

Terugkoppeling ontwerpplannen zone B (Project Gent Sint-Pieters)

5 maart 2026

Aanwezig:

- Schepen Vandenbroucke (inleiding), schepen Watteeuw (2^e helft van de terugkoppeling)
- Voor de projectpartners: Wannes De Vleeschauwer en Sofie Van Ginderachter (sogent), Anna Barborini (Staf Departement Stedelijke Ontwikkeling, Stad Gent), Femke De Vos (Infopunt PGSP), Ann Manhaeve (Beleidsparticipatie, Stad Gent – verslag)
- Voor het ontwerpteam: Dietlinde Verhaeghe, Paul Vermeulen, Mathijs Knevels, Dries Coopman
- 18 deelnemers.

1. Inleiding

In dit overleg wordt de inrichtingsstudie¹ voor de ontwikkeling van de zone B (het voorstel voor het ontwerp van de openbare ruimte op zone B en het Rijsenbergpark & het inplantingsvoorstel voor de nieuwe woongebouwen) besproken. Het Rijsenbergpark en de zone B langs de Koningin Fabiolalaan maken deel uit van het grotere Project Gent Sint-Pieters.

Het GRUP deelt de Koningin Fabiolalaan op in drie zones (A, B en C) die samen een ontwikkelingsgebied vormen dat zich uitstrekt vanaf het K. Maria Hendrikaplein tot aan de Snepkaai. Voor de ontwikkeling van de deelzones A en C zijn er afzonderlijke trajecten lopende.



Naast de realisatie van een sociaal en betaalbaar woonproject wordt er in de zone B ook een stadsgebouw met kleuter- en lagere school, kinderdagverblijf, kinderopvang en jeugdlokalen gerealiseerd. Dit stadsgebouw zal ter hoogte van de Verpleegsterstraat met financiële steun van de Vlaamse overheid worden gebouwd.

Doorheen de 3 zones, langs de sporen, zullen een 'all wheelerspad' en een geluidsmuur worden gerealiseerd. Dat 'all wheelerspad' zal het station verbinden met de Blaarmeersen via een fiets-

¹ De inrichtingsstudie wordt opgemaakt conform Art. 9 van de Stedenbouwkundige Voorschriften van het GRUP.

en wandelbrug over de Leie. Die brug maakt het voorwerp uit van een afzonderlijk project (de omgevingsvergunningsaanvraag is lopende).

Via een ontwerpwedstrijd werd het team Tractebel & De Smet Vermeulen architecten gekozen. Dit team heeft een driedelige opdracht: het team werkt vooreerst aan een inrichtingsstudie (1). De inrichtingsstudie zal leiden tot een verkavelingsplan (2) en een plan voor de aanleg van de openbare ruimte en het Rijsenbergpark (3).

Volgens de huidige planning wordt tegen eind 2026/begin 2027 een vergunning aangevraagd.

Het voorstel dat op deze avond werd besproken, kwam tot stand na een workshop met de Open Klankbordgroep en met een groep Urban sporters op 24 oktober 2024 en na overleg met de stadsdiensten.

Het ontwerpteam gaf een toelichting over de stand van zaken van de opmaak van de inrichtingsstudie. Ook lichtten ze de aanpassingen sinds de workshop van oktober 2024 toe. Deelnemers bespraken de inrichtingsstudie in 2 groepjes. Hieronder vind je de resultaten van de bespreking van deze 2 groepjes.

2. Inleiding door schepen Vandenbroucke

Schepen Vandenbroucke, bevoegd voor Mobiliteit, Ruimte, Stadsontwikkeling en Plezier, heet de aanwezigen hartelijk welkom. Hij benadrukt de grote nood aan woningen in Gent. Studies wezen uit dat Gent tegen 2040 20.000 extra woningen nodig heeft voor haar groeiende bevolking. Om aan deze uitdaging het hoofd te kunnen bieden, wil de Stad Gent haar gronden goed en verstandig ontwikkelen.

Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) voor de stationsomgeving legt een minimale ontwikkeling op voor de zone tussen de K. Fabiolalaan en de sporen. Voor de zone B komt dit ongeveer overeen met ongeveer 360 woningen. Betaalbaar wonen is een belangrijke beleidsdoelstelling van de Stad Gent. Daarom willen we op de zone B een mix van budgethuurwoningen en sociale huurwoningen voorzien. Budgethuurwoningen zijn bedoeld voor mensen met een modaal inkomen dat net te hoog is om recht te hebben op een sociale woning. Deze mensen hebben vaak niet voldoende middelen voor de commerciële woningmarkt.

