

## Verslag klankbordgroep 63 van 10 februari 2020

19:30u – Infopunt, Prinses Clementinalaan 215

---

### Agenda

1. De sociaal-ruimtelijke studie: hoe integreren we de aanbevelingen in het verdere verloop van PGSP?
2. Het masterplan/mobiliteitsstudie: wat houdt dit in + voorstel participatietraject
3. Bespreking

### Aanwezigen

Elena Balachov	Bewoner
Wilfried Beurms	Bewoner
Ruben Buyck	Bewoner
Herman Caulier	VEOMT
Benny Clemmens	Bewoner
Michel De Beer	Parochie Sint-Paulus
Rudy De Ceunynck	TreinTramBus
Luc Desmedt	TreinTramBus
Sophie De Paepe	Infopunt PGSP
Tine Heyse	Schepen van Milieu, Klimaat, Wonen en Noord-Zuid
Winfried Huba	Fietsersbond
Paul Knockaert	Bewoner
Luc Lavrysen	Buurtcomité Buitensporig
Caroline Maes	De Lijn
Bert Lelièvre	Stad Gent – Kabinet schepen Sami Souguir
Ann Manhaeve	Stad Gent – Dienst Beleidsparticipatie
Pierre Misseghers	Bewoner
Herwig Reynaert	Voorzitter klankbordgroep
Gisèle Rogiest	Infopunt PGSP
Benoît Soenen	Oudercomité KLIM
Lieven Theys	Buurtcomité Buitensporig
Dirk Van Gijseghem	Buurtcomité Buitensporig
Patrick Van Oostveldt	Bewoner
Josiane Van Quickelberghe	Bewoner

Guy Van Steertegem	Buurtcomité Buitensporig
Leo Vanbroekhoven	Bewoner
Maurits Vandegheuchte	Stad Gent – Dienst Stedelijke Vernieuwing
Marc Verpoorten	Bewoner
Linde Vertriest	Stad Gent – Projectbureau Ruimte
Filip Watteuw	Schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw

## **Verontschuldigd**

Astrid De Bruycker	Schepen van Gelijke Kansen, Welzijn, Participatie, Buurtwerk en Openbaar Groen
Yves De Bruyckere	Fietsersbond Gent
Jozef De Kuyper	Bewoner
Fokke Dooijewaard	Buurtcomité Buitensporig
Maggie Dries	Voetgangersbeweging
Mathias De Clercq	Burgemeester
Beatrijs Versichel	Buurtcomité Buitensporig

## Verslag

---

### 1. Inleiding

De voorzitter verwelkomt iedereen en licht het verloop van de avond toe. We starten met twee presentaties, respectievelijk over de opvolging van de sociaal-ruimtelijke studie en de actualisatie van het Masterplan Publieke Ruimte. Na elke presentatie kunnen er vragen gesteld worden over de presentatie zelf. Nadien volgt een bespreking.

### 2. Presentatie – De sociaal-ruimtelijke studie: hoe integreren we de aanbevelingen in het verdere verloop van PGSP (Maurits Vandegehuchte)

De sociaal-ruimtelijke studie werd uitgevoerd door UGent en AWB, waarbij meer dan 200 studenten ingezet werden om informatie te verzamelen in de stationsbuurt. Doel was onder meer om te kijken welke noden er zijn in de wijk en wat we nodig hebben om dit ruimtelijk te vertalen. De resultaten kunnen nagelezen worden op de website van het Infopunt Project Gent Sint-Pieters: [www.projectgentsintpieters.be/info-en-inspraak/inspraak/sociaal-ruimtelijke-studie-2019](http://www.projectgentsintpieters.be/info-en-inspraak/inspraak/sociaal-ruimtelijke-studie-2019). De aanwezigen worden verwezen naar de nota 'Opvolging Sociaal-Ruimtelijke studie' die ze ontvangen hebben ter voorbereiding van deze klankbordgroepvergadering.

