



RUP 179 Spoorwegsites Moscou-Vogelhoek

Verslag participatiemoment, zitdagen en inspraakreacties
naar aanleiding van de adviesvraag start- en procesnota

30 september 2024

Entiteit Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning
Departement Stedelijke Ontwikkeling
Contactpersoon Simon Verledens

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Infomarkt 4 mei 2024	3
1.2. Zitdagen mei-juni 2024	5
2. Opmerkingen participatiemoment 4 mei 2024	6
2.1. Mobiliteit en ontsluiting	6
2.1.1. Opmerkingen	6
2.1.2. Samenvatting	7
2.2. Groen, bodem en water	8
2.2.1. Opmerkingen	8
2.2.2. Samenvatting	8
2.3. Wonen	8
2.3.1. Opmerkingen	8
2.3.2. Samenvatting	9
2.4. Voorzieningen	9
2.4.1. Opmerkingen	9
2.4.2. Samenvatting	9
2.5. Leefkwaliteit, sociale cohesie en karakter van de wijk	10
2.5.1. Opmerkingen	10
2.5.2. Samenvatting	10
2.6. Proces	10
2.6.1. Opmerkingen	10
2.6.2. Samenvatting	11
3. Vragen en opmerkingen zitdagen	12

4. Adviezen en reacties	14
4.1. Adviezen	14
4.1.1. Advies De Lijn	14
4.1.2. Departement Omgeving	14
4.1.3. Departement MOW	14
4.1.4. Infrabel	15
4.1.5. Elia	15
4.1.6. NMBS	15
4.1.7. GECORO	15
4.1.8. Gemeente Melle	16
4.1.9. Gemeente Merelbeke	16
4.2. Inspraakreacties	18
4.2.1. Mobiliteit en ontsluiting	18
4.2.2. Groen, bodem en water	19
4.2.3. Wonen	19
4.2.4. Voorzieningen	20
4.2.5. Economie en verweving	21
4.2.6. Klimaat en energie	22
4.2.7. Plangebied	22
4.2.8. Proces	23
5. Vervolgproces	25

1. Inleiding

Van 22 april tot en met 21 juni 2024 liep de raadplegingsperiode over de startnota van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) Spoorwegsites Moscou-Vogelhoek. Deze raadplegingsperiode is de formele start van het proces voor het ruimtelijk uitvoeringsplan.

1.1. Infomarkt 4 mei 2024

We organiseerden een participatiemoment in het begin van de raadplegingsperiode, op zaterdag 4 mei tussen 10 en 15 uur in de refter van de basisschool de Sportschool. Over de raadpleging en de infomarkt werd breed gecommuniceerd. Bovenop de minimale decretale verplichtingen¹ werden bewonersbrieven gebust in de volledige wijk Moscou-Vogelhoek, verscheen er een kort artikel in het stadsmagazine en werden negen grote banners (zie foto) in de wijk opgehangen.



Er werd een inleidend filmpje getoond dat je ook [hier](#) kan terugvinden. Om de informatie gebald en overzichtelijk te presenteren werden verder 18 panelen tentoongesteld:

- Verwelkomingspaneel (1)
- Overzichtskaart met de contour van het RUP (1)
- Geschiedenis van de spoorwegsites (3)
- Overzicht van voorafgaand onderzoek zoals de wijkstructuurschets en de conceptstudie (5)
- Ambities en krachtlijnen van het RUP, zowel algemeen als per deelsite (5)
- Praktische info over de raadpleging (2)
- Stand van zaken van de tijdelijke invulling (1)

Centraal werd tenslotte een tijdslijn gepresenteerd waar de bewoners naast de startnota ook alle deelstudies konden inkijken.

¹ De start- en procesnota zijn ter beschikking op de website van de Stad Gent en lagen tijdens de raadplegingsperiode ter inzage in het Stadskantoor van de Stad Gent en bij de gemeentes Melle en Merelbeke. De raadpleging over de startnota werd ook aangekondigd door aanplakking en door een bericht in het Belgisch Staatsblad en in 3 dagbladen.



Voor de Stad Gent waren volgende medewerkers aanwezig:

- Nele Vanhooren (Stedelijke Vernieuwing)
- Debbie De Spiegeleire (Stedelijke Vernieuwing)
- Nathalie Desmet (Dienst Beleidsparticipatie)
- Els Depuydt (Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning)
- Simon Verledens (Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning)
- Christelle De Bruycker (Dienst Economie)

De interesse van de buurt was groot. We mochten 149 bezoekers verwelkomen, verspreid over de dag. De aanwezigen lazen uitgebreid alle teksten, bekeken de kaarten en foto's. Mensen namen ook ruim de tijd om zich te verdiepen in de studies en bundels op de tafels. De aanwezigheid van de stadsmedewerkers werd gewaardeerd. Ze werden druk bevraagd.



1.2. Zitdagen mei-juni 2024

Daarnaast kregen buurtbewoners tijdens 4 extra zitdagen de kans om vragen en opmerkingen te formuleren. Zowel de wijkregisseur als de betrokken ruimtelijk planner waren tijdens die vier momenten aanwezig.

De zitdagen vonden plaats op volgende momenten:

- vrijdag 17 mei 2024, van 15 tot 18u30 tijdens de Moscou Markt bij Santo
De eerste zitdag vond plaats tijdens Moscou Markt in Santo. We stelden een aantal van de tentoonstellingspanelen op tijdens de markt. Er was veel passage én veel interesse. In totaal stonden we 21 mensen te woord.
- vrijdag 7 juni 2024, van 15 tot 18u30 tijdens de Moscou Markt bij Santo
Ook op vrijdag 7 juni waren we op de Santo-markt aanwezig met een aantal tentoonstellingspanelen. We gingen in de loop van de namiddag met 19 buurtbewoners in dialoog.
- woensdag 12 juni 2024, van 15 tot 18u30 in Buurthuis De Porre
De derde zitdag vond plaats in de entreehal van het buurthuis. In de loop van de namiddag beantwoordden we vragen van 18 bewoners.
- zaterdag 15 juni, van 11u tot 16u tijdens het buurtfeest in wijkpark De Porre
Ook nu was de belangstelling groot en kwamen ruim 40-buurtbewoners langs met suggesties, vragen of bezorgdheden.