De schepen drukt z'n appreciatie uit voor de betrokkenheid van de deelnemers bij hun buurt en bij dit project. De Stad wil dan ook zoeken naar een antwoord op de woonneed dat in evenwicht is met de wensen van buurt. Hierbij hebben we de input van de omwonenden nodig om een goede en toekomstbestendige ontwikkeling voor de huidige en toekomstige bewoners te realiseren.

3. Toelichting van de inrichtingsstudie door het studieteam

Het plan hieronder toont wat we met dit project willen realiseren:

- het bouwen van woningen, verdeeld over drie gebouwensembles: Lilar, Sport en Aaigem (van west naar oost).
- het realiseren van een wijkpark als een groene onderlegger voor heel het gebied waardoor de aaneengesloten parkzone tussen Lilar en project 'Rinkkaai' (de parkweide), het parkplein aan het Stadsgebouw en de wijktuin tussen Aaigem en Sport met elkaar verbonden worden.
- het vervolledigen van een fiets- en voetgangersverbinding richting Blaarmeersen (het 'all wheelerspad').
- een geluidsmuur die tussen het 'all wheelerspad' en de sporen ligt en die zo groen mogelijk wordt ingericht.

DEEL 1
FABIOLA
A.01_
Inrichtingsplan
Plan niveau talud
Langssnede



Het studieteam heeft dit plan uitgewerkt op basis van het GRUP (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan) en enkele beleidskeuzes.

- Verplichtingen door het GRUP:
 - o Er moet nog minstens 37.800m² gebouwd worden (max 55.300m²) op dit deel van de zone B.
 - o De langsgevel moet minstens 70m lang zijn.
 - o De verhouding kantoren/wonen wordt gelimiteerd.
 - o De hoogte van de gebouwen wordt gelimiteerd door de 45°-regel.
- Beleidskeuzes:
 - o Voldoen aan het minimum van het GRUP (maar ook niet meer)
 - o Doordat er al veel kantoren gebouwd zijn, zullen we enkel in bijkomende woningen en een stadsgebouw investeren. Er komen dus geen extra kantoren bij.
 - o In deze fase zetten we volledig in op sociale huurwoningen en budgethuurwoningen;

3.1. Wonen en de toekomstige bewoners

Elk van de 3 gebouwensembles (Aaigem-, Sport- en Lilarenssemble) bestaat uit twee gebouwdelen die met elkaar zijn verbonden tot een gebouwvolume met een gevellengte van ongeveer 70m via een overdekte gaanderij van 1 bouwlaag. Tijdens de workshop van 2024 stelde men vragen over de sociale controle ter hoogte van deze gaanderijen. Het studieteam heeft hier verder op gewerkt. Het all wheelerspad wordt ter hoogte van de gebouwen verbreed tot 7m en de gaanderij zal privaat en afsluitbaar zijn (enkel bedoeld voor de bewoners van de woningen). Op die manier zal de sociale controle op die plekken verbeteren.

Per ensemble zijn er ca. 115 wooneenheden voorzien (dus 3 keer 115 wooneenheden van diverse grootte, 1 tot 5 slaapkamers). Er zijn meerdere voordeuren, trap- en liftkernen per ensemble waardoor het aantal wooneenheden per circulatie gelimiteerd is en deze toegangen en gebouwen minder 'anoniem' aanvoelen. Voor de architectuur van de gebouwen zullen we een ontwerpwedstrijd organiseren. Die architectuur zal in latere fasen verder wordt uitgewerkt en met de buurt worden besproken.

Tijdens de vorige workshop (2024) waren de deelnemers het niet eens over de spreiding van de gebouwen. Sommigen waren voorstander van een concentratie aan bebouwing tussen het stadsgebouw en de Diamant om een grotere aaneengesloten parkweide te bekomen. Anderen vonden dat het beter was om de gebouwen én het groen meer te spreiden. In de inrichtingsstudie is gekozen voor een meer evenwichtige spreiding in vergelijking met de versie uit 2024 van de gebouwen en de groene ruimte over de projectzone.

De gebouwen staan dwars op de K. Fabiolalaan. In vergelijking met eerdere voorstellen waarbij lange gebouwen evenwijdig aan de K. Fabiolalaan stonden, is dit voorstel "vriendelijker" voor en met minder impact op de bestaande woningen aan de overzijde van de K. Fabiolalaan want met deze inplanting gaat er minder bezonning verloren voor de bestaande woningen. De woningen houden deels uitkijk op het groene schuine talud die weliswaar op een aantal plaatsen zal worden doorsneden door dwarse gebouwen.

