

## **Verslag klankbordgroep (62) van 27/06/2019 7**

**19.30 uur – Infopunt, Prinses Clementinalaan 215**

---

### **Onderwerp: bespreking inrichting zone B**

#### **Aanwezig:**

Soenen Benoît	Klimschool
Van Broekhoven Leo	bewoner
Vandegehuchte Maurits	Stad Gent – Dienst Stedelijke Vernieuwing
Manhaeve Ann	Stad Gent – Dienst Beleidsparticipatie
Vandensteen Herman	bewoner
Versichel Beatrijs	Buurtcomité Buitensporig
Vervynck Lucy	bewoner
Reynaert Herwig	UGent (voorzitter)
Sayed Najib	Bewoner
Van Den Eeckhout M.	bewoner
Van Gijseghe Dirk	Buurtcomité Buitensporig
Hondekeyn Filip	bewoner
Lavrysen Luc	Buurtcomité Buitensporig
Lelièvre Bert	Stad Gent – kabinet schepen Sougir
Misseghers Pierre	bewoner
Moray Didier	Stad Gent – kabinet schepen De Bruycker
De Pauw José	bewoner
Beurms Wilfried	Bewoner / lid fietsersbond
Bortels Ilse	Stad Gent – Mobiliteitsbedrijf
Vertriest Linde	Stad Gent – Projectbureau Ruimte
Jacobs Pieter	sogent
De Paepe Sophie	Infopunt PGSP
Heyse Tine	Schepen van Milieu, Klimaat, Wonen en Noord-Zuid
De Clercq Mathias	burgemeester

#### **Verontschuldigd:**

Watteeuw Filip	Schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw
Theys Lieven	Buurtcomité Buitensporig
De Bruyckere Yves	Fietsersbond
Rogiest Gisèle	Infopunt PGSP
Dedecker Piet	Werkgroep Sint-Pieters-Buiten
De Bruycker Astrid	Schepen van Gelijke Kansen, Welzijn, Participatie, Buurtwerk en Openbaar Groen
Van Vlem Emma	Student UGent
Souguir Sami	Schepen van Cultuur, Stadsontwikkeling en Ruimtelijke Planning

## 1. Verwelkoming en inleiding

De voorzitter en de burgemeester heten iedereen welkom.

Dit is de eerste 'Open Klankbordgroep' (KBG) van het Project Gent Sint-Pieters (PGSP), geeft de burgemeester mee. Het is de bedoeling om via die nieuwe formule meer ruimte te creëren voor discussie door één enkel thema grondig te bespreken. Deze eerste Open KBG zal zich buigen over zone B. Op zone B komen ongeveer 150 sociale en 50 à 70 private appartementen. Ook de Diamant in opbouw maakt deel uit van zone B. Aan de Verpleegsterstraat komt een stadsgebouw met een basisschool, kinderopvang en gemeenschapslokalen. Tussen dit stadsgebouw en Rinkkaai zal een park worden aangelegd.

Hoe zone B zal worden ingericht is nog niet bepaald. Het resultaat van de bespreking van zone B op de KBG van vanavond zal als advies aan het college worden meegegeven. De argumenten van de KBG zullen helpen om de beslissing over de inrichting van zone B beter te onderbouwen. Eens het concrete voorstel is uitgewerkt, zal dat opnieuw worden besproken met de KBG. Pas daarna zal de finale inrichting van zone B worden uitgewerkt.

De Stad heeft zich ingeschreven in een projectoproep voor de bouw van scholen die de Vlaamse Gemeenschap (Agentschap voor Infrastructuur in het Onderwijs) organiseert. Dit vormt een eerste stap voor de bouw van het stadsgebouw. Deze procedure verloopt volgens een zogenaamde DBFM-procedure (Design, Build, Finance, Maintenance).

Het is duidelijk dat de inrichting van zone B en van het stadsgebouw nog een hele tijd zal duren.