Het doel is om samen tijdens de bespreking de volgende vragen te behandelen:

- Zijn er aandachtspunten die anders worden geïnterpreteerd dan in de studie worden gezegd, zijn er zaken die ontbreken?
- Zijn er bijkomende aandachtspunten die niet werden vermeld?

Heel wat van de aandachtspunten nemen we mee in de actualisatie van de mobiliteitsstudie die deel uitmaakt van het Masterplan Publieke Ruimte en in de zone B. Zone B ligt nog open, hier zijn nog mogelijkheden om functies of wensen te incorporeren. Bij zone C is dit niet meer het geval. Één van de aandachtspunten is het sociaal beheer in functie van de sociale huisvesting op de zone B. Ook de campus Schoonmeersen van HoGent kwam in de studie naar boven als een opportuniteit. Een ander aandachtspunt dat meegenomen wordt, is het inzetten op 'verbinders' in de wijk. We willen samen nadenken om te kijken hoe bestaande initiatieven versterkt kunnen worden. Er zijn veel initiatieven, soms samenwerkend, soms los van elkaar. We willen deze ondersteunen. Hierover was vorig jaar al een eerste overleg.

Een ander aandachtspunt is een cocreatietraject. Voorstel is om samen met de buurt een traject op te starten met specifieke nadruk op sociale huisvesting. Er zijn al mensen met ervaring in de Verpleegsterstraat. Doel hiervan is om doorheen het traject te testen welke functies nuttig zijn in de stationsbuurt en de link tussen de verschillende doelgroepen te versterken en evalueren wat werkt en niet werkt. We willen de noden en behoeften uit de buurt bekijken, het liefst op zone B zelf, maar die zone is momenteel nog in gebruik door NMBS en Infrabel. Vraag voor de bespreking: Wat vinden jullie van dit traject, zijn er andere aandachtspunten die we hier moeten meenemen? We zullen hierbij beroep doen op een externe partner, waarvoor we de oproep samen zullen uitschrijven met de klankbordgroep in het najaar 2020/voorjaar 2021. In de zomer van 2021 zal de oproep dan gelanceerd worden. Dit lijkt nog veraf, maar dit zijn vaak lange procedures en we vinden het belangrijk om voldoende tijd te nemen om dit goed vorm te geven.

### 3. Presentatie – Het masterplan en de mobiliteitsstudie: wat houdt dit in + voorstel participatietraject (Linde Vertriest)

Vorig jaar kondigden we de actualisatie van het Masterplan Publiek Ruimte al aan, ondertussen is er een consortium gestart met de opdracht. In deze presentatie wordt dit kort toegelicht en wordt er aangegeven hoe binnen dat traject participatie aan bod zal komen.

Er zijn twee grote fases:

- Mobiliteit: deze fase bestaat uit het updaten van een aantal cijfers en de opmaak van mobiliteitsscenario's. Hoe gaan deze verschillende modi zich afwickelen?
- Masterplan Publieke Ruimte: Waar zijn de grote knopen en waar zijn kleine ontwikkelingen mogelijk? Het masterplan zal bestaan uit het opstellen van een globaal plan, een ontwerphandboek, waarbij rekening gehouden wordt met case studies en met de instrumenten die de Stad al heeft. Er zal getest worden op twee plekken: het Koningin Mathildeplein en een andere plek die nog wordt gekozen op het einde van het eerste luik. We kijken hierbij waar de meeste nood is.

Het projectgebied situeert zich van de Snekkaai, de Boentweg, de aansluiting met de Valentin Vaerwyckweg, de Timichegtunnel, de Sint-Denijslaan, het Koningin Maria-Hendrikaplein, de Koningin Astridlaan tot de Kortrijksesteenweg. Doel is onder andere het helder en eenvoudig maken van de looplijnen. Dit is een concreet gevolg van het traject '10 jaar Project Gent Sint-Pieters'. Er zal rekening gehouden worden met de resultaten van de sociaal-ruimtelijke studie.

