

Investeringen in infrastructuur en publieke ruimte

3.6 INFRASTRUCTUURWERKEN BINNEN HET HUIDIGE RUP

Inleiding

In het kader van deze oefening, is nagegaan of de aanpassingen aan de Pégoudlaan en andere infrastructuur en openbare ruimte kunnen uitgevoerd binnen het huidige RUP SDW5 Handelsbeurs.

- Ten eerste wordt onderzocht of de Adolphe Pégoudlaan kan ontwikkeld worden, en dit met betrekking tot de wegenis en de bijhorigheden (groenaanleg, berm, voetpaden, etc.);

- Vervolgens wordt onderzocht welke ontwikkelingen reeds kunnen worden gestart onder gelding van het huidige RUP, in afwachting van een nieuw op te maken RUP. Dit heeft vooral betrekking op de publieke infrastructuur binnen de bestaande bestemming, o.a. groenaanleg, wegenis, etc.

Het grafisch plan van het RUP Handelsbeurs is hiernaast nogmaals afgebeeld. Daarnaast een overlap van het RUP met de nieuw voorgestelde infrastructuur.

Adolphe Pégoudlaan

Een eerste belangrijk punt is dat de Adolphe Pégoudlaan (grotendeels) buiten het RUP Handelsbeurs valt. De Adolphe Pégoudlaan wordt met andere woorden niet vast bestemd in het RUP Handelsbeurs.

Zodoende zal men dienen terug te vallen op de onderliggende bestemming. Ofwel de bestemming gegeven in het BPA van 4 september 1985 (ons niet bekend), ofwel het gewestplan.

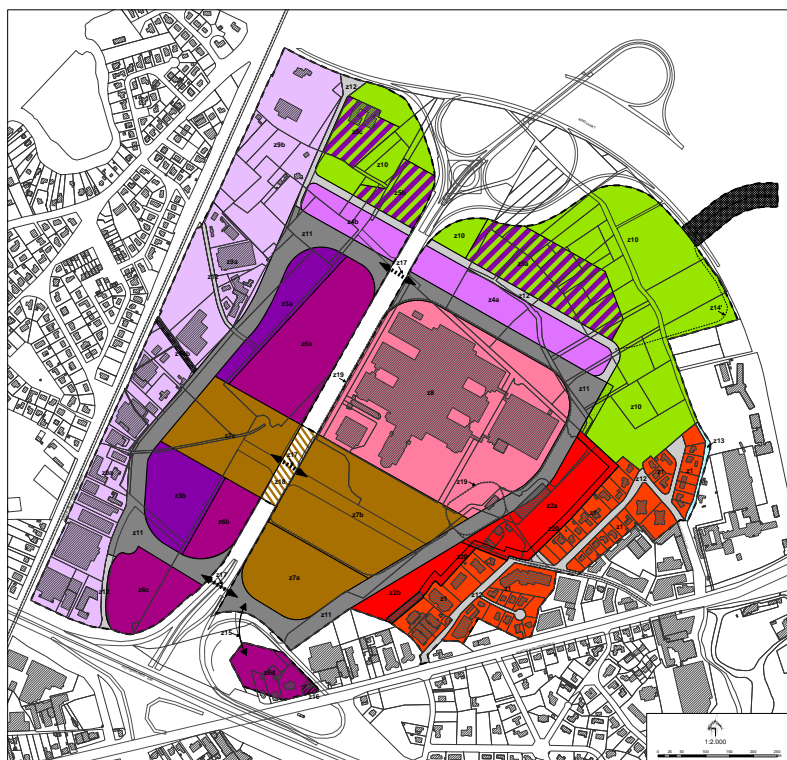
De Adolphe Pégoudlaan wordt volgens het gewestplan aangeduid als een zone voor Reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden (aanvullende aanduiding in overdruk). Deze reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden zijn die zones waar perken kunnen worden opgesteld aan de handelingen en werken ten einde de nodige ruimten te reserveren voor de uitvoering van werken van openbaar nut, of om deze werken te beschermen of in stand te houden. Dus met andere woorden de plaatsing van de gewestweg.

Op 14 december 2018 heeft de Vlaamse regering evenwel beslist 160 (delen van) reservatiestroken op te heffen. Door de opheffing krijgen deze percelen opnieuw de bestemming volgens de grondkleur van het gewestplan. Dit is ook gebeurd voor de Adolphe Pégoudlaan, doch enkel voor het deel waarop het RUP Handelsbeurs niet op van toepassing is.

Verder ligt de Adolphe Pégoudlaan volgens de bestemmingsvoorschriften van het gewestplan 'Gentse en Kanaalzone', vastgesteld met koninklijk besluit van 14 september 1977, in een zone voor bestaande hoofdverkeerswegen.

De percelen liggen ook binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening grootstedelijk gebied Gent', definitief vastgesteld op 16 december 2012.

In deze zone gelden de stedenbouwkundige voorschriften van art 4 08.3 1. van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen.



Grafisch plan RUP SDW5 Handelsbeurs

	RUP-grens
	perceelsgrens
	zonegrens (de zonegrens is eveneens een rooilijn waar deze de grens vormt met een zone voor wegen)
	zone voor projectontwikkeling
	zone voor projectontwikkeling fase 1
	zone voor projectontwikkeling fase 2
	zone voor wonen
	zone voor wonen en kantoorachtigen
	zone voor kantoorachtigen en kortverblijfwonen
	zone voor kantoorachtigen
	zone voor kantoorachtigen, wonen en natuur
	zone voor kantoren
	zone voor recreatie en detailhandel
	zone voor handelsbeurs en samenwants (grootschalige) activiteiten
	zone voor lokale bedrijven
	zone voor natuur
	zone voor interne ringweg
	zone voor ontsluitingswegen
	zone voor waterloop
	zone voor reservatiestrook voor fiets- en voetgangersverbinding
	fietsers- en voetgangersverbinding (schematisch)
	verplichte ontsluiting via ringweg (schematisch)
	zone voor reservatiestrook voor kruispunt heraanleg N43
	overbrugging (schematisch)
	zone voor overbrugging
	bruggen (schematisch)
	groen- en geluidsbuffer

Deze bestemming als zone voor hoofdverkeerswegen benadrukt ook de vaste bestemming van het tracé van de weg (R.v.St., 11 februari 1993, V.Z.W. Regionale actiegroep leefmilieu Dender en Schelde, nr. 41.962; RvS 4 februari 2010, nr. 200.487).

Wanneer de voorziene werken aan de Adolphe Pégoudlaan binnen de strook bestemd als 'zone voor hoofdverkeersvoorzieningen' blijven, bestaat er in principe geen legaliteitsbelemmering inzake bestemming om deze werken uit te voeren.

Bij een vergelijk tussen de huidige situatie en het voorstel tot aanpassing lijkt de nieuwe situatie met alle voorzieningen binnen de bestemming als gewestweg te vallen, en dus ook buiten het RUP 'Handelsbeurs'.

Wanneer de werken ook buiten de zone voorzien voor wegenis zouden vallen, zal in principe wél het RUP Handelsbeurs van toepassing zijn (z6a, z6b, z7a, z7b, z8). In de stedenbouwkundige voorschriften behorende bij deze zones, wordt er niet

voorzien in wegenis of groenaanleg op grond waarvan de Adolphe Pégoudlaan breder kan worden aangelegd.

- Voor zone z6a en z6b alsook voor zone z8 wordt in de stedenbouwkundige voorschriften bepaald: "Ten aanzien van de rooilijn van de Adolphe Pégoudlaan wordt er een minimumafstand van 8m aangehouden".

- Voor zone 7a en 7a wordt in de stedenbouwkundige voorschriften bepaald: "Deze zone wordt samen met zone 7b en c ontsloten vanaf de ringweg. De toegang van de parkeerinrichting tot het dek gebeurt via diverse vormen van stijpunten. Ontsluiting voor expeditieverkeer gebeurt langs de distributieweg op maaiveld. Qua identiteit sluiten de verhoogde publieke ruimtes, tussen de gebouwen, aan bij de retail- en leisureboulevard."

Wanneer de werken evenwel buiten de zone voorzien voor de wegenis zullen komen zal men eventueel toepassing kunnen maken van artikel 4.4.7, §2 VCRO. Artikel 4.4.7, §2 VCRO voorziet in een afwijkingsmogelijkheid van

de planologische bestemming voor **handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben**.

Dit artikel, zoals van toepassing, bepaalt:

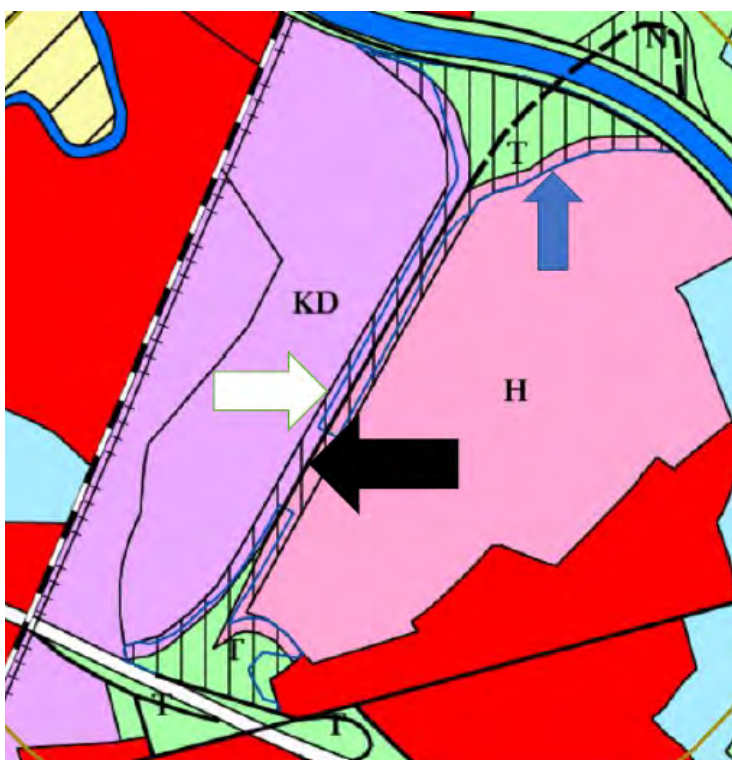
"In een vergunning voor handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, mag worden afgeweken van stedenbouwkundige voorschriften en verkavelingsvoorschriften. Handelingen van algemeen belang kunnen een ruimtelijk beperkte impact hebben vanwege hun aard of omvang, of omdat ze slechts een wijziging of uitbreiding van bestaande of geplande infrastructures of voorzieningen tot gevolg hebben.

