabel wordt de samenhang weergegeven tussen de inhoudelijke opties die voor iedere zone en bijkomende aanduiding in het plangebied worden vooropgesteld en de verordenende vertaling van deze inhoudelijke opties. Op deze wijze blijft het mogelijk de verordenende voorschriften te begrijpen en te interpreteren vanuit de richtinggevende inhoudelijke opties.

Per zone of aanduiding ziet de tabel er als volgt uit:

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften: geeft samenvattend weer welke inhoudelijke opties belangrijk zijn bij de ontwikkeling van deze zone of bijkomende aanduiding. Deze kolom bevat verwijzingen naar de visie, de krachtlijnen én aanvullende elementen die te maken hebben met programmatische elementen die relevant zijn voor de vertaling op het terrein. Concreet kunnen er kwalitatieve principes voor de bestemming en de ruimtelijke inrichting van het terrein naar voren worden geschoven. Deze tekst is niet verordenend.	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften: werkt de essentiële opties uit tot stedenbouwkundige voorschriften. Deze tekst is verordenend en juridisch afdwingbaar.

De ruimtelijke opties en de verordenende voorschriften worden verder ondersteund door andere inhoudelijke, procedurele en wetgevende mechanismen zoals de stedenbouwkundige voorschriften geregeld in de stedenbouwkundige verordening(en), het burgerlijk wetboek (lichten, zichten,...), het privaats- en publiekrechtelijk bouwrecht, het milieurecht,...

Zone voor stedelijk plein

<i>Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften</i>	<i>Verordenende stedenbouwkundige voorschriften</i>
<p>Dit zuidelijk stationsplein fungeert als volwaardig 'entree' plein voor het toekomstige vernieuwde stationscomplex. Dit plein zal in de toekomst verder doorlopen onder de spoorwegviaduct en het spooreplacement.</p> <p>Ondanks de moeilijke verhoudingen wordt gestreeft naar een maximalisatie van het plein. De grens tussen het plein en de nieuwe bebouwing wordt hard vastgelegd zodat het plein voldoende ruimte zal krijgen.</p> <p>Dit zuidelijke stationsplein zal verschillende taken en functies gaan vervullen. Naast zijn functie als verblijfsruimte – plein aan het station en voor de zuidelijke stationsbuurt – zal dit plein ook een belangrijke doorgangsfunctie op zich nemen. Niet alleen het fiets – en voetgangersverkeer, maar ook het gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer – verbinding tussen de Sint-Denijslaan en de Voskenslaan – zullen zich over dit plein een weg banen. Vooral het gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer zal gebundeld en over het plein voorzien worden. In dat opzicht wordt voor het plein een erfaanleg voorzien. Daarbij gaat belangrijke aandacht uit naar de bewegingen en veiligheid van voetgangers en fietsers. Specifiek zal op de hoek van de Voskenslaan en het plein voldoende doorgaande ruimte voor de voetganger moeten gegarandeerd worden.</p> <p>Voor de inrichting en de materiaalkeuze voor het plein werd in de studie voor de zuidelijke stationsomgeving reeds een aanzet van een mogelijk eindbeeld vooropgesteld. Dit eindbeeld was gestoeld op drie deelgebieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - entree: bewegingselementen aan de straatzijde - voorzone van de nieuwe bebouwing: zorgen voor de nodige verblijfskwaliteit - infrastructuur: voorzien van lichtsculpturen 	<p>De zone voor stedelijk plein is bestemd voor de aanleg van een stedelijk plein, een zuidelijk stationsplein dat naast verblijfsruimte voor bezoekers en omwonenden ook ruimte biedt voor gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer.</p> <p>De zuidelijk grens van het plein wordt bepaald door de rooilijn. Deze zone zal in de toekomst opgenomen worden in het openbaar domein.</p> <p>Het gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer wordt optimaal gebundeld. Voor het plein wordt een erfaanleg voorzien. Voor de fietsers en voetganger wordt steeds een doorgaande vrije ruimte van 3m50 voorzien.</p> <p>Om een eenheid binnen het plein te creëren wordt een beperkt pallet aan materialen gehanteerd.</p>

Zone voor stedelijk plein

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Binnen deze deelgebieden werden voorstellen van inrichting en materiaalkeuze naar voor gebracht. Belangrijk hierbij is het gebruik van één materiaal of een beperkt pakket aan materialen om zo een eenheid binnen het plein te creëren. Dit pakket aan materialen zal afgeleid worden uit het ontwerp openbaar domein voor het globale stationsproject. .