De interesse uit de wijk blijkt groot. Ruim 150 buurtbewoners bezochten op 4 mei de infomarkt. Tijdens de zitdagen kwamen nog eens een 100-tal bewoners langs. Die zitdagen gaven ons de kans om dieper in te gaan op een aantal specifieke vragen, suggesties en bezorgdheden.

In totaal bereikten we ongeveer 250 buurtbewoners.

2. Opmerkingen participatiemoment 4 mei 2024

De aanwezigen kregen tijdens het participatiemoment op 4 mei de kans om hun vragen of opmerkingen neer te schrijven. Alle opmerkingen werden verzameld. We kregen op 4 mei van 27 buurtbewoners schriftelijke feedback. Eén iemand reageerde de week nadien nog per mail.

Hieronder zijn alle opmerkingen gebundeld. De ingediende opmerkingen werden uitgetypt en per thema geclusterd (anoniem). Nadien hebben we voor elk van de thema's een beknopte samenvatting toegevoegd.

2.1. Mobiliteit en ontsluiting

2.1.1. Opmerkingen

Gemotoriseerd verkeer

- Zone 30
- Aandacht voor mobiliteit en ontsluiting van zwaar verkeer
- De ontsluiting van de Arsenaalsite moet goed doordacht worden. De Jules de Saint-Genoisstraat is momenteel te smal om goederenverkeer toe te laten, rekening houdend dat het een schoolomgeving met veel fietsers is. De Jules de Saint-Genoisstraat kan wel als ontsluiting voor de Arsenaalsite dienen als die heraangelegd wordt met een breed en gescheiden fietspad. Dit is mogelijk als de weg verbreed wordt richting Arsenaalsite en daar een deel van de ruimte inneemt.
Een rechtstreekse (tweede) ontsluiting op de Brusselsesteenweg blijft onmisbaar.
- Wordt de heraanleg van de Saint-Genoisstraat/Peter Benoitlaan opgenomen in het RUP?

Zacht verkeer en doorwaadbaarheid

- Toegang vanuit de Jules de Saint-Genoisstraat tot de Arsenaalsite
- Openen van de Arsenaalsite naar de buurt door zoveel mogelijk openingen en connecties te maken!
- Zet de auto op de laatste plaats bij het maken van concrete plannen.
- Zal er – in tegenstelling tot elders in de stad – over nagedacht worden ook de voetganger beter te beschermen? Door bijvoorbeeld fiets- en voetpaden niet te mengen (waarbij de voetganger quasi aangeschoten wild is).
- Ook vinden we duurzame mobiliteit belangrijk. De fietssnelweg met groenstrook en een park is een mooi voorstel voor het spoorwegbosje.
- Wij betreuren dat de verbinding tussen de Werkhuizenzone, Congobundel en de Arsenaalsite is gesupprimeerd. Ook al begrijpen we uiteraard dat de eigenaar (NMBS/infrabel) het beslissingsrecht heeft, lijkt het ons simpelweg zonde om dit te laten passeren. Hieronder een aantal argumenten waarom wij denken dat deze verbinding belangrijk is:
 1. De doorgang zorgt voor een constant 'oogje in het zeil'. Dit verlaagt het risico op illegale praktijken.
 2. Deze doorgang verbindt de groene en sociale sites en zorgt voor een fijne en optimale scheiding van zacht en hard verkeer
 3. Betere verbinding met de Arsenaalsite, die binnenkort ontwikkeld wordt en alle baat zal hebben met een goede doorstroom
 4. Optimaal gebruik van restruimteWij merken dat de wijkschetsen erg leven in onze straten en vinden het jammer dat niet elk potentieel uit de ontwikkeling wordt gehaald. Voor zover wij dit kunnen inschatten, lijkt het ons nog steeds haalbaar om de Congobundel langs beide kanten met de Gontrodestraat te ontsluiten en de sporen te behouden. We zouden de desbetreffende partijen willen vragen om dit nogmaals op tafel te leggen en zo tot het beste compromis te komen.

Parkeren

- Zorg voor voldoende parkeermogelijkheden
 - De parkeerdruk is momenteel al erg hoog
 - Veel bewoners zijn nog niet mee in de nieuwe vormen van mobiliteit en hebben 2 wagens zonder eigen garage
-

-
- Clusteren van parkeerplaatsen is zeker OK op voorwaarde dat ze voldoende verspreid zijn en er voorzieningen blijven voor laden/lossen bij de woningen
 - Is er voldoende aandacht voor auto-deelplaatsen en oplaadpunten? Ook nadenken over bewonersparkeren.
 - Kan er ruimte voorzien worden om het bestaande parkeerprobleem in de wijk op te lossen?
 - Buurtparking en bewonerskaarten om de parkeerdruk te verlagen
 - Nieuwe woongelegenheden vragen ook voldoende garages of parkeermogelijkheden. Is dit voorzien?
 - Momenteel is het aanbod aan parkeergelegenheid zeer beperkt in de wijk Moscou. Wij maken ons zorgen als er geen alternatief bijkomt in de buurt (buurtparking). In het plan staat letterlijk: *“er wordt onderzocht als tijdelijke invulling voor de Arsenaalsite”*. Gelieve dit ernstig te nemen anders kunnen bewoners niet meer parkeren in de buurt.
 - Parkeermogelijkheden voor buurtbewoners voorzien op de Arsenaalsite om de parkeerdruk in de wijk te verlagen.
 - Het is vaak moeilijk om een parkeerplaats te vinden in de buurt. Een parkeergebouw kan een oplossing bieden.
 - Ik vind de combinatie van groen, park, wonen, sporten en werken zeer mooi en veelbelovend. Ik mis wel parkeergelegenheid; in de wijk is er momenteel een parkeerprobleem. Bijkomende parkeerplaatsen kunnen zeker ondergronds, eventueel met kansen voor bewoners om een vaste plaats te reserveren. Zo verdwijnen de auto's uit het straatbeeld en kan er plaats gemaakt worden voor meer groen bij een (noodzakelijke) vernieuwing van de straten.
 - Parkeermogelijkheden voorzien. Het is nu reeds een groot probleem. Oplossing in de tijdelijke invulling? En op termijn?
 - Kan er in de plannen een grote uitbreiding van het parkeeraanbod opgenomen worden? De Arsenaalstraat is dramatisch. Soms rijden we tien minuten rond voor een parkeerplek en wandelen we ook nog eens 10 minuten voor we thuis zijn. We hebben ook al meerder boetes gehad omdat we echt geen opties hadden. Een ondergrondse parking op de Arsenaalsite waar bewoners gratis parkeren zou fantastisch zijn.
 - Is er parkeerruimte voorzien voor de verschillende site? Hetzij een parkeertoren (cfr. Ledeberg) of aparte parkings op de sites zelf.
-