Door de dwarse inplanting zullen de groene tussenruimtes tussen de gebouwen ook meer zon krijgen. Op vraag van de deelnemers aan de workshop in 2024, werd de publieke wijktuin tussen de gebouwvolumes Aaigem en Sport ook groter gemaakt. Dit was mogelijk door het volume Aaigem op te schuiven richting het station.

De hoogte van de gebouwen verloopt in trappen en valt onder de 45° regel t.o.v. de rooilijn van de gebouwen aan de noordzijde van de K. Fabiolalaan.

3.2. Groen

Van de Boentweg tot Rinkkaai komen op het talud meerdere publiek toegankelijke en met elkaar verbonden groene ruimtes. De Parkweide, het Parkplein, de wijktuin vormen samen de groene onderlegger voor het project. Deze groene ruimtes zijn bereikbaar vanuit de K. Fabiolalaan, vanuit de woningen en van op het all wheelerspad.

Ook de geluidsmuur wordt als een groen talud met ecologische verbindingswaarde vormgeven.

Daarnaast is er per gebouwwolume een privaat-collectieve binnentuin voorzien (collectief gebruik voor de bewoners ervan).

De verharding wordt beperkt tot wat noodzakelijk is voor ontsluiting voor fietsers, voetgangers en hulpdiensten en wordt maximaal meervoudig ingezet (bv. fietssnelweg = traject brandweer). Alle gemotoriseerd verkeer (behalve hulpdiensten en verhuishagens) wordt van het talud geweerd wat toelaat maximaal op vergroening in te zetten.

Het bestaande groene talud tussen de K. Fabiolalaan en het projectgebied wordt zoveel mogelijk bewaard en zo weinig mogelijk doorsneden. Het talud wordt enkel doorsneden om op goed gekozen plekken de nieuwe gebouwen te laten 'landen' aan de K. Fabiolalaan en in de gebouwen ook buurtvoorzieningen te kunnen voorzien.

Het Lilar-ensemble wordt via een nieuwe holle weg voor fietsers en voetgangers integraal toegankelijk ontsloten naar de K. Fabiolalaan. Aan de nieuwe zachte verbinding worden ook langzame trappen gekoppeld voor een wandeling het talud op. De bestaande holle weg iets verderop is nu grotendeels dichtgegroeid. Die is tijdelijk noodzakelijk o.a. voor de brandweer en fietsverkeer. We laten de weg in de toekomst ongemoeid verder dichtgroeien. De holle weg aan Lilar vormt dan de nieuwe verbinding met het park.

Samenvattend is op het plan een aaneenschakeling van diverse groene ruimtes te zien. De invulling, het gebruik en de meer gedetailleerde aanleg van al die groene plekken is onderwerp van de studie van het openbaar domein. Daarover gaan we nog verder in gesprek met de buurt.

3.3. Mobiliteit

Het talud is autovrij. Het enige toegelaten gemotoriseerd verkeer zijn de hulpdiensten en verhuishagens.

Het all wheelerspad is toegankelijk via de Boentweg, het Parkplein en Rinkkaai. Op bepaalde plaatsen is het pad ontdebeld en langs de gebouwen heeft het een breedte van 7m. Hierdoor is het pad voldoende ruim gedimensioneerd om iedereen zijn plaats te geven: doorgaande fietsers, voetgangers, fietsende kinderen, de postbode met de fiets. Op die manier wil het studieteam tegemoet komen aan de bezorgdheid over de combinatie van voetgangers en het intensieve (snelle) fietsverkeer die deelnemers aan de vorige workshop in 2024 aankaarten.

Vanuit de K. Fabiolalaan is elk bouwwolume via een integraal toegankelijk pad voor fietsers en wandelaars bereikbaar om o.a. afval weg te brengen, voor bewoners met een boodschappentrolley, voor een rolstoel of kindervagen etc.

Onder het Aigem- en Sportensemble ligt een parkeergarage voor de bewoners van de drie ensembles. Dit beantwoordt aan een opmerking uit de workshop over dit project in 2024. Toen vonden de deelnemers dat de ondergrondse parking op aanvaardbare afstand van alle woningen moest liggen. Door zowel onder Aigem als onder Sport een parking te voorzien, wordt hieraan beantwoord. De inritten van de twee parkeergarages sluiten aan op de K. Fabiolalaan. Het aantal parkeerplaatsen is afgestemd op de richtlijnen van de Stad Gent voor sociale huurwoningen en budgethuurwoningen.