De burgemeester bedankt de aanwezigen voor hun aanwezigheid en hun engagement.

## 2. GRUP als kader en randvoorwaarden

Het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) dat in 2006 werd opgemaakt bepaalt in belangrijke mate de krijtlijnen waarbinnen zone B kan worden ontwikkeld. Linde Vertriest licht dit toe in een [presentatie](#).

Voor de ontwikkeling van zone B moeten echter nog meerdere stappen worden doorlopen.

Momenteel gebruikt Infrabel die gronden. Die zullen ten vroegste eind 2019 vrij komen.

De eerste stap in de ontwikkeling van zone B is de opmaak van een verkavelingsplan. Dit plan moet toelaten dat loten worden verkocht, bv. aan de sociale huisvestingsmaatschappijen. Voor de bouw van die sociale woningen bestaat er al een engagement met Woningent.

Om een verkavelingsplan te kunnen opmaken, startte sogent in 2017 met onderzoek om tot een inrichtingsplan te kunnen komen.

Het GRUP van 2006 dient als juridisch kader voor het verlenen van vergunningen en werd verfijnd in het [synthesedocument van 2010](#). Voortschrijdend inzicht tijdens de voorbije jaren leidde tot enkele wijzigingen ten opzichte van de aannames in het synthesedocument 2010:

- Er werd gekozen voor een ontubbeling van de fietsinfrastructuur:

- een fietspad tussen de gebouwen en de sporen als rechtstreekse verbinding naar de fietsparking in het station
- een fietspad langs de K. Fabiolalaan voor lokale fietsers
- Het beschikbare bebouwbare terrein is smaller geworden, oa door dat fiets- en wandelpad dat tussen de gebouwen en de sporen zal worden aangelegd
- Het evaluatietraject uit 2018 heeft enkele bijkomende aandachtspunten en vragen opgeworpen. Eén van de suggesties uit dat evaluatietraject was om een sociaal-ruimtelijke studie van de ruime stationsomgeving te realiseren. Deze studie leidde tot enkele nieuwe inzichten, vooral op het vlak van de 'leefbaarheid' van de stationsomgeving.

Omwille van deze nieuwe elementen was verder ruimtelijk onderzoek nodig. In 2018-2019 werd daarom onder meer de ruimtelijke en de functionele aansluiting van de nieuwe gebouwen bij de bestaande Rijsenbergwijk onderzocht. De schaal van de gebouwen is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Als Stad willen we in elk geval dat de nieuwe gebouwen op zone B op een betere manier ruimtelijk aansluiten met de Rijsenbergbuurt dan de Diamant. We gaan er daarbij van uit dat het niet aangewezen is om naar een maximale invulling van zone B te streven. In zone B heeft de Stad als eigenaar van de terreinen meer impact op de projectontwikkeling dan in zone A het geval was (waar de NMBS-groep eigenaar was van de terreinen).

De inrichtingsstudie van zone B en het dwarsprofiel van de K. Fabiolalaan zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Momenteel stelt zich dan ook de vraag of het aangewezen is om het nieuwe profiel van de K. Fabiolalaan (van het stuk dat al werd heraangelegd) door te trekken over de volledige lengte van de laan. Een belangrijke vraag hierbij is in hoeverre men het huidige reliëf met het talud wenst te behouden. Ter hoogte van Rinkkaai zullen de gebouwen als het ware in het talud worden geschoven. Waar het Rijsenbergpark komt, kan het talud dan weer worden behouden. In de zone tussen de Diamant en de school moet worden nagegaan of het haalbaar en/of wenselijk is om het talud met evt de houtkant te behouden. Dit is één van de vragen die in de gespreksronde aan bod zal komen (zie verder).