Om het plein ten volle te benutten worden geen bovengrondse parkeerplaatsen voorzien. Alle parkeerplaatsen nodig voor de realisatie van het bouwproject en aanverwante functies worden ondergronds voorzien. De ondergrondse parkeerplaatsen zullen in hoofdzaak ingericht worden onder het nieuwe gebouw. De ondergrondse parkeergarage kan beperkt verder doorlopen onder een deel van het plein. Deze mag echter geen hypotheek leggen op een kwalitatieve pleinaanleg. De voorgestelde bomen en overige elementen uit het pleinontwerp moeten ongehinderd kunnen ingeplant worden. De ondergrondse parkeergarage zal voldoende afstand houden ten aanzien van de boomspiegels.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Parkeren gebeurt ondergronds. De ondergrondse parkeergarage bevindt zich in hoofdzaak onder het nieuw op te richten gebouw. De ondergrondse parkeergarage kan verder doorlopen onder het plein. Daarbij wordt in het kader van een kwalitatieve pleinaanleg de nodige ruimte voor bomen en waterelementen voorzien. De bomen worden voorzien in volle grond.

Zone voor bouwproject zuidelijke stationsomgeving

<i>Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften</i>	<i>Verordenende stedenbouwkundige voorschriften</i>
<p>Bestemming Ten zuiden van het nieuw te vormen plein wordt een zone voor bouwproject voorzien die moet toelaten het bouwblok station – Voskenslaan – Reigerstraat – Ganzendries naar behoren af te werken. Deze afwerking gebeurt met een flexibele invulling, een mix van stedelijke en residentiële functies. Minimum de helft van de vloeroppervlakte wordt ingevuld met een woonfunctie. Voor dit wonen wordt een woningmenging tussen sociale en particuliere woningen nagestreefd. De gelijkgrondse verdieping vormt een stedelijke plint met functies die de levendigheid en de uitstraling van het plein versterken. In deze plint bevinden zich de toegangen naar de diverse functies in het gebouw. Deze toegangen richten zich naar het plein. Onder de openbare en private voorzieningen horen alle elementen thuis die bijdragen tot de mobiliteitsaspecten in functie van het station.</p> <p>Rooilijn/bouwlijn Om ervoor te zorgen dat voldoende ruimte gereserveerd wordt om een volwaardig zuidelijk stationsplein te ontwikkelen wordt de overgang tussen het plein en het nieuw op te richten gebouw hard vastgelegd. Op de gelijkgrondse bouwlaag vormt de nieuw ontworpen rooilijn eveneens de verplichte bouwlijn. Om variatie te voorzien in het volumespel van het gebouw wordt voor de verdiepingen een variabele bouwlijn ingesteld. Tot maximum 3m ten opzichte van de rooilijn kunnen uitkragingen en insprongen gerealiseerd worden. Daarbij wordt rekening gehouden met voldoende vrije doorgang.</p> <p>Afmetingen van de gebouw Het totale volume van het gebouw wordt bepaald aan de hand van een bebouwingscoëfficiënt (BC) en een vloer-terreinindex (V/T).</p>	<p>De zone voor bouwproject zuidelijke stationsomgeving wordt bestemd voor wonen, handel, horeca, kantoren, diensten, openbare en private voorzieningen en recreatieve voorzieningen voor zover ze verenigbaar zijn met de onmiddellijke omgeving. Minimum 50% van de bruto-vloeroppervlakte (BVO) is bestemd voor wonen.</p> <p>De toegangen tot alle bestemmingen moeten zich aan de zijde van het plein bevinden. De toegang tot het wonen kan zich ook in de Ganzendries bevinden.</p> <p>Voor de gelijkgrondse bouwlaag vormt de rooilijn de verplichte bouwlijn. Op de verdiepingen is de bouwlijn variabel tot max. 3m ten opzichte van de rooilijn. Bij overkragingen wordt een minimale vrije doorgaande ruimte van 5m voorzien.</p>