Objectief is onder meer het ontwarren van de mobiliteitsknoop Koningin Mathildeplein/Voskenslaan/bus-en tramstation/ K&R en van de mobiliteitsknoop Koningin Maria-Hendrikaplein. Maar ook andere mobiliteitsknopen worden onderzocht: de oost-west fietsroute, noord-zuid verbinding, de zones langsheen de Koningin Fabiolalaan. Aandachtspunten zijn hierbij onder meer mobiliteit, biodiversiteit, duurzaamheid, participatie, financiële haalbaarheid, betere ruimtelijke samenhang, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, jeugd en senioren, juridische en technische haalbaarheid van maatregelen en tijdelijkheid. Er wordt stilgestaan bij aspecten die vandaag meer dan vroeger in de aandacht staan, zoals duurzaamheid en klimaatrobuustheid.

De doelen van het Masterplan zijn meer ruimtelijke samenhang en grotere leesbaarheid, een sociale en (verkeers)veilige stationsomgeving, meer inzetten op ruimte voor klimaat, waterbeheer en beplanting en ruimte voor noden die gedetecteerd zijn in de sociaal ruimtelijke studie en in eerdere inspraaktrajecten. De tijdelijke situatie wordt meegenomen. In eerste instantie dient het Masterplan om te kijken naar de toekomst en de eindsituatie, maar als er zaken zijn die we nu al kunnen verbeteren en die in de lijn liggen van het eindbeeld, zullen we daar zeker op ingaan.

Er zal een ontwerphandboek opgemaakt worden, dat de bouwstenen voor ruimtelijke samenhang en identiteit bundelt. Vandaag heeft de Stad al een aantal instrumenten, zoals handboeken over straatmeubilair en materialen (IPOD). Bij de opmaak van het handboek zullen bepaalde principes geëvalueerd worden. Zo zijn er bij de heraanleg van de Prinses Clementinalaan bepaalde principes gebruikt die na evaluatie niet meer wenselijk zijn.

Twee case studies: Het Koningin Mathildeplein en een nog te bepalen plek. Hiervoor zal een participatietraject opgezet worden met de omwonenden en toekomstige gebruikers.

Fasering:

- Fase 0: de eerste maand. Het consortium heeft gesproken met de verschillende partners en heeft de informatie gekregen die is verzameld doorheen de verschillende inspraaktrajecten
- Fase 1: Een mobiliteitsstudie van 5 maanden. Op 5 maart wordt er een infomarkt georganiseerd met de informatie over de bestaande mobiliteitscijfers. Op 11 maart wordt een mobiliteitsgesprek georganiseerd waarbij de praktijkervaring en input van de buurtbewoners en belanghebbenden centraal staan. Eind mei zal dan een breed publieksmoment doorgaan waar de scenario's afgetoetst worden.
- Fase 2: De doorstart naar het masterplan. De snelheid van de scenariokeuze zal afhangen van hoe groot de consensus is. Er is 200 dagen opschorting mogelijk om de beslissing te nemen. Daarna is er 6 maanden voor de uitwerking van de case studies en van het masterplan zelf.

Vragen voor de klankbordgroep: Wat willen jullie besproken zien? Wanneer mogen deze momenten doorgaan? Financieel is het niet mogelijk om een zeer intensief traject met zeer veel samenkomsten te organiseren, het aantal momenten zijn dus beperkt. Er is dus discussie mogelijk over wanneer en hoe deze momenten georganiseerd worden, niet over de hoeveelheid momenten.

Er zal een intensieve samenwerking zijn tussen de partners, het consortium en de buurt. De partners zijn Stad Gent, sogent, De Lijn en NMBS. De leidend ambtenaar zit bij Stad Gent. Het consortium bestaat uit Plusofficearchitects Basil Descheemaeker, Traject en Endeavour.

Vragen

**Is er al gepland om de toegankelijkheidsambtenaar van de Stad Gent te betrekken in deze studie?** Hij is uitgenodigd op het gesprek van 11 maart met de partners.

**Zit er tussen fase 1 en fase 2 zeven maanden?** Dat is mogelijk maar, we hopen dit te vermijden. Er moeten namelijk (beslissings)procedures gevolgd worden en die hebben een bepaalde timing. 200 dagen is de maximale termijn voor opschorting.