De DBFM-procedure voor de bouw van het stadsgebouw werd eveneens opgestart. Dit was nodig om subsidies te kunnen verkrijgen. Hiervoor moest het bouwveld waarop het stadsgebouw kan worden gerealiseerd, worden bepaald. De hoogte en de vorm van het gebouw liggen echter nog niet vast. Het gebouw moet in elk geval voldoen aan de 45°-regel. Het stadsgebouw moet een hoogteverschil van 3 à 3,5m (de hoogte van het talud) overbruggen. Of hierbij het talud al dan niet kan behouden worden, moet nog worden onderzocht en besproken.

Naast het stadsgebouw, ter hoogte van de Verpleegsterstraat, zal een entreeplein komen. Het ontwerp van het stadsgebouw en het entreeplein zal goed op elkaar moeten worden afgestemd. Een dergelijke procedure vraagt veel tijd. Als alles goed verloopt, zal de school in 2027 van start kunnen gaan.

De keuzes die momenteel voorliggen betreffen volgende thema's:

- Basisprofiel K. Fabiolalaan (inrichting, parkeerplaatsen, afvalsortering, ...)
- Bruto vloeroppervlakte (BVO)
- Verhouding tussen marktconforme en sociale woningen
- Kansen (nieuwe) en verlies (bestaande) natuurwaarden
- Belevingswaarde publieke ruimte K. Fabiolalaan en talud

- Ruimte voor publieksgerichte en buurt-ondersteunende functies
- Ondergronds parkeren
- Grondverzet.

Deze thema's zijn onderling afhankelijk en vormen als het ware puzzelstukken waarmee zone B kan worden vormgegeven.

Vragen en opmerkingen:

- De Fietsersbond vindt het een goed idee om het fietspad te ontdubbelen tot een lokale route langs de K. Fabiolalaan en een snellere route langs de sporen. De veiligheid van voetgangers ter hoogte van dat 'snelle' fietspad is een belangrijk aandachtspunt, zeker ter hoogte van de school.

Antwoord: Het snellere fietspad langs de sporen wordt zeker geen fietssnelweg, wel een hoofdroute naar de fietsparking onder het station. Aan de ontwerpers van het stadsgebouw werd alvast meegegeven dat de toegang tot de fietsenstalling van de school langs de K. Fabiolalaan moet liggen.

- Werd een mobiliteitsstudie gemaakt voor zone B? We kunnen immers meer verkeer verwachten met zoveel nieuwe bewoners.

Antwoord: Na de zomer zullen we werk maken van de actualisatie van het masterplan publieke ruimte. Dit start met een mobiliteitsstudie waarbij de gegevens en de mobiliteitsstromen moeten worden geactualiseerd. Dit zal oa input geven aan de mobiliteitstoets die bij de aanvraag voor het verkavelingsplan moet worden gevoegd.

- Zal er een bus halteren voor de school?

Antwoord: het is nu nog niet duidelijk waar de bus juist zal stoppen. We hebben enkel onderzocht of het mogelijk was dat er een bus stopt, en dat is het geval.

### **3. Sociaal-ruimtelijke studie: bevindingen over zone B**

Naar aanleiding van het evaluatietraject '10 jaar PGSP' schreef de Stad Gent een opdracht uit voor een sociaal-ruimtelijke studie van de ruime stationsbuurt. Ugent en Architecture Workroom Brussels voerden de studie uit met de hulp van 280 studenten die interviews afnamen, observaties uitvoerden, literatuuronderzoek deden ... Die studie startte in oktober 2018 en werd onlangs opgeleverd. Het eindrapport, samen met een samenvatting, zal zo snel mogelijk op de website worden geplaatst.

Vorige week werd het rapport ter kennisname voorgelegd aan het college. In het najaar zullen de onderzoekers de studie voorstellen aan de buurt.

