

# **Verslag Inforegadering naar aanleiding van het openbaar onderzoek van gebouw A5 in de K. Fabiolalaan**

**7 januari 2013 – Sint-Paulusinstituut Patijntjesstraat Gent**

## **Panelleden:**

### **1. Inleiding**

Hilde Ballegeer, moderator, Dienst Communicatie Stad Gent: In deze inforegadering wordt het kantoor-woongebouw A5, gelegen in de zone A in de K. Fabiolalaan voorgesteld. Het openbaar onderzoek loopt van 14 december 2012 tot en met 22 januari 2013. Het dossier ligt ter inzage op de locaties zoals aangegeven in de bewonersbrief. Eventuele bezwaren kunnen worden ingediend zoals in de brief vermeld.

De panelleden worden voorgesteld:

Tom Balthazar, Schepen van stadsontwikkeling, Wonen en Openbaar groen

Reginald Claeys, Departement Ruimtelijke Planning, Mobiliteit en Openbaar Domein, Stad Gent

Lieve De Cock, general manager, Euro Immo Star

Evert Schouppe, Euro Immo Star

In het eerste deel zal de Stad Gent een presentatie geven over het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) en de synthesesnota. Daarna stelt Lieve De Cock van Euro Immo Star de A5 voor.

In het tweede gedeelte is er ruimte voor vragen. De inforegadering blijft beperkt tot dit dossier. De vragen die u daarover heeft, dienen dan ook daarover te gaan.

Schepen Tom Balthazar: de buurt is in volle transformatie, zowel op het vlak van openbaar vervoer als stadsontwikkeling. De krachtlijnen zijn vastgelegd in het RUP. Daar staat echter geen concrete uitwerking in. Daarom wordt er zone per zone, gebouw per gebouw beslist over de uitvoering na een openbaar onderzoek. Als stadsbestuur willen we niet alleen via de klankbordgroep, maar ook aan de bewoners de concrete plannen toelichten vooral als het een belangrijk gebouw betreft. Tijdens het openbaar onderzoek kan men de plannen inkijken. We willen echter de kans laten aan de ontwerper/projectontwikkelaar om de plannen zelf toe te lichten in een rechtstreekse dialoog. Na het openbaar onderzoek wordt het dossier door de stadsdiensten onderzocht. Eventuele bezwaarschriften worden in dit onderzoek meegenomen. De beslissing wordt daarna genomen.

## **Presentaties**

**Reginald Claeys**, departementshoofd van het Departement Ruimtelijke Planning, Mobiliteit en Openbaar domein.

De projectleider van het project Gent Sint-Pieters is Eurostation die behoort tot de NMBS-groep. De Stad Gent heeft in de projectontwikkeling langsheen de K. Fabiolalaan drie rollen:

- Medepartner in het uitbouwen van de openbare infrastructuur
- Eigenaar van een deel van de terreinen langsheen de K. Fabiolalaan evenals in de Sint-Denijslaan. De Stad heeft hier een rol in de projectontwikkeling door middel van het Stadsontwikkelingsbedrijf
- vergunningverlenende overheid: bouwaanvraag beoordelen en advies geven aan het college

Bij de beoordeling van bouwprojecten wordt er gekeken naar

- de uitgangspunten en doelstellingen van het project Gent Sint-Pieters
- de ruimtelijke opties die uit het proces zijn gekomen
- de kwaliteit van het bouwproject

De uitgangspunten zijn het Ruimtelijk Uitvoeringsplan Gent (1997) met voor Gent Sint-Pieters onder meer het knooppunt van openbaar vervoer, een dense stadsontwikkeling met kantoren en woningen, groene as met verbinding naar de Blaarmeersen, Gent als stad van torens en rivieren (de Loop, K. Fabiolalaan, Watersportbaan, Nieuwe Wandeling).

Er is vertrokken van het oorspronkelijk ontwerp van 98 van Xaveer De Geyter en Tritel met een dense bebouwing en een nieuwe skyline. Bepaalde zaken uit dit ontwerp zijn behouden, zoals het principe van hoogbouw, maar de Stad heeft het gehele ontwerp niet aanvaard wegens het feit dat er een breuk was met de bestaande omgeving. Vanuit de buurt was er ook de vraag naar een gezamenlijk proces.