Tijdens die eerdere workshop (2024) vroeg men ook om na te gaan of de toegang tot de parkings voor dit project via de stationsparking kon worden gerealiseerd. Dat werd besproken met NMBS en de conclusie is dat een koppeling zowel zeer duur als technisch zeer moeilijk uitvoerbaar is. Bovendien is het niet zeker dat alle eigenaars binnen de mede-eigendom van de gebouwen boven op de parking hiermee akkoord zouden gaan.

Iedere bewoner heeft toegang tot fietsenstallingen in het gebouw, bereikbaar via de binnencirculaties en van buiten het gebouw.

De afvalophaling gebeurt zoals voor het project Rinkkaai via afvalstraatjes per gebouwwolume in de K. Fabiolalaan. De vuilniswagens rijden zonder manoeuvreren de K. Fabiolalaan af en kunnen alle afvalophalingen op dezelfde manier aan de rechterkant van de wagen uitvoeren. Het fietspad in de K. Fabiolalaan wordt veilig achter de afvalstraatjes geleid.

3.4. Relatie met de buurt

Op vraag van de buurt hebben we in dit project veel aandacht besteed aan de relatie tussen de nieuwe en bestaande buurt. Die relatie wordt vormgegeven via de gebouwen en via de paden, het park en het Parkplein.

De kopgevels van het oostelijk deel van het Aaigemgebouw en van het westelijk deel van het Sportgebouw landen in de K. Fabiolalaan. In de plint van die 2 bouwvolumes voorzien we ruimte voor buurtgerichte functies ('anders dan wonen') zoals een winkel, een kleine zelfstandige, praktijkruimte ... Op deze plaatsen verbreedt het voetpad waardoor hier ook plaats is voor een terras, een uithangbord, vitrines in de straat

Ook het stadsgebouw krijgt haar toegang en gevel in de K. Fabiolalaan ter hoogte van de Verpleegsterstraat, aan het Parkplein.

Op het talud komen publieke parken, pleinen en paden. Die kunnen dus zowel door de toekomstige als door de huidige bewoners van de Rijsenbergbuurt worden gebruikt. Op de invulling van het park gaan we later in. In de Wijk tuin zou in de toekomst bijvoorbeeld een nieuwe groentetuin voor de buurt kunnen komen.

Ter hoogte van de kopgevels van het Aaigem- en Sportgebouw en aan het stadsgebouw zijn er open en uitnodigende toegangen naar het Parkplein of naar het park op het talud. Zo ontstaat een directe verbinding tussen de huidige en de nieuwe buurt.

Tussen de Verpleegsterstraat en de Suzanne Lilarstraat vertrekt een landschappelijk wandelpad van de K. Fabiolalaan naar het Lilarensensemble en verder naar de Parkweide. Dit is een holle weg met langzame trappen richting de Parkweide.

Langs die paden kunnen bewoners een wandeling maken parallel aan de K. Fabiolalaan, maar dan op het talud langs of door de Wijk tuin, het Parkplein en de Parkweide.

Daarnaast vormt het all wheelers-pad een vlotte verbinding tussen het Sint-Pietersstation en de Blaarmeersen. Ook hier kan de buurt via de hogervermelde toegangen vlot bij om ook van dit fiets- en wandelpad gebruik te maken. Voor het fietsverkeer zijn er langs de K. Fabiolalaan op verschillende plekken verbindingen naar het all wheelers-pad: via de Boentweg, via de Bevergracht en tussenin ter hoogte van het Parkplein wordt een verbinding voorzien.

3.5. Fasering

Het ontwerp laat toe in te spelen op de verschillende snelheden van de onderdelen van dit project (groen, all wheelerspad, geluidswand en gebouwensembles).

De bouwkavels zijn precies afgebakend en elke kavel raakt aan de K. Fabiolalaan van waaruit de werf kan ontsloten worden. Het talud wordt zo ook tijdens de bouwfase van de woonvolumes niet (of zo minimaal mogelijk) belast met gemotoriseerd werfverkeer. Op deze manier wordt het talud zoveel als mogelijk behouden en gevrijwaard.

We willen verder onderzoeken of het mogelijk is het all wheelerspad, de geluidswand en delen van de parkzone aan te leggen voor de gebouwen worden gerealiseerd. Hierdoor kan de fiets- en voetgangersverbinding al vroeger en weg van het werfverkeer in gebruik genomen worden.