2.1.2. Samenvatting

Parkeren is één van de allergrootste bezorgdheden. Op liefst 12 formulieren wordt hierop gewezen. Bewoners geven aan dat er nu reeds een grote parkeerdruk is, in het bijzonder in de wijk Moscou. Heel wat bewoners zien oplossingen in geclusterd parkeren (buurtparking eventueel ondergronds of in een parkeergebouw) op voorwaarde dat laden en lossen mogelijk blijft. De spoorwegsites bieden kansen daarvoor.

Ook de bijkomende mobiliteit die wordt gecreëerd door de ontwikkeling van de spoorwegsites vraagt de nodige aandacht, in het bijzonder vrachtverkeer. Verkeersveiligheid in de wijk en specifiek in de schoolomgevingen is een prioriteit die de nodige maatregelen vraagt (heraanleg Jules de Saint-Genoisstraat/Peter Benoitlaan, zone 30,...).

Zacht verkeer moet gestimuleerd worden. De auto moet op de laatste plaats komen bij maken van concrete plannen. Grotere doorwaadbaarheid voor voetgangers en fietsers is belangrijk om die ambitie waar te maken. Verschillende voorstellen spelen daar op in zoals de Arsenaalsite open maken naar de buurt (o.a. ter hoogte van de Jules de Saint-Genoisstraat) en de fietssnelweg ter hoogte van het Spoorwegbosje. Ook het 'spoorwegpad' dat in de wijkstructuurschets werd voorgesteld was een mooi voorstel, maar conflicteert met geplande spoorweginfrastructuur. Eén bewoner wijst nog eens expliciet op de kansen van die verbinding.

Ook conflicten tussen fietsers en voetgangers vragen aandacht.

2.2. Groen, bodem en water

2.2.1. Opmerkingen

- Voorstel voor Werkhuizenpark tegenover de Steenbekerstraat is heel goed, maar de banken moeten weg van de straatkant om geluidsoverlast te vermijden
 - Graag genoeg nieuw wijkpark. Liefst dichtbij de Porre om dat park te ontlasten. Ook voldoende plaats voor sport en spelen (speelgroen)
 - Veel groen
 - Poortjes vanaf de tuinen in de Saint-Genoisstaat
 - Als buurtbewoners (wonen naast de Congobundel) willen wij graag een buurt waar ruimte is voor groen, sport en spel en natuurbeleving. We willen graag in een rustige en groene omgeving wonen.
 - Wij hebben zelf geen buitenruimte aan onze woning en missen af en toe een plek waar we kunnen BBQ'en. Het zou fijn zijn mocht er een zone zijn waar families terecht kunnen voor buitenactiviteiten en kunnen BBQ'en.
 - Volkstuinjes zouden ook fijn zijn.
 - Groen en bos zijn ook essentieel voor de wijk die ingesloten is tussen spoorlijnen en de autosnelweg.
 - Veel groen en een leefbaar klimaat is zeer belangrijk. Meer groen levert op meer op dan het kost (door bijvoorbeeld minder kosten in de gezondheidszorg).
 - Geweldig dat er zoveel groen voorzien wordt. Hoe meer groen in de wijk, hoe beter!
 - Is de Congobundel geen goede plek voor waterinfiltratie (wadi)?
 - Degelijke sanering voorzien!
 - Wat met de sanering van de gronden?
-

2.2.2. Samenvatting

De plannen om op de spoorwegsites bijkomend groen te voorzien worden toegejuicht. Er is zeker nood aan meer parkruimte in de wijk, want wijkpark de Porre is overbelast.

De bewoners vragen ruimte voor sport en spel en natuur(beleving). Er wordt gevraagd om bij de inrichting van de groenruimtes onder meer rekening te houden met volgende punten:

- Vermijden van geluidsoverlast (door bijvoorbeeld banken weg van de straatkant te plaatsen)
- Rekening te houden met gezinnen die geen tuin hebben (bijvoorbeeld door BBQ-plek te voorzien)
- Ruimte voor water te integreren (bijvoorbeeld op de Congobundel)
- Volkstuinjes te overwegen
- Poortjes te voorzien vanaf de aanpalende tuinen

De bodemvervuiling is ook een bezorgdheid die leeft. Een degelijke sanering is noodzakelijk.