De Vlaamse Regering bepaalt welke handelingen van algemeen belang onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen. Ze kan ook de regels bepalen op basis waarvan kan worden beslist dat niet door haar opgesomde handelingen toch onder het toepassingsgebied van het eerste lid vallen.

Deze paragraaf verleent nimmer vrijstelling van de toepassing van de bepalingen inzake de milieueffectrapportage over



Overlap RUP en nieuw voorgestelde infrastructuur



Gewestplan: (Zwarte arcering (witte pijl): zone voor reservatie- en erfdienstbaarheden; Blauwe omkadering (blauwe pijl): opheffing zone voor reservatie- en erfdienstbaarheden; Zwarte lijn (zwarte pijl): zone voor hoofdverkeerswegen

projecten, opgenomen in hoofdstuk III van titel IV van het decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid.”

Artikel 3 van Besluit Handelingen van Algemeen Belang bepaalt welke handelingen van algemeen belang een ruimtelijk beperkte impact hebben, waarvoor, met toepassing van artikel 4.4.7, §2 VCRO, zonder de vereiste van een voorafgaand planningsinitiatief, een vergunning kan worden verleend in afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften of verkavelingsvoorschriften.

Artikel 3, §2, eerste lid Besluit Handelingen van Algemeen Belang, bepaalt onder meer:

“Naast de handelingen, vermeld in paragraaf 1, kunnen de volgende handelingen van algemeen belang beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op:

1° de aanleg van gewestwegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften;

2° de aanleg, wijziging of uitbreiding van:

- a) tramlijnen en lightrail;
- b) ondergrondse of gelijkvloerse openbare park-and-rideparkings en carpoolparkings die ruimtelijk aansluiten bij of liggen binnen

op- en afritcomplexen;

3° de wijziging of uitbreiding van:

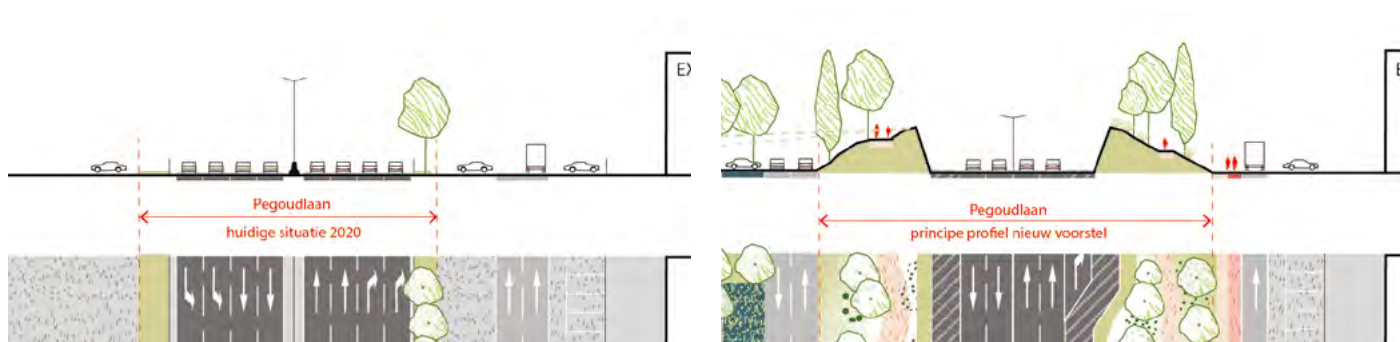
- a) andere openbare park-and-rideparkings en carpoolparkings dan de parkings, vermeld in punt 2°, b);
- b) dienstzones langs autosnelwegen;
- c) bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen;
- d) bestaande of geplande openbare spoorwegen, waterwegen of waterlopen, of andere openbaarvervoersvoorzieningen;”

Artikel 1/1 van het Besluit Handelingen van Algemeen Belang omschrijft het begrip “wijziging of uitbreiding” als volgt:

“... 5° wijziging of uitbreiding: het veranderen, het vervangen, het verleggen, het verschuiven, het verminderen, het vermeerderen, het verbreden, het vergroten, het aanvullen en het verdiepen. ...”

De vergunningverlenende overheid beschikt bij de beoordeling over “de impact op het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden” over een discretionaire bevoegdheid. De vergunningverlenende overheid beoordeelt concreet of de handelingen de grenzen van het ruimtelijk functioneren van het gebied en de omliggende gebieden niet overschrijden, aan de hand van de aard en de omvang van het project en het ruimtelijke bereik van de effecten van de handelingen.

In dit kader zou het mogelijk kunnen zijn om werken aan de wegenis uit te voeren in een bestemmingszone die er in principe niet voor voorzien is. Doch zal het steeds aan de vergunningverlenende overheid toekomen (discretionaire bevoegdheid) om te oordelen of deze handeling wel mogelijk zijn in dit gebied, en of ze wel degelijk een beperkte impact hebben.



Huidige en voorgestelde situatie A. Pégoudlaan

Resterende publieke infrastructuurwerken

Hierbij dienen we in eerste instantie oog te hebben voor bestemmingsvoorschrift Z11 en Z12: respectievelijk 'zone voor interne ringweg' en 'zone voor ontsluitingsweg'.

De bestemmingsvoorschriften hiervan staan in het uittreksel uit de voorschriften bij het RUP hieronder.

Binnen de zone 'Z11' voor ringweg wordt duidelijk gesteld dat:

"Het openbaar vervoer, de fietspaden en trottoirs, de laanbeplantingen en grachten worden in deze zone geïntegreerd."

Met andere woorden kan men binnen deze zone dus ook de voorziene bijhorigheden aanplanten.

Bij de niet verordenende toelichting wordt evenwel bepaald dat het tracé nog niet duidelijk vaststaat:

"De gewenste rooilijnbreedtes evenals het aantal, de positie, de aard en de omvang van de verschillende knooppunten op de ringweg zijn in dit stadium nog niet exact en definitief gekend. Ook het exacte tracé is niet in detail gekend want dit zal pas het geval zijn wanneer er een gedetailleerd plan van de infrastructuur wordt gemaakt. Om die reden wordt er zowel t.a.v. het exacte tracé van de weg als t.a.v. de exacte breedte van de rooilijn een zekere

flexibiliteit gegeven."

Doch lijkt dit evenwel dubbel, aangezien men de bestemming duidelijk heeft vastgelegd in het RUP. Bij dergelijke vaste bestemming van een weg in een RUP kan men in feite niet afwijken van het voorgestelde tracé.

Bij een afwijking zal men in principe het RUP dienen aan te passen.

Doch lijkt men ook hier toepassing te kunnen maken van artikel 4.4.7, §2 VCRO. Artikel 2, 1° van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening beschouwt immers

Z11 Zone voor interne ringweg	
Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>De aanleg van een interne ringweg in het gebied (bestaande uit twee lussen één ten oosten en één ten westen van de Adolphe Pégoudlaan, met twee overbruggingen over de Adolphe Pégoudlaan) blijkt absoluut noodzakelijk voor de ontwikkeling van het gebied (cfr. Mober).</p> <p>Binnen het masterplan zowel als binnen de Mober werd er ook reeds in detail nagedacht over de gewenste profielen van deze ringweg. De gewenste rooilijnbreedtes evenals het aantal, de positie, de aard en de omvang van de verschillende knooppunten op de ringweg zijn in dit stadium nog niet exact en definitief gekend. Ook het exacte tracé is niet in detail gekend want dit zal pas het geval zijn wanneer er een gedetailleerd plan van de infrastructuur wordt gemaakt. Om die reden wordt er zowel t.a.v. het exacte tracé van de weg als t.a.v. de exacte breedte van de rooilijn een zekere flexibiliteit gegeven.</p> <p>De visie voor de aanleg wordt aangereikt via een "plan infrastructuur" en een "inrichtingsstudie voor de publieke ruimte".</p>	<p>In deze zone zijn alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste wegenis.</p> <p>Het openbaar vervoer, de fietspaden en trottoirs, de laanbeplantingen en grachten worden in deze zone geïntegreerd.</p>
Z12 Zone voor ontsluitingswegen	
Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Binnen het gebied bevinden zich een aantal lokale wegen die enkel mogen dienen voor de bereikbaarheid van de aanpalende functies (= bestemmingsverkeer). Het betreft hier gewone (woon)straten of bedieningswegen voor kleinschalige bedrijventerreinen die buiten het "hoofdwegennet" vallen. Omdat deze een geheel andere functie hebben dan die van zone z11 worden deze in een andere zone ondergebracht.</p> <p>Een aantal van deze ontsluitingswegen zijn nog niet als dusdanig op het plan aangegeven maar zijn wel noodzakelijk om een aantal zones te kunnen ontwikkelen. De inrichtingsstudies voor deze zones zullen hierover uitspraak doen. De voorschriften die gelden voor de zones binnen de zone voor projectontwikkeling en enkele andere zones laten dit toe. De breedte en de inrichting van deze wegen dient afgestemd te worden op de functie als lokale ontsluitingsweg en op de aard en omvang van de aanpalende functies. Waar het om wonen gaat, verdient de aanleg als woonstraat de voorkeur. Gaat het om bedrijven dan is de vlotte bereikbaarheid voor vrachtvervoer eerder het uitgangspunt.</p>	<p>In deze zone zijn alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste wegenis.</p> <p>Binnen de zone voor projectontwikkeling worden laanbeplantingen en grachten voorzien.</p> <p>Voor de woonstraten (Poolse Winglaan, Putkapelstraat en Derbystraat) wordt de inrichting gericht op woonkwaliteit, verkeersveiligheid en het vermijden van sluijkparkeren.</p> <p>Voor de delen van de Poortakkerstraat, Buchtenstraat en andere wegen die aantakken op de ringweg en die bedrijfszones bedienen maar geen onderdeel vormen van de interne ringweg wordt de inrichting gericht op de bereikbaarheid van de bedrijven maar ook op het vermijden van het maken van ongewenste verbindingen naar de ringweg, de R4, de Kortrijksesteenweg of de Beukenlaan. De aanleg moet qua concept en kwaliteit aansluiten op die van de ringweg.</p>

het volgende als een handeling van algemeen belang:

“Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.1.1, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, worden de handelingen beschouwd die betrekking hebben op:

1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsrachten, tolinfrastructuur en parkings;”

Ook de ruimtelijke beperkte impact wordt aangenomen door artikel 3, §2, 3° van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening:

“Naast de handelingen, vermeld in paragraaf 1, kunnen de volgende handelingen van algemeen belang beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De handelingen hebben betrekking op:

3° de wijziging of uitbreiding van:

a) andere openbare park-and-rideparkings en carpoolparkings dan de parkings, vermeld in punt 2°, b);

b) dienstzones langs autosnelwegen;

c) bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen;

d) bestaande of geplande openbare spoorwegen, waterwegen of waterlopen, of andere openbaarvervoersvoorzieningen;”

Zoals reeds aangegeven zal het steeds de vergunningverlenende overheid zijn welke in haar discretionaire bevoegdheid zal beslissen of voldaan is aan de vereiste van ‘ruimtelijke beperkte impact’.

