

Verslag klankbordgroep (58) van 5/09/2017

20u – Infopunt, Prinses Clementinalaan 215

Agenda

Algemeen gedeelte

1. Goedkeuring vorig verslag
2. Stand van zaken van de werken

Thema Projectontwikkeling

Project Rinkkaai, stand van zaken

Aanwezig

- | | |
|-----------------------------|--|
| 1. Bortels Ilse | Mobiliteitsbedrijf |
| 2. Caulier Herman | VEOMT |
| 3. Claeys Reginald | Stad Gent – Dep. Publieke ruimte |
| 4. De Beer Michel | Parochie Sint-Paulus |
| 5. De Bruyckere Yves | Fietsersbond |
| 6. De Ceunynck Rudy | TreinTramBus |
| 7. De Kuyper Jozef | Bewoner |
| 8. Desmedt Luc | Reizigersbond en voetgangersbeweging |
| 9. Dooijewaard Fokke | Buitensporig |
| 10. Heyse Tine | schepen Milieu, Klimaat, Energie, Noord-Zuid |
| 11. Hondekeyn Filip | Bewoner |
| 12. Jacobs Pieter | sogent |
| 13. Manhaeve Ann | Beleidsparticipatie Stad Gent |
| 14. Pisman Ann | Werkgroep Sint-Pieters-Buiten |
| 15. Rogiest Gisèle | Infopunt PGSP |
| 16. Soenen-Timmerman Benoît | Klimschool |
| 17. Taeldeman Sven | schepen Stadsontwikkeling, Ruimtelijke Planning en Wonen |
| 18. Theys Lieven | Buitensporig |
| 19. Van Den Eeckhout Myriam | Bewoner |
| 20. Van Gijsegem Dirk | Buitensporig |
| 21. Van Oostveldt Patrick | Bewoner |
| 22. Jan Van Den Broeke | Rinkkaai |
| 23. Ilse Mertens | Rinkkaai |

24. Filip Deprez
25. Sophie Deprez

Rinkkaai
Rinkkaai

Verontschuldigd:

1. Blomme Kristof
2. Busschaert Dirk
3. Dries Maggy
4. Figeys Wine
5. Lavrysen Luc
6. Reynaert Herwig
7. Termont Daniël
8. Verbeke Charlotte
9. Watteeuw Filip

De Lijn – Centrale Diensten
De Lijn, Entiteit Oost-Vlaanderen
Voetgangersbeweging
Eurostation
Buitensporig
UGent (voorzitter)
burgemeester
Infrabel
schepen voor Mobiliteit en Openbare werken

ALGEMEEN GEDEELTE

1. Goedkeuring vorig verslag

Gisèle Rogiest (Infopunt): de voorzitter en de burgemeester zijn verontschuldigd. Dit is ook een aparte klankbordgroep die volledig gefocust is op de projectontwikkeling van Rinkkaai. Zij zullen een stand van zaken geven. Op 3 oktober 2017 is er een gewone klankbordgroep.

Yves De Bruyckere (Fietzersbond): een kleine correctie op het verslag: het fietspad in de Koningin Fabiolalaan is van beton en niet van asfalt.

2. Stand van zaken van de werken

Gisele Rogiest (Infopunt) zie ppt Bijlage_kbg58_Stand van de werken (pdf- 4. 224 kB)