In afwachting van de bebouwing kunnen ook de bouwvelden tijdelijk gebruikt en ingevuld worden. Ook daarvoor zullen we met de buurt overleggen.

4. Bespreking van de inrichtingsstudie

4.1. Wonen en toekomstige bewoners

Vraag: Hoeveel verdiepingen zullen de gebouwen hebben op hun hoogste punt?

Antwoord: Het hoogste punt van de gebouwen ligt tegen de sporen. De Aaigem en Sport bouwvolumes krijgen er 12 à 13 bouwlagen, het Lilar-bouwvolume krijgt er 13 à 14 bouwlagen.

Vraag: Bewoners van de huidige Lilar-appartementen vrezen dat de nieuwe gebouwen hun zonlicht zullen wegnemen. Volgens hen stond in vroegere plannen geen gebouw ingetekend naast de school. Zij gaan niet akkoord met de plannen voor het Lilar-gebouw. Van de 100 huidige appartementen aan de Lilarstraat ondertekenden er 80 een petitie tegen dit gebouw.

Antwoord: Het Lilar-gebouw is nodig om ruimte te kunnen maken voor groen bij Sport en Aaigem (de Wijk tuin en de privaat-collectieve tuinen) en toch de minimumnorm voor het bouwprogramma opgelegd in het GRUP te respecteren. We respecteren de 45-gradenregel die is voorzien in het GRUP.

De nieuwe gebouwen worden achter de groene buffer van het talud geplaatst, zo dicht mogelijk bij de sporen. Het Lilagebouw komt dus op meer dan 100 meter afstand van de voorgevel van de huidige woningen in de Lilarstraat. Er zal op bepaalde momenten van de dag of het jaar inderdaad impact op de bezonning zijn, maar de afstand en de ligging beperken dit. Een bezonnings- en windstudie worden opgemaakt en worden zodra beschikbaar gedeeld met de buurtbewoners.

Vraag: We vinden de gebouwen te hoog. Zullen de nieuwe gebouwen Sport en Aaigem niet te veel schaduw werpen op de huidige woningen langs de K. Fabiolalaan? Hierdoor zullen onze woningen in waarde dalen.

Kunnen we een bezonningsstudie krijgen?

Antwoord: De hoogte van de nieuwe gebouwen varieert en bouwt trapsgewijs op richting de sporen: hoe dichterbij de sporen, hoe hoger. Tegen de K. Fabiolalaan zijn er slechts 5 à 6 bouwlagen voorzien in de huidige plannen. Op die manier wordt de 45°-regel uit het GRUP gerespecteerd en valt er slechts in beperkte mate schaduw op de huidige woningen. Ook de dwarse plaatsing van de gebouwen zal ervoor zorgen dat de schaduwwerking ervan beperkt is. De schaduw zal uiteraard ook afhankelijk zijn van het moment in de dag en van het seizoen.

Vraag: Waarom is hoogbouw nodig? En waarom komen er zoveel sociale woningen op zone B?

Antwoord: Schepen Vandenbroucke vestigde al de aandacht op de grote nood aan betaalbare woningen in Gent. De stationsomgeving, met de nabijheid van openbaar vervoer, is ideaal voor woningen.

Vraag: Beantwoordt dit plan wel aan het GRUP? Het GRUP voorziet immers hogere gebouwen aan de uiteindes van de projectzone met tussenin lagere gebouwen.

Antwoord: Deze vraag werd niet mondeling beantwoord tijdens de workshopsessie maar we nemen hier wel het antwoord op. Het is de uitdrukkelijke en enige opgave het project in het GRUP in te passen zonder afwijkingen. Aanvragen voor een omgevingsvergunning willen we op deze manier zo juridisch robuust als mogelijk maken.

In het GRUP wordt op vlak van de hoogte van de gebouwen verwezen naar de 45° regel en worden uitzonderingen voorzien voor ‘slanke torens’ in de zone A en C (buiten deze projectzone) die ook een symbolische aanduiding op het grafisch plan krijgen. Alle nieuwe bouwvolumes in de zone B voldoen aan de 45°regel en passen dus binnen het GRUP.

Vraag: Kan het fietspad dat nu op het talud ligt, op de K. Fabiolalaan komen? Dan kunnen de gebouwen meer naar achter worden geplaatst.

Antwoord: Dat is niet mogelijk omdat het GRUP de realisatie van een fiets- en wandelpad oplegt. Bovendien is de route over het fietspad noodzakelijk voor de hulpdiensten. Het fiets- en wandelpad hebben we dus sowieso nodig.