In 2004 is er een samenwerkingsovereenkomst gesloten voor een geïntegreerde ontwikkeling van een duurzame stadswijk. De partners zijn de Stad Gent, NMBS-groep, Eurostation, De Lijn, AWW (Vlaams gewest).

In 2002-2005 was er een nieuw ontwerp van De Geyter, samen met Marc Martens, stedenbouwkundige. Dit sloot beter aan met de directe omgeving en gaf veertien inhoudelijke krachtlijnen weer zoals intensief ruimtegebruik, knooppunt van openbaar vervoer, boulevards, pad van stad naar land (zie slide 25 tot en met 33).

Een hoogbouweffectenrapportage met hulp van de stad Amsterdam verbetert het stadsontwerp met aandacht voor zon/schadueffecten, windhinder en visuele effecten. Een Mobiliteitseffectenrapportage waakt over de gevolgen op het vlak van mobiliteit en een nota voor publieke ruimte geeft eisen weer op het vlak van aanleg van het openbaar domein.

- De verschillende studies worden gebundeld in de syntesenota 2005. Daarin staat de 14 krachtlijnen, de basis voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en de basis voor een plan van Milieu-effectrapportage (2006).
- In 2005 werkt landschapsarchitect Alain Margu rit ook een plan uit voor het openbaar domein van de K. Astridlaan tot aan de Leie.
- In 2006 wordt het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan vastgesteld dat een juridische vertaling bevat van het Synthesedocument en dat de basis vormt voor alle stedenbouwkundige aanvragen. In het RUP zijn echter weinig invulling of concretisering te vinden.

Er is altijd een vraag geweest om inhoudelijke invulling te geven vanuit de buurt . Daarom is er een oefening geweest in de Rijsenbergbuurt die later input kan geven aan een nieuw RUP voor de Rijsenbergbuurt.

Op dat moment worden de braakliggende gronden langsheen de K. Fabiolalaan ingedeeld in 3 zones: een met een eerder stenig karakter boven de ondergrondse parking, een zone met tuinkamers en zone C met een campus. Er is gekozen voor een mix van wonen en kantoren, een geschrانkte bouw en een verdunning van de bebouwing hoe verder men naar de Leie gaat. Op dat moment is ook de A5 in het synthesesdocument verschenen als het zogenaamde “twingebouw”.

In die tijd (2006) is ook de klankbordgroep ontstaan.

Er is ook een kwaliteitskamer met als voorzitter Bob van Reeth en daarna Marcel Smets opgericht en bijgestaan door BUUR. De opdracht was onder andere te waken over de link met de buurt, duurzaamheid, de densiteit milderen en een brugverbinding met de Blaarmeersen te voorzien. De dialoogcafés hebben heel wat materiaal geleverd over wat bewoners belangrijk vinden. Dit is meegenomen in de documenten. In 2010 is er een tweede synthesesdocument gekomen. Dit is geen document met een juridisch karakter, maar wordt wel gedragen door de parnters. POLO heeft een beeldkwaliteitsplan voor zone A uitgewerkt. Daarin is het RUP verfijnd en wordt gestreefd naar een geheel in de verscheidenheid.

Het kader waarmee de stedenbouwkundige ambtenaar en het college nieuwe bouwprojecten in die zone beoordelen is gebaseerd op het RUP als juridische basis en de goede ruimtelijke ordening. De beoordeling berust op volgende:

- De juridische basis of het RUP
- Het inhoudelijke gedachtengoed uit het Synthesesdocument van 2010 en het beeldkwaliteitsplan
- de inrichtingsstudie van de zone
- de mobiliteitsnota
- de schaduwstudie
- de windstudie

Tot slot vervolledigen de adviezen en het openbaar onderzoek het kader voor beoordeling

## **2. Presentatie A5**

Lieve De Cock, general manager van Euro Immo Star

Inleiding

Ik heb begrip voor de bezorgdheid van de bewoners, maar we moeten ook beseffen dat er vraag is naar meer woningen, maar dat de ruimte beperkt is. We kunnen vandaag geen huizen met een grote tuin meer zetten. Daarom moeten we dener bouwen als we willen werken aan een duurzame stad. De stationsomgeving met ontsluiting naar de R4 is ideaal daarvoor.

Voor de A5 zijn er verschillende stappen genomen. Het resultaat van deze eerste woontoren is een gebouw dat niet klassiek is en een voorbeeld moet zijn voor kwalitatief wonen in een toren.