Maurits Vandegheuchte licht de bevindingen uit de sociaal-ruimtelijke studie ivm zone B mondeling toe:

- Intensifiëring is aangewezen op zone B, maar er is ook ruimte nodig voor andere functies dan wonen. Idealiter bevindt deze ruimte zich niet in de plint van één specifiek gebouw. De onderzoekers bevelen aan om met de huidige (en later ook de nieuwe bewoners) een traject te lopen om te zoeken naar functies met een belangrijke meerwaarde voor de buurt. Dit kan via het creëren van een soort vrijruimte waar kan geëxperimenteerd worden. Hierbij is de

link tussen zone B en het Duifhuispark belangrijk. In dat park kunnen we immers nu al van start gaan, terwijl zone B nog niet toegankelijk is. Bij deze dynamiek worden de mensen van de Verpleegsterstraat ook best betrokken. Als huidige bewoners van sociale huisvesting, zijn zij immers ervaringsdeskundigen die nuttige inzichten voor zone B kunnen leveren.

- De onderzoekers spreken zich niet uit over als dan niet behoud van de houtkant. Zij vestigen er wel de aandacht op dat zowel bij behoud als bij verwijdering van de houtkant moet worden gezocht naar een kwaliteitsvolle aansluiting tussen de nieuwe gebouwen en de bestaande buurt.
- De sociaal-ruimtelijke studie vestigt de aandacht op het belang van 'sociaal beheer' van sociale woningen. Een dergelijk 'sociaal beheer' kan gerealiseerd worden door een professioneel of iemand van de buurt. Belangrijk is dat die persoon initiatieven neemt om de nieuwe bewoners met de huidige bewoners te verbinden en een aanspreekpunt kan vormen voor praktische zaken voor bewoners van de sociale huisvesting.
- De onderzoekers hebben vastgesteld dat er veel potentie in de buurt aanwezig is: veel bewoners nemen nu al initiatieven om de sociale banden tussen bewoners te versterken. De studie beveelt aan om die 'kiemen' te benutten om de sociale cohesie in de stationsbuurt te versterken.
- Ten zuiden van het station biedt de Campus Schoonmeersen van Hogent interessante mogelijkheden.
- Tijdens het onderzoek werd vastgesteld dat er nood is aan ruimte voor jongeren, vooral ten zuiden van het station.

We willen samen met de buurt nadenken over hoe we best met de aanbevelingen van de sociaal-ruimtelijke studie omgaan.

#### **4. Volgende stappen**

Ann Manhaeve stelt de volgende stappen voor de komende jaren ikv het Project Gent Sint-Pieters voor:

- Voor zone B:
  - o Open KBG van 27/6: advies over zone B
  - o 2019-2020:
    - uitwerken voorstel inrichtingsplan en verkavelingsplan voor zone B door de diensten
    - Terugkoppeling voorstel zone B naar stationsbuurt
    - Uitwerken definitieve plannen zone B en goedkeuring door stadsbestuur
  - o 2020-?: concreet uitwerken van:
    - Stadsgebouw
    - Entreeplein aan stadsgebouw
    - Bouwprojecten op zone B
- Wat betreft de sociaal-ruimtelijke studie:
  - o Zomer 2019: verspreiden sociaal-ruimtelijke studie
  - o Najaar 2019: terugkoppeling sociaal-ruimtelijke studie met stationsbuurt:
    - Bevindingen en aanbevelingen van de studie

- Hoe omgaan met aanbevelingen?
  - Bespreking van de studie met Open KBG/buurt
  - Resultaten sociaal-ruimtelijke studie als input voor actualisatie masterplan publieke ruimte
- Voor de actualisatie van het masterplan publieke ruimte:
  - Najaar 2019 – 2020: luik mobiliteit (met input van de buurt/open KBG)
    - mobiliteitsonderzoek
    - scenario's voor mobiliteitsorganisatie
  - 2020 – 2021: actualisatie masterplan publieke ruimte (met input van de buurt/open KBG) met oa:
    - Ontwerpoefening K. Mathildeplein
    - Tweede ontwerpoefening: plek nog te bepalen