- Er lopen momenteel twee aannemingen, de 070 voor het station en de 071 voor de liften.
- De werken aan het station verlopen nog steeds volgens planning: sporen 8-9 gaan in dienst op 10 december 2017 met de invoering van de nieuwe dienstregeling van de NMBS.
- Na de indienstnames wordt de bemaling losgelaten en wordt de kelder nagekeken op waterdichtheid
- De aannemer werkt momenteel nog op de perrons. Binnenkort zijn die werken klaar en zal de waterdichting getest worden en zal er vooral in de kelder gewerkt worden, voor de aanleg van leidingen en sprinklers en de afwerking van een eerste deel van de fietsenparking onder de treinsporen.
- Langs de kant van de Cloquetgang is alles opgeruimd door de aannemer. Hier zal later geladen en gelost worden. Deze ruimte wordt voorlopig nog niet gebruikt voor stockage omdat dit deels zal gebruikt worden als doorgang naar de werf in de volgende fase.
- Op het gelijkvloers worden constructies gebouwd om elektrische installaties te beschermen.
- Spoorniveau: het viaduct is klaar. De spoorbak is overgedragen aan Infrabel die daar nu ballast en sporen laat plaatsen. De perrons zijn nog niet af, daar werkt Bleton aan verder.
- Beeld van de plaatsing van de lichtkolom. Verder worden nog een cafetaria en wachthuisjes ingericht.
- De granieten tegels liggen klaar om de bevoering op het perron uit te voeren.
- De lichtstraat wordt vervolledigd.
- Op het perron komt ook een huisje voor de onderstationschef. Later komt er nog eentje op perron 1.
- Liften: er is al een lift klaar naar 9-10, de tweede wordt nu in gereedheid gebracht. Die zal klaar zijn als de sporen in dienst gaan. Op de roltrappen zit een beetje vertraging maar ze zullen tijdig klaar zijn.
- Projectontwikkeling: bouw van de Diamant (B1). Er is een stuk van het fietspad naar de Timichegtunnel ingenomen als werf. De fietsers delen tijdelijk het pad met de voetgangers. Het gebouw moet klaar zijn tegen eind 2018. De aannemers zijn Vuylsteke en Antwerpse Bouwwerken. De samenwerking rond minder hinder met de aannemers verloopt goed.

Herman Caullier (VEOMT): Hoe zit het met de ribbellijnen naar de sporen?

Gisèle Rogiest: dit dossier is nog altijd lopend maar gaat trager dan verwacht.

Yves De Bruyckere (Fietzersbond): Wat worden de toegangsfaciliteiten voor spoor 8?

Gisèle Rogiest: De tijdelijke trappen naar perron 7 dienen te worden gebruikt. Er zal een aansluiting gemaakt worden tussen het oude perron 7 en het nieuwe perron 8 dat op een derde van zijn toekomstige breedte klaar is. Het spoor 7 zal uit dienst worden genomen als 8 en 9 in dienst komen. Het perron zelf blijft toegankelijk om toegang te geven aan het nieuwe perron 8 via 3 tijdelijke trappen. Dit wordt een perron zonder roltrap of lift. Er zal hierover nog gecommuniceerd worden. De kloof tussen perron 7 en perron 8 wordt overbrugd op een 4-tal plaatsen (o.a. ter hoogte van de trappen). Langs deze bruggetjes kan toegang worden genomen naar het nieuwe perron 7. Kant Brussel liggen de perrons 7 en 8 op volle grond en kan er een rechtstreekse verbinding gemaakt worden tussen beide.

Yves De Bruyckere: komt er een koffiebar op perron 9-10 en op de andere perron?

Gisèle Rogiest: er komt er inderdaad een op dit perron, niet op de volgende perrons

Dirk Van Gijsegem: wanneer zal de fietsenstalling onder het station klaar zijn? Welke toegang zal die hebben?

Gisèle Rogiest: er wordt momenteel verder gewerkt aan de fietsenstallingen. Die moeten klaar zijn tegen de zomer van 2018. De toegang is via trappen met een geul voor de fiets.

Yves De Bruyckere: Wanneer loopt deze werf af?

Gisèle Rogiest: tegen de zomer 2018. Daarna heeft infrabel nog 6 maanden werk aan sporen en dergelijke. Dit was reeds lang geleden ingepland.

Dirk Van Gijsegem: Wat is de stand van zaken voor de procedure van de volgende fase? Daar zit nog geen planning op?

Gisèle Rogiest: er loopt momenteel een onderhandelingsfase. Een timing kan daarom niet gegeven worden

Patrick Van Oostveldt (bewoner): is de aannemer al gekend?

Rudi De Ceunynck (TreinTramBus): Mag ik aandringen dat aan de NMBS gevraagd wordt dat we toch een idee krijgen van de werkelijke timing?

Regi Claeyns (Stad Gent – Dep. Publieke ruimte) : bij een onderhandeling gaat het over uitvoeringskosten en werkmethodes en dit vraagt veel werk en veel tijd. Een aantal zaken zijn variabel gemaakt en dit zijn de zaken waarover onderhandeld wordt. De NMBS zal blijven onderhandelen tot er een goede uitkomst is, binnen het budget. De NMBS zit hier ook samen in met De Lijn. De NMBS valt onder een ander aanbestedingssysteem dan andere overheden. Alles moet goed worden onderzocht, want het risico op claims is gigantisch. Het is lastig, we zullen vertraging hebben, maar dit is momenteel niet in te schatten. Maar in de huidige context communiceert de NMBS naar niemand, ook niet naar ons.