## 1. Het gebouw

De hoogste toren staat tegen de sporen – dus zover mogelijk weg van de Rijsenbergbuurt waardoor de impact op de buurt minimaal is. De tweede toren voldoet aan de 45 graden-regel. Bij het ontwerp van de A5 moesten we rekening houden met modules die worden bepaald door de pendelparking die eronder zit. We hebben een aantal modules weggehaald om de toren lichter en slanker te maken. Van beide torens is er een laag afgehaald waardoor ze slanker worden en meer licht doorlaten. Er wordt publieke ruimte in het gebouw getrokken door het wegsnijden van modules bij de sokkel en die publieke ruimte te laten doorlopen. De patio is daarom aan de voorzijde gekomen in de plaats van binnenin. Er wordt op die manier ook een link gemaakt met de Frans De Potterstraat. Het Paolaplein sluit daarop aan. Ook achteraan is er een insprong.

**Oriëntatie en indeling:** het gebouw ligt tussen het LCI en de A3. De zijde naar de Rijsenberg kijkt uit op het noordoosten, de kant naar de sporen naar het zuidwesten. Er is een flexibiliteit op het vlak van grootte van appartementen (zowel 1-,2-, als 3-kamerappartementen). Er worden ook aantal duplexen voorzien om afwisseling in gevel te creëren. Aan de zuidzijde zijn er ook wintertuinen. Er is een grote ondergrondse parking voor fietsen voorzien

**Materiaal:** het gebouw wordt opgetrokken in een zandkleurige betonsteen gecombineerd met een bruinige vezelcement om reliëf te creëren. Dit is duurzaam materiaal dat mooi blijft als het verouderd.

**Energie:** er is een E60-peil voorzien door het gebruik van warmtepompen enz.

## 2. Wonen in een toren

Wonen in een toren moet speciaal en uniek zijn. Het is bovendien duurzamer, zeker al qua footprint: men kan op een beperkt aantal vierkante meter veel meer woningen voorzien en hoeft dus weinig nieuwe ruimte aan te snijden. Onderaan in de A5 komen de kantoren van Partena. Er komen ook een aantal groene ruimten: boven op de torens komen skygardens met panoramische zichten. Dit is uniek voor Vlaanderen en België. Daarnaast komen er ook skyrooms: dit zijn gemeenschappelijke ruimten die flexibel invulbaar zijn door de bewoners, bijvoorbeeld voor een verjaardagsfeestje, een bijeenkomst van gezinnen enz. Zowel de skyrooms als de skygardens zullen de sociale interactie vergroten. De kantoorruimte heeft een eigen groene open ruimte. Eventueel kunnen op bepaalde momenten de skygardens publiek toegankelijk worden gemaakt.

## 3. Zonnestudie

Er is een zonnestudie gemaakt voor juni en maart. Daaruit blijkt dat de huizen nooit een halve dag in de schaduw liggen, soms wel een uur tot anderhalf uur. Dit is het voordeel van een toren tegenover een langgerekt gebouw. Vaak zijn de schaduwen in de tuinen veroorzaakt door de huizen zelf en niet door de A5. Een schaduwstudie in december heeft geen zin omdat de lichtintensiteit dan helemaal anders is.

#### 4. Windstudie

Er is een windstudie uitgevoerd door de firma Peuts. Die hebben ons een aantal aanwijzingen gegeven waar we in de vragenronde nog op kunnen terugkomen.

#### 5. Vragen uit het publiek

1. Ik ga helemaal akkoord met de groene gedachte om te bouwen aan een plaats met openbaar vervoer. Hier echter doen de voorgestelde gebouwen de levenskwaliteit verminderen. De straat ligt in het donker. Aan de K. Fabiolalaan is het in het begin van de straat (*waar de arm van de Link staat*) al heel wat donkerder geworden.

2. U maakt veel promotie voor hoogbouw. Maar torengedebouwen leveren veel problemen op zoals in Nieuw Gent, de Rabottorens, de UCO-gebouwen. Hier worden alle problemen geminimaliseerd. De woondichtheid wordt te groot. Mensen die hier in de buurt een eigendom hebben zijn hiervan de dupe.

3. Ik heb een vraag over de hoogte en de hoeveelheid torens. De 45-graden is de regel, maar we zien de A1, nu de A5 en dat zijn toren. Wat met de A3?