## 5. 'Puzzelstukken' voor zone B

Aan de klankbordgroep wordt een advies gevraagd ivm de 'puzzelstukken' voor zone B. Het gaat hierbij om enkele thema's die onderling afhankelijk zijn. Dit betekent bijvoorbeeld dat de keuze voor maximaal behoud van de houtkant als gevolg heeft dat er minder parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd langs de K. Fabiolalaan. Op de K. Fabiolalaan komt immers een dubbelrichtingsfietspad voor lokaal verkeer, komen trottoirs aan beide zijden en moet de rijbaan minstens 6m breed zijn om een bus in beide rijrichtingen te laten passeren. Bij maximaal behoud van de houtkant blijft hierdoor onvoldoende ruimte over om langs weerszijden parkeerplaatsen in te richten in zones waar de houtkant wordt behouden.

Linde Vertriest geeft een toelichting over deze puzzelstukken via een [presentatie](#). Met de klankbordgroep willen we het hebben over de mogelijke 'puzzelstukken' met bijhorende voordelen en mogelijke gevolgen. Die worden toegelicht in de presentatie. Hieronder volgen enkele aanvullingen op de presentatie

- Maximaal behoud van de houtkant:
 

Het maximaal behoud van de houtkant heeft gevolgen voor de mogelijke inrichting van de K. Fabiolalaan. Door het behoud van de houtkant is de overblijvende breedte voor de K. Fabiolalaan onvoldoende om het profiel zoals in het heraangelegde stuk, over de zone B door te trekken. Dit heeft tot gevolg dat er minder parkeerplaatsen kunnen worden aangelegd langs de K. Fabiolalaan. Theoretisch kan dat worden opgevangen door eenrichtingsverkeer in te voeren. Daarvoor is immers een minder brede rijweg nodig. Voor de K. Fabiolalaan is dat echter niet mogelijk. Op de K. Fabiolalaan zal immers een bus in 2 rijrichtingen rijden, waarvoor de rijweg voldoende breed moet zijn. In het mobiliteitsplan is de K. Fabiolalaan bovendien aangeduid als 'wijkverzamelweg'. Dit betekent dat het de bedoeling is dat de K. Fabiolalaan het autoverkeer naar of van de Rijsenbergbuurt opvangt en geleidt naar de woonstraten van de Rijsenbergbuurt of naar de grotere wegen in de buurt. De invoering van eenrichtingsverkeer in de K. Fabiolalaan zou ertoe leiden dat de verkeersdruk van de K. Fabiolalaan wordt afgewenteld op andere (woon)straten van de Rijsenbergbuurt. Dat kan niet de bedoeling zijn.

Indien we het talud maximaal wensen te behouden, zullen enkele nieuwe gebouwen meer

richting spoorweg moeten worden gebouwd. Dit betekent dat die gebouwen niet met de auto zullen kunnen worden bereikt.

- Parkeerplaatsen in de K. Fabiolalaan:

Het exacte aantal parkeerplaatsen dat zou kunnen worden behouden is nog niet gekend.

Iemand merkt op dat vrachtwagens die laden of lossen in de P. Clementinalaan vaak op de rijweg staan en zo het verkeer hinderen.

Linde antwoordt dat we nu al willen nadenken over mogelijkheden voor laden en lossen om dergelijke problemen te vermijden.

- Talud behouden:

Hoe meer het talud wordt afgegraven, hoe groter het grondverzet zal zijn. Dit is uiteraard een tijdelijk probleem (hinder). Het is ook mogelijk om het talud slechts gedeeltelijk af te graven.

Wanneer het talud wordt behouden, zullen de parkeergarages van de nieuwe gebouwen in de berm worden geschoven.

- Behoud oude werkplaats:

De oude werkplaats is een typisch spoorweggebouw maar geen beschermd monument. In de oude werkplaats zouden andere functies dan wonen kunnen worden ondergebracht.