Het nieuwe fiets- en wandelpad sluit ook aan op toegangen die reeds bestaan of voorzien zijn (het pad richting station ter hoogte van de Boentweg en via de Bevergracht naar de brug naar de Blaarmeersen).

Schepen Watteeuw vult aan dat beide fietspaden inderdaad nodig zijn. Op die manier kunnen we lokaal / traag fietsverkeer (langs de K. Fabiolalaan) en doorgaand / snel fietsverkeer (op het talud) scheiden. Het fietspad langs de K. Fabiolalaan is ook nodig als vlotte verbinding met de zijstraten van de K. Fabiolalaan.

Vraag: Er wordt opgemerkt dat er een grote nood is aan betaalbare woningen, maar dat er toch gekozen wordt voor het minimumscenario qua BVO. Dit lijkt tegenstrijdig.

Antwoord: Het project kiest bewust voor verdichting in combinatie met een kwaliteitsvolle en voldoende ruime publieke groene ruimte. De keuze om het maximale bouwprogramma niet te realiseren, laat toe om een ruim, kwalitatief en openbaar toegankelijk groengebied te voorzien voor zowel nieuwe bewoners als de bestaande buurt.

Vraag: Hoe zit het met de buurtgerichte functies? De buurt heeft nood aan zaken als een wasserij en meer buurtwinkels.

Antwoord: Er wordt ingezet op buurtgerichte functies in de plinten. We kunnen zeker rekening houden met de voorkeuren van de buurt wanneer we op zoek gaan naar de exacte invulling hiervan.

Vraag: Waarom moet er een school komen op de zone B? Er zijn voldoende scholen in de omgeving. De ruimte die nu door de school wordt ingenomen, zou kunnen worden gebruikt om de hoogte van de andere gebouwen te verminderen.

Antwoord: Het Departement Onderwijs van de Stad Gent heeft deze vraag onderzocht en is tot het besluit gekomen dat er wel degelijk nood is aan een basisschool met kinderopvang in deze ontwikkeling.

Schepen Watteeuw vult aan dat er veel nieuwe bewoners bij zullen komen door dit project. Bij het bepalen of een school nodig is, houden we niet alleen rekening met de situatie op vandaag maar denken we 20 tot 40 jaar verder in de toekomst.

De budgetten van de Stad zijn trouwens beperkt. We bouwen dus enkel scholen waar dat echt nodig is.

Vraag: Wat als oude bewoners komen vast te zitten op de hogere verdiepingen van de gebouwen?

Antwoord: Elk gebouw krijgt twee liften per stijfkern: een gewone lift en een brancardlift. Dit verhoogt zowel de veiligheid bij noodsituaties als het comfort wanneer één van de liften buiten dienst is.

4.2. Groen

Vraag: Hoe groot is uiteindelijk het Rijsenbergpark? Groen is belangrijk voor de leefkwaliteit van bewoners.

Antwoord: Het park vormt de groene onderlegger van de volledige ontwikkeling en bestaat uit verschillende groene ruimtes die met elkaar verbonden worden en elk hun eigen karakter hebben: de parkzone tussen Lilar en project 'Rinkkaai' (de *Parkweide*, in de zone waar het GRUP de realisatie van een park voorziet), het *Parkplein* aan het Stadsgebouw en de *Wijktuin* tussen Aaigem en Sport. Tussen deze groene ruimtes worden gebouwen ingepland, die de sociale controle bevorderen. Ter hoogte van de Parkweide is het park verbonden met het openbaar domein van het project Rinkkaai.

Vraag: Zullen de bomen in de K. Fabiolalaan behouden blijven?

Antwoord: Veel bomen in de K. Fabiolalaan zijn ziek. Er is nog geen ontwerp voor de K. Fabiolalaan. Die heraanleg maakt geen deel uit van dit project.

Vraag: Ligt de inrichting van de openbare ruimte al vast? Als er tuintjes komen, dan liefst niet te rommelig en enkel collectieve tuintjes. Graag ook veel bomen en beplanting in plaats van een grote grasvlakte zoals nu getekend lijkt voor de Parkweide.

Antwoord: De inrichting van de openbare en groene ruimte ligt nog niet vast. Het ontwerp voor het openbaar domein moet nog opgestart worden en zal nog met de buurt worden besproken. Ook wij zijn voorstander van bomen in het Rijsenbergpark.