2.3. Wonen

2.3.1. Opmerkingen

- Spreid en meng de woningtypes in plaats van clusters te creëren van sociale woningen, grondgebonden gezinswoningen of entiteiten voor alleenstaanden,...
 - Is het clusteren van sociale woningen op de Werkhuizen-site de beste piste? Kan er niet beter nagedacht worden over spreiding (procentueel) over de verschillende sites?
 - Bij inplanten van hogere (sociale) woonblokken moet er voldoende rekening worden gehouden met inzicht ten opzicht van de bestaande woningen. Anders zorgt dit voor een beklemmend gevoel.
 - Een mix van sociale en particuliere woningen op de Arsenaal-site. Geen te groot aandeel sociale huurwoningen.
 - Op de Werkhuizen-site liefst geen (sociale) hoogbouw en het aantal sociale woningen er beperkt houden
 - Wordt er studentenhuysvesting voorzien?
-

-
- Aandacht voor betaalbaar wonen is essentieel. Er zijn nu reeds 2.640 daklozen en meer dan 11.000 kandidaat-huurders voor sociale woningen (met wachttijden van meer dan 10 jaar). Geen dure koopwoningen meer! Gent is al volgebouwd. Ook in onze wijk al 2 zo een projecten. Wel betaalbare huurwoningen.
-

2.3.2. Samenvatting

Er wordt gewezen op de grote nood aan betaalbare woningen. Tegelijk is er bezorgdheid over het clusteren van sociale woningen: twee keer wordt voorgesteld om te kiezen voor een menging van verschillende woningtypes (zowel sociaal/marktconform als (grondgebonden) gezinswoningen/meergezinswoningen/studentenhuisvesting) over de verschillende sites heen.

Bij het realiseren van hogere bebouwing moet rekening worden gehouden met de privacy/inkijk van bestaande woningen.

2.4. Voorzieningen

2.4.1. Opmerkingen

- Voorzie genoeg voorzieningen voor alle gezinstypes
 - Scholen (er is nu al een groot plaatstekort)
 - Plaats om te ontspannen (sport, verenigingen, sociale ontmoetingsplekken)
 - Er leeft bezorgdheid in de wijk over de vele bijkomende bewoners. Gaan er voldoende voorzieningen zoals scholen en crèches bijkomen? Er is ook nood aan een buurtwinkel. Nu is er geen enkele in de wijk.
 - Er moeten ook extra scholen, kinderopvang, sportinfrastructuur, voorzieningen voor jeugdbewegingen,... voorzien worden. In de huidige situatie is hieraan al een tekort.
 - Ik mis plannen met betrekking tot zorg en welzijn. Eerstelijnszorg krijgt een steeds grotere opdracht en de toegang tot tweedelijnszorg moet ook gegarandeerd blijven.
 - Ik mis een visie rond zorg en welzijn. Er moeten voorzieningen in het plan geïncorporeerd worden die professionals in de zorg en welzijnssector kunnen huisvesten. De Welzijnsknoop is een goed voorbeeld: sociaal restaurant, infobalie Stad Gent en eerstelijnszorg (huisartsenpraktijk, thuiszorgdiensten, welzijnswerk, kiné). Of minstens antennewerkingen van WGC, Stadskantoor, Welzijnsknoop.
 - Toelaten van kleine zelfstandigen (horeca, bakker, slager, fietsenmaker,...) in functie van de buurt en de bewoners/werknemers op de Arsenaalsite
 - Aandacht voor buurthuis, kleine evenementen, sociale beleving,... op de Werkhuizensite
 - De grote ruimte van het oude rangeerstation op de Werkhuizensite is zeer interessant om een invulling zoals SANTO te krijgen
 - Voldoende plaats voor gemeenschapsvoorzieningen. Santo verdwijnt, wat daarna?
 - Wordt er een hotel op de Arsenaalsite voorzien?
 - Sportinfrastructuur is een noodzaak voor jong en oud en zowel binnen als buiten. Ook ruimte voorzien voor sociale ontmoeting en markt.
 - We moeten de wijk verdichten en daarbij voorzien in essentiële zaken als buurtwinkels en een goed netwerk van openbaar vervoer.
 - Werk naar een 15-minutenstad.
-

2.4.2. Samenvatting

De ontwikkeling van de spoorwegsites biedt ook kansen om extra voorzieningen te realiseren. Op ongeveer de helft van de formulieren wordt daarop gewezen. Enerzijds moeten bestaande tekorten opgevangen worden, anderzijds is er ook een bijkomend aanbod nodig voor de nieuwe bewoners.

Bewoners wijzen ondermeer op volgende noden: een buurtwinkel (nu is er geen enkele meer in de wijk), ruimte voor kleine zelfstandigen, extra scholen en kinderopvang, sport- en jeugdinfrastructuur (zowel binnen als buiten),...

Er is ook nood aan een plek in de wijk waar zorg- en welzijnsfuncties worden geclusterd. De Welzijnsknoop in Ledeborg wordt als een goed voorbeeld aangehaald

Ontmoetingsplekken in de wijk zijn ook van belang, zoals een nieuwe plek voor SANTO. Kan die niet op de spoorwegsites gezocht worden (bijvoorbeeld de loods op de Werkhuizensite)?

Voldoende buurtvoorzieningen op wandelafstand gekoppeld aan een goed OV-netwerk vormen de basis van de 15-minutenstad.

2.5. Leefkwaliteit, sociale cohesie en karakter van de wijk

2.5.1. Opmerkingen

- Leefbaarheid moet voorop staan, zowel voor nieuwkomers als voor de huidige bewoners.
 - Geluidsoverlast beperken, zowel bij de tijdelijke als definitieve invulling. Geen uitzonderingsmogelijkheden creëren in het RUP op de geluidsnormen (maximaal 22u en maximaal aantal dB)
 - Volg de principes van Jan Gehl rond een stad op mensenmaat.
 - Graag behoud van het karakter van de Heidestraat (kleine ééngezinswoningen)
 - De woonsfeer in de wijk is nu zeer goed. Het is een aangename wijk om in te wonen. Het sociaal leven moet behouden, ondersteund en gestimuleerd worden.
-

2.5.2. Samenvatting

Een aantal uiteenlopende opmerkingen focussen op de impact op de leefkwaliteit van de wijk Moscou-Vogelhoek. We moeten streven naar een ontwikkeling op mensenmaat die vertrekt van het bestaande karakter van de wijk, sociale cohesie stimuleert en overlast (bijvoorbeeld geluidsoverlast) beperkt.