Dit gebouw heeft een oppervlakte van 900m (ongeveer 100m op 9m) en kan ook slechts gedeeltelijk worden behouden. Als de oude werkplaats wordt behouden, zal die moeten worden gerenoveerd. Een aandachtspunt hierbij vormt het asbesthoudend dak. Renovatie vraagt een bijkomend budget, maar de kostprijs voor renovatie is alvast lager dan de

kostprijs voor een nieuwbouw.

- Ligging gebouwen aan K. Fabiolalaan of gespreid:

De ligging van de gebouwen heeft gevolgen voor de verhouding tussen sociale en private appartementen. De exacte verhouding tussen beide woningtypes is nog niet gekend en kan nog geoptimaliseerd worden.

## **6. Gesprek over de puzzelstukken**

Voor het gesprek over de puzzelstukken werden de deelnemers in 2 groepen ingedeeld. Het was daarbij niet de bedoeling om tot een consensus te komen, maar wel om alle argumenten voor of tegen bepaalde keuzes op te lijsten. Aan de deelnemers werd gevraagd om eerst na te denken alsof men een toekomstige bewoner van de nieuwe gebouwen zou zijn en pas daarna vanuit de eigen positie te spreken.

Na het gesprek volgde een plenaire terugkoppeling waarbij elke groep de 3 belangrijkste puzzelstukken voorstelde. Die worden hieronder toegelicht.

- 1) Een minimale verharding is zeer belangrijk omwille van de klimaatopwarming. Volgens de presentatie is dit moeilijk te combineren met het behoud van de werkplaats. Toch vindt men ook dat belangrijk. Men vindt dat het beperken van verharding opweegt tegen het behoud van het talud (en dus van de werkplaats) maar suggereert om na te gaan of enkel het deel van het talud met de oude werkplaats zou kunnen worden behouden.
- 2) De verbinding van de Rijsenbergwijk met de nieuwe gebouwen is cruciaal. De K. Fabiolalaan speelt hierbij een belangrijke rol. Momenteel werkt die door de verkeersdruk eerder als een

barrière. Daarom is het belangrijk om de K. Fabiolalaan zo verkeersluw mogelijk in te richten. Mogelijke suggesties hierbij zijn om de rechtlijnigheid van de K. Fabiolalaan te doorbreken (bv. door uitbuigingen in de richting van de projectzone).

- 3) Vraag om maximaal in te zetten op ontmoeting. Hiervoor zijn meer rust en openheid en minder drukte belangrijk. Ontmoeting kan gefaciliteerd worden door een divers openbaar domein, door het creëren van wijkpleinen en door de nieuwe gebouwen 'in dialoog' te laten gaan met de bestaande gebouwen van de Rijsenbergbuurt. Men suggereert ook om private en sociale woningen te 'mengen' (lees: geen aparte gebouwen) om ontmoeting te bevorderen.
- 4) Men vindt het belangrijk dat wordt vermeden dat de zone B een lange eentonige zone wordt en vraagt om zo creatief mogelijk te ontwerpen.
- 5) Geluidshinder vormt een belangrijk aandachtspunt.
- 6) Vraag om voet- en fietspaden paden gescheiden aan te leggen.

Tijdens de gesprekken wierpen de deelnemers ook volgende zaken op:

