

## Verslag klankbordgroep 10 maart 2010 (nr. 19)

Agenda: de toekomstige ontwikkelingen van de zoneSOFA langsheen de Koningin Fabiolalaan

Aanwezigen:

1. Situering  
zone SOFA  
wedstrijd
2. Verloop van de wedstrijd
3. Motivering van de jury
4. Voorstelling van het winnende ontwerp
5. Planning van de werkzaamheden + kwaliteitsbewaking
6. Communicatieacties

### 0. Inleiding

De NMBS-groep, verantwoordelijk voor de stations en de stationsomgeving, streeft naar een duurzaam mobiliteitsscenario en de integratie van het station Gent-Sint-Pieters in het stadsweefsel.

Euro Immo Star (dochter van de NMBS-Holding) organiseerde eind juli 2009 een architectuurwedstrijd voor de projectontwikkeling langsheen de Koningin Fabiolalaan in Gent met als concrete opdracht 1) een inrichtingsplan op te maken voor de projectzone SOFA, de zone bovenop de ondergrondse parkeergarage en 2) een eerste kantoortoren te ontwerpen voor die zone.

Vijf ontwerpteams werden geselecteerd en mochten hun plannen voorstellen.

Onderstaande punten werden toegelicht via een presentatie:

### 1. Situering

**zone SOFA**

**wedstrijd**

### 2. Verloop van de wedstrijd

### 3. Motivering van de jury

### 4. Voorstelling van het winnende ontwerp

Het bureau POLO (Poponcini en Lootens) stelde zijn ontwerp voor:

Vooraf werd de omgeving in kaart gebracht (deelbuurten, aanwezige openbare gebouwen enz. ) en samen met de al bestaande plannen (zoals bijvoorbeeld het inrichtingsplan voor de openbare ruimte van Alain Marguérít en het plan van de parkeergarage) vormde dit een belangrijke input voor het ontwerp.

#### Belangrijke uitdagingen

Een belangrijke uitdaging was om het drukke Koningin Maria-Hendrikaplein met onder meer een groot bus- en tramstation als vestibuleplein (helling), de Fabiolalaan en de esplanade (lager gelegen plein) in één coherent ontwerp op te nemen. Met als belangrijke randvoorwaarde dat op het niveau van het maaiveld weinig oppervlakte beschikbaar is voor gebouwen (een groot deel is immers ingenomen door het busstation).

**Bomen** vormen een belangrijk onderdeel van het inrichtingsplan in het algemeen en voor de esplanade (het lager gelegen plein) in het bijzonder. Die geven de passanten de indruk dat ze op het maaiveld (straatniveau) komen, terwijl dit niet altijd het geval is.

Er werden ook enkele maatregelen voorgesteld om **de ruimte tussen de gebouwen in zone A (de esplanade)** aangenaam te maken:

- De middenzone tussen de gebouwen achter het gebouw A1 werd groter gemaakt,
- De plint moet voldoende activiteiten (verschillende functies) bevatten met ook ingangen langs de esplanade.
- Er werd gezorgd voor een goede ‘doorwaadbaarheid’ van de zone
- Daarbij is het belangrijk dat de esplanade een eigen karakter krijgt, een ‘vertoefruimte’ wordt. Dat kan onder meer bereikt worden door een aangepaste materiaalkeuze (bv veel glas, natuursteen ... voor de wanden van de gebouwen).
- De wand van de projectontwikkeling naar de Fabiolalaan toe zou dan meer gesloten kunnen zijn, met ‘ruwere’ materialen (bv bakstenen ...).

Voor het **gebouw A1** werd gekozen voor een **'slanke toren'**, onder meer door het volume van de toren in twee te delen en de naastliggende arm kleiner (lager) te maken. De toren wordt dan hoger maar het gebouw langs de Fabiolalaan (de arm) lager; het zal slechts 3 verdiepingen tellen.

**De toegangen** tot het gebouw bevinden zich langs het Koningin Maria-Hendrikaplein, via het station en langs de Fabiolalaan, zonder dat je het busstation moet kruisen.

Om die toegangen goed te kunnen organiseren werd een **'verhoogd parvis'** gemaakt, dat via een helling vanaf het Koningin Maria-Hendrikaplein en de Fabiolalaan toegankelijk is. Dat parvis zal op +1 liggen (boven het busstation).

**De 'arm'** van het gebouw bevat de meer **publieke functies** (vergaderzalen, auditoria, leslokalen, een bedrijfsrestaurant ...), in **de toren** vind je de **'klassieke' kantoren**.

