

## Verlag:

### Workshop over de nieuwe ontwikkeling langs de Koningin Fabiolalaan

24 oktober 2024

#### Aanwezig:

- 31 deelnemers uit de omgeving
- Herwig Reynaert (voorzitter Open Klankbordgroep)
- Paul Vermeulen, Dries Coopman (De Smet Vermeulen Architecten)
- Giacomo Bonato, Koen Vandentroost, Mathijs Knevels, Ralph Losa (Tractebel)
- Koen Ghysaert (Thuispunt Gent)
- Wannes De Vleeschauwer (sogent)
- Ann Manhaeve (Stad Gent; verslag)

#### Verontschuldigd:

- Burgemeester Matthias De Clerck
- Schepen Filip Watteeuw
- Schepen Astrid De Bruycker
- Schepen Sami Sougir
- Anna Barborini (stad Gent)

## 1. Inleiding

In deze workshop wordt het voorstel voor het ontwerp van de openbare ruimte op zone B en het Rijsenbergpark besproken. Het Rijsenbergpark en de zone B langs de Koningin Fabiolalaan maken deel uit van het grotere Project Gent Sint-Pieters.

Het volledige projectgebied voor het Project Gent Sint-Pieters is opgedeeld in drie deelzones (zones A, B en C). Voor de ontwikkeling van de deelzone A en deelzone C zijn er afzonderlijke trajecten lopende.



Naast de realisatie van het openbaar domein omvat het project voor de zone B de realisatie van meerdere gebouwen:

- Een stadsgebouw met kleuter- en lagere school, kinderdagverblijf, kinderopvang en jeugdlokalen. Dit stadsgebouw zal ter hoogte van de Verpleegsterstraat worden gebouwd met subsidies van de Vlaamse overheid.
- De bouw van (sociale) woningen tussen de Boentweg (aan de Diamant) en het stadsgebouw. Thuispunt Gent zal instaan voor de realisatie van die sociale woningen.

Doorheen de 3 zones, langs de sporen, zullen ook een 'all wheelerspad' en een geluidsmuur worden gerealiseerd. Dat 'all wheelerspad' zal het station verbinden met de Blaarmeersen via een fiets- en wandelbrug over de Leie. Die brug maakt het voorwerp uit van een afzonderlijk project.

Via een ontwerpwedstrijd voor de inrichting van het openbaar domein op zone B en het Rijsenbergpark werd het team Tractebel & De Smet Vermeulen architecten gekozen. Dit studieteam besprak hun voorstel al met de verschillende betrokken stadsdiensten. Ditzelfde voorstel wordt nu voorgelegd aan de deelnemers van deze workshop. Daarna volgen opnieuw besprekingen met de betrokken stadsdiensten om tot een definitief voorstel voor het inrichtingsplan voor deze zone te komen. In het voorjaar van 2025 is hierover een infomoment voor de buurt gepland.

De eerste stap in de procedure is de opmaak van een inrichtingsplan. Dat inrichtingsplan zal leiden tot een verkavelingsplan waarvoor volgens de huidige planning in de tweede helft van 2025 een vergunning worden aangevraagd.

Deze workshop startte met een algemene toelichting waarna de deelnemers in 3 groepen werden verdeeld. Achtereenvolgens besprak elke groep 3 thema's:

- Architectuur en programma
- Landschap en publieke ruimte
- 'All wheelerspad'<sup>1</sup> en mobiliteit

Na de bespreking in groepjes koppelden de gespreksleiders van het studieteam de belangrijkste resultaten terug.

Hieronder vind je eerst de synthese zoals die in de terugkoppeling werd gebracht. Daarna vind je een toelichting en de bespreking per thema. Bij de bespreking worden de antwoorden van de projectpartners telkens in schuinschrift weergegeven.

## 2. Synthese van de bespreking van de thema's

Tijdens de terugkoppeling op het einde van de workshop werden de besprekingen in de groepjes als volgt samengevat.

### 2.1. Architectuur en programma

- De volumes van de gebouwen ervaart men als te hoog.

---

<sup>1</sup> Een 'all wheelerspad' is een pad dat door iedereen die zich met wielen verplaatst kan worden gebruikt: fietsers, skaters, ouders met een buggy, mensen in een rolstoel ...

- De parking ligt te ver van sommige nieuwe gebouwen.
- Men vraagt zich af hoe de verdeling tussen sociale en andere woningen zal zijn?
- Men vindt de ligging van de toegang tot de parking langs de K. Fabiolalaan geen goede zaak. Men is bezorgd over de bijkomende auto's en parkeervraag in de K. Fabiolalaan. Suggestie: Kan de nieuwe parking ondergronds worden verbonden met de bestaande NMBS-parking?
- Suggesties voor functies anders dan wonen: kleinhandel, rustige invullingen, zorg gerelateerde functies
- De meningen over de inplanting van de gebouwen zijn verdeeld. Sommigen vinden het goed dat de gebouwen geconcentreerd worden om zo grotere openbare of groene plekken te creëren. Anderen vinden dat de gebouwen meer mogen worden verspreid.

## 2.2. Landschap en publieke ruimte

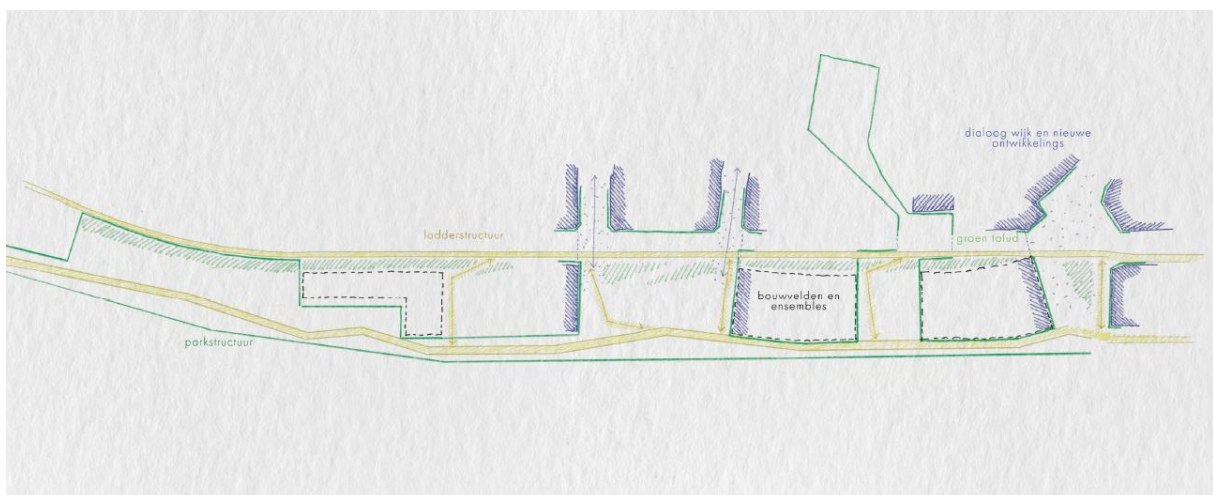
- Het is belangrijk om te zoeken naar een evenwicht tussen enerzijds het behoud van het talud en anderzijds de toegankelijkheid, de zichtbaarheid van de publieke ruimte op het talud van op de Fabiolalaan en de verbinding met de Rijsenbergbuurt.
- Men stelde zich vragen bij de kwaliteit van de publieke ruimte tussen de gebouwen van het oostelijk bouwveld. Zal de verblijfskwaliteit van die ruimtes niet te veel worden aangetast door de hoge gebouwen die erlangs staan? Zullen de gebouwen niet voor te veel schaduw zorgen?
- Men vindt de voorgestelde parkweide te klein en suggereert om te zoeken naar manieren om die groter te maken (bv door de gebouwen op te schuiven richting station). Een evenwicht tussen meer of minder programma zal ook belangrijk zijn.
- Het is belangrijk om het programma van de nieuwe publieke ruimte af te stemmen op het programma van de reeds bestaande publieke ruimte in de Rijsenbergbuurt. Daarbij denkt men aan het Rijsenbergpark en aan de groene ruimte naast de school Sint-Paulus in de Marathonstraat.
- De plinten kunnen zorgen voor sociale controle van de publieke ruimte. De relatie tussen beide én de toegankelijkheid ervan is belangrijk.
- Suggestie om ervoor te zorgen dat de speelelementen bespeelbaar zijn in elk seizoen.
- Suggestie om af te stemmen met de jeugdbewegingen uit de buurt. Die zullen de nieuwe publieke ruimte waarschijnlijk vaak gebruiken.
- Men vraagt aandacht voor het beperken van de inblik in de appartementen en de tuin van de appartementen aan de S. Lilarstraat van op het westelijke bouwveld.
- Het Rijsenbergpark wordt nu de parkweide genoemd en is te klein. Door het gebouw naast het stadsgebouw (op het westelijke bouwveld) blijft enkel het smalste stuk van het Rijsenbergpark over. Daar moet dan nog eens plaats worden gemaakt voor de geluidsmuur en het 'all wheelerspad'.