2.6. Proces

2.6.1. Opmerkingen

Gronden NMBS/Infrabel

- Hoe kan er rekening gehouden worden met de noden van NMBS en Infrabel als die op dit moment niet gekend zijn? Gent heeft een tekort aan betaalbare woningen en een streefdoel van 20% sociale woningen. In de startnota staat dat deze op de Werkhuizensite komen. Van die site weet men niet wanneer en hoeveel er vrijkomt en hoeveel er in gebruik van NMBS/Infrabel blijft. Garandeer het streefdoel van 20% door sociale woningen te voorzien op gronden waarvan men wél zeker weet dat ze beschikbaar zullen zijn.
 - Hoe kan er een RUP worden opgemaakt als de gronden van NMBS en Infrabel zijn terwijl NMBS en Infrabel aangeven een groot deel nodig te hebben voor hun vervoerstaak in de toekomst. Hoe kunnen we een RUP maken als men niet weet welke gronden er vrij komen?
 - Graag meer info in verband met de Werkhuizensite op het moment dat er meer duidelijkheid is over welk deel NMBS in gebruik neemt en welk deel verkocht wordt.
 - Hoe zal de rest van de gronden verkocht worden? Toch geen "Arsenaal 2"?
-

Aanpak participatie- en communicatieproces

- Fijn dat we als buurtbewoners op de hoogte worden gehouden. Het is interessant om alle info gebundeld te hebben en de aanspreekbaarheid van de stadsmedewerkers is een grote meerwaarde. Het zou leuk zijn om nog wat meer info te krijgen over het sociale luik.
 - Verder ben ik zeer geïnteresseerd hoe het project verder zal ontwikkelen, want het ziet er goed uit!
-

-
- Waarom geen info naar buurtbewoners? De conceptnota en de wijkstructuurschetsen werden ook al opgemaakt zonder inspraak. Participatie?
 - Wat is er met de info gebeurd die ik tijdens een vorig participatiemoment gaf (bolletjes kleven op kaart)? Mijn vragen waren toen:
 - Extra parkeerplaats op de Arsenaalsite ter hoogte van de Heidestraat
 - Ruimte voor parken en moestuintjes
 - Fietstoegang via de tuinen van de huizen langs de ArsenaalsiteIk vind daar niets van terug in de plannen.
 - In de laatste 3 jaar ben ik naar veel vergaderingen geweest waar mensen van de Stad Gent met ons, buurtbewoners, hebben gesproken. Nu zie ik niets terug wat tijdens deze vergaderingen werd voorgesteld zoals een zwembad, groentetuinen, plaatsen voor activiteiten (voordrachten, lezingen,...). Ik zie opnieuw veel ideeën maar niets wat voor ons, huidige buurtbewoners, interessant is. Winkels met lokale producten? Betaalbare restaurants? Moestuinen? Vél meer parkeerplaatsen? We willen graag informatie krijgen over praktische plannen, geen folders met veel onbegrijpbare woorden. Ik hoop dat er iets leuks voor iedereen zal komen.
 - Goed bezig!

Tijdelijke invulling

- Bij de tijdelijke invulling ook activiteiten voor de wijk Moscou-Vogelhoek zoals een rommelmarkt.
 - Waar blijft de invulling van de Arsenaalsite voor de buurt? Enkel dure, hippe evenementen voor een breed publiek. Geen enkele belofte naar de buurt werd nageleefd.
-

2.6.2. Samenvatting

Een aantal bewoners zijn zeer tevreden met de manier waarop de buurt betrokken en geïnformeerd wordt. Anderen geven aan dat er nog meer inspraak nodig is. Niet iedereen ziet ook meteen wat er met de input is gebeurd die bewoners tijdens eerdere participatiemomenten hebben meegegeven.

Verder komen twee bezorgdheden rond het vervolgproces aan bod.

Er is de onduidelijkheid over de toekomstplannen van de NMBS en Infrabel: welke gronden komen vrij? Wanneer? Hoe zullen ze worden verkocht? Bewoners zijn bezorgd dat deze de visie zoals voorgesteld door de Stad hypothekeren.

Daarnaast willen buurtbewoners bij de tijdelijke invulling voldoende activiteiten die ook gericht zijn op de wijk Moscou-Vogelhoek en zijn bewoners.

3. Vragen en opmerkingen zitdagen

De zitdagen vonden plaats op volgende momenten:

- vrijdag 17 mei 2024, van 15 tot 18u30 tijdens de Moscou Markt bij Santo
- vrijdag 7 juni 2024, van 15 tot 18u30 tijdens de Moscou Markt bij Santo
- woensdag 12 juni 2024, van 15 tot 18u30 in Buurthuis De Porre
- zaterdag 15 juni, van 11u tot 16u tijdens het buurtfeest in wijkpark De Porre

Bij die zitdagen waren Nathalie Desmet (wijkregisseur, Dienst Beleidsparticipatie) en Simon Verledens (ruimtelijk planner, Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning) steed aanwezig.

Heel wat mensen wilden zicht in de eerste plaats informeren over de plannen. Een aantal buurtbewoners gaven mondeling ook bezorgdheden mee. Meer dan tijdens de infomarkt kwamen er op de zitdagen bewoners langs met specifieke vragen rond de toekomst van hun perceel en woning en de directe omgeving daarvan.

Algemeen zien we dat er vooral veel interesse en tegelijk bezorgdheid is in de ontwikkeling van de Werkhuizensite. Deze site ligt zeer centraal in de wijk en de toekomstplannen zijn ook nog een stuk minder concreet dan voor de Arsenaalsite.

Hieronder zijn de voornaamste vragen en opmerkingen gebundeld.

