

MODELDOCUMENT TER OPMAAK VAN EEN PROJECTDEFINITIE

VOOR SCHOLENBOUWPROJECTEN VIA
PROJECTSPECIFIEKE DBFM-OVEREENKOMSTEN

OC STYRKA (ZWIJNAARDE)

1. INHOUD

1. INHOUD	2
4. DEEL B: HET PROJECT	3
4.2. VERWACHTINGEN EN AMBITIES.....	3
4.2.5. <i>Visie op mobiliteit en toegankelijkheid</i>	3

4. DEEL B: HET PROJECT

4.2. Verwachtingen en ambities

4.2.5. Visie op mobiliteit en toegankelijkheid

Huidige situatie:

Campus OC STYRKA Ebergiste De Deynestraat (BuSO, BuLO, MFC) is bereikbaar zowel via de Oudenaardsesteenweg als via de Gestichtstraat .

Een groot knelpunt is de smalle weg Ebergiste De Deynestraat die niet gekenmerkt wordt door een afgescheiden fietspad noch voetpad, wat voor onveilige situaties zorgt. Fietsers, voetgangers, busvervoer en auto's komen immers allemaal via deze smalle weg.

Het afgelopen jaar werden reeds verkeersdrempels/kussen geplaatst buiten dit dossier en we voorzien ook verlichting in de De Deynestraat om bij schemering meer zichtbaarheid te verkrijgen (zie bijlage Mober).

Nieuwe situatie (DBFM)

Leesbaarheid

De drie nieuwe gebouwen vormen , qua leesbaarheid een herkenbaar "geheel". De gebouwen stralen een architectonische cluster uit. Deze cluster van drie gebouwen en de te behouden gebouwen van BuSO, voelen bij het betreden aan als een "open ruimte". Maar wij willen deze cluster "omsluiten" door middel van groen/draad, hekkens. Het gebouw (N2) is hier het hoofdgebouw en hoofdinkom / hoofdonthaal van deze cluster. Het is een vereiste dat de BuLo school (N1) toch apart wordt afgesloten ; speelplaatsen met draad en groen combinatie.

Verkeersveiligheid

In het DBFM-project zijn aan beide kanten van de Ebergiste De Deynestraat gebouwen voorzien. Zowel leerlingen als personeel zullen frequent de straat moeten oversteken. Om hun veiligheid te garanderen moet een verkeersluwe zone voorzien worden tussen de verschillende DBFM gebouwen.

Optimalisatie leerlingenstromen

Op vlak van optimalisatie zien we volgende mogelijkheden:

De toegangsweg voor voetgangers moet gescheiden worden van auto's, fietsen en bussen. Het centraal gedeelte tussen de nieuwe gebouwen BuSO en BuLO autoluw maken en alleen toegankelijk voor fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer i.f.v. campussen op het domein, schoolbussen, leveringen en hulpdiensten.

Toegankelijkheid gemotoriseerd vervoer via Gestichtstraat:

Omwille van de toekomstige sluiting van de toegang via de Oudenaardsesteenweg zal de bereikbaarheid van het domein voor gemotoriseerd verkeer enkel mogelijk zijn via de Gestichtstraat (met uitzondering van de hulpdiensten). Leveringswegen, brandweerweg, ... moeten voldoende aanwezig/bereikbaar zijn. **De heraanleg van de Ebergiste De Deynestraat zal na de realisatie van de nieuwe gebouwen gebeuren binnen het DBFM-project, weliswaar “buiten-configuratie”.** Na het heraanleggen van de rijweg zal die overgedragen worden aan de Stad Gent. (zie mobiliteit Styrka 2 in bijlage).

De onderstaande afspraken zijn gemaakt met verschillende diensten van de Stad Gent: Het deel van de Ebergiste De Deynestraat vanaf de Gestichtstraat wordt voorzien van een rijweg van 5,5m breed tussen de boordstenen. Deze rijweg zal dienst doen als hoofdas met de mogelijkheid om schoolbussen elkaar te laten kruisen. Op deze rijweg worden “fietsuggestiestroken” aangebracht. Ter hoogte van het hoofdgebouw (M) is in de rijweg een asverschuiving voorzien om de snelheid van het doorgaand verkeer af te remmen. De rijweg gaat net na nieuw te bouwen N2 over in een tweesporenweg (karrewegel) tot aan de hoogspanningscabine. Deze “tweesporenweg” doet dienst als toegangsweg tot de lagere school en secundaire school, Sint-Paulus, De Sleutel, de crèche Wondernest, Bloemenstad, de studententoren van Upkot.... Met deze karrewegel willen we het gemotoriseerd verkeer duidelijk maken dat zij vertraagd de weg dienen verder te zetten. Aan de toegang van deze wegel worden de nodige signalisatieborden voorzien. De karrewegel heeft een overspannen breedte van 4m, bestaande uit twee betonsporen van 1,5 meter breed en daartussen een strook van 1 meter grasdallen. Aan de beide buitenzijden van de betonstroken wordt een strook voorzien in duurzame waterdoorlatende verharding. De karrewegel wordt in de lengte om de 50m verbreed met uitwijkstroken. Naast deze rijweg komt een groene zone als extra afscherming voor het voetpad ernaast. Het voetpad loopt vanaf de Gestichtstraat tot en met de karrewegel.