C.2. Mogelijkheid om wegenis en andere aan te leggen los van de bestemming binnen het RUP Handelsbeurs

Ten slotte kan worden gekeken of (publieke) infrastructuurwerken kunnen worden uitgevoerd (los van de bestemming wegenis) binnen het huidige RUP Handelsbeurs.

Eerst kunnen we kijken wat de huidige stedenbouwkundige voorschriften zelf meegeven. Voor wat betreft zone Z3a/Z3b wordt het volgende gesteld:

“... De zonebezetting bedraagt voor gebouwen maximaal 50%. Max. 40% komt in aanmerking voor de aanleg van ontsluitingswegen en parkeergelegenheden. Noodzakelijke verhardingen zoals opritten, terrassen, parkeerplaatsen, enz. worden beperkt en moeten maximaal doorlatend zijn. Niet bebouwde en verharde delen worden voorzien van groenaanleg...”

Dus ook deze bestemming voorziet dat ontsluitingswegen worden aangelegd, daarnaast is groenaanleg ook mogelijk.

Ook zone z9b geeft het volgende weer:

“Zone 9b is bedoeld als een lokaal bedrijventerrein waar enkel kantoorachtigen toegelaten zijn gecombineerd met geconcentreerd parkeren en met max. integratie van de aanwezige groenelementen.”

“Parkings op het maaiveld worden geclusterd aangelegd nabij of tussen de gebouwen en ingebed in groenaanleg.”

Voor wat betreft zone z2a/z2b wordt het volgende bepaald:

“De zonebezetting voor gebouwen bedraagt max. 30% en max. 20% komt in aanmerking voor verhardingen. Niet verharde en bebouwde delen wordt voorzien van groenaanleg. Een belangrijk deel van de groenaanleg in beide zones moet bestaan uit hoog - en laagstammig groen.”

Dus binnen de bestaande bestemming lijkt men reeds wat ruimte te laten voor groenaanleg, wat een element vormt van

het te verwezenlijken project.

Verder kan gekeken worden of men eveneens gebruik kan maken van artikel 4.4.7, §2 VCRO, en het afwijken van stedenbouwkundige voorschriften voor handelingen van algemeen belang met een beperkte ruimtelijke impact.

Artikel 2 van het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening geeft aan wat aanzien dient te worden als handelingen van algemeen belang:

“Als handelingen van algemeen belang, zoals bedoeld in artikel 4.1.1, 5°, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, worden de handelingen beschouwd die betrekking hebben op:

1° de openbare wegen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals tunnels, viaducten, bruggen, duikers, langsrachten, tolinfrastructuur en parkings;

2° de openbare spoorwegen voor het personen- en goederenvervoer, met inbegrip van tram en metro en met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals stations, dienstgebouwen en andere;

3° de openbare waterwegen en waterlopen, alsook de bouw van de dokken en de sluizen in de havens, de aanleg van openbare bufferbekkens en overstromingsgebieden, de hermeandering van waterlopen en de uitvoering van andere waterbeheersingswerken, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals dienstgebouwen en andere;

4° de openbare elektrische leidingen, met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals transformatorstations, installaties voor de productie van elektriciteit, dienstgebouwen en andere; 4°/1 de warmte- en koudenetleidingen die bedoeld zijn voor het openbaar distributienet, met inbegrip van

de bijbehorende infrastructuur, zoals warmteoverdrachtstations, pompgebouwen, aftakstations en andere;

5° de openbare leidingen voor het vervoer van specifieke vloeibare stoffen en gassen, zoals zuurstof, waterstof, aardgas, olie, nafta, water en afvalwater met inbegrip van de bijbehorende infrastructuur, zoals waterzuiveringsstations, controlepunten, pomp- en overslagstations, dienstgebouwen en andere;

6° de infrastructuren en leidingen op het grondgebied van twee of meer gemeenten;

7° de gebouwen en constructies opgericht voor het gebruik of de uitbating door de overheid of in opdracht ervan. De PPS-projecten, zoals bedoeld in het decreet van 18 juli 2003 betreffende publiek-private samenwerking;

8° alle handelingen van algemeen belang, aangewezen in artikel 3 van dit besluit;

9° de infrastructuur voor luchtverkeer en de erbij horende afhandeling van personen- en goederentransport, met uitzondering van infrastructuur voor louter privaat of recreatief gebruik;

10° scholenbouwprojecten en de bouw van universitaire instellingen, met inbegrip van internaten en studentenkamerwoningen;

11° de uitrustingswerken, gebouwen en constructies, in een gebied dat overeenkomstig het besluit van de Vlaamse Regering van 16 mei 2007 houdende subsidiëring van bedrijventerreinen, beschouwd wordt als wetenschapspark;

12° de bebossing, natuur- en landinrichtingswerken door of in opdracht van de overheid. De uitvoering van ruilverkavelingen door of in opdracht van de overheid;

13° de bos- en natuurcompensatieprojecten, nodig voor de uitvoering van

Artikel 3, §1:

1° de aanleg, wijziging of uitbreiding van openbare fiets-, ruiter- en wandelpaden, en andere paden voor de zwakke weggebruiker;

2° de aanleg van gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften;

3° de wijziging of uitbreiding van gemeentelijke verkeerswegen tot maximaal twee rijstroken;

Ook voor groenaanleg kan men zich beroepen op de uitzonderingsgrond van artikel 4.4.7, §2 VCRO, aangezien artikel 3, §1 van het besluit handelingen van algemeen belang het volgende bepaalt:

10° de aanleg, wijziging of uitbreiding van infrastructuren en voorzieningen met het oog op de omgevingsintegratie van een bestaande of geplande infrastructuur of voorziening, zoals bermen of taluds, groenvoorzieningen en buffers, werkzaamheden in het kader van natuurtechnische milieubouw, geluidsschermen en geluidsbermen, grachten en wadi's, voorzieningen met het oog op de waterhuishouding en de inrichting van oevers;

Artikel 3, §2 van het besluit handelingen algemeen belang voorziet verder ook nog in mogelijkheden om werken uit te voeren welke kunnen worden gekwalificeerd als handelingen van algemeen belang met een beperkte ruimtelijke impact:

1° de aanleg van gewestwegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften;

2° de aanleg, wijziging of uitbreiding van:

a) tramlijnen en lightrail;
b) ondergrondse of gelijkvloerse openbare park-and-rideparkings en carpoolparkings die ruimtelijk aansluiten bij of liggen binnen op- en afritcomplexen;

3° de wijziging of uitbreiding van:

a) andere openbare park-and-rideparkings en carpoolparkings dan de parkings, vermeld in punt 2°, b);

b) dienstzones langs autosnelwegen;
c) bestaande of geplande openbare verkeerswegen, met inbegrip van het wijzigen en uitbreiden van bestaande of geplande op- en afritcomplexen;
d) bestaande of geplande openbare spoorwegen, waterwegen of waterlopen, of andere openbaarvervoersvoorzieningen;

Artikel 3, §3 van het besluit voorziet ook in een mogelijkheid voor handelingen die niet vermeld staan in artikel 2 en 3, §§ 1-2 van het besluit:

“Op gemotiveerd verzoek van de aanvrager kan de bevoegde overheid, vermeld in artikel 15 en 52 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, vaststellen dat een handeling van algemeen belang die niet in paragraaf 1 of 2 is vermeld, een ruimtelijk beperkte impact als vermeld in artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening heeft.”

Dit is dus een 'catch-all' bepaling waarbij de vergunningverlenende overheid discretionair kan beslissen dat een handeling van algemeen belang en ruimtelijke beperkte impact heeft. De aanvrager dient evenwel duidelijk te motiveren waarom deze handeling een ruimtelijke beperkte impact zou hebben.

Besluitend kunnen we stellen dat voor wat betreft de Adolphe Pégoudlaan het RUP Handelsbeurs in principe niet van toepassing is, aangezien de laan grotendeels buiten het RUP Handelsbeurs valt.

Wanneer binnen het tracé van de Adolphe Pégoudlaan wordt gebleven, dan kan er wegens worden aangelegd.

Wordt evenwel buiten het tracé van de Adolphe Pégoudlaan gegaan, dan dient gekeken te worden naar de bestemming van het RUP Handelsbeurs die dan wél van toepassing is.