Ann Pisman (Werkgroep Sint-Pieters-Buiten): werden in de nieuwe gunning voorwaarden opgelegd in verband met het werfverkeer dat niet door de woonbuurten en niet met tractoren moet gebeuren?

Gisèle Rogiest: Dit behoort tot de onderhandelingen.

Patrick Van Oostveldt: Ik vond het toch frappant dat er in de krant andere info stond dan dat wij de week ervoor gekregen hadden in de vorige klankbordgroep.

Gisèle Rogiest : Ik denk dat de NMBS zeer zorgvuldig omgaat in die onderhandelingsfase, we moeten gewoon nog even wachten. Wat in de krant verschijnt, klopt ook vaak niet helemaal. Het heeft momenteel geen zin om timings te verwachten.

Jozef De Kuyper (bewoner): wat is de stand van zaken van de herstellingswerken aan de stalen gebinten aan spoor 12?

Gisèle Rogiest: De schilderwerken zijn gestart in augustus en zullen in het najaar af zijn. In totaal waren 20 weken voorzien.

Dirk Van Gijsegheem: Fietsers moeten slalommen ter hoogte van de werken van de Diamant. Voor eerdere omleidingsroutes werd een alternatieve route aangelegd door de werfzone, maar die staat tegenwoordig vol geparkeerde wagens. Deze route zorgt ook voor een vlotte toegang tot de nieuwe tijdelijke fietsstalling ter hoogte van de A3. Kan deze route opnieuw toegankelijk gemaakt worden voor fietsers?

Fokky Dooijewaard (bewoner) : kan aan Eurostation worden gevraagd wat er op die leegstaande parkingzone ter hoogte van de Hoveling moet gebeuren. Iedereen parkeert nu waar hij wilt en rijdt waar hij wilt.

Gisèle Rogiest: Infrabel is dit momenteel aan het bekijken om die zone beter af te bakenen.

Fokke Dooijewaard: Ik heb gezien dat er betonblokken verplaatst worden met een SUV, misschien moet er toch een andere oplossing gezocht worden

Gisèle Rogiest: Er wordt continu gezocht naar manieren om dit terrein af te bakenen, bijvoorbeeld met hekkens, maar het is niet gemakkelijk. De hekkens werden gewoon omvergereden en overreden.

Aanvulling: binnenkort zullen de werken voor het tweede deel van de A2 starten. Er is beslist om die zone ter beschikking te stellen van aannemer Blaton die het tweede gedeelte van de A2 zal bouwen. Blaton zal de zone opruimen en afsluiten voor autoverkeer. Van zodra er meer details bekend zijn, zal er een bewonersbrief worden bedeed en info op de website worden gezet.

THEMA PROJECTONTWIKKELING

Pieter Jacobs (sogent)

De verkavelingsvergunning voor Rinkkaai is verleend door Ruimte Vlaanderen aan sogent op 31/08. Deze stap is een belangrijke stap voor sogent. Dit betekent dat we verder kunnen werken aan het dossier. Het ontwerpproces voor het aanpalende park tussen zone B en zone C is nu ook gestart. Minstens even belangrijk is de realisatie van de fiets- en voetgangersbrug naar de Blaarmeersen.

Eenmaal de stedenbouwkundige vergunningen er zijn, verkoopt sogent de grond aan Rinkkaai en gebruikt die financiële middelen onder andere om het park en de brug te realiseren. Dit betekent dat het park en de brug niet kunnen worden gerealiseerd zo lang Rinkkaai geen bouwvergunning heeft verkregen. Die aanvragen voor stedenbouwkundige vergunning worden momenteel voorbereid.

Dirk Van Gijsegheem (Buitensporig): Hoe groot zal het park zijn?

Pieter Jacobs: Het park zal ongeveer 1,5 hectare zijn, inclusief de zone ten zuiden van fietspad in de zone

Rinkkaai en in de zone B. Ongeveer de helft van deze oppervlakte bevindt zich in de middenzone, dus in het open gebied tussen de gebouwen op de zone C en zone B.