4.3. Mobiliteit

Vraag: Er is ongerustheid over het gebruik van het drukke fiets- en wandelpad door hulpdiensten en tijdens verhuisbewegingen. Daarnaast is men ook bezorgd over het dubbelgebruik van het all wheelerspad door fietsers en voetgangers. Door de verwachte hoge fietssnelheden vreest men voor onveilige situaties. Hier verwachten we meer dan 500 fietsers in het drukste uur. Het fietsvademecum raadt voor een dergelijke hoeveelheid fietsers een minimumbreedte van 6m aan.

Antwoord: Autoverkeer wordt geweerd, via bv. paaltjes. Enkel noodzakelijke bewegingen zoals hulpdiensten en verhuisbewegingen zullen plaatsvinden.

Aan de gebouwen wordt het fietspad verbreed tot 7 meter. Ter hoogte van de Parkweide komt er een ont dubbeld pad, zodat voetgangers en fietsers daar gescheiden kunnen circuleren. De concrete inrichting moet verder ontworpen worden, maar er wordt gezorgd voor een leesbare en veilige inrichting.

Daarnaast worden de ingangen van de gebouwen aan de zijkant voorzien in plaats van aan het all wheelerspad (zoals bij het eerdere ontwerp). Zo vermijden we dat deze stromen elkaar kruisen. Ook de ingangen voor de fietsparkings zitten aan de zijkant van de gebouwen.

Vraag: Zullen er geen conflicten ontstaan tussen de in- en uitritten van de parking (onder ensembles Sport en Aaigem) en het dubbelrichtingsfietspad op de K. Fabiolalaan?

Antwoord: De zone van de in- en uitritten wordt verbreed om de zichtbaarheid maximaal te garanderen en zo onveilige situaties te vermijden.

Vraag: Zal de toegang tot de parking aan de Aaigemstraat geen problemen veroorzaken op de K. Fabiolalaan?

Antwoord: Het kruispunt aan de Aaigemstraat wordt in de toekomst heraangelegd. Daarbij zullen we met deze plannen rekening houden.

Vraag: Er zullen 1000 nieuwe bewoners zijn. Is er zicht op de modal shift? We vrezen extra verkeersdruk. Kan er een inschatting gemaakt worden van het aantal fietsers en auto's op piekmomenten?

Antwoord: Volgens Thuispunt Gent toont onderzoek aan dat het autobezit bij sociale huurders laag is. Ook het fietsgebruik is beperkt. Sociale huurders zijn doorgaans sterk gericht op openbaar vervoer.

Vraag: Zullen er inbandige fietsenstallingen voorzien worden voor de woningen en waar komen de toegangen tot die fietsenstallingen?

Antwoord: Er worden inbandige fietsenstallingen voorzien, volgens de richtlijnen van de Stad Gent.

De toegangen worden voorzien aan de zijgevels van de gebouwen (ensembles Sport en Aaigem). Hierdoor ontstaat een vlotte verbinding met zowel het fietspad op taludniveau als met het fietspad langs de Koningin Fabiolalaan. De gebouwen zullen wel pas in een latere fase verder ontworpen worden. De inrichtingsstudie maakt op gebouweniveau enkel suggesties voor de inrichting.

Vraag: Zal de nieuwe ontwikkeling tot extra parkeerdruk leiden? Waar zullen bezoekers met de wagen terechtkunnen?

Antwoord: Er worden 2 ondergrondse parkings voorzien. Voor dit autoparkeren worden de parkeernormen van Stad Gent toegepast. Dit betekent dat er voor bezoekers van de sociale woningen geen parkeerplaats wordt voorzien in de ondergrondse parkings.

De Stad Gent voert op regelmatige basis parkeerdrukmetingen. Ook in de toekomst zal de parkeerdruk verder gemonitord blijven.

Schepen Watteeuw vult aan dat 30% van de gezinnen in de stationsomgeving geen eigen wagen heeft. Dit is immers een buurt waar je makkelijk kan leven zonder wagen.

Vraag: Al langere tijd rijden er geen bussen meer in de K. Fabiolalaan. Voor oudere bewoners is het moeilijk om het station te bereiken. Taxi's vinden de afstand te kort en te voet is het te ver.

Antwoord: De Lijn zal opnieuw busverkeer door de Koningin Fabiolalaan voorzien zodra het nieuwe busstation afgewerkt is. We zullen navragen of De Lijn eerder tegemoet kan komen aan de vraag van de buurt naar openbaar vervoer in de K. Fabiolalaan.