- Voor de site langsheen de Hundelgemsesteenweg (“Spoorwegbosje”) vroegen bewoners om de bouwhoogte te beperken en niet hoger te bouwen dan de bebouwing in het Sente Clarenhof (aanpalend project). Ze willen ook graag dat het bosje toegankelijk gemaakt wordt. Tenslotte geven ze ook mee dat de oversteekbaarheid van de Hundelgemsesteenweg op die plek een knelpunt is.
- Er wordt aandacht gevraagd voor de stationsomgeving van Merelbeke: deze straten horen ook bij Gent, maar worden vaak vergeten bij het opmaken van plannen.
- Verschillende mensen beklemtonen de nood aan bijkomende voorzieningen, ontmoetingsplannen én een alternatief voor Santo.
- Voorstel om een buurtparking te voorzien, zodat straatparkeren kan beperkt worden.
- Iemand geeft aan dat de Congobundel een goede locatie voor een buurtparking zou zijn.
- De vrees dat de reeds bestaande parkeerdruk in de wijk nog groter zal worden leeft bij heel wat bewoners.
- Er wordt voorgesteld om ruimte voor buurttuinieren of volkstuintjes te voorzien op één van de sites, zowel in de tijdelijke als in de definitieve invulling. Bij de bestaande volkstuincomplexen staan veel mensen op de wachtlijst.
- Een bewoner van een woning palend aan de Werkhuizensite vraagt om te onderzoeken of tuinuitbreidingen mogelijk zijn.
- Verschillende bewoners van de Saint-Genoisstraat vragen of ze een achteruitgang aan hun tuin kunnen krijgen.
- Eén iemand is bezorgd over de ontwikkeling van de Werkhuizensite omwille van de vervuiling.
- Bewoners van de Désiré Mercierlaan zijn bezorgd over de geluidsoverlast. Er is momenteel heel veel dynamiek op de site (gelinkt aan LCI, logistiek centrum infrastructuur) die voor geluids- en geurhinder zorgt.
- Er is bezorgdheid over de (geluids)overlast die de werken op de verschillende sites de komende jaren met zich mee zullen brengen.

- Er is de bezorgdheid dat er op de Arsenalsite voldoende ruimte blijft voor economie. Zeker naar kleine units is er een grote vraag in Gent.
- Er wordt ook gevraagd om op de verschillende sites voldoende sociale woningen te voorzien.

- Moet de zone langs de Oefenpleinstraat ook niet mee onderzocht worden? Zeker als er een nieuw station zou komen, zal het karakter van die (onderbenutte) zone, veranderen.
- Een aantal personen suggereren om ook de bedrijvzone langs de Oefenpleinstraat mee te nemen binnen de afbakening. Momenteel bevinden zich op deze zone al handelszaken. Door de ontwikkeling van de Arsenalsite en zeker wanneer daar ook een station komt, zal de dynamiek van die zone sterk veranderen. Dit vraagt om een vernieuwde visie op die zone en mogelijk dus ook een herbestemming.

- Is de ontsluitingsweg vanaf de Hundelgemsesteenweg naar het spoorwegbosje wel breed genoeg?
- Er wordt gevraagd of een zonevreemde woning langsheen de Peter Benoitlaan kan meegenomen worden binnen het plangebied.

4. Adviezen en reacties

Tijdens de adviesvraag kregen bewoners en betrokkenen ook de kans om schriftelijk te reageren. Daarnaast kregen een aantal instanties een officiële adviesvraag.

4.1. Adviezen

We kregen uiteindelijk van 9 instanties advies:

- De Lijn (26/04)
- Departement Omgeving (03/05)
- Departement MOW (06/06)
- Infrabel (12/06)
- Elia (17/06)
- NMBS (18/06)
- GECORO (20/06)
- Gemeente Melle (20/06)
- Gemeente Merelbeke (21/06)

De adviezen zijn hieronder samengevat:

4.1.1. Advies De Lijn

De Lijn vraagt om de potenties van openbaar vervoer nog meer te belichten: het projectgebied is langs alle zijden voorzien van een hoogkwalitatieve OV-rontsluiting. Dit is een troef waarvan men bij de ontwikkeling van dit gebied maximaal gebruik van moet maken. Onder meer door in te zetten op doorwaadbaarheid van het gebied richting de belangrijkste OV-haltes, door functies die de meeste verplaatsingen genereren in te plannen nabij de OV-haltes en door het aantal parkeerplaatsen te minimaliseren om impact op doorstroming te vermijden.

4.1.2. Departement Omgeving

Departement Omgeving geeft aan dat infrastructuren in het plangebied onder de Vlaamse planningsbevoegdheden vallen en er dus een delegatie van planningsbevoegdheid zal moeten bekomen worden.

Departement Omgeving beklemtoont dat de plannen rekening moeten houden met het regionaal mobiliteitsplan voor de vervoerregio Gent en met het complex project voor het viaduct Gentbrugge.

Ook de visies van de betrokken infrastructuurbeheerders & sectorale adviesinstanties moeten worden meegenomen bij de verdere planuitwerking zodat de ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven afgestemd zijn op het mobiliteitsverhaal.

4.1.3. Departement MOW

Departement MOW beklemtoont dat het noodzakelijk is dat er afstemming is met Infrabel en NMBS omwille van het belang van de plek binnen het spoornetwerk.

4.1.4. Infrabel

Infrabel vraagt een aantal randvoorwaarden strikt na te leven (o.a. bouwrijpe strook langs het spoor).

Er moet ook rekening worden gehouden met de afstanden noodzakelijk om de toekomst van het spoor te garanderen. Toekomstige spooruitbreidingsprojecten van Infrabel mogen niet gehypothekeerd worden door terreininname of herbestemming.

Er dient tenslotte voldoende aandacht te zijn voor geluidshinder en remediëring ervan bij bijkomende woonuitbreiding, zodat ook hier een spooruitbreiding in de toekomst niet onmogelijk wordt gemaakt.

4.1.5. Elia

Er moet rekening gehouden worden met de aanwezigheid van ondergrondse hoogspanningsleidingen gelegen langsheen de betrokken deelgebieden.