Op -1 bevindt zich de fietsparking van het station. Aan de doorgang naar het station door de fietsenstalling zullen commerciële functies worden voorzien.

Er werd gezocht naar **interactie tussen het gebouw en het plein** door bv terrassen te voorzien, een auditorium te voorzien in de arm langs het Koningin Maria-Hendrikaplein (als dit 's avonds wordt gebruikt, schijnt het licht naar het plein toe) ...

Verder werd geprobeerd om de **toren een 'Gents' karakter** te geven en bv door de materiaalkeuze een meer 'introvert' karakter te verkrijgen (bv door het gebruik van bakstenen, natuursteen ...).

De opdracht bestond er ook in om aan de toekomstige gebruiker een mogelijke **invulling van de werkplekken** voor te stellen.

Een belangrijk deel van de opdracht bestond ook uit een onderzoek naar de **schaduwwerking** op de buurt én op de projectzone zelf. Hieruit blijkt dat de buurt noch de projectzone in de schaduw van de gebouwen vallen. In maart zou er 's middags over een stukje Fabiolalaan een weinig schaduw vallen.

Het architectenbureau POLO zal ook mee waken over de kwaliteit van de andere gebouwen in zone A en ervoor zorgen dat de voorgestelde visie effectief in praktijk wordt omgezet.

De fundering van de parking is zo berekend dat het grote gebouwen kan dragen en bij de bouw van de parking werd rekening gehouden met de nodige toegangen van de toekomstige gebouwen naar de parking.

### Reacties:

- Het lijkt een bijzonder goed doordacht ontwerp.
  - De connectie met de Gentse architectuur is positief.
  - Dit lijkt inderdaad het beste van de 5 ontwerpen.
  - Het ontwerp geeft – op het eerste zicht – een goede oplossing voor het moeilijke knooppunt van verschillende vervoerswijzen aan het kruispunt met het koningin Maria-Hendrikaplein
  - De ‘oksel’ is een positief element.
  - Het is nog niet helemaal duidelijk hoe de onderdoorgangen die door Marguërit werden voorzien worden opgenomen in het huidige ontwerp.
  - Het slanke karakter van de toren, het openmaken van het geheel zijn zeer positief.
  - Het idee van de bomen is goed, met de vraag of ze daar zullen groeien. Het is belangrijk om voldoende grote bomen te planten.
  - Het is belangrijk om rekening te houden met het lichtplan van Gent, waarin ook het stationsgebouw is opgenomen.
  - De toren zal 90 m hoog worden.
  - Dit bewijst dat een wedstrijdformule werkt. Als bouwheer leer je ook veel uit een wedstrijd, doordat verschillende bureaus ontwerpend onderzoek uitvoeren.
- Het is nu nog niet duidelijk of de volgende gebouwen via een wedstrijd zullen ontworpen worden. De eindgebruiker beslist hier nl over, en die zijn nog niet gekend.

### Overblijvende werkpunten:

- De interactie van het maaiveldniveau met trams en bussen, voetgangers ... Die bezorgdheid is er al van bij aanvang van het ontwerpproces en gaandeweg bleek dat het huidige ontwerp in staat was om die zaken op te vangen.
- De interactie van het bouwproces met werfverkeer en de bewegingen van tram en bus. Dit wordt in de loop van de maand maart verder besproken met De Lijn.
- Rond de stabiliteit wordt nog verder gewerkt.
- De sfeer van de ruimtes onder de gebouwen vraagt specifieke zorg. Volgens de ontwerper zal hier veel passage zijn, onder meer van pendelaars die het busstation vermijden door de onderdoorgang te gebruiken om naar het station te gaan.

- De sfeer van het parvis wanneer het gebouw niet wordt gebruikt ('s avonds en in 't weekend bv). Je zou hier kunnen aan werken door bepaalde lokalen te laten gebruiken tijdens 't weekend en 's avonds. De bouwheer staat hier positief tegenover, onder meer omdat de toren afsluitbaar is, wat gebruik van de arm door derden makkelijker maakt.

De zorgpunten van de buurt waren vooral de schaduw, de hoogte en de beleving 's avonds. We moeten daarom zoveel mogelijk zorgen voor een mix van functies (wonen, hotel, horeca, scholen ...) en de ontsluiting (ook langs de Esplanade voorzien).

## 5. Planning van de werkzaamheden + kwaliteitsbewaking

## 6. Communicatieacties