**Reginald Claeys:** Het RUP voorziet voor A5 1 toren en 1 gebouw die moet voldoen aan de 45 graden. Er is een minimum- en maximumprogramma. Dit programma moet gerealiseerd worden. Het is logisch dat men aan stadsuitbreiding doet in de stationsomgeving. Momenteel zijn er al heel wat stukken geschraapt en we zitten nu al tegen de ondergrens. Alle gebouwen laag houden is daarom geen optie. Met gebouwen van 5 bouwlagen zouden we een dijk van enkele kilometers lang creëren  
Lieve De Cock: we moeten hier in deze stationsbuurt toch inzetten op hoogbouw.

4. De Stad is goed bezig, maar dit is te prestigieus. Zelfs met de skyrooms kijk ik uit op een betonnen wand. Er is een groene zone voorzien, maar wel tegen de Blaarmeersen. Ik zit wel langs de betonnen kant. Voor mij als buurtbewoner is dit te prestigieus en houdt geen rekening met de leefbaarheid.

**Schepen Tom Balthazar:** We willen ook zorg dragen voor de leefbaarheid. We hebben het nu specifiek over dit gebouw, maar we moeten ook rekening houden met de volledige ontwikkeling die nog moet komen: er komt ook een buurtsporthal, een school, groen, een nieuw wandel- en fietspad met voetgangersbrug naar de Blaarmeersen. De buurt zal daar later ook van mee profiteren, maar ik begrijp uw bezorgdheid. Veel mensen zoeken een appartement op deze plek. Het is niet de bedoeling om overal in de stad woontorens te zetten, maar de beslissing van torens op deze locatie is al lang genomen.

5. Ik sta open voor moderne architectuur, maar wat zal een appartement kosten? Er is momenteel een woontekort en appartementen zijn duur. Ik heb dat ook gezien in de Rabotwijk. Als het gaat om 300.000-400.000 euro is dit niet meer betaalbaar. Voor vrije

beroepen misschien, maar niet voor de modale mens. Is er geen risico dat we naar leegstand gaan zoals in Brussel?

**Lieve De Cock:** de prijzen zijn hier hoog omdat het aanbod te klein is. Concreet zijn er nog geen prijzen bepaald voor deze appartementen. Als dochteronderneming van NMBS zijn we geen specialisten, maar we laten ons bijstaan door architecten en een makelaar.

6. Hoeveel mensen kunnen daar komen wonen en wat is de doelgroep? Is daar geen studie over gemaakt?

**Lieve De Cock:** er zijn 197 wooneenheden voorzien, verdeeld tussen verschillende 1-,2- en 3-slaapkamerappartementen. We streven naar een mix van bewoners. In totaal zullen dit er een 400-450-tal bewoners zijn. Sommigen zullen hier hun hele leven wonen, andere niet. Het feit dat we kiezen voor onder andere 3-kamerappartementen, laat al zien dat we willen dat hier ook gezinnen komen wonen. De parking voor de bewoners is voorzien op de -3.

7. Ik heb vragen bij de kwaliteit van het gebouw en het idee van groen in het gebouw. De praktijk in het buitenland, bijvoorbeeld in Marseille waar een mooi gebouw is gebouwd met hetzelfde opzet, leert dat de benutting van gemeenschappelijke of groene ruimten theorie blijft. Hoe zal dit praktisch zal gebeuren? Wat met het onderhoud? Bovendien zijn die ruimtes te klein en is de verbondenheid met de appartementen te klein. Hebben jullie daar studies over gedaan?

**Lieve De Cock:** er is structureel groen voorzien. Daarvoor werken we samen met een bureau. Er zijn in totaal 4 gemeenschappelijke ruimten met de tuinen erbij. We denken dat dit een goed voorbeeld is van een evenwicht tussen kwaliteit en financiële haalbaarheid.

8. Ik heb een aantal vragen:

- a. Er is veel aandacht aan communicatie tussen de torens, maar wat met de buurt? Waarom horen we niets over winkels of ander voorzieningen?
- b. Ik vermoed ook dat er extra verkeer zal zijn. Wat met parkeren zowel voor bewoners als bezoekers?
- c. De Link is afschuwelijk. Kan het college eens langs het terrein wandelen en erbij stilstaan waar ze hiermee bezig zijn?
- d. Op de beelden van A5 zijn de sporen nergens te zien. Als je op een terras zit en er rijdt een goederentrein voorbij maakt dit veel lawaai. Wie zal daar willen wonen?