### 2.3. 'All wheelerspad' en mobiliteit

- Men vraagt aandacht voor de oost-west assen voor fietsers. Is de ligging van het fietspad in de K. Fabiolalaan langs de kant van de projectontwikkeling wel OK? Wat met de impact ervan op parkeren?
- Men vraagt meer scheiding tussen de stromen op het all wheelerspad. Daarbij vraagt men ook aandacht voor de snelle voetgangers.
- Mensen die via de brug toekomen bij Rinkkaai zullen allicht op die plek kiezen welke route ze gebruiken: het all wheelerspad op het talud of de K. Fabiolalaan. Het lijkt aangewezen om de snelle fietsers te stimuleren om de K. Fabiolalaan te kiezen.
- Men vraagt aandacht voor de sociale veiligheid. Momenteel ligt het all wheelerspad op sommige plekken ver van de woningen. Men stelt zich ook vragen bij de portico's. Zal wandelen op die plek wel veilig voelen?
- Er is onvoldoende verbinding tussen de Susan Lilarstraat en het all wheelerspad.
- Kan de mobiliteit van de nieuwe ontwikkeling in een ruimere omgeving worden bekeken? Kan bvb de toegang tot de parking gebeuren via de Timichegtunnel? Dit zal allicht wel voor een grotere verkeersdruk op de Sint-Denijslaan zorgen. Door die straat passeert nu al veel verkeer.
- Zal het toegangsplein aan de Aaigemstraat wel goed functioneren? Kan je die ruime niet beter verkleinen zodat de gebouwen kunnen opschuiven richting station en er meer openbare ruimte kan komen tussen de gebouwen of ter hoogte van het Rijsenbergpark?

## 3. Het sturend diagram

Het studieteam startte de workshop met een toelichting van het voorstel. Daarbij diende het 'sturend diagram' dat hieronder wordt weergegeven als basis voor de studie van het ontwerp.



Dat sturend diagram definieert de ruimtelijke krijtlijnen en toont een eerste vorm en organisatie van de stedelijke en landschappelijke structuur. Het diagram wordt gevormd door 5 componenten:

- Een continue parkstructuur

- Een verbindende ladderstructuur
- Bouwvelden en ensembles
- Het groene talud
- Een dialoog tussen de huidige Rijsenbergbuurt en de gevels van de nieuwe ontwikkelingen.

Hieronder wordt een toelichting gegeven per thema van de workshop. Deze toelichting moet samen met de inleidende presentatie worden gelezen.

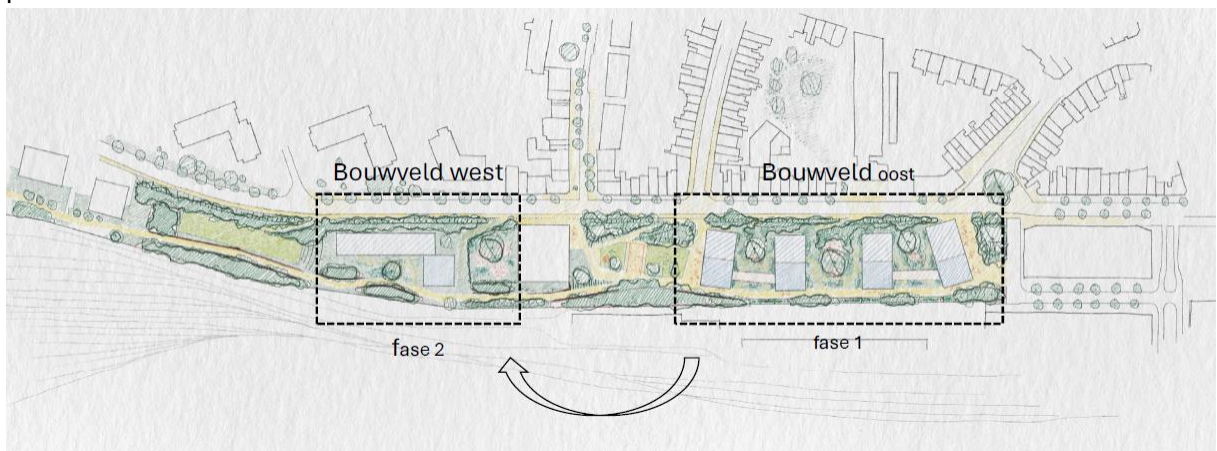
## 4. Bespreking thema architectuur en programma

### 4.1. Toelichting

Een belangrijke stap bij het uitwerken van het voorstel was de toetsing van het wedstrijdvoorstel aan het GRUP. Het GRUP bepaalt minimale en maximale bruto vloeroppervlak (BVO) die in de zone B kan worden gerealiseerd.

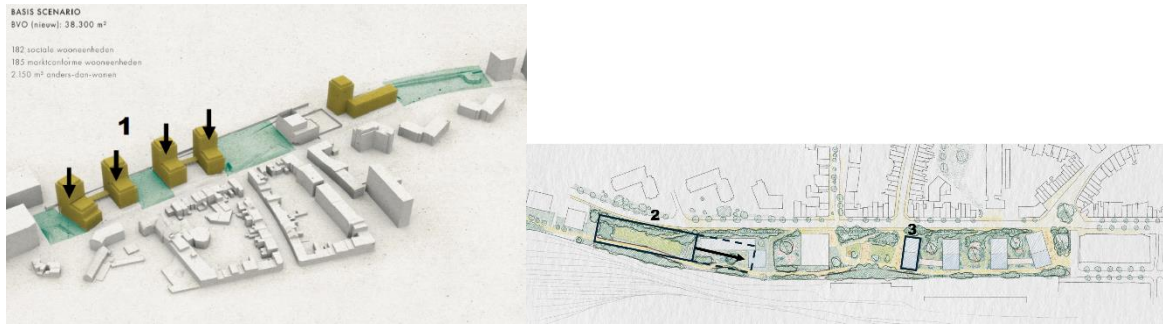
Zowel de maximale als minimale grenswaarden voor het BVO uit het GRUP moeten worden gerespecteerd (geen afwijkingen mogelijk). Het GRUP schrijft voor dat het BVO minstens 59.500 m<sup>2</sup> moet bedragen voor zone B, waarvan nog 37.800 m<sup>2</sup> te realiseren is met voorliggend project. De Diamant en het Stadsgebouw samen voorzien 21.735 m<sup>2</sup>.

Mogelijke scenario's en varianten worden uitgewerkt op basis van de vergunbaarheid en de beoogde ambities. In functie van de vergunbaarheid wordt ook een mogelijke groeistrategie onderzocht. Deze groeistrategie maakt fasering mogelijk via bouwveld west en vormt zo een potentiële hefboom voor flexibiliteit.



Bij het uitwerken van mogelijke minder dense varianten voor het ontwerp ging het ontwerpteam uit van 3 doelstellingen:

1. Minimaliseren van de hoogte van de gebouwen zodat hoogbouw voor de sociale woningen kan worden vermeden;
2. Maximaliseren van de kwaliteit van de open ruimtes, waarbij de prioriteit ligt op een zo groot mogelijk Rijsenbergpark
3. Maximalisering van de kwaliteit van de appartementen.