#### 4. Bespreking

Mobiliteit

**> Er wordt hier voornamelijk over de Verpleegsterstraat gesproken. Maar in de Sportstraat zitten we al enkele jaren geplaagd met de voorlopige bussen die hier rijden. Als dat traject voorbij is, gaat dit dan opgelost zijn? Gaat er dan maar één bus meer zijn?**

**De Lijn:** Initieel is altijd voorzien dat buslijn 9 zijn oude route zal volgen. Nu ligt het tijdelijke perron van tram 1 in de weg. Daardoor zijn we vandaag gedwongen om een stukje door de Sportstraat te gaan. Vanaf december 2021 is er een nieuw net basisbereikbaarheid. Dan zal er ook op lange termijn gekeken worden. We kunnen

het traject echter pas aanpassen op het moment dat het tramperron verlegd wordt, en dat is pas aan het einde van het stationsproject, in 2027.

**> Is dat een renderende lijn?**

**De Lijn:** Deze lijn was een vraag uit de buurt zelf.

**> Ik kan bevestigen dat de vraag uit de wijk kwam, maar het is nu zeker niet ideaal. Er zit effectief niet veel volk op. Er was ook geen enkele publiciteit over de bus in kwestie. Er zijn nog veel mensen die het niet weten.**

**> De toekomstige bewoners zijn er nog niet, het is dan toch belangrijk om te weten naar welke type bewoners men gaat. Gaat men naar jonge ouders, alleenstaanden,... Die voorzieningen moeten toch totaal anders zijn? Is er enig idee welk type appartementen men zal voorzien? Welke soort bewoner men kan verwachten? Hopelijk zijn het dan voorzieningen die ook door anderen kunnen gebruikt worden.**

**Stad Gent:** Momenteel zijn de plannen voor de sociale huisvesting op zone B nog niet uitgewerkt en weten we nog niet welke soort appartementen er zullen komen. De zone C is wel al gekend. Daar zijn ook grote appartementen voorzien, dus daar zullen zeker gezinnen komen, en er zal een school met kinderopvang komen op de zone B. Er zitten wel al functies in die zowel voor nieuwe als huidige bewoners kunnen dienen. Ook voor het S-gebouw, daar hopen we binnenkort uitsluitsel over te geven. We willen vooral op zoek gaan naar functies waarbij mensen zelf en samen aan de slag gaan. Welke functies zorgen voor sociale verbinding door samen dingen te doen? Welke voorzieningen zullen die nieuwe bewoners nodig hebben? We kunnen hierbij kijken naar andere sociale huisvestingen in Gent, maar dat blijft gissen. Vandaar dat we ook kijken naar de expertise van de bewoners van de Verpleegsterstraat. Het zal een deel een aanname blijven. We willen al doende leren, en van zodra de zone B meer uitgewerkt is kunnen we dit bijsturen.

**> Als er niks aan het aantal auto's gebeurt, zal de Sportstraat een nieuwe autostrade worden. Kunnen er geen infrastructurele aanpassingen gebeuren in onze straat om dit tegen te gaan?**

**Stad Gent:** Elke grote projectontwikkeling moet een mobiliteitsstudie opmaken,. Dit is ook voor de zone C gebeurd en het programma is een stuk gekrompen op wat er volgens het GRUP mogelijk was. Dit zal ook zo zijn voor de zone B. Op 11 maart wordt er een mobiliteitsgesprek georganiseerd.

**Schepen Watteeuw:** Er is een evolutie naar minder auto's. Het kan niet de bedoeling zijn dat de nieuwe ontwikkelingen van de Sportstraat een drukke straat te maken. Het is belangrijk dat we niet de negatieve effecten van mobiliteit gaan afwentelen op de buurt.