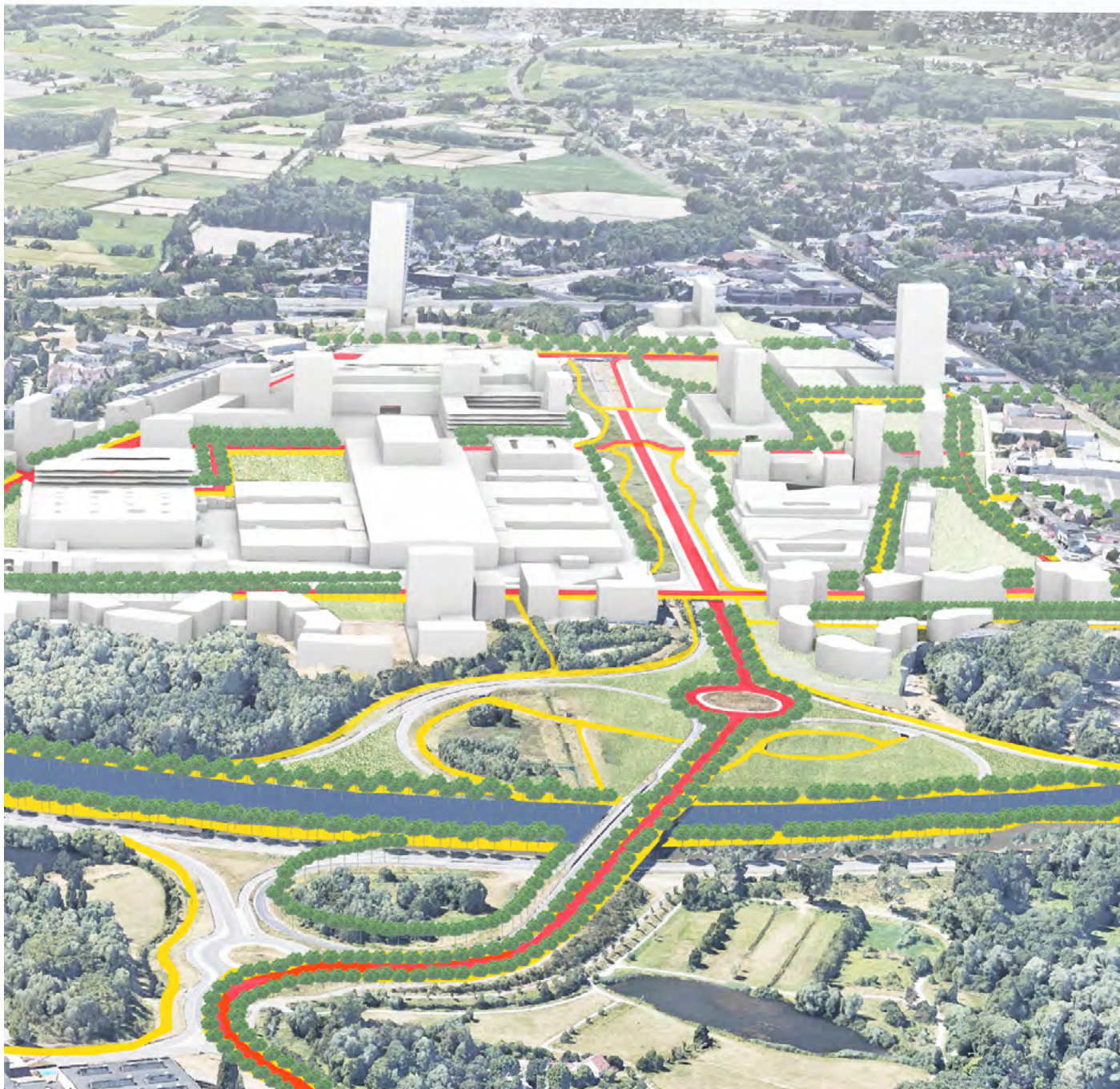
Op basis van de handelingen van algemeen belang met beperkte ruimtelijke impact kan in principe in dit geval

gemotiveerd worden de weg te verbreden en toch aan te leggen ondanks dat de bestemming van het RUP er niet specifiek in voorziet.

Voor wat betreft de ontsluitingsring voorziet het RUP Handelsbeurs wel in een bestemming. Wanneer men ook hier wenst buiten te gaan zou men eveneens kunnen verwijzen naar de handelingen van algemeen belang met beperkte ruimtelijke impact om publieke infrastructuur aan te leggen.

***Gelet op bovenstaande bepalingen lijkt het ons mogelijk om reeds te starten met enkele (voorbereidende) werken welke ten eerste vallen buiten het toepassingsgebied van het RUP Handelsbeurs (en conform de geldende bestemming zijn), ofwel voldoen aan de stedenbouwkundige voorschriften zoals voorzien in het geldende RUP Handelsbeurs, ofwel kunnen ressorteren onder de toepassingsvoorwaarden van de 'handelingen van algemeen belang (met een ruimtelijke beperkte impact)'.
-----***

Concreet zal men in principe de werken kunnen uitvoeren aan de wegenis, alsook in principe groenaanleg en publieke infrastructuur.



Pégoudlaan ingebed in ee bermenlandschap

4.

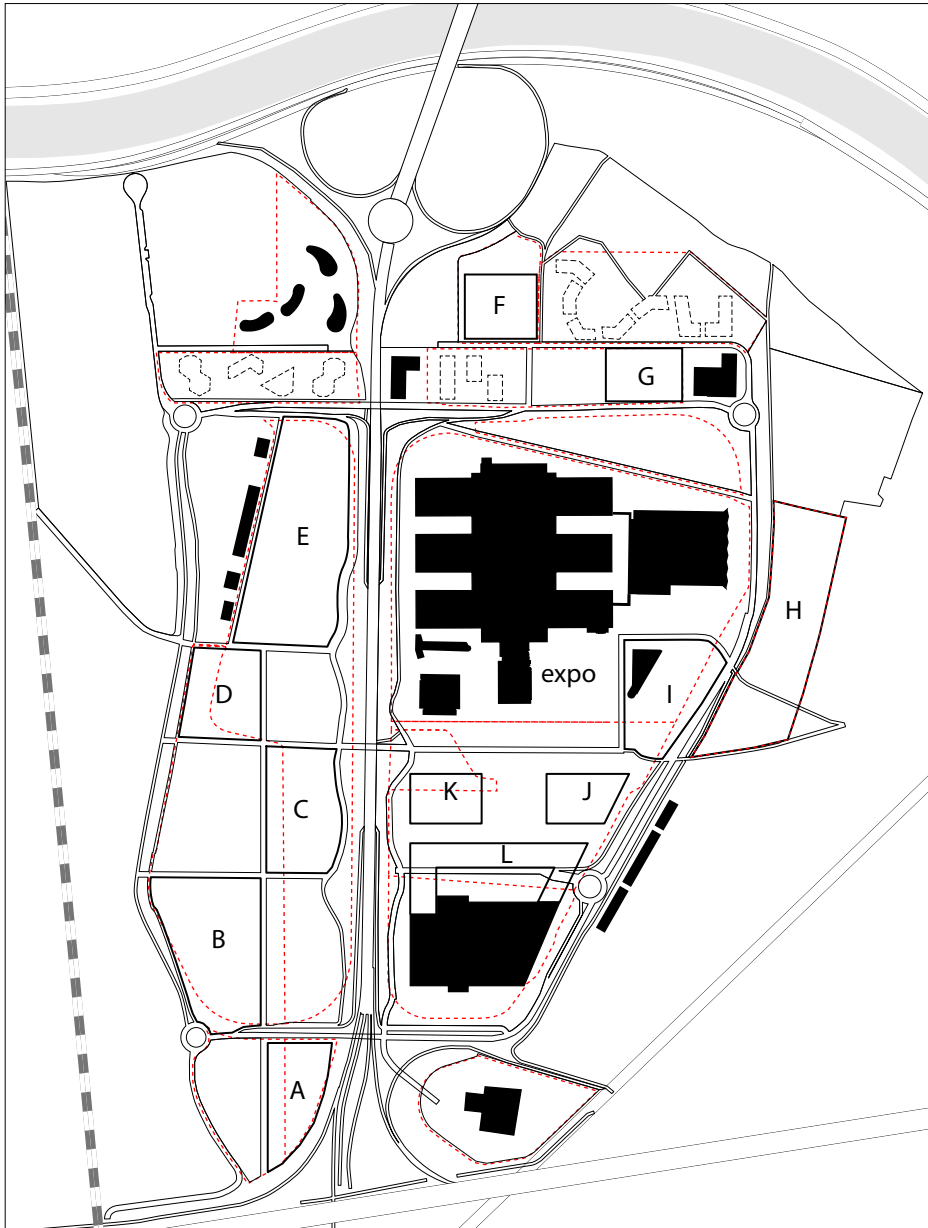


An aerial, isometric view of a city rendered in various shades of green. The city features a grid of streets, numerous buildings of different heights and shapes, and rows of trees lining the roads. In the upper right quadrant, there are several white-outlined, irregular shapes that resemble building footprints or parks. The overall aesthetic is clean and modern, emphasizing urban planning and green spaces.

FLEXIBELE INVULLING VAN DE VELDEN

4.1 ONTWIKKELVELDEN

4.1.1 FLEXIBEL TE ONTWIKKELEN VELDEN



Ontwikkelbare velden, huidige eigendomsgrenzen in rood

We definiëren 13 (incl. Expo) ontwikkelbare velden binnen het raamwerk. Het totaal voorziene ontwikkelpakket voor The Loop wordt geconcentreerd op deze velden. De velden worden ontwikkeld volgens het principe van **compressie-decompressie**: compressie-velden zijn steeds in hoofdzaak bebouwd, maar laten ook ruimte voor collectief groen of waterbeheer. De decompressie-velden zijn in principe onbebouwd, maar kunnen ook desgevallend beperkte gebouwde constructies dragen (gemeenschapsvoorzieningen, sportinfrastructuur, ...).

De ontwikkelbare gronden in het

raamwerk vallen niet overal samen met de huidige grenzen van eigendom of erfpachtrechten. Dit is een vervolgfase verder uit te werken met alle betrokken partijen.