Via ontwerpend onderzoek werden deze varianten bestudeerd (zie presentatie, dia's 17-20).

Er is een bepaalde woningvraag, uitgedrukt in m<sup>2</sup> BVO die over verschillende gebouwen wordt verdeeld. Aan de deelnemers werden onderstaande vragen meegegeven als richtvragen voor een gesprek:

1. Wat zijn de argumenten die pleiten voor:
  - Gespreid – evenwichtig verdeeld – bouwen ten oosten én ten westen van het stadsgebouw
  - OF minder woongebouwen ten westen en bijgevolg meer ten oosten van het stadsgebouw?
2. Het vergroten van het Rijsenbergpark en/of van de open ruimte in het algemeen: wat zijn de argumenten voor compacter en hoger bouwen of meer gespreid en lager bouwen?
3. Welke kansen zien jullie voor functies 'anders dan wonen' in het gelijkvloers van de woongebouwen aan het Parkplein, aan het Rijsenbergpark en langs het 'all wheelerspad'?

Bij het bespreken van deze vragen is het belangrijk om de inzichten en aandachtspunten uit het voorbije traject en inspraak mee te nemen:

- De interactie tussen de gebouwen en het publieke domein is belangrijk (balkons met zicht op speel- en ontmoetingsplekken, beplanting met voldoende zichtlijnen);
- De impact van het project op de K. Fabiolalaan op vlak van bezonning;
- Groendaken en geveltuinen als een belangrijke meerwaarde voor een leefbare stad

## 4.2. Bespreking

### - Ivm het aandeel sociale woningen

De aanwezige buurtbewoners hebben vragen naar het aandeel sociale woningen? "Zijn het allemaal sociale woningen?"

*Sogent legt uit dat het aandeel sociale woningen wordt bepaald door 2 elementen. Er worden 50 sociale woningen gebouwd die een compensatie zijn voor een verlies aan sociale woningen in het sociale woonproject na de afbraak van de Rabottorens. Daarnaast wensen de Stad Gent en sogent minimaal 20% sociale woningen en 20% budgetwoningen in de zone*

*B en zone C samen te bouwen. In de zone C zijn geen sociale woningen voorzien als gevolg van de vernietiging van het Grond- en Pandendecreet in 2013 door de Raad van State.* <sup>2</sup>

*Dries Coopman geeft nog mee dat Thuispunt Gent streeft naar een minimum van 160 sociale woningen.*

De aanwezige buurtbewoners hebben geen voorkeur voor een project met enkel sociale woningen. De aanwezigen hebben een voorkeur voor een gemengd project waarbij ook wordt ingezet op verschillende types van woningen (gezinswoningen, kleinere appartementen, ed.);

De buurt en wijk heeft zeer veel inwoners die vaak al een lange tijd in de wijk wonen. De ambitie om in het nieuwe project een aanzienlijk aandeel huurwoningen op te nemen leidt tot vragen bij de aanwezige buurtbewoners. Zij vragen zich af of het grote aantal huurwoningen niet zal leiden tot veel (meer dan gemiddeld) verhuisbewegingen en dus tot minder verbinding van de nieuwe (tijdelijke) bewoners met de buurt. Evengoed wordt de vraag opgeworpen of sociale huurders niet net minder (snel) verhuizen dan huurders van private appartementen.

- **Ivm de keuze voor meergezinswoningen**

Buurtbewoners zijn geen grote voorstander van een project met enkel meergezinswoningen. Aanwezigen vragen zich af of (grote) appartementsblokken wel een goede woonkwaliteit zullen bieden voor gezinnen met kinderen. Hoe kan je wonen in een appartement voor een gezin met kinderen aangenaam en comfortabel maken? Een bewoner volgde hierover een lezing van de Hogeschool over kindvriendelijk ontwerpen<sup>3</sup>. Aanwezigen hebben daarvan nog weinig goede voorbeelden gezien (in Gent).

*Paul Vemeulen antwoordt dat er kleinere appartement komen in de hoge gebouwen. Daar zullen geen kinderen wonen. In de lagere gebouwen zullen bewoners met kinderen wonen. Koen Ghyssaert vult aan dat in de eerste vier lagen zal worden ingezet op grotere gezinnen.*

- **Ivm de grootte van het programma**

Vandaag wordt de Rijsbergwijk door de aanwezige buurtbewoners als een rustige buurt ervaren. De aanwezigen waarderen de rust in de buurt 's avonds en in het weekend wanneer de kantoren en werkomgevingen aan het station leeg zijn. Ook het samenleven met de (sociale) burens loopt in het algemeen zeer goed en gedisciplineerd. De aanwezige buurtbewoners geven aan dat er toch wat schrik is dat de impact van ongeveer 1.000 nieuwe inwoners in hun wijk (zone B en C) zeer groot zal zijn. Zal dat het woonplezier van de huidige bewoners niet doen dalen? In de stationsomgeving is nu al overlast (kleine criminaliteit, afval, geluid, onveiligheidsgevoel ...). Men vreest dat die zal uitwaaiëren naar de nieuwe ontwikkeling.

Er zijn verschillende manieren om te kijken naar de dichtheid en hoogtes van de ontwikkelingen. De nood aan dergelijk 'grootschalig' woonproject in een reeks

---

<sup>2</sup> in zeer recente onderhandelingen met de private ontwikkelaar Rinkkaai (na de open KBG) is overeengekomen dat de budgetkoopwoningen worden omgevormd tot budgethuurwoningen en sociale huurwoningen. Er zal dus, anders dan toegelicht en gekend tijdens de open klankbordgroep, wel een aandeel sociale huur in het Rinkkaai-project worden voorzien.

<sup>3</sup> Het onderzoek van Hogent betreft het WISH onderzoek. In de eerste workshop over de inrichting van het openbaar domein op zone B en het Rijsenbergpark van september 2023 werden de inzichten over dit onderzoek gedeeld met de aanwezigen. Je vindt hierover meer info op <https://www.projectgentsintpieters.be/info-inspraak/inspraak/workshop-zone-b>.

hoogbouvvolumes (12 – 13 bouwlagen) wordt door een aantal aanwezigen in vraag gesteld. Men vraagt zich af waarom die gebouwen zo hoog moeten zijn. Volgens een van de aanwezigen zijn de dwarse ligging van de gebouwen ten opzichte van de K. Fabiolalaan en de hoogte van de gebouwen in het voorstel niet in overeenstemming met het GRUP. Het GRUP legt immers een gevel van 70m lengte, evenwijdig aan de K. Fabiolalaan, op.

*Paul Vermeulen stelt dat de portico's een doorlopend onderdeel van de gevel vormen en telkens twee woongebouwen tot één gebouvvolume verbinden. Het GRUP definieert niet hoe hoog een gevel is en wat de vormgeving hiervan is. Sogent stelt dat de bouwhoogtes beantwoorden aan de 45°-gradenregel, en dus aan het GRUP.*

Andere mensen zijn van mening dat dit (zone B) juist de geschikte plek is voor meer woningen en dat dit zeker cruciaal is voor sociale woningen. Een jonge aanwezige deelnemer vertelde dat "je niet kunt voorstellen hoe lang de wachtlijst voor sociale woningen is," waarbij hij zelf op de wachtlijst staat.

*Paul Vermeulen beaamt dat de voorgestelde gebouwen een andere typologie hebben dan de bestaande woningen in de Rijsenbergbuurt. Dit laat echter toe om in te zetten op meer publiek, gedeeld groen in plaats van private binnentuinen. Dit publieke groen vormt ook een meerwaarde voor de bestaande buurt die dit groen kan gebruiken.*

Andere aanwezigen vrezen voor de verkeersleefbaarheid in de Koningin Fabiolalaan. Ze denken dat het aantal auto's en het autoverkeer in de Koningin Fabiolalaan en Sint-Denijslaan sterk zal gaan toenemen als gevolg van de nieuwe woonontwikkelingen.