Zone voor bouwproject zuidelijke stationsomgeving

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften

De grootte van het gebouw en de maximaal te ontwikkelen vloeroppervlakte kennen hun basis in het stadsontwerp en zijn bijgesteld aan de hand van ontwerpend onderzoek in functie van dit RUP. De maximale oppervlaktes worden bij benadering als volgt weergegeven:

Oppervlakte zone: 5530m ²	
BC 65%: 3595m ²	V/T 2,6: 14378m ²

De hoogte van het gebouw wordt variabel opgebouwd. Onderaan wordt de gelijkgrondse bouwlaag (stedelijke plint) voorzien met een hoogte van 5m. Hierboven komen 4 bouwlagen zodat het gebouw in totaal 5 bouwlagen zal hebben. De maximale hoogte van het gebouw zal 18m bedragen, inclusief de stedelijke plint.

Het nieuwe bouwvolume zal fysieke aansluiting vinden met de bestaande bebouwing ter hoogte van de Voskenslaan en de Ganzendries en niet als een losstaand volume worden geconcipeerd.

Aan de zuidzijde van de bouwzone wordt rekening gehouden met de afstand tot de achterliggende perceelsgrenzen. Ten opzichte van de achterliggende percelen wordt een minimale vrije ruimte voorzien die bedoeld wordt als overgangszone. In deze overgangszone wordt gestreefd naar een maximale groene invulling. Bebouwing, aansluitend bij het hoofdgebouw met een beperkte hoogte, wordt toegelaten mits de verplichting van een groendak. In functie van de beeldwaarde, lawaai, geur en stofhinder wordt stapeling van goederen en inrichten van terrassen voor handel en horeca in de plint uitgesloten. De inrichting van een tuin bij de woonfunctie is wel mogelijk.

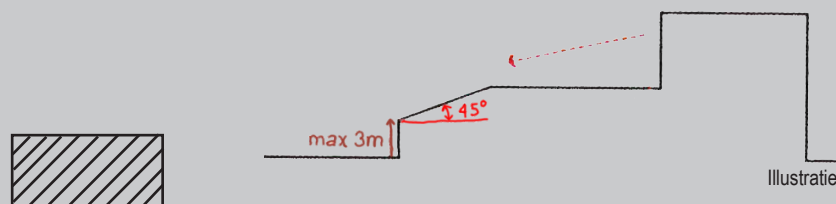
Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Bebouwingscoëfficiënt = max. 65%

Vloer-terreinindex (V/T) = max. 2,6

De maximale hoogte van het gebouw bedraagt 18m. De gelijkgrondse bouwlaag (stedelijke plint) heeft een minimale bouwhoogte van 5m.

Het gebouw sluit aan bij de bestaande bebouwing ter hoogte van de Voskenslaan en de Ganzendries.



In de zone met overdruk 'overgangszone' wordt gestreefd naar een maximale groene invulling. Bebouwing aansluitend bij het hoofdgebouw is toegelaten met een maximale bouwhoogte van 5m. Op de achterste perceelsgrens bedraagt de bouwhoogte max. 3m. Vanaf de achterste perceelsgrens kan de bouwhoogte onder een hoek van max. 45° opklimmen tot een max. bouwhoogte van 5m (zie illustratie). Gebouwen worden voorzien van een groendak.

Verhardingen zijn enkel toegelaten in functie van de noodzakelijke toegangen. Terrassen en buitenruimten in functie van de stedelijke plint worden uitgesloten met uitzondering voor de woonfunctie.

Zone voor bouwproject zuidelijke stationsomgeving

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Parkeren

Minimaal worden de nodige parkeervoorzieningen voor het voorgestelde bouwprogramma opgelost op eigen terrein. Daarvoor wordt binnen deze zone ondergronds parkeren toegelaten, enkel onder het nieuw op te richten bouwvolume. De toegang tot deze ondergrondse parkeergarage gebeurt via de Voskenslaan en/of de Ganzendries.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften



Ondergronds parkeren is toegelaten in de volledige zone.

De toegang tot deze ondergrondse parking is indicatief aangeduid en gebeurt via de Voskenslaan en/of de Ganzendries.