**> We moeten rekenen dat het project nog niet meteen af is. De toekomst is niet aan de auto. Kan er niet aan de mensen die daar gaan wonen gevraagd worden om geen auto te hebben?**

**Schepen Watteeuw:** Wie aan het station gaat wonen heeft niet het klassieke mobiliteitspatroon van iemand die op het platteland woont. Die mensen gaan wonen aan het station omdat ze gebruik willen maken van het openbaar vervoer. Daarom leggen we ook een zeer lage parkeernorm op aan de nieuwe gebouwen. We moeten mensen aantrekken die zich vinden in dat andere mobiliteitspatroon.

> **De Oost-West route, dat is waarschijnlijk hoofdzakelijk voor fietsers?**

**Stad Gent:** Het is de bedoeling om uitdrukkelijk voetgangers en fietsers aan bod te laten komen.

> **Wat is dat precies? Je moet kijken naar hoeveel oversteekmogelijkheden er zijn om van noord naar zuid te gaan. Veel van die oost-west verbindingen zijn over of onder de spoorweg. Er moet gekeken worden waar er nieuwe doorsteekmogelijkheden zijn. De Timichegtunnel is redelijk chaotisch. Er moet een logische verbinding komen tussen de fietsroute langs de K. Fabiolalaan en de fietsroute langs de A. Musschestraat.**

> **Er moet zeker gekeken worden naar de looplijnen. Men moet rekening houden met het gedrag van de mensen zelf. Mensen nemen doorheen de verschillende delen van het project de kortste weg, en dat is vaak niet de lijn die uitgetekend was. Wij dringen aan op looplijnen die natuurlijk aanvoelen, die mensen ook automatisch zouden nemen, zowel voor voetgangers en fietsers. En probeer die twee uit elkaars vaarwater te houden. Een tweede opmerking : waarom moeten het altijd speciale materialen zijn? Het voetpad in de Koningin Fabiolalaan is bijvoorbeeld nogal glad bij regenweer. Mensen, zeker oudere mensen, lopen op het fietspad omdat dit een ruwere afwerking heeft.**

> **Steeds meer mensen wandelen en fietsen. Daarom is het zeer belangrijk dat de loop- en fietslijnen kloppen. Er moet ook voldoende plaats (breedte) worden voorzien voor wandelaars en fietsers. Er zijn weinig studies over de combinatie van fietsers en voetgangers.**

> **Gent is een slechte leerling op vlak van bestrating. Duizend verschillende vormen van materialen. In Brugge is er wel eenvormigheid van bestrating.**

**Schepen Watteeuw:** Je hebt gelijk, en dat is een erfenis uit het verleden. We hebben die eenvormigheid opgenomen in onze plannen (IPOD = integraal plan openbaar domein), maar het is een werk van lange adem. De bestrating wordt om de 70 à 80 jaar vervangen, dus het zal nog even duren voor er een eenvormigheid is.

> **Wat met het Cobra project?**

**Schepen Watteeuw:** Dat is een project. Er zitten een aantal elementen in die niet doorgetrokken worden naar de rest van de stad.

> **Hoe creatief mag het masterplan zijn? Want er zitten een aantal blokken in, zoals het busstation, die er vandaag al zijn. Kan hier aan aangepast worden? Kunnen hier andere scenario's voor uitgetekend worden? Moeten alle bussen over het Maria Hendrikaplein aanrijden?**

**De Lijn:** Het is bespreekbaar, maar het moet ook haalbaar zijn. Er wordt ook rekening gehouden naar de toekomst, kijk maar naar lijn 7 die in de toekomst gepland staat. We hebben een bepaalde ruimte nodig, die er nu eenmaal moet zijn.

**Stad Gent:** Wat je wel kan bespreken is hoe je het organiseert, bijvoorbeeld aanrijroutes. Het aantal perrons staat vast. Men kan bijvoorbeeld kijken of het een dynamisch station kan zijn. Maar of dat mogelijk is, moet bestudeerd worden.

> **Wat is een dynamisch busstation?**

**Stad Gent:** Een station waar de bussen niet vasthangen aan een bepaald perron, waar men op een app en/of elektronisch bord kan zien waar de bus zal stoppen.