#### - **Ivm het programma in de plint van de nieuwe gebouwen**

De aanwezigen werden ook bevraagd naar mogelijk programma in de plint van de nieuwe woongebouwen. Zij vragen dat het plintprogramma mee kan bijdragen aan levendigheid van de buurt. Anderzijds vrezen zij dat de bewoners van de Rijsenbergbuurt niet naar de functies in de plint van de nieuwe gebouwen zullen gaan.

Er worden verschillende suggesties voor het programma in de plint gedaan zoals:

- Kleinhandel (bvb bakker) > dit zorgt voor extra L&L en is niet eenvoudig verenigbaar met (behoud van) het talud;
- Kleiner en rustigere functies die buurtgericht zijn
- Zorg gerelateerd programma (bvb medisch centrum, kiné, huisarts,..)
- Er wordt verwezen naar vzw Konekt als mogelijke invuller;
- Een andere aanwezigheid vraagt naar een plek om te dansen en te zingen.

In de plint van het westelijke bouwveld is geen publieke functie voorzien. Hierdoor is er onvoldoende aansluiting van dit gebouw op de publieke ruimte.

#### - **Ivm het westelijke bouwveld (tussen stadsgebouw en Rijsenbergpark)**

De grootste discussie ging over de tegenstelling tussen voorstanders van meer en een groter Rijsenbergpark met een sterkere concentratie van de nieuwe bebouwing in het oostelijke bouwveld en voorstanders van een meer verspreide bebouwing over de gehele zone B met dus minder aaneengesloten park. Tijdens de verschillende gesprekken is daarover geen consensus.



Een aantal aanwezigen gaven aan dat het volgens hen, binnen een gefaseerde ontwikkelingsstrategie, beter is te pleiten voor een zo klein mogelijk programma in een eerste fase en geven daarom de voorkeur aan een grotere spreiding.

Een aantal aanwezigen wijst erop dat de buurt wel nood heeft aan een echt volwaardig en dus voldoende groot park. Met de spreiding van de gebouwen, het behoud en de uitbreiding van het ecologisch talud en de aanleg van het nieuwe 'all wheelerspad' vrezen zij dat er van het park, op een smalle strook langs het spoordomein na, weinig zal overblijven. Deze aanwezigen vragen dan ook expliciet om het westelijke bouwveld te willen herbekijken. Zij willen meer park in deze zone en kiezen dus voor de concentratie van de nieuwe bebouwing in het oostelijke bouwveld of te bouwen op het Parkplein.

*Paul Vermeulen antwoordt dat door het bouwen op het westelijke bouwveld een groter kwalitatief Parkplein kan worden bekomen. In vorige ontwerpvoorstellen uit 2010 (BUUR) was het plein de helft kleiner. Momenteel sluit het park zowel op de Verpleegster- als op Sportstraat aan.*

De aanwezige inwoners van de Green Garden-gebouwen vrezen de impact van het westelijke bouwveld op de leef- en woonkwaliteit in hun woningen. Het voorgestelde volume van +/- 85m lengte parallel aan de Koningin Fabiolalaan lijkt meer dan 1/3 van de totale parkzone in te nemen. Ze vinden het gebouw te hoog en te prominent hoewel het gebouw weg van de straat, achter een groen talud wordt ingepland. Ze vrezen ook dat deze nieuwe gebouwen inkijk zullen hebben in hun woningen en hun tuin.

Een aantal aanwezigen stelt voor om een deel van het bouwprogramma van het westelijke bouwveld te verplaatsen naar het parkplein voor het stadgebouw.

- **Ivm het oostelijke bouwveld (tussen het Parkplein en de Diamant)**

Andere aanwezigen zijn dan weer zeer bezorgd over de concentratie van gebouwen in het oostelijke bouwveld. De hoge gebouwen en de realisatie van +200 woningen in deze zone zal volgens deze aanwezigen een grote impact hebben op de (hun) woningen aan de Koningin Fabiolalaan (zie ook parkeren en mobiliteit verder). Ze geven aan dat het voorstel voor een onevenwichtige verdeling van de lasten van het nieuwe project voor de zone B zal zorgen.

Een aantal aanwezigen vragen om de hoge gebouwen meer te verschuiven richting Diamant en station. De nieuwe (hogere) gebouwen zouden dan een betere aansluiting kunnen maken met de bestaande hogere gebouwen. Richting de Rijsenbergbuurt kunnen de gebouwen dan lager worden om zo meer aansluiting te vinden bij de lagere gebouwen in de bestaande buurt.

- **Ivm de ligging van de parking**

Aanwezigen zijn kritisch over het concentreren van de ondergrondse parking onder het oostelijke bouwveld. Ze denken dat de wandelafstand tussen deze ondergrondse parking en de nieuwe gebouwen in het oostelijke bouwveld onrealistisch groot is. Ze vrezen dat nieuwe bewoners die parking niet gaan gebruiken en er de voorkeur aan zullen geven om een parkeerplaats in Koningin Fabiolalaan of andere straten in de buurt te zoeken.

- De verwijzing naar parkeeroplossing in het project Tondelier in Gent overtuigt niet iedereen. Aanwezigen pleiten minstens voor een park&ride voor de gebouwen in het westelijke bouwveld waar de bewoners tijdelijk hun wagen kunnen stallen om bvb boodschappen uit te laden.

Ook voor oudere mensen of mensen met een beperkte mobiliteit vormt die afstand een

probleem. Deze mensen hebben nood aan een parkeerplaats dichtbij hun woning. *Paul Vermeulen antwoordt dat we inzetten op de fiets en karretjes voorzien om boodschappen te vervoeren tussen de parkeerplaats en de woning.*

#### - **Ivm het stadsgebouw**

Tijdens het gesprek wordt door de aanwezigen ook verwezen naar de problemen die ze verwachten bij het stadsgebouw. Aanwezigen vragen dat een P&R zou worden aangelegd (in de Koningin Fabiolalaan) voor de ouders die hun kinderen met de wagen afzetten en vragen naar wat de oplossing is voor de leerkrachten die met de wagen komen? Leerkrachten zullen hun wagen in de straten in de buurt parkeren en zo de parkeerdruk in de buurt verhogen.

#### - **Ivm Rinkkaai**

Andere aanwezigen merken op dat de nieuwe koopwoningen in het project Rinkkaai voor hen aan zeer dure prijzen worden verkocht. Ze vinden de verkoopprijzen vanaf 290 k€ (exclusief btw) voor 1 slaapkamerappartement onbetaalbaar en ze stellen de vraag waar bvb. jonge starters die in de buurt willen blijven wonen een betaalbare (koop)woning kunnen vinden?

## 5. Thema landschap en publieke ruimte

### 5.1. Toelichting

Bij het ontwerpen van het landschap en de publieke ruimte streeft het studieteam naar een 'gesloten grondbalans'. Daarbij wordt de grond die op bepaalde plekken wordt afgegraven, op andere plekken in hetzelfde project ingezet.

Het talud (4 op de schets hieronder) ligt 3m hoger dan de K. Fabiolalaan. Op sommige plekken zal die worden afgegraven om de connectie te maken met de K. Fabiolalaan. Dat is bijvoorbeeld het geval ter hoogte van het Toegangsplein (punt 1 en 2 op de schets hieronder). Op andere plekken zal een tussenniveau ontstaan, tussen de K. Fabiolalaan en het talud (punt 3 op de schets hieronder). Uitgegraven grond zal worden benut voor het creëren van een bufferberm (5 op de schets hieronder) richting de sporen.



Het studieteam zet de topografie van het terrein ook in om tot een goede waterstrategie te komen waarbij zoveel mogelijk regenwater ter plaatse kan infiltreren (dia's 43-44).

Het ontwerp voorziet een opeenvolging van verschillende, complementaire publieke ruimtes (tussen station en Blaarmeersen). Die worden hieronder op het schema weergegeven.



Deze publieke ruimtes maken deel uit van de groenstructuur voor zone B (dia 45). Het ontwerp wil de bestaande waardevolle houtkant versterken en stelt een compositie van complementaire groenstructuren voor die bestaat uit:

- De ecologisch waardevolle noordelijke houtkant met verbredingen (1)
- De tussentuinen met ruimte voor bomen van eerste orde (2)
- De groene Parkweide en het Parkplein (3)
- Een zuidelijke bufferhoutkant als grondmassief met opgaande vegetatie (4).