4.1.6. NMBS

NMBS geeft negatief advies op de startnota en vraagt een herziening van de afbakening van het plangebied, de plandoelstellingen en het programma.

Ze onderbouwen hun negatief advies door te stellen dat

- niet de Stad, maar de Vlaamse overheid bevoegd is voor het herbestemmen van vrijgekomen spoorterreinen en het dus een Gewestelijk RUP zou moeten zijn
- we op openbaar domein van NMBS niet zomaar kunnen herbestemmen omdat erfdienstbaarheden die samengaan met die herbestemming bedrijfsvoering van de NMBS onmogelijk maken
- het plan niet realisatiegericht is omdat de plannen van NMBS het onmogelijk maken en dat daarover onvoldoende dialoog is geweest.

4.1.7. GECORO

De Gecoro onderschrijft de keuze voor één planproces, maar benadrukt daarbij het belang om uit te zoomen op wijkniveau, zeker voor wat betreft het aspect mobiliteit (de rol van bijvoorbeeld de Brusselsesteenweg inzake mobiliteitsimpact, de doorwaadbaarheid van de sites vertrekkend vanuit een samenhangend fiets- en wandelnetwerk in de gehele wijk, ...). De afweging op wijkniveau moet helpen om de grenzen van mogelijke spanningsvelden tussen de 11 ambities goed te bewaken in ruimtelijke, functionele en vormelijke stedenbouwkundige voorschriften. De draagkracht van de wijk is steeds bepalend.

De GECORO geeft nog een aantal voorstellen en bezorgdheden mee:

- De GECORO vraagt te werken aan een klimaatrobuuste wijk op voorwaarde dat die ontwikkeling op maat van de noden van de wijk is met voldoende aandacht voor groen, voorzieningen en kwetsbare groepen.
- We moeten nog meer inzetten op een kindvriendelijke aanpak door bijvoorbeeld samen te werken met scholen.

- De Brusselsesteenweg speelt een belangrijke rol bij de ontwikkeling van de spoorwegsites. Bepaalde aspecten moeten daarom nog beter in beeld worden gebracht (oversteekbaarheid, tramlijnen, op- en afrittencomplex, ...). Er wordt gevraagd om de locatie van de P&R te evalueren en te onderzoeken of die wel samengaat met de ontwikkeling van een autouwe wijk.
- De ontwikkeling van de sites biedt kansen om de doorwaadbaarheid van de wijk en verbinding met de omgeving te verbeteren, onder meer door bestaande barrières aan te pakken (bv. fietsbrug aan de Peter Benoitlaan).
- Er is bijkomend onderzoek nodig naar de noden die leven in de wijk en welke voorzieningen noodzakelijk zijn wanneer bijkomende woningen op de sites worden gerealiseerd.
- 'We houden rekening met de noden en plannen van de NMBS en Infrabel, ook bij nieuwe ontwikkelingen' is één van de ambities die in de startnota zijn geformuleerd. De GECORO geeft aan dat dat geen ambitie op zich is, maar dat het wel een ambitie moet zijn om die noden van NMBS/Infrabel af te stemmen op de noden en draagkracht van de wijk.
- Er moet voldoende aandacht gaan naar betaalbaar wonen wil men de ambitie van 20% sociale huur tegen 2050 behalen en naar een goede mix (sociale huur, betaalbare huur en betaalbare koop).
- De nood aan ruimte voor maakeconomie wordt onderschreven, maar vraagt verdere uitwerking gekoppeld aan randvoorwaarden in functie van draagkracht, levendigheid en verweving.
- Er wordt gevraagd om voldoende ruimte te voorzien voor sportbeoefening.
- Erfgoed is belangrijk. Daarom stelt men voor om de Erfgoedraad ook te laten adviseren in het planproces. Daarnaast wordt aangegeven dat de heidegronden op de Werkhuizensite ook erfgoedwaarde hebben.
- De GECORO wijst op het belang van een groen netwerk. Ook tijdelijk groen kan daarin een rol spelen. Er wordt ook gevraagd om de 3-30-300 regel toe te passen in het planproces.
- Het voorstel om op de Congobundel een sportief ingerichte groenruimte te ontwikkelen wordt ondersteund. Vandaag blijkt echter dat Infrabel de Congobundel nodig heeft voor haar activiteiten. Daarom vraagt de GECORO de garantie dat deze activiteiten indien nodig op een andere plek binnen het plangebied met dezelfde kwaliteitseisen kunnen doorgaan.
- Een RUP dat de vier sites omvat is zeker van een voldoende schaal om te onderzoeken hoe de hele wijk van energie kan worden voorzien. Redeneren in de geest van een (rechtvaardige) return naar en met de wijk verdient op de schaal van dit RUP extra aandacht.

4.1.8. Gemeente Melle

De Gemeente Melle vraagt om volgende aandachtspunten mee te nemen in de scopingsnota:

- Mobiliteit: onderzoek naar de te verwachte bijkomende verkeerstromen op grondgebied van Melle en specifiek op de rotonde ter hoogte van Merelbekebrug;
- Sociale woningen: onderzoek naar de impact van de spoorwegactiviteiten (huidige en toekomstige) op de kwaliteit van het wonen;
- Buffergroen: het bijkomend aanduiden van een groenbuffer verankerd aan de woonontwikkeling zonder dit door te schuiven naar de reservatiestrook;
- Spoorwegactiviteiten: onderzoek naar de toekomstige spoorwegactiviteiten en activiteiten weren die bijkomende overlast geven voor de omwonenden.

4.1.9. Gemeente Merelbeke

De Gemeente Merelbeke vraagt om bij de verdere opmaak en de toekomstige programmatie van de sites ook de effecten van het plan en de bouwprogrammatie op de omliggende woonstraten op grondgebied Merelbeke zorgvuldig in kaart te brengen zodat de toekomstige ontwikkelingen geen

overlast of hinder veroorzaken op deze woonstraten (vlotte en verkeersveilige doorstroming voor alle weggebruikers, geen parkeeroverlast, goede bereikbaarheid en ontsluiting van de wijken, waken over de leefbaarheid enz. ...). Tegelijk wordt gevraagd om de gemeente Merelbeke en zijn inwoners hierover goed te informeren met inspraakmogelijkheid.