Jan Van Den Broeke (Rinkkaai)

Het project Rinkkaai heeft al een heel traject afgelegd. We beginnen daarom eerst met een kort overzicht over **wat voorafging**:

- Selectiedossier Wedstrijd 24/10/2012
- Kandidatuur/selectie Wedstrijd 08/03/2013
- Fase I Toewijdsdossier 28/05/2014
- Indienen Projectvoorstel 24/10/2014
- Presentatie beoordelingscommissie 07/01/2015
- Presentatie dialoogcafé 10/01/2015
- Kennisgeving beslissing 04/2015
- Overeenkomst sogent-Rinkkaai 12/2015
- Start 'Project Rinkkaai'
- Start voorbereidende fase 'Rinkkaai' 01/2016
- Adviesronde alle betrokken stedelijke diensten & andere overheden / stakeholder
- Uitwerken wedstrijdontwerp- voorontwerp / openbaar domein & wegenis
- Controle conformiteit afspraken door sogent
- Klankbordgroep wedstrijdontwerp 07/03/2016
- Buurtinfomoment(@VAC) 13/09/2016
- Klankbordgroep verkavelingsaanvraag 13/12/2016
- Buurtinformatie / kennismaking 03/07/2016
- Workshop tijdelijke invullingen / gebruik 28/11/2016
- Infonamiddag publiek aanvraag VA 19/04/2017
- Indiening verkavelingsaanvraag 02/2017
- Indienen stedenbouwkundige aanvraag wegenis 02/2017

Uitwerking voorontwerp tot definitief ontwerp vanaf 02/2017

- Adviesronde stedelijke diensten e.a.
- Verwerking alle adviezen
- Controle & afstemming studies stabiliteit / technieken / nutsmaatschappijen / brandweer / beeldkwaliteit,...
- Uitwerking privaatief groen / materiaalkeuzes / terrassen /...
- Klankbordgroep 05/09/2017
- Buurtinfo (infoavond) 28/09/2017

We gaan ook nog even terug naar de **vijf uitgangspunten**:

1. Verbonden met de Rijsenbergbuurt

- rekening houden met bezorgdheden van de buurt: aangepaste schaal, versterken van groene

GR-Infopunt – kbg20170905

karakter van de site, minder hinder

- nieuwe kansen bieden: een veelheid aan ontmoetingsplekken in een groot Rijsenbergpark

2. Levendig en enthousiast

- samenhangend en levendig nieuw wijkdeel met focus op het ontmoeten vol buurtondersteunende functies, in inspirerende omgeving
- vandaag, morgen en overmorgen

3. Inclusief

- een intergenerationeel project met een goeie mix van functies en woningen in alle gebouwen
- met plaats voor groepswonen, assistentiewonen, beroepen aan huis binnen een realistische en betaalbare context

4. Kind- en gezinsvriendelijk

- infrastructuur gekoppeld aan sociale structuur en identiteit
- focus op woonkwaliteit: veel licht en zicht, ruime private buitenruimte, bergruimte, veiligheid, autovrij, collectieve ruimtes

5. Duurzaam

- duurzaamheid met minimum 85% van de duurzaamheidsmeter. B.E.N.-wijk (<E30), passiefbouw, waterzuiverende wijk, lokale materialen, sociale return, wijkmanager, ...

Het **Rijsenbergpark** biedt kansen voor de buurt:

- een samenhangend, zichtbaar en bereikbaar wijkpark, een gradiënt in het project van versterking naar meer natuurlijk (in de zone c). De samenhang van het park speelt een belangrijke rol.
- Rinkhoutpad als verbindende as
- Scharnierpunten met de K. Fabiolalaan
- Buurtfuncties, zoals een gezondheidscentrum
- Buurthuis

Ruimtelijk concept

We hebben gekozen voor het paviljoenmodel (losstaande gebouwen die in het groen staan), vandaar dat het geen aaneensluitende rij gebouwen is, maar geschrante gebouwen met veel tussenruimte. Er is maximaal rekening gehouden met de vermindering van schaduwvorming door het eerste en het tweede gebouw om te wisselen. Daardoor valt de schaduw grotendeels op het moerasbosje en niet op de woningen.

Gabariet

De zes gebouwen zijn verschillend, want dit moet een diverse wijk worden, geen eenheidsworst. Daarom zijn er verschillende bouwlagen, hoogtes, materialen. De Parkwachter (dichtst tegen het Rijsenbergpark) heeft 7 bouwlagen, De Rink en de Kaai zijn de hoogste gebouwen met 20 verdiepingen. De andere gebouwen hebben 6 of 9 bouwlagen. Qua materialen zal er vooral worden gewerkt met baksteen, in verschillende tinten/kleuren. De gebouwen vormen een coherent geheel, maar zijn toch anders.

