

Bespreking presentatie studiebureau BUUR voor het dialoogcafé van 22/6/2010

Opbouw presentatie

1. context
2. krijtlijnen: de uitgangspunten van de ontwikkeling langs de Fabiolalaan
3. stationsbuurt
4. wijkcentrum
5. groene rand
6. synthese
7. sleutelkwesies: een 5-tal belangrijke vragen die we ter discussie voorleggen

Context

Een essentieel uitgangspunt van het PGSP is de bijzonder centrale ligging van het station Gent Sint-Pieters. Het station is belangrijk als multimodale knooppunt van openbaar vervoer. Een tweede belangrijke randvoorwaarde is dat de Fabiolalaan niet op zich staat, maar een onderdeel vormt van het PGSP en moet gezien worden in samenhang met de andere deelprojecten.

Krijtlijnen: de uitgangspunten van de ontwikkeling langs de Fabiolalaan

Op basis van de algemene taakstelling voor de stad Gent kunnen we enkele doelstellingen formuleren voor PGSP:

- goed benutten van de rand rond het station omdat ze goed ontsloten is;
- de Rijsenbergbuurt afwerken, die door zijn ontwikkelingsgeschiedenis een soort zelfkant kreeg aan de Fabiolalaan.

Deze twee elementen zijn ingegeven door het algemeen principe van duurzame ontwikkeling dat de stad Gent in alle stedelijke ontwikkelingsprojecten probeert door te voeren.

Belangrijk

- De ontstaansgeschiedenis van het project. We moeten rekening houden met wat reeds vooraf werd uitgevoerd. Bovendien zijn heel veel actoren betrokken bij dit project.
- Dat we binnen het juridisch kader van het (G)RUP moeten werken, dat een aantal krijtlijnen vastlegt. De belangrijkste hiervan zijn: (dia 10)
- Naast bovenstaand juridisch luik, is men de laatste jaren ook de Rijsenbergbuurt gaan bestuderen en analyseren. De Fabiolalaan is een belangrijke as van de Rijsenbergbuurt, en verandert over zijn lengte ahw van gedaante.

We zijn tot de vaststelling gekomen dat de Rijsenbergbuurt een stedenbouwkundig homogene buurt is. Twee belangrijke zaken vallen op:

1. de buurt heeft niet echt een centrum waarmee ze kan vereenzelvigd worden
2. er zit een patroon in de straten. een bundel straten vormt een verbinding tussen het stadscentrum en het station (v Rijsenbergstraat), een andere bundel vormt eerder een lokale verbinding (vb Sportstraat). Daarnaast lopen enkele straten ahw ‘diffuus door de buurt.

Dit leidde tot een indeling van de buurt in 3 delen

1. Stationsbuurt: dichtbij het station, een deel met een grote densiteit;
2. Wijkcentrum: een middendeel dat de taak van 'wijkcentrum' zou kunnen opnemen;
3. Groene rand: het deel tegen de Snepkaai, dat een eerder groene invulling kreeg.

1. Stationsbuurt

We kennen al het eerste gebouw voor zone A ("De Link" van Polo architecten). Op dit moment wordt de bouwaanvraag afgewerkt om die te kunnen indienen. Het gebouw krijgt een soort verbindende rol. Langs de Fabiolalaan is de bouwhoogte beperkt, dicht tegen de sporen is er een toren. Achter dat gebouw ligt een soort hellende esplanade die de verbinding maakt met het Koningin Maria-Hendrikaplein.

Van in het begin werd vastgelegd dat de Fabiolalaan breder moet worden, tot 19m. Met het verbrede profiel is het mogelijk om fietsers en voetgangers voldoende ruimte te geven, naast ruimte voor auto's ; ook voor parkeren. Het is de bedoeling om het profiel van de Fabiolalaan te laten variëren in functie van het deel van de buurt waar die door loopt: van een stadsboulevard tegen het station tot een groene laan tegen de Snepkaai.

In de toekomst moet het huidige talud gedeeltelijk worden afgegraven. We hebben gezocht naar mogelijke ontwikkelingen die zo weinig mogelijk grondverzet vragen.