> **Wij als voetgangersbeweging zijn een flagrant tegenstander van dynamische busstations aan een dergelijk druk knooppunt als Gent-Sint-Pieters. Kijk naar het voorbeeld van Eindhoven: Dit is voor de reizigers zeer onaangenaam om telkens te moeten kijken waar ze een bus kunnen nemen. Ook voor mensen met een visuele beperking is dit zeer weinig toegankelijk.**

> **Heeft De Lijn ooit nagedacht om de archaische lijnen die er vandaag zijn aan te passen aan een betere doorstroming. Kan men het aanbod niet rationaliseren?**

> **[naar De Lijn] Heeft u een idee hoeveel blinden en slechtzienden er in België zijn? 231.000.**

> **Worden de tramperrons opgesplitst?**

**De Lijn:** Neen, deze worden allemaal onder de stationshal verzameld in het tramstation.

> **De haltes moeten allemaal samengebracht worden, het mag zeker geen Korenmarkt worden. Daarnaast moet er een serieus treinvorstadsnet komen om een stuk van het vervoer op te vangen. Daarvoor moet er een groter treinaanbod komen.**

> **Er moeten meer frequente bussen zijn, ook naar gemeenten aan de rand van Gent. Ik wil graag met de fiets op de bus of de tram, waarom wordt daar niks aan gedaan?**

**De Lijn:** Daar zit zeker evolutie in, de trams die vandaag in Gent rijden zijn al groot genoeg.

#### Cocreatie

> **Welke middelen worden vrijgemaakt voor het cocreatietraject?**

**Stad Gent:** Het is niet zo dat we middelen voorzien voor extra personeel. Het is wel de bedoeling dat we een externe partij zoeken die zo'n cocreatietraject kan vormgeven en kan trekken. Ook voorzien we middelen om samen mee aan de slag te gaan, om iets te doen. We voorzien budget om daarop te kunnen inspelen. Bijvoorbeeld in Nieuw Gent loopt er een traject om samen met buurtbewoners straatmeubilair te creëren. Voor die wijk is dat iets dat zeer goed werkt, heel laagdrempelig. We kunnen daar op die manier meer mensen bereiken dan via de klassieke manieren van participatie. Dit betekent niet dat we hetzelfde moeten doen in deze wijk. Het is de bedoeling om samen uit te zoeken wat hier kan werken.

> **Gaat dat over cocreatie als samen met de buurt iets maken. Vaak is dat in gebouwen, is daar budget voor voorzien?**

**Stad Gent:** het budget is deel van een enveloppe. Er is marge om het een en ander te doen. We kunnen bijvoorbeeld een container voorzien voor materiaal, maar we gaan geen gebouw zetten. De budgettaire enveloppes liggen binnenkort voor voor politieke bespreking, tegen het voorjaar zouden we hier meer duidelijkheid over moeten hebben.

> **Er zijn momenteel stadstuintjes, die kunnen we bijvoorbeeld verleggen.**



**Stad Gent:** Los van het traject is het sowieso de bedoeling om de stadstuintjes een definitieve plaats te geven. Het kan zijn dat we daar het cocreatietraject aan koppelen, dat is open ter discussie.

**> Gaat het enkel over de publieke ruimte?**

**Stad Gent:** Met dit traject bedoelen we echt samen iets doen, gelinkt aan de zone B. Het is sowieso de bedoeling om de klankbordgroep te blijven betrekken bij de ontwikkeling van zone B.

**> Het valt mij op dat het gaat over sociale zaken, over een wijk die er nog niet is. Kan men zo ver op voorhand geld steken in projecten voor zaken die er nog moeten komen? Er zijn toch andere zaken die dringender geld nodig hebben? Men trekt het sociale aspect uit de architectuur.**

**Schepen Heyse:** Het is niet enkel bedoeld voor de toekomstige bewoners, maar ook voor draagvlak bij de huidige buurt. We moeten met de architectuur rekening houden, maar ik denk ook dat we met het sociale aspect moeten bezighouden.