Schaduwstudie

Er is gekozen voor relevante referentiedata. Schaduw is iets wat echter elke dag en elk moment van de dag varieert. Je zou 365 dagen in beeld moeten brengen op elk moment van de dag. Daarom wordt steeds gebruik gemaakt van referentiedata en –momenten. Dit zijn 21 juni en 21 september, telkens om 9 uur, 12 uur, 15 uur en 18 uur. Normaal gezien wordt 21 december niet gehanteerd als referentiedatum in stedenbouwkundige procedures omdat dit op zich weinig nut heeft: dit is de kortste dag van het jaar. Voor de volledigheid heeft Rinkkkaai echter ook een simulatie op 21 december (kortste dag) om 12 en 15 uur in beeld gebracht. De schaduw op 21 december om 18 uur wordt vanzelfsprekend niet in beeld gebracht, want dan is het al donker. Concluderend zie je dat er een minimale schaduw is op de bestaande bebouwing – gedurende het grootste deel van het jaar is dit zelfs helemaal niets. Als men op een bepaalde tijd van het jaar 's avonds lange schaduwen ziet, moet men er rekening mee houden dat veel gebouwen dan ook al beschaduwd zijn door omliggende gebouwen en bomen.

Pieter Jacobs: in de door Ruimte Vlaanderen afgeleverde verkavelingsvergunning wordt gevraagd dat in de volgende stedenbouwkundige vergunningsaanvragen een nieuwe schaduwstudie wordt toegevoegd.

Filip Hondekeyn (buurtbewoner): Doet u geen studies met de daylight factor? Want de gebouwen geven ook een ander effect dan alleen schaduw. In Angelsaksische landen is dat verplicht.

Jan Van Den Broeke: hier tonen we de ingreep van het wisselen van de gebouwen. Door de lage Parkwachter eerst te plaatsen, krijgen we een betere aansluiting met de schaal van de buurt. En zoals gezegd geeft de nieuwe positionering van het hoge gebouw een beter resultaat op het vlak van schaduwwerking: het moerasbosje krijgt de schaduw en niet de omliggende gebouwen.

Ondertussen hebben we ook nog aan de architectuur gewerkt. De meeste gebouwen zijn duidelijk slanker geworden door de terrassen weg te trekken van de hoeken. Slankheid is een verhouding tussen hoogte en breedte.

Lieven Theys (Buitensporig): Waarom doen jullie toch een aanvraag die boven 60 meter gaat?

Schepen Sven Taeldeman: in het bestuursakkoord staat er niet exact 60, er staat enkel een minimum en maximum. Het komt neer op 'om en bij de 60 meter'.

Lieven Theys: Ik vind dat dit bedrieglijk overkomt naar de buurtbewoners.

Pieter Jacobs: Het is zeer moeilijk om vanuit een eerste ontwerp de exacte hoogte te bepalen. De keuze van de vloeren en isolatie kan ervoor zorgen dat er per verdieping een aantal centimeter bijkomt. Het is een bewuste keuze geweest om in functie van de woonkwaliteit het plafond niet te verlagen om exact aan 60 meter te komen, maar integendeel te gaan voor kwaliteit van de appartementen. De huidige hoogte van de torens bedraagt 67 meter, inclusief de dakverdieping met technische installaties. De verkavelingsvergunning laat een hoogte tussen 60 en 70 meter toe.

Jan Van Den Broeke: Voor ons gaat niet om het object van die gebouwen, het gaat hier om een buurt die wij maken, het sociale aspect. Die meter meer of minder is eigenlijk niet het voornaamste. We moesten ook rekening houden met het minimum te realiseren BVO dat wordt opgelegd door het GRUP.

GR-Infopunt – kbg20170905

Fokke Doijewaard: We kunnen die redenering misschien wel begrijpen, maar buurtbewoners gaan dat zo niet zien. Wij zitten met de perceptie van de buurtbewoners die het niet begrijpen, en het is aan jullie om dat beter uit te leggen, niet enkel via een website.

Lieven Theys: Maar het gaat hier om heel grote zaken. Als er 60 meter wordt gezegd, verwacht ik 60 meter. Voor een buurtbewoner staat daar nul marge op. Zeg dan meteen dat je voor 70 meter gaat.