2. Wijkcentrum

- Het wijkcentrum is het centrale stuk van de nieuwe ontwikkeling en loopt ongeveer van de Aaigemstraat tot de Verpleegsterstraat. We willen daarbij de verschillende straten en het ziekenhuis (Sportstraat, verpleegsterstraat, Aaigemstraat) groeperen tot één samenhangende ruimte. Hoe gaan we dit doen? Door de nieuwe gebouwen dicht tegen de sporen aan te bouwen zodat er een plein kan worden gevormd langs de Fabiolalaan. Ook de tuinkamers zullen een schakeling van verschillende groene ruimtes vormen en kunnen zo een rol spelen voor de hele buurt. Het (G)RUP legt enkele parameters vast (minimale en maximale hoogte ...) voor de bebouwing. Binnen deze marges werden de optimale bouwvolumes gezocht, zodat bv. de visuele impact van die gebouwen zo aangenaam mogelijk is.
- Het wijkcentrum zal dus bestaan uit meerdere opeenvolgende pleinen waar publieke en commerciële functies worden voorzien. Op het laatste plein (aan het ziekenhuis) zouden er ook een school en een sportzaal kunnen komen waarbij een aantal lokalen in die school kunnen voorbehouden worden voor de jeugd en op termijn plaats kan gecreeërd worden voor een crèche. Het dak van de sporthal zou als buitenspeelruimte voor de school kunnen worden gebruikt. Het is de bedoeling om die ruimtes ter beschikking te stellen van de omwonenden wanneer zij door de school niet worden gebruikt.

Boentweg

Ook de Boentweg is een belangrijke weg in het projectgebied. Die gaat van de Fabiolalaan naar de Timichegtunnel en moet voor een stuk de vroegere Voskenslaantunnel vervangen. Door die tunnel zal vooral lokaal verkeer rijden. Voor die Boentweg werd gezocht naar een zo hoog mogelijke belevingswaarde met voldoende groen en bezonning. Hoe gaan we dit realiseren? Door op bepaalde plekken een soort patio te voorzien in de bebouwing, door de keermuur gedeeltelijk om te vormen tot een groene helling, enz. Een groot deel van de bestaande bomen zal kunnen behouden blijven door het huidige profiel dat voorzien is voor de Fabiolalaan.

3. Groene rand

De groene rand loopt ongeveer vanaf het gebouw van Financiën tot aan de Leie. Daar wordt de Fabiolalaan een 'parklaan'. Er komt eerder een soort 'pakket van bomen' langs weerszijden van de Fabiolalaan, waar dit in vorige delen ging om twee bomenrijen. De ontwikkeling van de gronden langs de Fabiolalaan aan het laatste deel is veel groener, met een minder dichte bebouwing. Een eerste stuk van deze zone is volledig vrij van bebouwing.

In het middelste deel loopt 'het 'pad van stad naar land' langs enkele gebouwen en in het laatste deel komen twee torens (één in de as van de Fabiolalaan en één op de kop aan de Snepkaai). Deze configuratie levert het grootste aandeel groene ruimte op.

Het 'Rijnsbergpark' zou 4 toegangen krijgen:

1. vanaf de toekomstige school
2. via een trap aan de Verpleegstersgstraat
3. via een helling
4. ongeveer ter hoogte van de Snepkaai

Het is de bedoeling om het park zo toegankelijk mogelijk te maken voor de omwonenden.

Aan de kop van de Fabiolalaan komt een dienstweg voor de spoorwegen. Door die helemaal achteraan te leggen, moet het groene gebied niet worden doorsneden. De huidige weg zal ongeveer 4 m stijgen, en zo aankomen op het plateau op de kop. Dat plateau zal ongeveer op 6m hoogte liggen, en heeft als voordeel dat het grondverzet deels op de site kan verwerkt worden.

Het eerste deel van die weg wordt als een volwaardiger straat uitgewerkt voor bewoners en bezoekers van de toren op de kop langs de Snepkaai. Het tweede deel loopt op de terreinen van de spoorwegen en is enkel toegankelijk voor bedieningsverkeer van de spoorwegen.

De verkeersafwikkeling blijft zoals voorzien: de Fabiolalaan moet dienen voor buurtbewoners; de ondergrondse parking wordt enkel bediend via de Timichegtunnel. Via een gepaste verkeersafwikkeling zal sluijverkeer door de buurt onmogelijk worden gemaakt.