De velden zijn flexibel ontwikkelbaar volgens een beperkte set voorschriften:

1. Elk veld heeft een maximale **bebouwingdichtheid**
2. Elk veld schrijft zich in in het concept van een **gemengde stationswijk**, met een gemengd stedelijk programma
3. Elk veld wordt ontwikkeld als **stedelijk bouwblok**, met een duidelijke perimeter

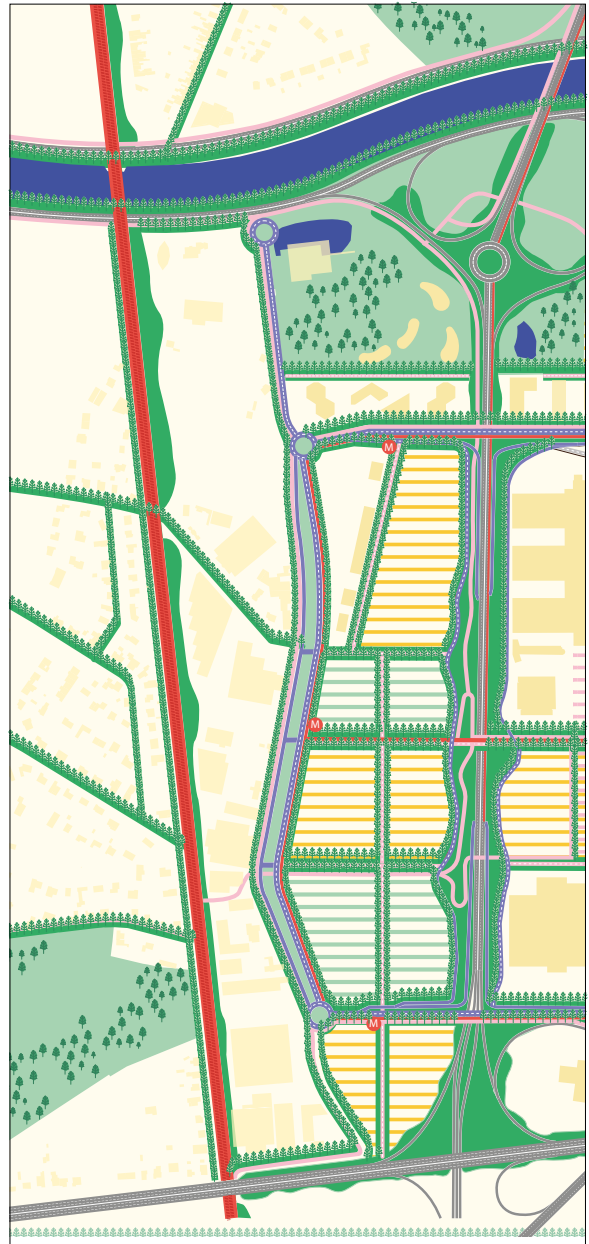
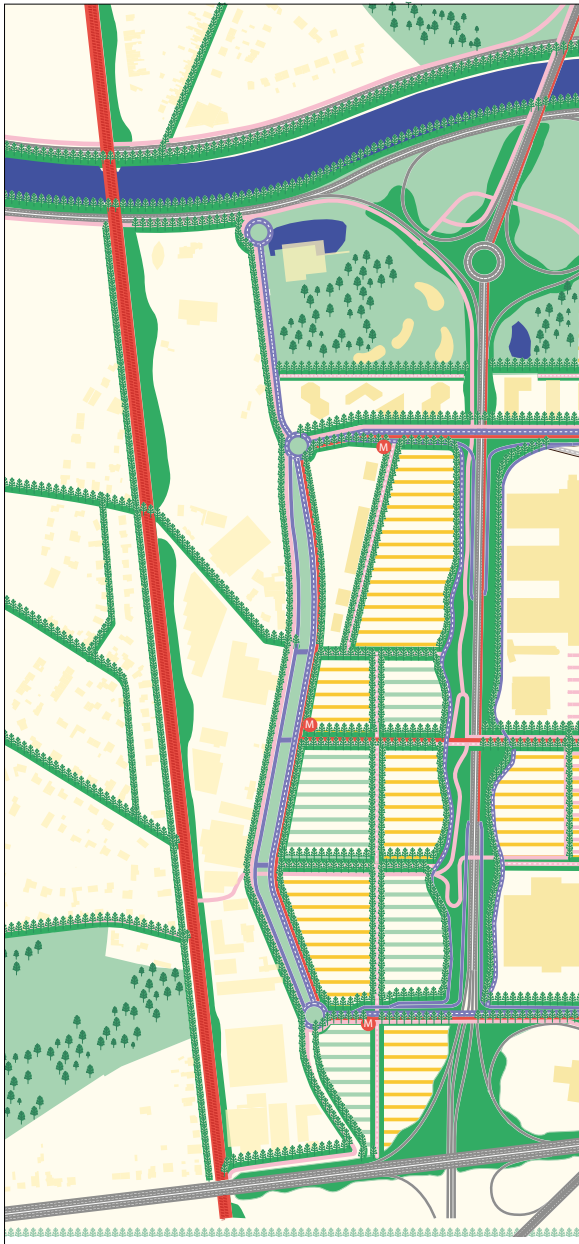
en gevelfront

4. De **maat van de gebouwen** voldoet aan de bebouwingsschalen uit Ruimte voor Gent 2030

5. De **verkeersgeneratie** van de ontwikkeling blijft onder vastgelegde maximale waarden.

6. Elk veld voorziet in een eigen **parkeeroplossing**

Binnen deze kaders is de uitwerking van de individuele projecten het onderwerp van een cocreatief proces met de bevoegde curator en alle andere betrokken partijen.



Varianten op de ontwikkelbare velden.
De uitgangspunten blijven hetzelfde

4.2 GEMENGDE STATIONSWIJK

4.2.1 GEMENGDE BOUWBLOKKEN

Het huidige RUP schrijft op The Loop een programma voor met kantoren, kantoorachtigen, grootschalige detailhandel (het DOC), wonen, recreatie en events (de Expo).

Deze programma's, met uitzondering van het wonen, zijn in de eerste plaats gericht op de snelweg en de vlotte ontsluiting met de auto. Het RUP groepeerde die verschillende programma componenten in monofunctionele zones langsheen de hoofdwegen. Ook de subcategorieën en verhoudingen waarin ze voorkomen zijn bepaald in het RUP Handelsbeurs. Het aandeel wonen is daarbij te laag om een levendig woonweefsel te bekomen.

Naar een gemengde stationswijk

Net zoals met de infrastructuur, moet The Loop hier de omslag maken naar stedelijkheid, en zich ontwikkelen van snelweglocatie tot gemengde stationswijk.

Het principe van menging leggen we

vast in het nieuw te maken RUP; elk blok is multifunctioneel. De onderlinge verhoudingen, exacte typologieën en precieze locaties van de programma's zijn onderdeel van het curatieve coöperatie proces.

We zien minstens volgende programma componenten als noodzakelijk voor een succesvolle stadswijk op The Loop. Elk bouwblok is een mix van onderstaande functies, in wisselende verhoudingen.

Werken

1. The Loop blijft een belangrijke economische ontwikkellocatie. De aantrekkelijkheid als kantoorlocatie verhoogt nog met een sterkere verbinding met GSP.

2. **Alle velden** zijn geschikte locaties voor werkomgevingen.

3. Het type werkomgeving (kantoor, kantoorachtige, maakindustrie, labo...)

leggen we niet vast, en is onderdeel van het curatieve coöperatie proces.

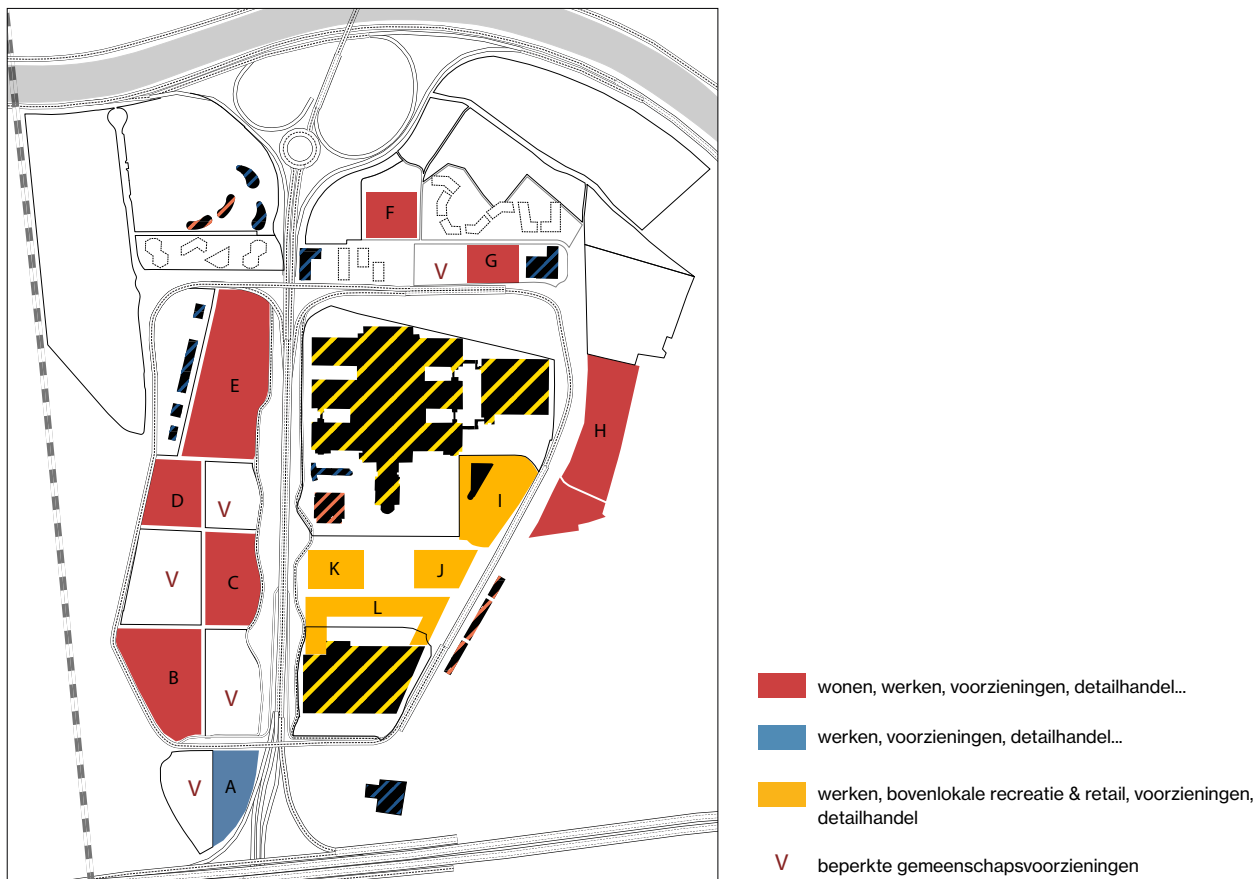
Wonen

1. Een levendige wijk heeft een kritische massa aan bewoners nodig. De zones waar **woonontwikkelingen** mogelijk zijn, worden dus uitgebreid naar bijna het volledige plangebied.

2. Omwille van **leefbaarheid** zijn de zone tussen Expo en Ikea, en een zone te dicht bij de snelweg, uitgesloten als woongebied.

3. We leggen geen typologieën vas, dat is onderdeel van het curatieve coöperatie proces.

4. De eerste studies leveren een totaal potentieel op van 1.000 - 1.500 wooneenheden, afhankelijk van de grootte en de typologie. Dit is in een vervolgfase verder uit te werken met de diensten en gebiedsmanager.