Dirk Van Gijsegem (Buitensporig): volgens het RUP is de breedte 25 meter voor een slanke toren, geen 28 meter.

Jan Van den Broeke: Evenwijdig aan de K. Fabiolalaan is de toren 28 meter breed. Dwars op de K. Fabiolalaan is de toren slechts 19 meter breed. Dat is het zicht dat de meeste mensen zullen zien.

Pieter Jacobs: in de verordenende voorschriften in het RUP is er sprake van slanke torens, zonder afmetingen. In de toelichting wordt een slanke toren uitgelegd als +/- 25 meter (dus niet exact 25 meter).

Jan Van Den Broeke:

- Achteraan zien we het park doorlopen aan de zuidkant van de gebouwen, aan de andere kant van het fietspad. De wijziging is dat het fietspad niet meer als fietssnelweg doorloopt, maar een aantal bochten heeft gekregen en dicht bij de bebouwing is gekomen. Op die manier vormt het fietspad ook de grens tussen het openbaar groen en het private groen. Het park is geen kijkgroen, maar het is een natuurlijk groen park met bloemenweide en spelprikkel voor de kinderen. Het is het verlengde van het Rijsenbergpark. Het zal mogelijk zijn om van het station via het fietspad naar de zone C te fietsen. Ter hoogte van Rinkkaai ligt het fietspad een 4-tal meter hoger dan de K. Fabiolalaan.
- In het paviljoen zit een buurthuis dat voor iedereen toegankelijk is, het sociale element.
- het Parkplein is klein en ligt tussen het eerste en tweede gebouw (de Parkwachter en de Rink). Het is groen, er zijn fietsenstallingen voor bezoekers en in de Parkwachter zit er kinderopvang
- Het centrale buurtplein is groter en is geschikt voor bijvoorbeeld markten. Het ligt tussen het Paviljoen en de Villa
- Het plateau park ligt 4 meter hoger dan de K. Fabiolalaan.
- Op het Kaai pleint komt er een brasserie. Het pleint speelt zich af op twee verdiepingen en geeft toegang tot het park en de brug naar de Blaarmeersen .
- Alle gebouwen zijn ontworpen en gematerialiseerd, zonder duidelijke voor- of achterzijde. Alle woonruimtes hebben bruikbare buitenruimte. De locatie van de terrassen is voor elk gebouw goed bestudeerd. Er is voor gezorgd dat de terrassen niet te dicht bij elkaar liggen, dat er een goede bezonning is, dat waar mogelijk terrassen bijzondere zichten bieden en dat inkijk vermeden wordt.
- De herkenbaarheid van elk gebouw is zeer belangrijk. De invulling van het dakprogramma is zeer divers. Dit kan gaan van een dakterras, over een terras voor het cohousinggebouw tot een fitness, speeltuin, plantenkas of moestuin.

Lieven Theys: Is er nog steeds, zoals in het wedstrijdontwerp, groen voorzien op quasi alle gevels? Zullen daarvoor afspraken worden gemaakt met de bewoners dat zij het groen onderhouden?

Jan Van den Broeke: Er wordt gekozen voor grondgebonden groen dat tot realistische hoogten gaat. De planten worden gekozen volgens de ligging. Op de nieuwere beelden ga je zien dat het groen aanwezig is onder de vorm van niet-hechtende klimplanten die worden geleid via bijvoorbeeld houten raamwerken. Er wordt dus niet gerekend op de bewoners om het groen te onderhouden. Als zij hun terras van groen willen voorzien, is dit meegenomen.

Wonen

Er zijn in totaal 311 woningen voorzien

- 20% 1 slaapkamer budgetappartement of assistentiewoning
- 47% 2 slaapkamer budget-, assistentie- of marktconform appartement of atelierwoning
- 33% 3/4+ slaapkamerappartement budget -marktconform/ duplex

Er zijn ook alternatieve woonvormen

- 11% cohousing
- 14% assistentiewoningen
- 1% atelierwoningen
- Flexibele combinaties (rugzak, duplex, woonwerk, ...)

Er zijn ook 40% budgetwoningen. De budgetwoningen worden met een geplafonneerde prijs op de markt gezet. De budgetwoningen zijn opgenomen in de verschillende types woningen en in de verschillende gebouwen.