Vraag: Wanneer gaat men van start met de heraanleg van de Koningin Fabiolalaan? En hoe zal die eruitzien?

Antwoord: Volgens de huidige planning zouden deze werken vanaf 2029 kunnen starten. Volgens het concept van de laan uitgewerkt tijdens de Actualisatie van het masterplan publieke ruimte komt langs het talud een dubbelrichtingsfietspad en is er aan deze kant geen ruimte meer voor parkeerplaatsen. Langs de bestaande huizen worden de parkeerplaatsen behouden, bomen voorzien en het voetpad verbreed. De straat zal voldoende breed zijn voor busverkeer in beide richtingen.

Vraag: Vanuit de Lilarstraat hebben we een rechtstreekse toegang tot het all wheelerspad gevraagd. Waarom is dat niet voorzien?

Antwoord: Er zijn meerdere plekken waar fietsers op het all wheelerspad kunnen raken vanaf de K. Fabiolalaan. Vlakbij de Lilarstraat kunnen fietsers zowel ter hoogte van de Snekkaai (aan Rinkkaai) als ter hoogte van het Parkplein naar het all wheelerspad rijden.

4.4. Fasering en volgende stappen

Vraag: Wat zijn de volgende stappen?

Antwoord: De inrichtingsstudie zal de basis vormen voor een vergunningaanvraag voor een verkavelingsplan. Samen met die vergunningsaanvraag zal ook de omgevingsvergunning voor de aanleg van de publieke buitenruimte (park, pleintjes, fietspad, ed.) worden aangevraagd. We mikken voor het indienen van deze bouwaanvragen op eind 2026 – begin 2027. Wanneer we een vergunning hebben verkregen, zal de uitvoering volgen.

Vraag: Is er al zicht op de fasering van de werken?

Antwoord: Nog niet. Wel wordt er gedacht aan de mogelijkheid om al in een vooruitgeschoven fase het fiets- en wandelpad op taludniveau te realiseren, zodat de fietsverbinding na realisatie van de brug naar de Blaarmeersen in gebruik kan genomen worden. Ook wordt er voorzien in een gepaste omgevingsaanleg voor het Stadsgebouw voor de ingebruikname.

Vraag: Hoe zal men de werken faseren zodat voetgangers en fietsers langs de K. Fabiolalaan vanaf Rinkkaai nog veilig richting het station kunnen fietsen?

Antwoord: Wanneer de werken effectief starten zullen we dit bekijken. We moeten hierbij immers rekening houden met de stand van zaken van de werken van Rinkkaai.

Vraag: Is er een ideale volgorde van bouwen? Weet men reeds hoe men dit zal aanpakken?

Antwoord: Dit wordt in de toekomst nog bekeken.

Vraag: Zal er veel grond moeten worden afgegraven?

Antwoord: De afgravingen zullen beperkt zijn want de gebouwen liggen vooral op het talud. De ambitie is om het grondverzet te minimaliseren en dus alle grond die afgegraven wordt ook zoveel mogelijk ter plaatse te houden.

5. Afronding door schepen Watteeuw

Schepen Watteeuw, bevoegd voor Wonen, Milieu, Klimaat en Energie, bedankt de aanwezigen voor hun deelname aan deze terugkoppeling. Hij benadrukt dat de Stad en het studieteam wel degelijk met hun input aan de slag gaan. We passen hierbij de plannen aan waar mogelijk maar voor bepaalde aspecten kan dat niet.

We begrijpen jullie bezorgdheid. Als Stad hebben we een grote opgave voor wonen. De komende 10 jaar verwachten we 30.000 extra bewoners in Gent. Daarvoor hebben we 20.000 extra woningen nodig. We willen dat op een goede manier doen waarbij leefkwaliteit een belangrijk aandachtspunt vormt.

6. Reacties na de terugkoppeling

Na deze samenkomst kreeg het stadsbestuur enkele e-mails van bewoners van de Lilarstraat. Zij beklemtoonden dat zij het niet eens zijn met het voorstel voor het gebouwensemble Lilar en vinden dat dit gebouwensemble dient te worden vervangen door een groter park. Het nieuwe gebouwensemble zou volgens de bewoners hun leefkwaliteit ondermijnen. Volgens deze bewoners komt het stadsbestuur met deze plannen terug op eerdere afspraken.

In hun mails herhaalden zij hun argumenten tegen het Lilar-gebouw:

- Ze vinden de gebouwen te hoog
- Ze willen meer groen ter hoogte van de Lilarstraat
- Ze vrezen overlast door bijkomend autoverkeer.