Op die manier wordt een opeenvolging van plekken met een ander karakter bekomen zoals de schets hieronder weergeeft.



De dia's 47 tot 58 geven doorsnedes en impressies van deze verschillende plekken.

Ook de vormgeving van de geluidsmuur draagt bij aan de sfeer van de verschillende plekken. Ter hoogte van bouwveld oost wordt een combinatie van een betonnen keermuur met gewapende grond als groene terrassen voorzien. Vanaf het Parkplein tot en met het Rijsenbergpark/de Parkweide zien we eerder gewapende (hergebruikte) grond met opgaande houtkanten. Langs Rinkkaai komt dan eerder een betonnen keermuur begroeid met klimop (dia's 59-61).

Aan de deelnemers werden onderstaande vragen meegegeven als richtvragen voor een gesprek:

- Ivm ontmoeting in de Parkweide, het Parkplein, de Wijktuin, het Toegangsplein en het programma:
  - Welke 'inrichting' is nodig om aan de noden van verschillende doelgroepen tegemoet te komen?
  - Zijn er argumenten voor specifieke plekken voor specifieke leeftijden bv?
- Het 'all wheelerspad' op het talud wordt voorgesteld als een gevarieerd landschappelijk pad, in vergelijking tot een doorgaand stedelijk pad ik de K. Fabiolalaan:
  - Kunnen de voordelen van dit duidelijk onderscheid gevolgd worden?
  - Wat zijn aandachtspunten of mogelijke knelpunten in de relatie tot de geluidsmuur en de gebouwen?
- Ivm het anders-dan-wonen-programma in de plinten en de relatie met het openbaar domein:
  - Welke functies in de openbare ruimte kunnen gekoppeld worden met die in de gebouwen?
  - Moet er een coherentie zijn tussen het programma in de gebouwen en dit in de parken en pleinen?

Bij het bespreken van deze vragen is het belangrijk om de inzichten en aandachtspunten uit het voorbije traject en inspraak mee te nemen:

- Hoge ambitie op vlak van klimaat en identiteit:
  - Klimaat: hemelwaterreflex, groen en ecologie (talud, tijdelijke natuur/spontane vergroening).
  - Identiteit: groen en geschiedenis, parken en pleinen als ontmoetingsplaatsen voor iedereen, met verbinding tussen huidige en toekomstige bewoners. De open ruimte met tuingevoel voor bewoners van de sociale woningen.
- Suggesties functie en inrichting publiek domein:
  - De akoestische wand als aandachtspunt.
  - Windhinder en bezonning van de publieke ruimte (en de K. Fabiolalaan) – ontmoeten beschut tegen regen en wind.
  - Gebruiksruimtes (atelier, fietsmaakplaats, ontmoetingsplaats ...) voor de huidige bewoners van kleine rijhuizen in de Rijsenbergbuurt.
  - Een overdekte sportplek.
  - Aandacht voor de verschillende gebruikers (jongeren, kinderen, ouderen, skaters, nieuwe en bestaande bewoners ...).
    - ✓ Delen van ruimte en functie (cfr boekenkast, gedeelde ruimte in stadsgebouw ...)
    - ✓ Meerdere kleinere ontmoetingsplekken
    - ✓ Werkplaats NMBS als ontmoetingsplaats?
- Tuintjes De Hoveling: bij bewoning, sociale controle, ook tijdens werf? Water voor planten is belangrijk.
- De vraag om het Rijsenbergpark eerst aan te leggen, nog voor het afronden van de bebouwing.
- Mogelijke quick wins meenemen in het proces ((tijdelijke) ontharding, zone 30 ...).
- De vraag om de werf zo kort mogelijk te laten verlopen.

## 5.2. Bespreking

### - Ivm het talud

Het behoud van het talud zorgt ervoor dat de nieuwe ontwikkeling 3 m boven de K. Fabiolalaan zal liggen. De inrichting van het talud zal bepalend zijn voor de manier waarop dit hoogteverschil kan worden overbrugd en voor de verbinding van de nieuwe met de bestaande buurt.

Aan de ene kant is het belangrijk om zoveel mogelijk van het groene talud te behouden. Aan de andere kant vrezen sommigen dat de combinatie van het hoogteverschil en het groene talud de bestaande buurt zal scheiden van de nieuwe ontwikkelingen. Door het behoud van het talud zal de nieuwe publieke ruimte immers minder zichtbaar en dus minder uitnodigend zijn van op de K. Fabiolalaan.

Door deze hogere ligging zal er een eerder intieme sfeer zijn in de openbare ruimte op het talud.

Door de nieuwe bebouwing en bijhorende verharding zal er minder water kunnen infiltreren in het talud. Men vraagt zich af of planten op het talud wel voldoende water zullen hebben. Zullen die niet verdrogen en afsterven? Iemand vond dat het nodig is om de huidige staat van de beplanting op het talud te onderzoeken en zo te bepalen of die al dan niet behouden kan worden.

*Giacomo Bonato antwoordt dat de keuze van de planten zal afgestemd worden op deze groeiomstandigheden.*

Ter hoogte van de tussentuinen en de wijktuin wordt de beplanting van het talud verbreed richting tussentuin. Dat vindt men een goede zaak.

Men merkt op dat het talud nu niet goed wordt onderhouden. In de toekomst zou dat beter moeten.

- **Ivm het Toegangsplein (ter hoogte van de Aaigemstraat)**

Iemand noemde het toegangsplein een 'verloren plek' en betwijfelde of deze plek voldoende gebruikswaarde zal hebben. Daarom stelde hij voor om het weg te nemen zodat de gebouwen allemaal kunnen opschuiven in de richting van het station. Zo komt er meer plaats vrij voor publiek groen op het talud.

Iemand anders vindt dat het Toegangsplein te weinig in relatie staat met pleintje met de grote boom van de Aaigemstraat en stelt voor om deze zone meer te ontwerpen als één groot plein. Het lijkt interessant om hierbij ook de as van de Aaigemstraat te verlengen richting het Toegangsplein, zoals voor het Parkplein en de Sportstraat werd gedaan. Daarvoor zou de gevel van het meest oostelijke gebouw moeten worden aangepast.

- **Ivm de wijktuin**

De wijktuin zal vooral toegankelijk zijn via het 'all wheelerspad' en wordt langs 2 zijden omgeven door een vrij hoog gebouw. Men vraagt zich af of er deze ruimte niet teveel in de schaduw zal liggen en vreest dat de verblijfswaarde hierdoor te laag zal zijn.

Sommige deelnemers vragen zich af of er wel voldoende bezonning zal zijn voor de moestuin. Anderen wijzen erop dat het juist goed is dat er niet de hele dag zon is voor dit type activiteit. Men benadrukt dat moestuinen behoefte hebben aan water en vraagt om een waterpunt in de nabijheid van de moestuintjes te voorzien (liefst met ter plaatse opgevangen regenwater).

Een sportveld vindt men alvast geen goede optie voor deze plek. Dit zal allicht teveel overlast veroorzaken voor omwonenden.

- **Ivm het Parkplein**

Het Parkplein vormt het 'hart' van het project, gelegen naast de school. Op deze zone mogen wel wat activiteiten plaatsvinden volgens sommigen. Anderen vinden dat het nabijgelegen Duifhuispark al voldoende programma heeft. Hierdoor hoeft het Parkplein niet extra geprogrammeerd te worden.

De programmering van het Parkplein wordt best afgestemd op de programmering van het Duifhuispark en het speelterrein van de school Sint-Paulus in de Marathonstraat vindt men. Mensen uit de wijk bewegen zich van de ene plek naar de andere of kiezen de plek afhankelijk van de situatie of hun wensen.

Sommigen stellen voor om bij de aanleg het Parkplein niet te programmeren. Zij vinden dat je best eerst nagaat welk gebruik spontaan ontstaat op deze nieuwe plek. Daarna kan dat spontaan ontstane gebruik een definitieve plaats krijgen.