**Stad Gent:** Uit de evaluatie van Project Gent Sint-Pieters van begin 2018, bleek de nood aan een sociaal-ruimtelijke studie en de actualisatie van het masterplan. Het is evident dat het sociale luik werd opgenomen in het sociaal-ruimtelijk onderzoek. De zone B zal in ontwikkeling gaan. We weten dat daar sociale huisvesting zal komen. We willen nu al experimenteren om na te gaan wat kan functioneren in die buurt. We moeten daar de nodige tijd voor voorzien. Ook op andere plekken, bijvoorbeeld in Tondelier, hebben we via cocreatietrajecten gewerkt.

**> Tondelier heeft veel volkswijken, dat heeft onze wijk niet. Hoe ver gaat het draagvlak hier?**

**Stad Gent:** Bij de evaluatie van het Project Gent Sint-Pieters hebben wij experts uitgenodigd. Twee experts met sociologische insteek hebben er op gehamerd hier vroeg mee te beginnen en om samen met de buurt te kijken hoe we die sociale cohesie kunnen versterken en de nieuwe buurt met de oude buurt te betrekken.

**> Gaan de gebouwen aangepast worden aan het sociaal plan?**

**Stad Gent:** Dat kan binnen bepaalde grenzen. Sogent zal verder werken aan het inrichtingsplan. Daarover zullen we ook participatie organiseren. De resultaten van die participatie zullen we integreren waar dat mogelijk is. Soms zijn beperkte ingrepen (bv keuze van aangepast materiaal) voldoende om toch een zekere impact te hebben. Het cocreatietraject heeft wel als doel om te onderzoeken welke functie(s) kunnen werken in de buurt en daarna zullen we zien waar die kunnen worden geïntegreerd in de nieuwe ontwikkeling. Cocreatie zoekt vooral naar functies. Bijvoorbeeld om een plaats te zoeken voor de jeugd. Ze eigenen zich nu plaatsen toe die niet geschikt zijn.

**> Voorbeeld van skateboarders: als er niet veel plaats is, dan kan je hier toch geen plek voor voorzien?**

**Stad Gent:** We kijken naar plekken in de ruimere stationsomgeving. De jeugd eigent zich nu plekken toe die daar niet toe geschikt zijn.

**> Van wie zijn de volkstuintjes? Dat is een project dat er al is. Jammer dat hier een plein komt, ik vind dat dit moet blijven staan. Behoeft aan contact met mijn burens, bijvoorbeeld een café of een sportzaal.**

**> In hoeverre gaan de functies een invloed hebben op het programma? Kindvriendelijk, dan moet dat toch een invloed hebben op de gebouwen? Bijvoorbeeld, hoe hoog worden de gebouwen gezet, welke bewoners zullen er wonen, hoe wordt omgegaan met groen. In hoeverre kan dit traject dit beïnvloeden?**

**Stad Gent:** Dat is een aftasten. Sogent is een inrichtingsplan aan het opmaken van zone B, hier zal ook nog een infomoment over zijn. Soms is het gewoon aandacht hebben voor details en moeten het geen grote aanpassingen zijn. Kindvriendelijke aanpassingen, maar we houden bijvoorbeeld ook rekening met senioren. Dit wordt meegenomen in het masterplan.

**> Is Woningent nu al partner in dat traject? En zijn ze hier dan?**

**Stad Gent:** Zij zijn wel degelijk betrokken bij de studie, maar zijn er vandaag niet.

**> Zij zijn heel belangrijke partners, want zij hebben een globale visie. Wij zijn nu allemaal mensen die maar uit een bepaalde straat komen, met onze eigen visies. Daarnaast moet er ook gekeken worden naar de functie van een conciërge.**

**Schepen Heyse:** Dat soort zaken zijn Vlaams aangestuurd, de financiering is Vlaams. Of er een conciërge kan komen zit voor een deel bij Vlaanderen. Als Stad voorzien we extra geld voor flatwachters. We kunnen dat in alle spijtigheid niet alleen. Als alles veel concreter wordt, kunnen we in gesprek gaan.