Dit deel van de rijweg wordt verkeersjuridisch gezien als een woonerf. Binnen een woonerf is het de bedoeling om de verschillende modi met elkaar te mengen. De voetgangers en fietsers mogen bijgevolg ook de tweesporenweg gebruiken. Uit de aanleg dient duidelijk te zijn dat de voetganger en fietser de hoofdgebruikers zijn van deze zone en dat gemotoriseerd verkeer hier te gast is. Een auto blijft achter een fiets of voetganger als ze dezelfde richting uit gaan. Fietsers worden belangrijker en krijgen een veilige gemarkeerde plaats op deze volledige rijweg via “fietsuggestiestroken”. Het is immers de vraag van het Stadsbestuur om het gemotoriseerd verkeer op de campus te verminderen.

Het totaal aantal parkeerplaatsen bedraagt 229. Deze parkings worden buiten DBFM aangelegd. Parkeerders rijden via de Gestichtstraat de toegangsweg Ebergiste De Deynestraat op naar een van de volgende centrale parkings.

Parking recht tegenover gebouw M:

Een bovengrondse groene parking met 157 parkeerplaatsen naast het gebouw N2. Dit wordt een parking voor medewerkers en gerealiseerd buiten DBFM. De parking is bereikbaar via slagboom met badgelezer (connectie sleutelplan DBFM). Slagbomen worden door het onthaal bediend enkel voor bezoekers/leveranciers/onderhoudstechnici,... (technische verbinding voorzien met het onthaal). Bij het buitenrijden gaat de slagboom automatisch open. Op aangevraagde tijdstippen kunnen de slagbomen worden opengezet in samenwerking met omliggende en externe partners.

Wij verwachten van de projectvennootschap dat de aanleg van de parking en de heraanleg van de wegenis mee opgenomen wordt in de omgevingsvergunning. Rekening houdend met het feit dat slechts een deel van deze parking kan gerealiseerd worden.

Parking ondergronds toekomstige nieuwe sporthal buiten DBFM:

Nieuwe sporthal bereikbaar via Ebergiste De Deynestraat. Deze werkwijze laat toe om tegemoet te komen aan de vraag van de sportdienst stad Gent om een bijkomend buitensportveld te kunnen realiseren. Na communicatie met de stadsdiensten zal een nieuwe sporthal gebouwd worden met een ondergrondse parking voorzien van ongeveer 72 parkeerplaatsen. Parking sporthal is bereikbaar via slagboom met badgelezer en er is een connectie met het sleutelplan DBFM. (Zie DWG voorstel nieuwe plannen sporthal in bijlage). Op aangevraagde tijdstippen kunnen de slagbomen worden opengezet in samenwerking met omliggende en externe partners.

Wachtplaats schoolbussen:

13 schoolbussen moeten leerlingen veilig kunnen afzetten en ophalen. Deze wachtplaats kan voorzien worden op huidige plaats vlak voor gebouw blok B. Deze leveringsweg met ernaast wachtplaats kan misschien uitmonden in een soort van amfitheater (wachtplaats voor leerlingen). Er wordt voldoende signalisatie voorzien om toegang tot en oriëntatie binnen het domein leesbaar te maken.

Een aantal elementen waarvoor speciale aandacht wordt gevraagd:

- Het is voor de Stad Gent ook belangrijk dat we maximaal proberen het regenwater, dat op de verharding valt ,ter plaatse te laten infiltreren in de bodem. Daarvoor zouden we langs de toegangsweg tussen het voetpad en de rijweg nog een wadi kunnen aanleggen als een beperkt verdiepte zone. Ook in de zone met de tweesporenweg is het uitgangspunt dat het water afvloeit naar plantvakken binnen het profiel.
- Zowel thv de asverschuivingen als binnen de tweesporenweg zijn bomen zeker aangewezen. Belangrijk hierbij is dat deze afgestemd moeten zijn op de openbare verlichting (waarvoor het ontwerp op te maken is door Fluvius aangezien de wegenis overgedragen zal worden naar het openbaar domein) en dat bomen minimaal op 3m van de gevels dienen te staan.
- Uit het ontwerp moet duidelijk ook de grens van het toekomstig openbaar domein leesbaar zijn. Voor opritten naar toekomstige private zones wordt niet dezelfde materialisatie toegepast als voor de hoofdweg, De opritten worden duidelijk als een oprit aangelegd en niet als een straatmond met afgeronde hoeken en doorlopend asfalt.
- Ook de rooilijnbreedte is voor de Stad Gent van belang, minimaal gaan we uit van een rooilijnbreedte van 8m.
- Ook het materiaalgebruik is van belang. De rijweg in de zone 30 wensen we in asfalt, de voetpaden, opritten en functionele verhardingen rond de tweesporenweg wensen we uitgevoerd in grijze betonstraatstenen van het dubbelklinkerformaat. Waterdoorlatende betonstraatstenen gebruiken we liever niet. De sporen van de tweesporenweg worden uitgevoerd in geveegd beton met daartussen grasdallen. (We willen hiervoor graag verwijzen naar het document "Details uniforme uitvoering" in bijlage)

Stad Gent wenst met de toekomstige opdrachtnemer een traject te doorlopen in functie van de verdere concretisering van de plannen in de verschillende processtappen (concept, voorontwerp, omgevingsvergunning en uitvoeringsdossier)

Toegankelijkheid gemotoriseerd vervoer via Oudenaardsesteenweg:

Deze toegang zal in de toekomst verdwijnen voor gemotoriseerd vervoer. Momenteel links toegang naar Sint-Paulus, De Sleutel, Wonderboom crèche, Bloemenstad... Deze toegang is enkel bruikbaar voor hulpdiensten, fietsers en voetgangers. Deze toegang maakt geen deel uit van het DBFM-project.

Inzake duurzame vervoersmiddelen in het project is een fietsen- en bromfietsenstalling voor leerlingen voorzien. Voor personeelsleden is tevens een fietsenstalling voorzien met elektrische laadpunten in verhouding met het aantal plaatsen.