Men vroeg zich af of het Parkplein een goede plek is voor moestuintjes. Enerzijds heb je daar voldoende passage en sociale controle, anderzijds zorgt deze passage er allicht ook voor dat er meer groenten zouden 'verdwijnen'.

Men suggereerde ook om er speelelementen te plaatsen. Speel- en sportelementen moeten bruikbaar zijn in verschillende seizoenen. Combinatie met wateropvang kan ook interessant zijn: het kan leuk zijn om op een avontuurlijke manier te spelen wanneer er water wordt opgevangen.

Sommigen vinden dat het stukje talud tussen het Parkplein en de K. Fabiolalaan de zichtbaarheid van het Parkplein van op de K. Fabiolalaan te sterk belemmert. Zij stellen voor om dat stukje talud te verlagen. Hierdoor zou het Parkplein beter zichtbaar zijn vanuit de K. Fabiolalaan. Zo zou ook de toegankelijkheid en de aantrekkelijkheid vanuit de Sportstraat en de Verpleegsterstraat verbeteren. Dit aspect verwijst ook naar het evenwicht tussen sociale controle over de ruimte en het creëren van een ruimte die voldoende beschermd is tegenover de K. Fabiolalaan.

Daarnaast waren sommigen ook bezorgd over de toegankelijkheid van de inkom van het Parkplein. De helling tussen de K. Fabiolalaan en het 'all wheelerspad' is daar vrij steil waardoor deze helling minder haalbaar lijkt voor minder sterke fietsers. Anderzijds is zo'n steile helling fijn om naar beneden te sleeën in de winter.

#### - **Ivm de Parkweide/ Rijsenbergpark**

De deelnemers vinden dat het park te klein is. In het huidige voorstel ligt het park op de smalste zone. In die smalle zone komt dan nog een geluidsmuur en het 'all wheelerspad'. Hierdoor blijft er te weinig ruimte over voor het park stelt men.

Er is een suggestie om de speelplaats van het Stadsgebouw te combineren met het Parkplein. Op deze manier ontstaat er meer ruimte om het westelijke bouwveld te verplaatsen richting station en de Parkweide te vergroten.

De ruimte voor het park kan ook wat worden vergroot door de chicanes in het 'all wheelerspad' weg te nemen.

De indeling van de Parkweide werden ook in vraag gesteld zonder precieze voorstellen of aanduiding van noden in termen van programma. 'Te weinig bomen in het Rijsenbergpark' was een zin die meermaals voorkwam. Men wil er eerder (meer) natuur, een rustige plek.

Tijdens de zomer komen groepen van elders via de trein naar de Blaarmeersen. Die passeren nu langs de K. Fabiolalaan en veroorzaken daar soms overlast (lawaai, afval). In de toekomst zullen zij allicht langs de Parkweide passeren. De passage van bezoekers van de Blaarmeersen door het projectgebied zal de sociale controle in dat gebied verhogen maar vraagt ook intensiever afvalbeheer dan nu het geval is.

- **Ivm de geluidsmuur**

Iemand stelt voor om te kiezen voor inheemse soorten bij het beplanten van de helling tegen de geluidsmuur. Hiermee kan de lokale ecologie versterkt worden.

Sommigen stellen zich vragen bij de geluidsmuur: die beschermt de hogere verdiepingen niet tegen geluid maar zorgt er wel voor dat de onderste woningen op een muur kijken.

- **Ivm de K. Fabiolalaan**

De bezonning van de woningen in de K. Fabiolalaan tegenover de toegang van de parking vormt ook een aandachtspunt. Men vreest dat die woningen meer in de schaduw zullen liggen.

Men vindt dat het ontwerp van de K. Fabiolalaan aandacht moet hebben voor de verbinding van de nieuwe en bestaande buurt. De K. Fabiolalaan wordt daarom best samen met de nieuwe ontwikkeling ontworpen.

- **Algemene opmerkingen ivm het programma van de publieke ruimte**

Men stelt voor om in gesprek te gaan met KSA Chiro en Scouts uit de buurt om na te gaan op welke manier zij deze ruimtes zouden willen gebruiken.

De voorgestelde differentiatie van sferen en type activiteiten vindt men positief: het Parkplein als de meer actieve plek, het Rijsenbergpark/Parkweide als een eerder ongeprogrammeerde groene zone.

Er werden enkele concrete suggesties gegeven, zoals avontuurlijk spelen in de natuur, een pluktuin of een fietsparcours voor kleine kinderen. Daarnaast is er ook nood aan hangplekken voor jongeren in de buurt. Die zouden ook een plek moeten krijgen in de nieuwe ontwikkelingen. Het talud vormt hierbij een uitdaging om voldoende sociale controle te voorzien bij een dergelijke plek.



## 6. Thema 'all wheelerspad' en mobiliteit

### 6.1. Toelichting

Het studieteam start met een toelichting van enkele elementen die bepalend zijn voor de mobiliteit en de logistieke afwikkeling van de nieuwe ontwikkeling. Belangrijk hierbij is dat gemotoriseerd verkeer niet zal worden toegelaten op het 'all wheelerspad', met uitzondering van verhuishagens, brandweer en hulpdiensten.

- De adressering en de brievenbussen bevinden zich in de portico's. Postbodes kunnen die enkel met de fiets bereiken (dia 25 en 29). Pakjes kunnen met een wagen worden geleverd aan een of meerdere 'pakjeswanden' die langs de K. Fabiolalaan of de Boentweg gelegen zijn (dia 29).
- De toegangen tot de woningen en de andere functies liggen hoofdzakelijk langs het 'all wheelerspad' en de publieke wijk tuin middenin bouwveld oost (dia 25).
- De ondergrondse parking voor het volledige project telt 2 verdiepingen en bevindt zich onder het bouwvolume dat dichtst tegen de Aagemstraat ligt (dia 26).
- De fietsenstallingen worden telkens geconcentreerd in 1 vleugel met een toegang via fietstrappen aan de portico's (dia 27).
- De brandweer en de hulpdiensten kunnen de gebouwen bereiken via het 'all wheelerspad' en het Parkplein (dia 28).
- Per bouwvolume wordt een afvalstraat voorzien, langs de K. Fabiolalaan of aan de Boentweg. Hoe die worden ingepast in de publieke ruimte en/of het talud moet nog verder worden onderzocht (dia 29).
- Verhuishagens kunnen de woningen via het 'all wheelerspad' bereiken maar stellen zich naast dat pad op aan de toegangen van de gebouwvleugels (dia 30).
- Voor bezoekers worden op verschillende plaatsen langs de gebouwen fietsparkeerplekken voorzien. Bezoekers die met de wagen komen, kunnen in de stationsparking parkeren (dia 31).

Voor fietsers komt er een eerder lokale route langs de K. Fabiolalaan terwijl het 'all wheelerspad' onderdeel is van de fietssnelweg F400. Tussen beide fietsroutes liggen er dwarse verbindingen met de Rijsenbergbuurt ter hoogte van de Verpleegsterstraat, de Sportstraat en de Aagemstraat. Op die manier ontstaat een ladderstructuur waarbij de verbindingen tussen de lokale route en de fietssnelweg ook de relatie leggen met de bestaande buurt.



Doorheen het projectgebied kent het 'all wheelerspad' verschillende sferen. Het pad vertrekt van een minerale, stedelijke stationsomgeving en passeert langs de groene terrassen van de tussentuinen en de wijktuin van het oostelijke bouwveld. Vervolgens volgt een topografisch landschap via het Parkplein en het Rijsenbergpark/Parkweide om via het Rinkkaaipark naar de Blaarmeersen te leiden (dia's 33-34).