Synthese

zonnestudie

De impact van de hoge gebouwen op de bezonning van de woningen werd bestudeerd. De eerste toren in de groene rand zou slechts in de late namiddag schaduw werpen op de bestaande woningen. Ook in het voorjaar en het najaar blijft de impact van de torens relatief beperkt. Enkel in de winter is de beschaduwing belangrijker. Dan zijn echter de meeste straten in schaduw.

Dia 58: de functies behoren tot de mogelijkheden, het is nog niet zeker dat die er echt komen. Het voorzien van publieke functies zorgt voor een comfortverhoging van de buurt zelf, en ook voor een verhoging van de sociale veiligheid.

Dia 60: het parkeren in de projectontwikkeling gebeurt bijna volledig ondergronds.

We zagen in deze presentatie een 'toekomstbeeld', we zagen geen beelden van gebouwen die echt zullen worden gebouwd. We tonen enkel wat mogelijk zou zijn binnen de geldende randvoorwaarden. De studies die werden gemaakt zullen leiden tot het vastleggen van enkele randvoorwaarden, bovenop het (G)RUP.

Fasering: de timing is indicatief

Sleutelkwesties:

Dia 68: lagere bebouwing of meer park? Eén van de belangrijke keuzes heeft te maken met de mate waarin we de ruimtes zullen bebouwen. Het (G)RUP definieert het bouwvolume, waardoor we moeten kiezen tussen lagere bebouwing of meer park. Als we hoger bouwen, kunnen de gebouwen immers 'smaller' zijn.

Dia 70: constante of variërende bouwhoogtes? Hierbij moeten we kiezen tussen overal even hoog, of enkele hogere accenten?

Dia 72: lagere of hogere torens? Het (G)RUP legt op om enkele torens te realiseren, waarvan de bouwhoogte tussen de 60 en 80 m moeten liggen. Omdat het (G)RUP een bepaald bouwprogramma oplegt, betekent dit dat een lagere toren meer groene ruimte zal innemen (want dan moet die toren 'dikker' zijn).

Dia 74: invulling bouwprogramma?

Handelsfuncties zullen voorzieningenniveau van de wijk verhogen, maar ook zorgen voor meer verkeer.

Dia 75: invulling publieke ruimte

De vormgeving van de groene ruimte ligt nog niet vast.

Bespreking door de KBG:

De voorzitter vraagt of de presentatie van Buur helder en voldoende diepgaand is om een goede discussie mogelijk te maken.

KBG reageert positief. Het blijft moeilijke en omvangrijke materie. Advies is om de omkaderende inleiding, de context vooraf te verduidelijken: wat is echt zeker, wat is een denkpiste, waarom wordt gezegd dat sommige dingen bij voorbaat niet meer bespreekbaar zijn (wegens de beperkingen van het GRUP). Buitensporig wil duidelijker horen dat de getoonde studiebeelden niet zullen overeenstemmen met de uiteindelijke werkelijkheid, dat het slechts om mogelijke scenario-beelden van de toekomst gaat. Ook duidelijk zeggen wat er verder met de signalen van de mensen gebeurt en wanneer.

Volgens KBG ligt er nog iets te veel klemtoon op het eerste gebouw op de SOFA zone. De ankerpunten van het verhaal zijn belangrijk: van welke eerste schetsen en denkpistes komen we, hoe is het dossier geëvolueerd door nieuwe studies.

Herman Caulier (adviesraad gehandicapten) vraagt dat er ook over de mobiliteitsaspecten kan gedebateerd worden: wordt de K. Fabiolalaan een zone 30,50 of 70? Vanuit de adviesraad is al de bezorgdheid geuit om voldoende zebrapaden aan te brengen om de nieuwe zone en de K. Fabiolalaan veilig te kunnen doorkruisen.

Buitensporig vraagt of er ook zal worden verteld of er linken zijn met het RUP voor de Rijsenbergwijk.

Volgens de KBG mag het hoofdstuk over grondverzet beperkter. Dit is een technische en pecuniaire kwestie waar het publiek minder van wakker zal liggen.