Gemengd programma op de velden

Detailhandel & Recreatie

1. Grootschalige detailhandel zoals voorzien in het RUP Handelsbeurs, is niet langer voorzien. **Bovenlokale recreatie** kan in de zone tussen Ikea en Flanders Expo

2. **Grootschalige detailhandel** is wel toegestaan op de daarvoor aangeduide velden, zolang die complementair is aan het bestaande handelsapparaat in de Gentse binnenstad.

3. **Lokale detailhandel** en horeca als buurtvoorziening kan op **alle velden**.

Gemeenschapsvoorzieningen

1. Een succesvolle stadswijk heeft nood aan voldoende ondersteunende **gemeenschapsfuncties**: scholen, buurthuizen, kinderopvang, sportvoorzieningen, enz.

2. **Alle velden** zijn geschikt om dergelijke functies te huisvesten.

Dit geldt dus ook voor de niet bebouwbare velden, waar heel beperkt buurtondersteunenden functies kunnen voorzien worden. Voorbeelden hiervan zijn sportvoorzieningen, een buurthuis of kinderopvang.

3. Deze functies worden ingepast in overleg met de stadsdiensten en in overeenstemming met geldende richtlijnen van de stad Gent.



sporthal Ukkel (URA)

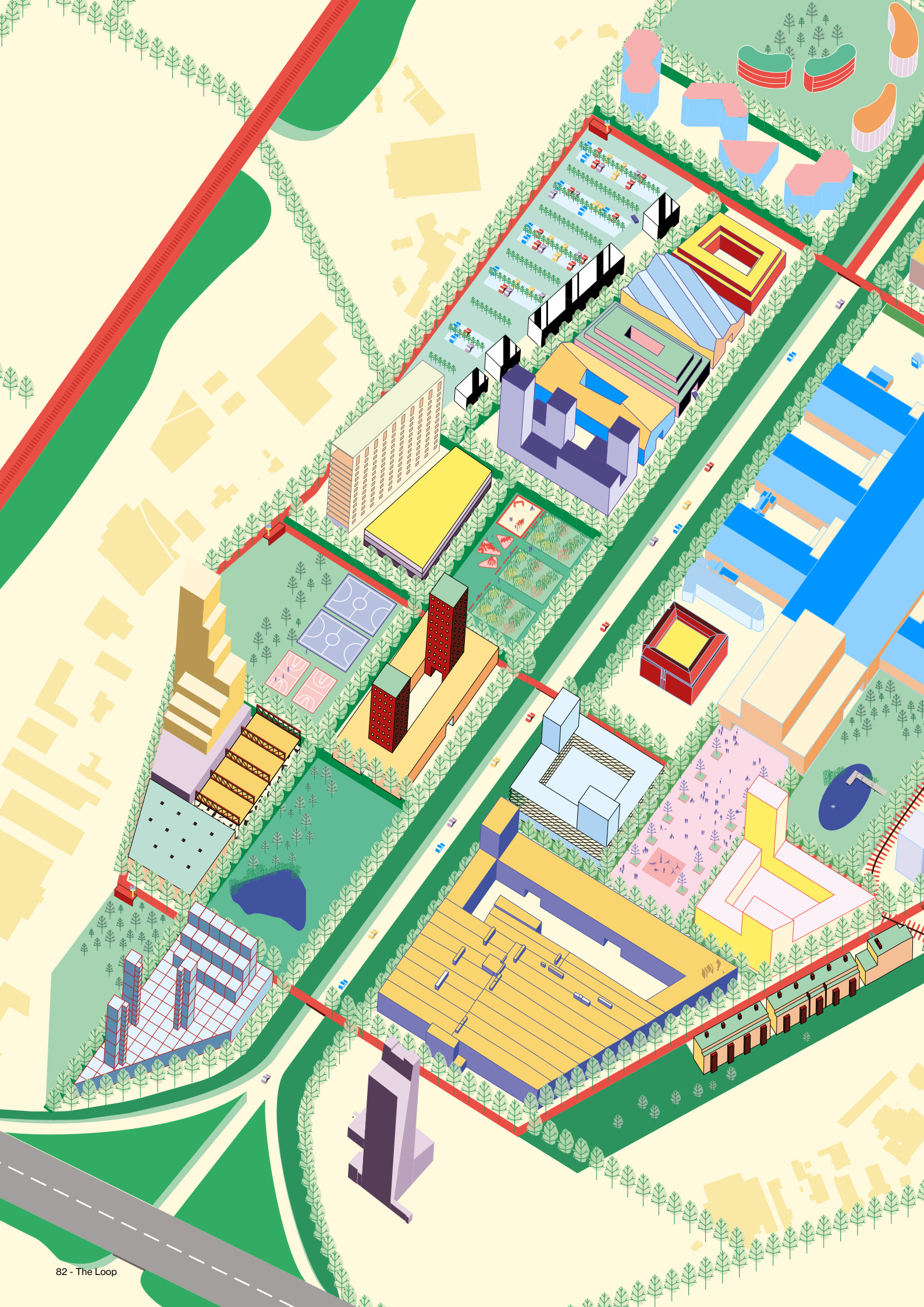


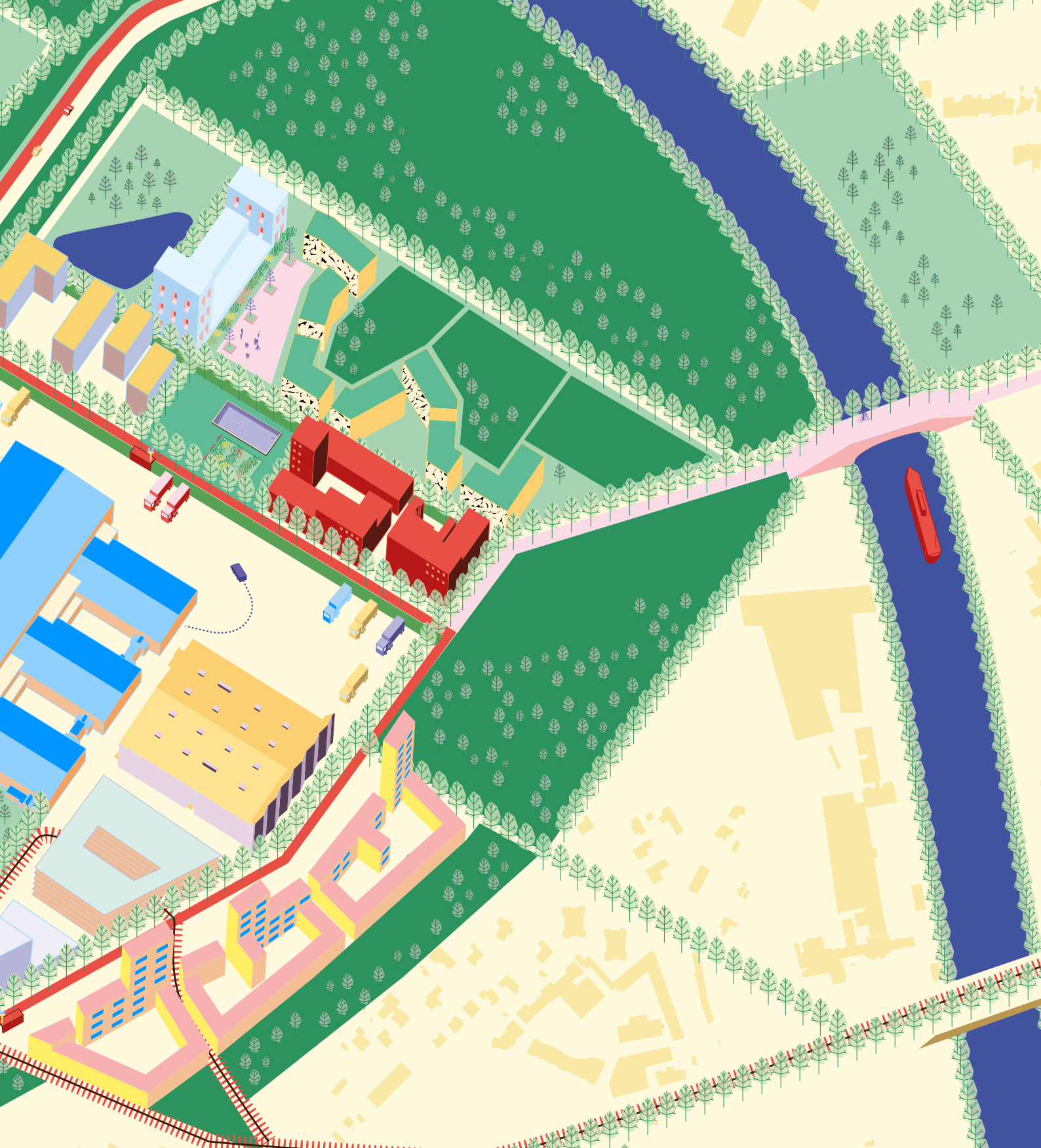
JOC Gent (Stéphane Beel)



Paviljoen Hoge Veluwe (Zwarte Hond + Monadnoc)

Buurtvoorzieningen kunnen in de groene ruimte geïntegreerd worden





Elk blok vertegenwoordigt, realiseert en idealiseert als een microkosmos, een visie over de volledige maatschappij. Elk blok articuleert als het ware een utopie op minischaal. Een diagram van de ideale gebouwde orde, volgens de investeerder-ontwerper.

4.3 MAXIMALE DICHTHEID

4.3.1 ZONES VOOR COMPRESSIE

De totale hoeveelheid ontwikkelbare BVO is gelijk aan de nog ontwikkelbare BVO volgens de huidige ruimtebalans op basis van het RUP Handelsbeurs (zie ook Hoofdstuk 1)

Dit betekent dat de **totale dichtheid binnen het plangebied van The Loop gelijk blijft aan de dichtheid zoals voorzien in het RUP Handelsbeurs.**
(V/T=552 500m²/840 504m² =0.66)

Het compressie-decompressie principe, waarbij velden volledig bebouwd worden of volledig open blijven, creëert **per bouwblok wel hogere dichtheden** dan voorzien in de bouwvelden uit het RUP. Vanzelfsprekend betekent dit omgekeerd dat het totale aandeel groen en open ruimte vergroot ten opzicht van et RUP (zie ook hierboven onder 3.4)

De ontwikkeling voldoet verder aan de volgende richtlijnen:

A. We leggen een **maximale dichtheid per ontwikkelbaar bouwveld** vast. De maximale dichtheid per veld is gegeven in onderstaande tabel. De gemiddelde

dichtheid van de bebouwde velden is 2.94, wat in lijn is met vergelijkbare ontwikkelingen in Gent en elders.