**Schepen Tom Baltazar:** er zijn buurtwinkels voorzien in zone B. Wat het autoverkeer betreft: die gaat rechtstreeks naar de parking. Er wordt bij veel nieuwe projecten gevreesd voor extra parkeerdruk, maar dit kan hier vermeden worden: er is een parking en bovendien is er het openbaar vervoer. Veel mensen die daar zullen komen wonen, zullen mensen zijn die in Antwerpen of Brussel werken en dus de trein gebruiken.

9. Ik heb eerst een opmerking over de mobiliteit: er is nu al elke dag file vanaf de Beukenlaan. En er komen nog eens 500 auto's bij. Dit zal verkeersproblemen veroorzaken. Ik heb ook een vraag in verband met veiligheid. Kan de brandweer die hoge toren aan? Mijn volgende vraag is of we in Gent nog een 'pinktoren' bij krijgen met lichten langs de buitenwanden (zoals MG-toren)

**Lieve De Cock:** er komen geen lichten aan de buitenwanden

Evert Schoupe: wat de veiligheid betreft: we hebben veel contact gehad met de brandweer. Er zijn strikte maatregelen voor torens hoger dan 50 meter. Er zijn daarom veel bijkomende maatregelen voorzien zowel op het vlak van uitgangen, brandweerliften, rookafvoer enz.

10. De energie-efficiëntie is strenger dan opgelegd, maar is dit voldoende ambitieus naar de toekomst toe? De EU werkt momenteel al aan strengere normen. Is dit gebouw duurzaam op milieuvlak?

Evert Schoupe: de doelstelling van E-60 moet pas gehaald worden voor bouwaanvragen in 2014. Anderzijds zijn er nog technologieën die nog niet verrekend zijn zoals de warmtepompen voor de kantoren; momenteel kan dit nog niet. De E-60 waarde is berekend puur op het gebouw zelf, dus zonnepanelen of andere maatregelen zijn daar niet in verrekend.

11. Er komen zoveel woningen bij, dus dat brengt veel verkeer mee, vooral omdat er daar geen openbaar vervoer is voor zone B en C. Op het einde van de K. Fabiolalaan is er nu al file aan kant Gordunakaai. Kan men aan het Patijntje bijvoorbeeld niet een rond punt aanleggen? Weet men al hoe men de K. Fabiolalaan gaat afwerken? Is dit zoals aan de kant K. Maria Hendrikaplein?

**Reginald Claeys:** Voor de heraanleg wil ik verwijzen naar het synthesesedocument dat op de website van het project Gent Sint-Pieters staat ([www.projectgentsintpieters.be](http://www.projectgentsintpieters.be)). Er komt een voetpad aan de S. Lilarstraat en de bomen worden maximaal behouden. Er komt ook een actualisatie van de mobiliteitsstudie voor de zones B en C. Vandaag is er geen openbaar vervoer in de K. Fabiolalaan, maar dat komt er terug. De Lijn moet dit opnieuw bekijken als de bouw verder gevorderd is. Er zullen ook strenge parkeernormen gelden en er zullen zeker geen 2 parkeergarages per appartement worden voorzien.

12. De Stad Gent legt zich hogere normen op op het vlak van duurzaamheid dan zone A. Waarom?

Een andere vraag betreft het verkeer: in de Sint-Denijslaan hebben we veel last van sluipverkeer van en naar de R4 en dat zijn niet allemaal wagens die naar de parking rijden.

**Evert Schoupe:** E-60 halen is voor een kantoor of kleine appartementen moeilijker dan de grotere appartement die wel onder de norm zullen duiken.

**Reginald Claeys:** de mobiliteitsstudie voor de stationsbuurt zuid wordt terug opgenomen. Wat het extra verkeer van bewoners en kantoorgebruikers betreft, die zullen naar de parking komen en via de R4 en Vaerwyckweg binnen rijden.

13. Wat doet een mobiliteitsstudie? Wat kan die nu nog doen?

**Reginald Claeys:** door simulaties te maken wordt er gekeken waar knelpunten zijn. Daarna worden oplossingen uitgewerkt. Dit kunnen andere lichtenregelingen zijn, wijzigingen in de wegeaanleg zoals een rond punt enzovoort. Alles start bij een goede analyse.