- Ivm maximaal behoud houtkant:
  - o Voordelen:
    - Geen maaimachines
    - Wilde natuur, niet aangelegd
    - Aanwezigheid van 'robuust' groen waar ook dieren (bv vogels) in leven
    - Behoud groen en erfgoed
    - Goed voor het klimaat (tegen het hitte-effect)
    - Minder auto's
  - o Nadelen
    - Stad Gent heeft moeite met onderhoud groen
    - Afstand met bestaande Rijsenbergbuurt
    - Verlies van plaats
    - Blootstelling aan lawaai treinen?
    - Beheer zal niet hetzelfde zijn als er gebouwen staan
    - Kan als barrière werken waardoor ontmoeting bemoeilijkt wordt
  - o Opmerkingen:
    - zolang geen definitief plan van architectuur is het moeilijk om hierover na te denken
    - Suggestie om tiny houses te plaatsen waar de werkplaats van NMBS nu staat. Geen sociale woningen, maar betaalbare tiny houses voor alleenstaanden en jonge gezinnen. Verder denken dan de gebaande wegen.
    - de houtkant kan ook gedeeltelijk worden bewaard. Op die manier is de barrière-werking beperkter.
- Ivm maximaal behoud laanbomen:
  - o Voordelen:
    - Vraag naar bomen aan de kant van de bestaande woningen
    - Heeft vooral voordelen
  - o Nadelen
    - Rijbaan versmallen indien ook talud wordt behouden
    - Aandachtspunt: opritten van garages



- Voor de inritten van de nieuwe gebouwen zullen geen laanbomen kunnen worden geplant
    - Verlies aan parkeerplaatsen
  - Opmerkingen:
    - De waarde van het talud kan elders op de projectontwikkeling worden gecreëerd
- Behoud van de NMBS werkplaats:
  - Voordelen:
    - Minder grondverzet
  - Nadelen
    -
  - Opmerkingen:
    - Voorzieningen kunnen ook op het gelijkvloers van de gebouwen worden voorzien
- Parkeren in de K. Fabiolalaan:
  - Voordelen:
    - Aparte laad- en loszones voor leveringen, verhuizingen en andere zaken. Op die manier blijven deze vrachtwagens niet op de openbare weg staan tijdens het leveren, en vormen ze geen risico voor fietsers en voetgangers.
    - Minder parkeerplaatsen betekent meer ruimte voor pleinen en ontmoeting
  - Nadelen
    - Geen inrit ondergrondse parking NMBS
    - vraag om voldoende parkeerplaatsen te behouden in de K. Fabiolalaan
  - Opmerkingen:
    - Mogelijk alternatief: aan het gebouw van de Pensioendienst?
    - Ruimtes voorzien voor zowel laden en lossen als voor parkeren. Dus parkeerplekken waar men ofwel mag laden en lossen, ofwel parkeren. Afwegen welke ruimtes het meest geschikt zijn voor laden en lossen, en welke voor parkeren.
    - Parkeerindex is bepalend
    - Bewoners moeten voorrang krijgen op de parkeerplaatsen in Fabiolalaan.
    - We moeten rekening houden met een dalend autogebruik. Dit betekent dat een aantal parkeerplaatsen in de toekomst niet meer nodig zullen zijn. Kunnen de parkeerplaatsen 'slim' worden ontworpen zodat die zone later een andere bestemming kan krijgen (bv kan worden omgevormd tot een pleintje).
- Brede voetpaden in de K. Fabiolalaan:
  - Voordelen:
    - Beter inzake toegankelijkheid van bv rolstoelgebruikers
    - Laat goede scheiding tussen fietsers en voetgangers toe. Voetpad en fietspad zoveel mogelijk gescheiden houden, bv adhv groen. Komt de toegankelijkheid ten goede.
    - Aandacht voor begaanbaarheid van de voetpaden (geen 'ruwe' voetpaden)