**> Het mobiliteitsprobleem is ook sterk verbonden met het station Dampoort.**

**Schepen Watteuw:** Ik wil hierop reageren en ook enkele vorige vragen beantwoorden. Wat het voorstadsnet betreft, de NMBS probeert stappen te zetten maar hun middelen zijn beperkt. Lijn 204 gaat vooruit, de verbinding Gent-Terneuzen. Dit is opgenomen in het meerjarig plan van de Nederlandse regering en ook langs Vlaamse kant. Over het station Dampoort heeft de CEO van NMBS, Sophie Dutordoir, gezegd dat ze zullen beginnen met werken aan de Dampoort voor het station Gent-Sint-Pieters af is.

Lijn 7 zit vrij goed momenteel en staat in het regeerakkoord van de Vlaamse regering. Ik heb de hoop dat we nog voor de verkiezingen kunnen beginnen aan de voorbereiding van dat traject. Wat het openbaar vervoersnetwerk betreft, donderdag start de vervoersregioraad op. Die zal voor de hele regio het openbaar vervoer in al zijn vormen organiseren. Bijvoorbeeld aan de belangrijke haltes meer voorzien in deelfietsen of autodelen en dergelijke.

**> Hebben jullie medezeggenschap over wat er komt?**

**Schepen Heyse:** Het GRUP bepaalt wat al dan niet mogelijk is. Zone A werd door Eurostation/NMBS ontwikkeld. Sogent is eigenaar van zone B en zone C. Over die zones hebben wij dus meer te zeggen. Op de zone B komt er bovendien een stadsgebouw.

**Stad Gent:** Bij de zone A kan de Stad Gent via de geijkte kanalen advies verlenen, maar de ontwikkeling gebeurt door NMBS. Het soort gebouwen en de functies liggen vast. De situatie bij de zone B is iets anders. Bij de delen die door sogent ontwikkeld worden hebben we als Stad meer te zeggen. Op het moment dat gronden verkocht zijn aan een private speler kan je niet zomaar dingen veranderen. Maar in het voortraject kunnen er wel voorwaarden gesteld worden.

### Initiatieven buurt

**Voorzitter:** Zijn er al initiatieven in de buurt waar er in de context van cocreatie bij kan aangesloten worden?

> **Het is meer een grapje, een gemeenschappelijk kippenhok?**

> **Er is een community met jonge gezinnen die al lang vraagt om het Duifhuispark heraan te leggen. Er is in 8 jaar niks meer gedaan. In de sociaal-ruimtelijke studie is daar niks mee gedaan. Het is zo simpel, een paar picknickbanken zetten en wat ontharden. Het frustreert mij dat er niks concreets gedaan wordt. Het duurt zo lang voor er iets gebeurt. Mijn vraag is wie hieraan wil meewerken?**

**Stad Gent:** Dit kan perfect kaderen binnen het cocreatietraject. De studie geeft aan dat het park gelinkt is met de Verpleegsterstraat en de zone B.

**Schepen Watteeuw:** Als jullie met voldoende mensen zijn en zich daar achter zetten staat de Stad daar wel achter. Als er echter moet begonnen worden met uitbreken, duurt dat altijd lang.

**Stad Gent:** En dit initiatief sluit niet uit dat dit ook door andere doelgroepen gebruikt kan worden.

> **Iedere straat heeft zijn straatfeest. Dit kan ook een cocreatietraject zijn. Het 'straatfeest van de straatfeesten'.**

> **Er zijn op een bepaald moment krakers geweest in het Duifhuispark. Die hadden een enorm verbindende waarde. Dat waren zeer artistieke jongeren, we hebben ons dat heel erg beklagd dat die weg waren.**

> **Krijgt het oude werkgebouw een nieuwe functie?**

**Stad Gent:** Het cocreatietraject zou voor zoiets input kunnen geven. Het hangt ook af van het inrichtingsplan voor de zone B.

> **Ik zou het atelier weg doen en tiny houses zetten.**

**Voorzitter:** Als er nog ideeën zijn, mag je ze doorsturen naar het Infopunt en kunnen ze meegenomen en opgevolgd worden.