Voor voetgangers werd gezocht naar een fijnmazige voetgangersstructuur via de bestaande holle wegen, nieuwe trappartijen, verbredingen, short-cuts, gras- en anderssoortige paden ... Waar mogelijk werd gezocht naar een voetgangersroute die is afgescheiden van de fietsroute. Er werd ook een extra doorsteek van de K. Fabiolalaan naar de tussentuinen en de wijktuin in het oostelijke bouwveld voorzien. Dit levert net zoals voor fietsers, een afwisseling in sferen op voor voetgangers. Daarbij is het belangrijk om te zoeken naar een goed evenwicht tussen beleving en ontdekking enerzijds en sociale veiligheid anderzijds. Ter hoogte van bouwveld oost loopt de voetgangersroute ten noorden van het 'all wheelerspad' deels door de portico's van de gebouwen. Op die manier blijft de voetgangersroute integraal toegankelijk en wordt zowel voor fietsers als voor voetgangers voldoende ruimte gecreëerd (dia's 35-37).



Het talud en het plateau blijft (bijna) uitsluitend voorbehouden voor langzaam verkeer. Aan de deelnemers werden onderstaande vragen meegegeven als richtvragen voor een gesprek:

- Hoe zien jullie het functioneren van het fietspad op de K. Fabiolalaan en het 'all wheelerspad'? Zijn er aandachtspunten bij de aanleg van deze fietsroutes?
- Naast die fietspaden zijn er extra wandelpaden. Welke knelpunten of verbeterpunten zien jullie om deze ook voor de ruimere buurt goed bruikbaar te maken?

- Welke knelpunten of verbeterpunten zien jullie in het beperken van het gemotoriseerd verkeer in de nieuwe woonzone?

Bij het bespreken van deze vragen is het belangrijk om de inzichten en aandachtspunten uit het voorbije traject en inspraak mee te nemen:

- Het is belangrijk dat de zone B zo autoluw mogelijk wordt ingericht.
- Aandacht voor een goede fietsverbinding tussen het K. Maria Hendrikaplein, de K. Fabiolalaan en de tijdelijke tramtunnel.
- De parkeerdruk in de Rijsenbergbuurt is nu al behoorlijk hoog.
- De oversteekplaatsen van de K. Fabiolalaan als volwaardige ontmoetingsplekken met aandacht voor toegankelijkheid.
- Slimme, zachte doorsteken door het projectgebied, gelinkt aan de Rijsenbergbuurt.
- De combinatie van verschillende gebruikers van het 'all wheelerspad' vormt een aandachtspunt.
- Er is nood aan parkeerplaatsen voor deelwagens en laadplaatsen voor elektrische wagens.
- De vraag om het Rijsenbergpark eerst aan te leggen, nog voor het afronden van de bebouwing.

## 6.2. Bespreking

### - Ivm de toegankelijkheid van het 'all-wheelerspad'

Iedere bewoner van de buurt moet gebruik kunnen maken van deze as. Deze moet integraal toegankelijk zijn vindt men. Ook de verbindingen met de bestaande Rijsenbergwijk moeten rolstoeltoegankelijk zijn.

Men merkt op dat er geen directe verbinding is tussen de Suzanne Lilarstraat en het 'all-wheelerspad'.

### - Ivm het ontwerp van het 'all-wheelerspad'

Men vindt het landschappelijk karakter met een opeenvolging van open ruimtes, topografie ... interessant.

Sommigen vinden dat het tracé te bochtig is voor een F400 fietsas. Een dergelijk bochtig tracé zal de snelle fietsers niet afremmen, maar net voor meer onveilige situaties zorgen vrezzen zij. Anderen vinden het net goed dat het tracé bochtig is zodat snelle fietsers worden afgeremd.

*Koen Van Den Troost stelt dat de positie van het 'all-wheelerspad' vlakbij de start-/eindbestemming (= Sint-Pietersstation) er misschien ook voor zal zorgen dat fietsers er minder snel rijden. Ook de omgeving rond het 'all-wheelerspad' (park, publieke plekken, woonomgeving) kan voor een zekere visuele afremming zorgen.*

### - Ivm de voetgangersstrook onder de portico's

Over de portico's zijn de meningen verdeeld. Sommigen vinden de portico's interessant omdat die gelinkt zijn aan de toegangen van de gebouwen en de anders-dan-wonen plinten. Anderen zijn niet enthousiast over de portico's. Die tonen een zeer mineraal karakter terwijl zone B werd voorgesteld als een groene woonomgeving. Bovendien is de ligging onder de gebouwen niet interessant qua beleving. Het riskeert er donker, onveilig,

vuil ... te zijn.

*Koen Vandentroost stelt dat de vele claims (brandweer, toegangen ...) op de portico's verharding noodzakelijk maken.*

Men vraagt zich af of er voldoende sociale controle zal zijn onder de portico's. Zeker 's nachts vormt dit een aandachtspunt. Zullen passanten er zich wel veilig voelen? Het lijkt niet voldoende dat adressen en toegangen op de portico's uitgeven. Men denkt dat het belangrijk zal zijn dat er 'permanent' ogen op deze portico's zijn, ook in de late avond, zoals bij rijwoningen die vanuit hun gelijkvloers 'ogen op de stoep' hebben. Een functie 'anders-dan-wonen' die tot in de late avond actief is (tot 23u bv. of zelfs later) en woningen op gelijkvloers kunnen de sociale veiligheid op deze plek verbeteren. Misschien is Konekt VZW geïnteresseerd vraagt iemand zich af.

Iemand stelt voor om de portico's weg te halen door het gebouw 'af te snijden'/minder lang te maken en de voetgangers in open lucht te laten lopen.

- **Ivm de verkeersveiligheid op het 'all-wheelerspad'**

Men vreest dat er conflicten zullen ontstaan op het 'all-wheelerspad' tussen voetgangers en spelende kinderen enerzijds en snelle fietsers anderzijds. Zo vindt men het F400 traject voorbij de Watersportbaan, langs de Leie, een slecht voorbeeld. Daar is de ruimte te smal voor voor de combinatie van fietsers en voetgangers.

*Koen Vandentroost geeft mee dat voetgangers voldoende zijn gescheiden van de fietsas, door de ruime breedte van het pad. Het studieteam probeert waar mogelijk de voetgangersas met architecturale en/of landschappelijke elementen te scheiden van de fietssnelweg, om zo de veiligheid van iedereen te waarborgen.*

Het is belangrijk om voldoende bufferruimte te voorzien tussen de publieke ruimte (spelende kinderen) en fietsas. De Parkweide vindt men een goed voorbeeld. Daar ligt het fietspad hoger dan de speel- en wandelzone. Door dit topografieverschil worden spelende kinderen en voetgangers afgescheiden van het fietspad. Dat vindt men een goede aanpak. Maar men vindt dat voetgangers en publieke ruimte op andere plekken onvoldoende zijn gescheiden van de fietsas. Een suggestie is om het 'all-wheelerspad' zo dicht mogelijk tegen de akoestische wand te leggen zodat er meer ruimte ontstaat voor de scheiding van snelle fietsers en kwetsbare wandelaars. Anderen vinden dat de beleving van de fietsas daar teveel onder zou lijden.

Men vindt dat er best niet teveel bochten in de voetgangersroutes liggen. Doorheen het projectgebied zullen allicht ook mensen te voet naar de Blaarmeersen trekken. Sommigen van hen zullen allicht een snelle route zonder bochten verkiezen. Indien er te veel 'omwegen' zouden zijn voor voetgangers zullen zij op het 'all-wheelerspad' gaan wandelen wat voor conflicten kan zorgen. Daarbij geeft men het voorbeeld van de bocht rond het groene eiland op de Parkweide. Men vreest dat die ertoe kan leiden dat voetgangers verkiezen om op het 'all-wheelerspad' te gaan wandelen. Daarom is er ook een rechte wandelstrook richting Rinkkaai nodig vindt men.

- **Ivm de K. Fabiolalaan**

Men vraagt zich af wat de plannen zijn voor het deel van de K. Fabiolalaan dat nog niet is aangelegd. Wat met de bomen? En is het wel een goed idee om het tweerichtingsfietspad langs de nieuwe ontwikkeling te leggen? Is een fietsstraat in de K. Fabiolalaan geen beter

idee? Of kan het fietspad niet beter langs de huidige woningen worden voorzien? Op die manier kan men de bestaande bomen behouden en hoeven bewoners van de Rijsenbergbuurt niet telkens de K. Fabiolalaan over te steken als ze op het fietspad willen rijden.