- Nadelen
    -
- Behoud van het talud:
  - Voordelen:
    -
  - Nadelen
    - Steile hellingen zijn minder comfortabel en niet goed voor de toegankelijkheid
    - Er zullen meer appartementen uitkijken op de treinsporen. Wat betekent dat voor geluidshinder? Zal er meer hinder zijn voor de bewoners van de hogere verdiepingen?
- Meer afwisseling in het openbaar domein
  - Voordelen:
    - De moestuinen kunnen makkelijker worden opgenomen in het ontwerp
    - Meerdere ontmoetingsplekken mogelijk
    - Dialoog tussen de gebouwen mogelijk
  - Nadelen
    -
  - Opmerkingen:
    -
- Zuidelijke groenzone aan de spoorweg:
  - Voordelen:
    -
  - Nadelen
    - Een dergelijke groenzone zal klein lijken tegenover de grote hoeveelheid gebouwen op de zone B.
    - Moeilijker toegankelijk voor de bestaande Rijsenbergbuurt
    - Meer gevaar voor eentonigheid
  - Opmerkingen:
    - Vraag om veel natuur te voorzien in de projectontwikkeling, dit moet een 'fijnevoelige' plek voor heel Gent worden
    - Het groen niet allemaal aan de zuidkant van de gebouwen, je gaat één grote uitgestrekte groenzone krijgen. In de plaats daarvan het groen verspreiden voor achter en tussen de gebouwen, zodat het groen ook een verbindend element is met de bestaande buurt.
- Ligging gebouwen aan de K. Fabiolalaan
  - Voordelen:
    -
  - Nadelen
    - Gebouwen (te) dicht bij de bestaande bebouwing van de Rijsenbergbuurt
  - Opmerkingen:
    - Is een positionering van de gebouwen dwars op of schuin ten opzichte van de K. Fabiolalaan mogelijk? Het openbaar domein dat zo ontstaat, zou ontmoeting kunnen bevorderen.

- De huidige bewoners van de K. Fabiolalaan hebben geen last van geluidshinder door de treinen. Het argument van het beperken van de geluidshinder door de positie van de nieuwe gebouwen lijkt dan ook weinig zinvol.
- Gespreide ligging van de gebouwen
  - o Voordelen:
    -
  - o Nadelen
    - Missen van kleinschaligheid
  - o Opmerkingen:
    - Te veel nadenken in functie van de appartementen; durven out of the box denken, zoeken naar alternatieve manieren van wonen.
- Beperken infrastructuur en verharding:
  - o Voordelen:
    - Heeft een positief effect op het klimaat, gaat het hitte-effect tegen.
  - o Nadelen
    -
  - o Opmerkingen:
    - Wat met Boentweg?
    - De verharding en infrastructuur is afhankelijk van de functies die komen op zone B. Op vandaag zijn die nog niet gekend.

#### Bijkomende vragen en opmerkingen:

- wanneer komt bus 9 in orde?
- Kan de Voskenslaan worden verbonden met de snelle fietsroute naar de Blaarmeersen?
- Station Gent-Sint-Pieters vormt een toegangspoort naar de stad. Het is daarom belangrijk om in te zetten op kwaliteitsvolle architectuur, ook voor de sociale woningen.
- Kan de inrichting van de K. Fabiolalaan anticiperen op een dalend autogebruik in de toekomst? Is het echt nodig om tweerichtingsverkeer te behouden op de K. Fabiolalaan?
- Er leeft een grote bezorgdheid ivm de sterke concentratie van sociale woningen. Om eventuele negatieve gevolgen (zoals in Rabot, Nieuw Gent, de Watersportbaan) te vermijden, is sociaal beheer noodzakelijk. Dit versterkt ook de nood aan verbindende functies en de vraag om sociale functies te voorzien in het stadsgebouw.
- Het belang van kleinhandel als ontmoetingsplaats mag niet onderschat worden. Die zou kunnen worden ondergebracht in de gelijkvloerse verdiepingen van de gebouwen. Hierbij moet wel aandacht besteed worden aan afstemming met bestaande handelszaken.
- Voor de sociale cohesie is het belangrijk een goede buurtwerking te creëren die mensen op een spontane manier samenbrengt. Het al dan niet behoud van de houtkant zal weinig effect hebben op de sociale cohesie.

## **7. Afronding**

Schepen Heyse bedankt de aanwezigen voor hun bereidheid om te komen meedenken over zone B. Zij benadrukt dat de keuze voor het ontwerp nog niet is gemaakt en dat het advies van de KBG belangrijk zal zijn om de juiste afwegingen te kunnen maken.