14. Zit die daktuin niet boven de 45 graden?

**Lieve De Cock:** neen, die zit binnen de 45 –graden regel, anders zijn we niet conform het RUP.

15. Ik heb vragen bij die schaduwstudie: er is er geen op 21 december, volgens u omdat het licht dan anders is. Dat wil zeggen dat er geen schaduwstudie is gedurende 5 maanden. Wij genieten nochtans meest in december van de zon omdat die dan in huis komt. We willen gewoon een realistische voorstelling van de feiten.

**Lieve De Cock:** in de winter zijn er inderdaad langere schaduwen, maar de intensiteit van het licht is dan niet meer zo groot als in een zomermaand waardoor dit niet is opgenomen in de studie. Volgens de schaduwstudie ben je het zonlicht maximaal anderhalf uur kwijt.

16. Zijn er maatregelen om de wind te remediëren?

**Evert Schoupe:** de windstudie is gemaakt, niet alleen voor A5, maar voor de volledige omgeving omdat die gebouwen op elkaar spelen. Bepaalde winden kunnen bijvoorbeeld ontstaan door de bouw van het LCI. Een scherm parallel met de zuidgevel helpt dan. De wind op het plein wordt opgelost door het gebouw A4 van een horizontale luifel te voorzien of het gebouw plaatselijk te verlagen. Op een ander plaats is er ook een windeffect, maar dat is bij de technische ruimte, dus daar is dit geen probleem. Bij de daktuinen worden verticale schermen voorzien. Ook op de balkons is dit zo. Bij de grote appartementen kan dit zelfs zijn tussen living en slaapkamer.

17. In de A5 komen wellicht welstellender mensen wonen. Er komt ook sociale woningbouw, dus dat zal voor de A3 zijn. Hoe hoog moet die zijn om aan de norm voor sociale woningen te voldoen?

**Schepen Tom Balthazar:** er moeten minstens 20 procent sociale woningen komen. Die komen in de A3. Er komen langsheen de K. Fabiolalaan wel meer sociale woningen wegens de afbraak van de Rabottorens. Die woningen moeten worden gecompenseerd maar dit heeft niet meteen iets met dit project te maken.

**Lieve De Cock:** de sociale huisvestingsbedrijven willen alleen in een eigen gebouw zitten in verband met het beheer van het gebouw. A3 is voor hen voorzien. Er komen daar 49 eenheden.

18. Er werd gesproken over een rondvraag in de Rijsenbergbuurt in verband met het RUP maar ik heb nooit iemand gezien.

**Philippe Van Wesenbeeck** (directeur Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning): iedereen in de buurt heeft een uitnodiging gekregen van de collega's van Gebiedsgerichte werking via een bewonersbrief. Er zijn drie tot vier maal plenaire vergaderingen geweest met een rondwandeling, foto's enz. en er was een dialoogcafé. De resultaten hiervan voeden mee het bestemmingsplan.

Andere bewoner: ik heb ook geen brief gekregen en ik ben huurder van die meneer.

Bovendien wordt het ook allemaal verkeerd voorgesteld: het werd voorgesteld als inspraak, maar niet als inbreng van de bewoners voor een studie.

**Schepen Tom Balthazar:** Dit ging over de voorbereiding van het Ruimtelijk uitvoeringsplan. We koppelen daarover nog terug. Op het moment dat de officiële procedure start, wordt iedereen zeker uitgenodigd. De Stad Gent doet reeds meer om de bewoners te betrekken dan wettelijk is voorgeschreven, via bijvoorbeeld infovergaderingen.



19. De auto­toegang tot de gebouwen is uitsluitend voorzien via de Timichegtunnel, maar sommige bewoners moeten ook naar noordelijke kant. Kan dit herbekeken worden?

**Reginald Claeys:** er is geopteerd om de Vaerwyckweg als verdeelweg in te zetten, anders jaagt men mensen door de woonwijk.

20. Er komen 400 nieuwe bewoners – hoe zit dat met kinderopvang? Wij zijn momenteel enige die plaats hebben in kinderopvang in de buurt.

**Schepen Tom Balthazar:** Momenteel zijn er globaal geen problemen meer in Gent, maar wel in sommige buurten. Er komt aan de Voskenslaan een kribbe, en ook een in zone B.