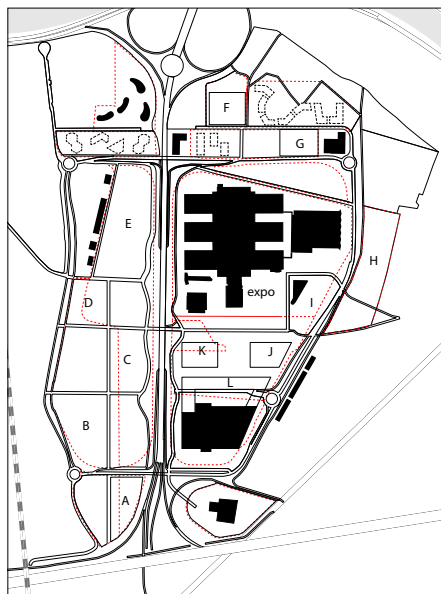
Ondergrondse ruimtes en ruimte voor parkeren van auto's zijn niet mee opgenomen in deze dichtheden.

B. Het exacte **programma kan variëren** binnen de toegelaten dichtheden.

C. Maar: elk blok genereert een maximale overeengekomen mobiliteitsimpact en wordt daaraan getoetst.

Daarvoor worden afspraken gemaakt over te hanteren parkeernormen en modal split ratio's. Deze normen kunnen evolueren naargelang mobiliteitspatronen veranderen.

Zie hiervoor ook verder onder hoofdstuk 6 (procesorganisatie), Dit principe zal in de vervolgfase in detail uitgewerkt moeten worden.



Ontwikkelbare velden

Gebied	bouwblok	uitgeefbaar m ²	V/T	ontwikkelbaar m ² BVO
Westelijke zone	a	9 690	3,10	30 039
	b	14 249	3,10	44 172
	c	8 745	3,10	27 110
	d	6 095	3,10	18 895
	e	22 801	3,10	70 683
Subtotaal				190 898
Centrale zone	f	7 970	3,25	25 903
	g	6 916	3,25	22 477
	h	7 304	3,25	23 738
	i	2 170	3,25	7 053
	expo			40 000
Subtotaal				119 170
Noordelijke zone	j	6 700	3,25	21 775
	k	5 800	3,25	18 850
Subtotaal				40 625
Oostelijke zone	l	36 000	1,25	45 000
Subtotaal				45 000
TOTAAL				395 693
V/T bebouwing				2,94

Maximale dichtheid per veld



Het principe van compacte bouwblokken afgewisseld met open ruimtes is eerder toegepast in de Nieuwe Dikken



Referentie: Bordeaux Ginko

TOTAAL PROJECTGEBIED:
35 hectare

- > V/T Totaal: 1.1 Totaal
- > 40% onbebouwde ruimte
- > V/T bebouwde ruimte: 2.7

gemengd programma:

- > 270.000 m² woningen,
- > 21.350 m² voorzieningen
- > 25.180 m² kantoren
- > 30.000 m² commercieel
- > 4.000 m² servicewoningen

4.4 PARKEREN IN DE VELDEN

- Elk blok voorziet in een eigen parkeeroplossing op bouwblokniveau

- Parkeren kan ondergronds, bovengronds of half verdiept, maar nooit op maaiveld. Ook combinaties van ondergronds en bovengronds zijn uiteraard mogelijk.

- Indien bovengronds, worden de verdiepingshoogtes en plattegronden aangepast aan toekomstig variabel gebruik en functiewijzigingen volgens het principe van 'reverse building'.

- De parkeerbehoefte wordt bepaald in functie van het ontwikkelde programma en overeengekomen MS.

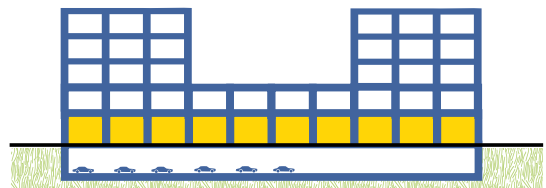
- De parkeernormen zijn evolutief, en worden bijgesteld naarmate de alternatieve bereikbaarheid zich ontwikkelt, maar zijn nooit hoger dan de geldende normen uit het RUP of vigerende parkeernormen.

- De eigen parkeerbehoefte kan aangevuld worden met een deel eventparkeren (zie verder in hoofdstuk 5)

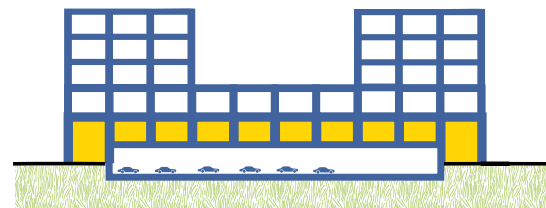
- Zoals vermeld onder 3.4, is de ruimte voor parkeren niet opgenomen in de maximale V/T.



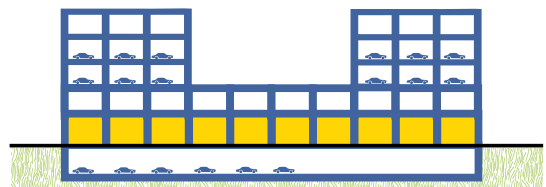
Bovengronds



Ondergronds



Half verdiept



Gecombineerd

Rekenvoorbeelden ruimtebehoefte parkeren

Rekenvoorbeeld 1:

Kavel c: 8.745m²
V/T: 3.10
BVO: 27.110

Parkeernorm: 1pp/100m² BVO
Aantal parkeerplaatsen: 271pp
Oppervlakte parking: 271*30: 8.130m²

Rekenvoorbeeld 2:

Kavel e: 22.801m²
V/T: 3.10
BVO: 70.683m²

Parkeernorm: 1pp/100m² BVO
Aantal parkeerplaatsen: 707p
Oppervlakte parking: 267*30: 21.2105m²

Rekenvoorbeeld 3:

Kavel k: 6.916m²
V/T: 3.25
BVO: 22.477m²

Parkeernorm: 1pp/100m² BVO
Aantal parkeerplaatsen: 225p
Oppervlakte parking: 225*30: 6.750m²



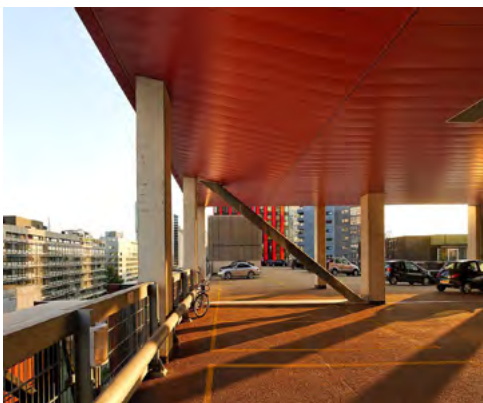
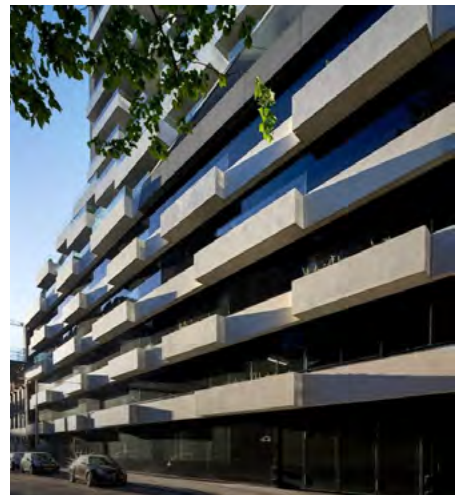
Ginger Ale Merchtem, XDKA



De Rotterdam, OMA



The Muse,, Barcode



Red Apple, KCAP



Kwalitatieve bovengrondse parkeeroplossingen, waarbij het parkeren in het bouwblok wordt opgenomen als integraal deel van de architectuur

4.5 TYPISCH BOUWBLOK OP THE LOOP

4.5.1 STEDELIJK PERIMETER BOUWBLOK

De ontwikkelbare velden worden bebouwd met **alzijdige stedelijke bouwblokken**.

Dat betekent:

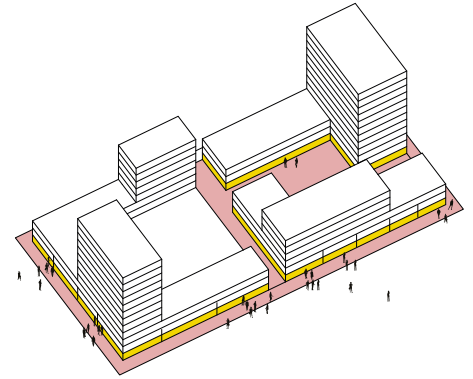
1. De **perimeter van het veld wordt bebouwd**. Dit geeft het blok duidelijke **adressen** aan de dreven, creëert een duidelijke scheiding tussen **publiek en privaat** domein, en geeft een heldere **definiëring van de openbare ruimte** erond.

2. Elk blok wordt ontwikkeld volgens het principe van de **actieve plint**. Dat betekent de begane grond voorzien is met **commercieel en publiek** programma.

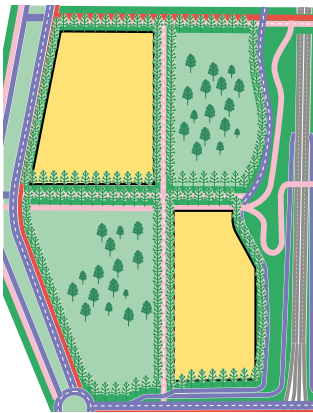
3. Elk blok organiseert haar belangrijke **adressen langsheen de haar contour** bepalende dreven, m.a.w. aan de buitenzijde.

4. Ingangen naar parkings en zones voor expeditie worden zoveel mogelijk gegroepeerd.

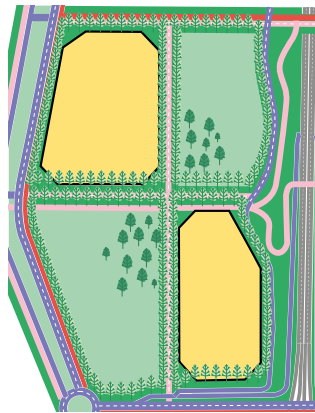
Binnen dit concept zijn verschillende varianten mogelijk. Enkele mogelijkheden zijn hieronder geschetst. Uiteraard zijn binnen hetzelfde concept nog andere uitwerkingen mogelijk.