Fietsen:

Er zijn ongeveer 1.000 fietsplaatsen voorzien in het hele project. De fietsplaatsen zijn quasi allemaal bereikbaar op het gelijkvloers niveau.

Lieven Theys: Is het echt de bedoeling om fietsers naar de zone te halen? Is er ook plaats voor bezoekers?

Jan Van Den Broeke: er is gerekend op 1 fiets per 'hoofdkussen'. Voor bezoekers zijn er plaatsen op de pleinen.

Auto's

De auto's rijden rechtstreeks vanuit de K. Fabiolalaan de parking in. In totaal zullen er ongeveer +/- 280 parkeerplaatsen zijn. De gemiddelde parkeerratio is 0,9 per woning.

Alleen op de Bevergracht blijft de mogelijkheid dat wagens rijden omdat de zone van Infrabel nog bereikbaar moet blijven.

Fietspad

Yves De Bruyckere: Het voet-fietspad dat over de zone C naar het station loopt is onderdeel van het westerringspoor. Het zal dus hoogstwaarschijnlijk een heel druk fietspad worden. Onze voorspelling is dat dit een herhaling van de Coupure zal worden. Stop daarom ook met beelden te tonen alsof dit een rustig

wandelpad is, dit is niet de realiteit, stop met foute verwachtingen te creëren. Het fietspad in de presentatie ziet er ook absoluut niet uit als 4m breed.

Jan Van Den Broeke: er is ook nog steeds een fietspad aan de K. Fabiolalaan, dus niet elke fietser zal langs het fietspad achter de gebouwen gaan. Ik durf geen voorspellingen doen over het aantal dat dit fietspad zal gebruiken.

Ilse Bortels (Mobiliteitsbedrijf): het zal ook sterk afhangen van het moment van de dag.

Regi Claeyts: inderdaad, er moeten aanpassingen aan de rendering gedaan worden. Het fietspad moet veel breder en het zal ook niet gemengd zijn zoals dit.

Jan Van den Broeke: ik wou dit beeld vooral tonen voor het soort groen en de diversiteit aan gebouwen.

- de meeste appartementen hebben hoekqualiteiten: zicht op verschillende oriëntaties
- B.E.N: bijna energie neutrale wijk. Dit wordt een vooruitstrevende wijk op dat vlak.
- Waterneutraal: zoveel mogelijk regenwater hergebruiken en aan grijswaterzuivering doen (water uit bad ed. zuiveren en hergebruiken).

Yves De Bruyckere: Wanneer zou als alles volgens plan gaat de eerste steen komen?

Jan Van Den Broeke: Als alles volgens plan verloopt, kan de eerste steen half 2019 gelegd worden. Het is momenteel de bedoeling dat de bouw in twee fases gaat, te beginnen met de kant aan de Leie. Dit heeft te maken met de verkoop van de appartementen, maar ook met de praktische mogelijkheden van realisatie. Het is de bedoeling dat de werken elkaar opvolgen zodat alles na elkaar wordt gerealiseerd zonder een tussenperiode.

Yves De Bruyckere: Ik las in de krant dat de brug deels met Europees geld gefinancierd wordt, gaat die vroeger starten want dit geld blijft niet beschikbaar?

Pieter Jacobs: Dit is inderdaad een heikel punt. Als de bouw van de gebouwen vertraagt, kan er ook geen aansluiting worden gemaakt. Misschien zullen we dan vroeger beginnen met een mecano-principe zodat de brug kan worden gebouwd en dat de aansluiting dan wordt voorzien nadat de gebouwen er staan. Tot zolang kan de brug niet worden gebruikt.

Ann Pisman (Sint-Pieters-Buiten): Kan er ook iets gezegd worden van de stand van zaken van de selectie voor het S-gebouw?

Schepen Taeldeman: de jury heeft het verslag van het dialoogcafé ontvangen en het dossier bestudeerd. We zijn nu nog bezig om alle juridische elementen te onderzoeken. Dit heeft wat meer tijd gekost dan gedacht – vooral door de vakantieperiode. De beslissing wordt momenteel voorbereid en het is de bedoeling om dit op een Raad van Bestuur van sogent te agenderen in het najaar.

Reginald Claeys: Wat betreft het K. Mathildeplein werken we momenteel aan een overeenkomst tussen de verschillende partijen. De nieuwe werf zal onder het station worden georganiseerd, met uitzondering van de werfweg. We zullen de buurt verder betrekken bij het ontwerp van het plein.