Het zal belangrijk zijn om een goede verbinding te voorzien tussen het fietspad langs de K. Fabiolalaan en de toekomstige brug naar de Blaarmeersen. Dit kan ervoor zorgen dat snelle fietsers verkiezen om via de K. Fabiolalaan te fietsen en niet door het projectgebied. Men vraagt zich af of het niet beter zou zijn om de fietssnelweg te verschuiven naar de K. Fabiolalaan.

*Koen Vandentroost antwoordt dat dit niet mogelijk is. De K. Fabiolalaan is immers te smal om een voldoende breed fietspad (voor een fietssnelweg als de F400), de rijweg, een parkeerstrook en een voetgangersstrook te voorzien.*

Men vraagt om opnieuw een bushalte in K. Fabiolalaan te voorzien. Die is nodig om bewoners die verder van het station wonen, te bedienen.

#### - **Ivm parkeren en de ligging van de parking**

De meningen over de ligging van de toegang van de parking langs de K. Fabiolalaan zijn verdeeld. Volgens sommigen zal die ligging de verkeersdruk in de K. Fabiolalaan te veel doen toenemen. Volgens anderen is de verkeersdruk er momenteel niet hoog en kan de straat dat bijkomend verkeer aan.

Men gaat ervan uit dat de ligging van de toegang van de parking in zone B zal bepalen in welke straten uit de omgeving de verkeersdruk zal toenemen. Als de toegang aan de K. Fabiolalaan ligt zal het verkeer in de K. Fabiolalaan toenemen. De toegang zou daarbij onder de gebouwen naast het Parkplein kunnen liggen (met eventueel een ondergrondse doorrit doorheen zone B). Nieuwe bewoners zouden zo sneller van de weg worden gehaald en daardoor zou de verkeersdruk in de Koningin Fabiolalaan gemilderd kunnen worden.

Andere aanwezigen vragen of er een mogelijkheid is de nieuwe bewonersparking ondergronds te verbinden met de bestaande NMBS-parking. De nieuwe bewoners zouden dan de ondergrondse parking via de Timichegtunnel kunnen in- en uitrijden. Hierdoor zou het bijkomend verkeer in de Sint-Denijslaan en Koningin Fabiolalaan beperkt kunnen worden.

Anderen vrezen dat een toegang tot de parking via de Boentweg of de Timichegtunnel ervoor zou zorgen dat de verkeersdruk op de Sint-Denijslaan nog groter zou worden. Die straat kent nu al een hoge verkeersdruk.

De stationsparking is nu enkel bereikbaar via de Timichegtunnel, niet via de Rijsenbergbuurt. Is een extra toegang tot de stationsparking via de Rijsenbergbuurt een optie?

Deelnemers vrezen dat de nieuwe bewoners eerder op straat dan in de parking onder zone B zullen parkeren (zie ook hierboven). Zij geven aan dat sommige chauffeurs nu al parkeren op privaat terrein (aan de Susan Lilarstraat). Bovendien ondervindt de buurt nu al parkeerdruk van mensen die niet uit de buurt zijn (bvb leerkrachten die met de wagen komen). Ook zouden veel werknemers of bezoekers van o.a. Diamant en de Vlaamse overheid in hun straten parkeren omdat daar goedkopere parkeerplaatsen beschikbaar zijn dan in de grote pendelparking van de NMBS. Zij vragen om het parkeerbeleid te verstrengen.

## 7. Opmerkingen na de workshop

Sommige deelnemers aan de workshop hebben nadien nog bijkomende opmerkingen bezorgd. Die worden hieronder letterlijk weergegeven.

### 7.1. Opmerkingen van bewoners van de Lilarstraat

- vooreerst uiteraard over het 'Rijsenbergpark'. Iedereen was er, denk ik, over eens dat de huidige 'Parkweide' en wat tuinen in de oostelijke zone B geen alternatief is voor het beloofde volwaardige 'Park'. Dit moet kwalitatief veel beter worden dan een 'weide' met wat gras. Het park moet ook zo groot mogelijk worden. De architect moet de plannen op dit vlak helemaal aanpassen;
- verder over de Suzanne Lilarbuilding (de naam stond wel degelijk op de plannen, maar vind ik niet direct in het verslag). Men spreekt enkel van 'westelijk bouwveld'. Het is juist dat er geen eensgezindheid bestond over deze Suzanne Lilarbuilding, omdat enkelen vonden dat dit gebouw de 'druk' op het oostelijke bouwveld zou verlagen. Maar intussen organiseerden we 2 bewonersvergaderingen van de Suzanne Lilarstraat en hieruit bleek dat alle aanwezigen zich unaniem verzetten tegen deze bijkomende building. Het gaat hier gauw over 200 inwoners. We stuurden, namens deze bewoners, dan ook een brief naar de Burgemeester. We hopen dat er rekening wordt gehouden met het aantal inwoners bij de overwegingen over de Suzanne Lilarbuilding. Het inwonersaantal ligt in de Suzanne Lilarstraat immers veel hoger dan recht tegenover de oostelijke bouwzone van zone B;
- wij pleiten voor een toegang van de parking voor zone B, via de Timichegtunnel en de Boentweg (weliswaar zonder doorgang naar de Rijsenbergwijk). Dit zal de verkeersdruk doen afnemen, zowel in de Sint-Denijslaan als in de Fabiolalaan. De meeste wagens komen immers van of naar de E40 en de 'Loop' via de Vaerwyckweg tot aan de lichten van de Timichegtunnel. Volgens de huidige plannen zal men van daar naar de parking voor zone B moeten via de ganse Sint-Denijslaan, over de Snepkaai en dan weer helemaal door de Koningin Fabiolalaan tot de inrit van deze parking (minstens 2km). Toegang via de Timichegtunnel zou deze lange verplaatsing helemaal vermijden. Het is dan ook raar te lezen dat de druk op de Sint-Denijslaan hierdoor net zou vergroten;
- wij pleiten voor een asverschuiving van het fietspad langsheen de Koningin Fabiolalaan, ter hoogte van de Diamant. Hier zou het tweerichtingsfietspad kunnen verschuiven naar de kant van de bewoning tussen Aaigemstraat en Snepkaai. Dit moet het talud sparen en de toegankelijkheid van dit fietspad verhogen, zonder gevaarlijke oversteek van de Fabiolalaan. De heraanleg van de Fabiolalaan moet bij de plannen voor zone B worden betrokken;
- bij de plannen van zone B met ermee rekening worden gehouden dat er reeds gebouwen zijn voorzien. De Diamant en het Stadsgebouw worden in het verslag vermeld, maar er is ook het LCI gebouw. Dit verhoogt nogmaals de bebouwde ruimte alsook de parkeerdruk op de wijk;
- het GRUP legt voor zone B volgens mij een minimale breedte op van de gebouwen van 70 m. Enkel de Suzanne Lilarbuilding voldoet hieraan? Waarom? De stelling dat de portico's

kunnen doorlopen in het oostelijk bouwveld en dat aldus wordt voldaan aan deze verplichting is uiteraard bij de haren getrokken;

- op p.19 is het feit dat er geen fietsverbinding is tussen de Suzanne Lilarbuilding en het 'all wheeler'fietspad geen opmerking, maar een uitdrukkelijke vraag van de bewoners van de Lilarstraat;
- inzake deze F400 lijkt de vraag om minder 'chicanes' te voorzien al achterhaald. We hadden intussen een vergadering met 'Rinkkaai' en daar gaf men aan dat het bochtige tracé reeds vergund is in zone C.

## 7.2. Opmerkingen van bewoners van de VME Maryan in de K. Fabiolalaan

De vme Maryan gaat alvast niet akkoord met de buitensporige hoogte van de woonblokken en in de buurt van hun gebouw en vragen een meer redelijk spreiding van de woonblokken over het ganse terrein (Zone B & C).

Ook het inplannen van de ingang van de garages voor dit project pal voor het gebouw vindt men geen goed idee. Het kan niet zijn dat alle overlast van dit project gedragen dient te worden door één bepaalde wijk van de Fabiolalaan.