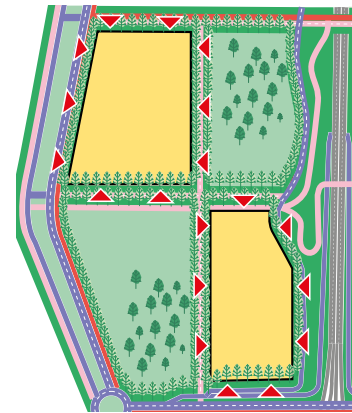
actieve plint



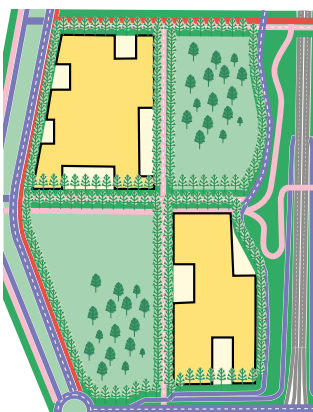
Standaard bouwblok op de perimeter van het veld



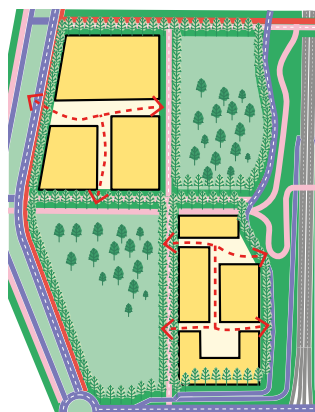
Variante hoekoplossing voor sterkere visuele verbinding tussen de groenzones



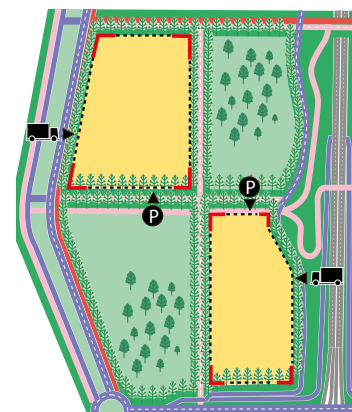
alzijdigheid: adressen aan de omliggende dreven



Facade maximaliseert contact met groen en daglichttoetreding door balkons, loggia's, terugspingingen



Doorsteken door het blok naar (semi)private binnengebieden (zacht verkeer)



parking en expeditie



Voorbeeld van de integratie van een expeditiezone in een residentieel bouwblok: luifels met daktuinen beperken de visuele en akoestische overlast, terwijl de straatgevels open blijven voor entrees, showrooms en gemeenschapsfuncties.



Integratie van parking en technische zones in een stedelijke gevel



Levendige plint met alzijdige hoekoplossing



Levendige plinten en binnenstraten

4.5.2 MAAT EN SCHAAL

1. De maatvoering van de bebouwing op The Loop sluit aan bij de 'Gentse schaal' - de schaal van bebouwing die elders in Gent wordt toegepast aan past in de Gentse stadsmorfologie

De ontwikkeling van The Loop volgt de principes voor maat en schaal van de bebouwing zoals bepaald in Ruimte voor Gent 2030.

2. Elk bouwblok is een combinatie van de **basisschaal (3-4 lagen)** en de **tussenschaal (6-12)**, volgens de definities van Ruimte voor Gent 2030. Dat betekent:

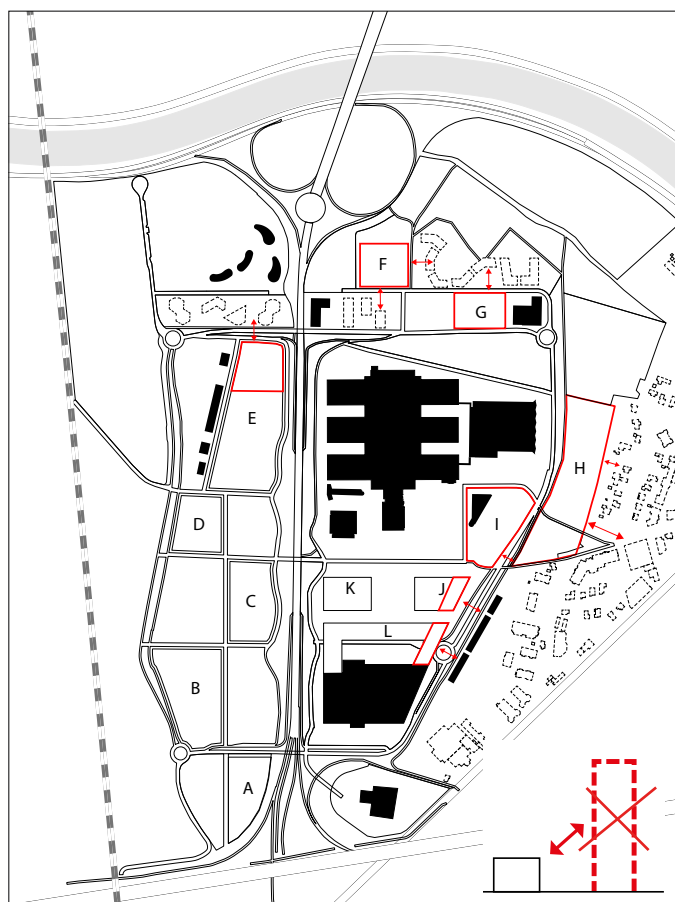
* elk blok heeft een continue kroonlijst van 3 lagen

* elk blok heeft accenten tot maximaal 12 lagen

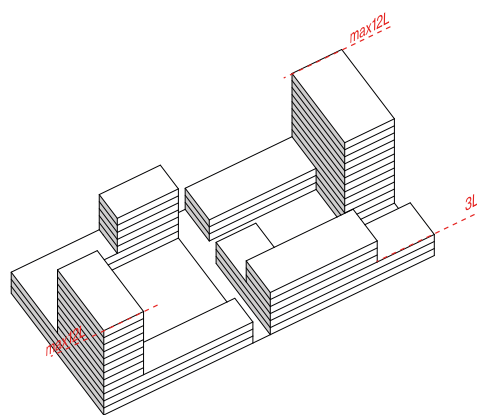
3. The Loop is in Ruimte voor Gent 2030 aangeduid als zone voor hoogbouw, als deel van de westelijke torenrij.

Per veld is een **hoogteaccent van 20 lagen** toegelaten, als het niet in het uitsluitingsgebied voor hoogbouw valt. In die zones is hoogbouw niet toegelaten omdat die niet inpasbaar is in het omliggende stadswefsel.

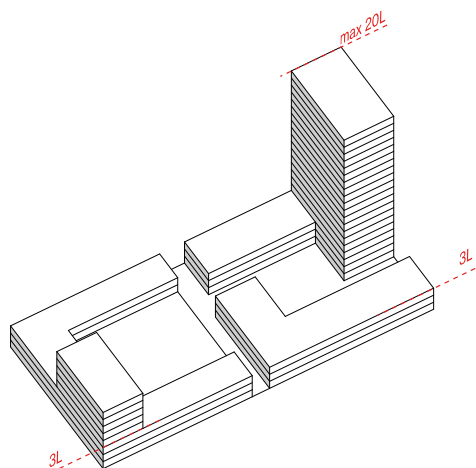
4. Hoogbouw is steeds **ingebed** in het bouwblok



Uitsluitingszones voor hoogbouw (rood)



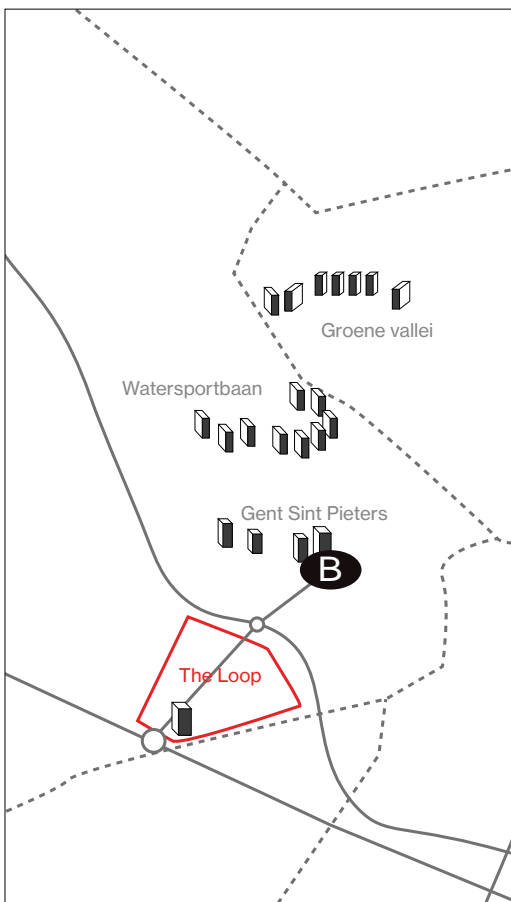
Bouwblok zonder hoogbouw (V/T: 3)



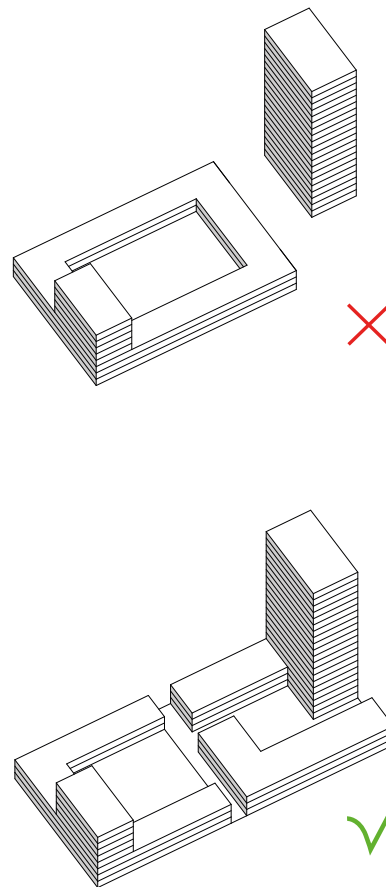
Bouwblok met hoogbouw (V/T: 3)



Referentie maatvoering, Oude dokken



Westelijke torenrij



Hoogbouw is steeds ingebed in een bouwblok