Als het gaat om de bezonnings- en schaduwstudie staat er (te) veel informatie per slide. De getoonde varianten moeten informatie bevatten inzake de hoogte van de torens en de plaats waar ze (voorlopig) zijn ingeplant: er is een verschil tussen de ondergrens van 60 meter hoogte en de bovengrens van 90 meter.

Ook de slankheid van de torens (in hun hoogste, midden en laagste variant) zal invloed hebben op de schaduw en de duur van de schaduwzones.

Buitensporig vindt dat de evolutie van de studies duidelijk is weergegeven: de eerste plannen gaven de indruk van een 'atlantic Wall'. Deze indruk is nu weg. Men is tegemoet gekomen aan de verzuchtingen van de buurt om meer in dialoog te treden met de bestaande bebouwing. Ook de verzuchtingen om meer te focussen op aanwezigheid van groen zijn positief. En het verhaal over een heus wijkcentrumplein ter hoogte van het midden van de K. Fabiolalaan is hoopvol. Buitensporig zal blijven aandringen op gunstige evoluties inzake de (hoogte van) de torens.

KBG vraagt dat wordt uitgelegd waarom het onmogelijk is om in deze fase een belofte te doen aangaande de woontypes. Behalve de regel van 20 procent sociale woningbouw ligt er niets dwingend vast. Het is wel ok dat het publiek hierover zijn adviezen kan formuleren. Buitensporig vraagt zich af of ook de plannen rond duurzaam bouwen moeten bekend gemaakt worden om de mensen daarover te polsen.

Regi geeft het voorbeeld van de aanpak van Stad gGnt in een ander dossier: de Gasmetersite. In dit project van stadsvernieuwing is voor het eerst de nieuwe duurzaamheidsmeter van Gent gebruikt in de bestekken om een projectontwikkelaar te selecteren. Duurzaamheid wordt daarin breed geïnterpreteerd: passiefbouw, waterhuishouding, duurzame mobiliteit... De kandidaten moesten in hun voorstel zelf aangeven op welke onderdelen van de duurzaamheidsmeter ze scoorden en er moest een minimum totaalscore worden gehaald. Men ervaarde dat de kandidaten zelf zeer gemotiveerd en creatief omgegaan zijn met de duurzaamheidsmeter. De markt wordt in ijlt tempo gevoelig en rijp voor het duurzaamheidsthema.

Filip de Rynck zegt dat niet alle thema's in detail kunnen worden uitgelegd, want dan wordt het enkel informatie en geen participatie. Er moet een selectie van gegevens gebeuren die toelaat om de mensen met kennis van zaken over de belangrijkste sleutelkwesities te laten nadenken. Filip stelt voor om de mobiliteit nu NIET te behandelen.

Regival Claeys: de mensen moeten begrijpen dat de PPT een voorlopige weergave is van de zogenaamde synthesenota: dat is een document waarin een samenvatting wordt gegeven van alle stedenbouwkundige documenten, studies en bestudeerde en haalbare denkpluizen over de zones A, B en C op de K. Fabiolalaan.

De opmerkingen van het publiek (na dialoogcafé, KBG en internetbevraging) zullen geïntegreerd worden in de finale synthesenota. Die moet klaar zijn tegen het najaar van 2010. In 2011 zal deze nota dienen als basis om bestekken te schrijven die ondubbelzinnig richting zullen geven aan de kandidaat-ontwikkelaars. Vanaf deze fase zal de dialoog verschuiven: naar de indieners van projecten.

Filip De Rynck vraagt of de sleutelkwesities : de vragen die aan het publiek worden voorgelegd logisch op elkaar volgen, voldoende helder en te beantwoorden zijn. De volgorde en bundeling van de vragen wordt nog aangepast. KBG gaat akkoord maar blijft voorspellen dat het moeilijke vragen en gespecialiseerde materie betreft.

In vergelijking met het dialoogcafé over mobiliteit is dit thema abstracter. Vorige keer konden makkelijker gevolgen en voor- en nadelen worden opgesomd. Dat is nu niet mogelijk.

Men ervaart het als een voordeel dat mensen die aanwezig zullen zijn op het dialoogcafé achteraf ook nog per mail opmerkingen zullen kunnen geven.