Verder aandachtspunten zijn de volgende:

- Bij het bepalen van het programma voor de spoorwegsites moet ook afgestemd worden met de buurgemeentes en onderzocht worden welke kansen daar liggen.
- Bereikbaarheid, veiligheid en doorstroming zijn belangrijk en vragen de nodige maatregelen niet alleen op het hoofdwegennet en dragend netwerk maar ook voor het lokale wegennet. Specifieke aandacht moet gaan naar de zwakke weggebruiker.
- Bij de ontwikkeling van de sites moeten voldoende parkeermogelijkheden voor auto en fietsen worden voorzien. De impact van de invoering van een parkeertarief in Moscou-Vogelhoek (groene zone) onder meer op grondgebied Merelbeke moet onderzocht worden.
- De effecten van de ontwikkelingen op de omgeving van station Merelbeke moeten onderzocht worden, in het bijzonder wanneer het station Gentbrugge naar de Arsenaalsite wordt verplaatst. Ook de verbinding tussen het station en de sites vraagt bijzondere aandacht (deelfietsen, verlengen tramlijn 3,...).
- De ontwikkeling van de Arsenaalsite zal voor meer verkeer zorgen, onder meer op de verbindingswegen Brusselsesteenweg en de Fraterstraat in Merelbeke-Melle. De verkeersleefbaarheid moet daarbij verzekerd worden.
- Er wordt aandacht gevraagd voor klimaatneutraliteit en circulair bouwen bij de ontwikkeling.
- Er wordt gevraagd om geen milieu-hinderende bedrijfsactiviteiten toe te laten.
- Er wordt gevraagd om bij de ontwikkeling van het woonproject op de site van het Spoorbosje ook rekening te houden met het gegeven dat de volledige site als biologisch waardevol gekarteerd staat (niet enkel het bebost deel) en de ontwikkeling hierop af te stemmen.
- De gemeente Merelbeke vraagt om betrokken te worden bij infrastructuurprojecten die impact hebben op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente.

4.2. Inspraakreacties

We kregen in totaal 109 reacties. 8 reacties werden ingediend na 22 juni. Ze werden alsnog mee verwerkt. Een aantal reacties ontvingen we verschillende keren. Zo werd 66 keer dezelfde reactie ingediend rond de vraag naar meer betaalbaar wonen en werd een identieke reactie met verschillende bezorgdheden vanuit de buurt 31 keer bezorgd.

Uiteindelijk kregen we 13 unieke reacties. Behalve reacties uit de buurt (buurtbewoners maar ook WGC Ledeborg), reageerden ook de eigenaars van de Arsenaalsite en verschillende middenveldorganisaties (UNIZO, GMF, vzw Te duur, SAAMO) en de stedelijke woonraad.

Hieronder zijn die samengevat.

4.2.1. Mobiliteit en ontsluiting

a. Opmerkingen

Openbaar vervoer

- Er wordt gevraagd om de ambitie uit Ruimte voor Gent om het station van Gentbrugge te verplaatsen naar de Arsenaalsite te concretiseren door aan te geven welk traject hiervoor nodig is én welke rol de Stad wil spelen om dit gedaan te krijgen.
- De Arsenaalsite kan een economische hotspot worden van regionaal belang door de nabijheid van de stad en de goede ontsluiting door E17, R4, trein en tram. Er wordt beklemtoond dat een station op deze site en een verknoping van verschillende tramlijnen daar een belangrijke rol kan in spelen.
- Hoewel er nog steeds openbaar vervoerhaltes op de Brusselsesteenweg zijn en er ook de eindhalte van tramlijn 3, heeft het wegvallen van buslijn 20 impact voor een aantal bewoners. Er wordt gevraagd daar een oplossing voor aan te reiken.

Zacht verkeer en doorwaadbaarheid

- Door de plannen van de NMBS en Infrabel lijkt de realisatie van een trage verbinding langsheen de sporen die de verschillende spoorwegsites verbindt (zie wijkstructuurschets) nog moeilijk te realiseren. Er wordt gevraagd om dit idee niet los te laten en de mogelijkheden te onderzoeken.
- De lokale fietsroute Benoitlaan-de Gruyterstraat-Mercierlaan kan worden verbeterd door die deels te verleggen naar de Werkhuizensite. De lokale fietsroute Benoitlaan-de Gruyterstraat-Mercierlaan kan worden verbeterd door die deels te verleggen naar de Werkhuizensite. De startnota laat hiervoor mogelijkheden, maar expliciteert niet of het RUP het stadsregionaal fietsroutenetwerk gaat faciliteren dan wel verbeteren. We willen dat in dit project gebruik wordt gemaakt van 'bicycle oriented development' en dat de fietsinfrastructuur de ruggengraat van de ontwikkeling wordt.

Parkeren

- Er wordt gesuggereerd om per deelzone een gewenst maximum autobezit per wooneenheid op te leggen. Als het gewenste autobezit laag ligt, kan dit bijdragen aan de garantie op de betaalbaarheid van de toekomstige woningen (een hogere parkeernorm trekt hogere inkomens aan en dan zal er ook voornamelijk op maat van die groep ontwikkeld worden).
- Er wordt voorgesteld om een buurtparking expliciet op te nemen in de plandoelstellingen.
- De huidige parkeerdruk in de wijk zal nog verhoogd worden door de nieuwe projecten. Een oplossing voor het parkeerprobleem dient uitgewerkt te worden.
- Onderbouw de ambitie om minstens 1 boom per 5 parkeerplaatsen te voorzien. Het is onduidelijk of dit volstaat om aan een boomkruinbedekking van 30% te komen in de wijk, conform de 3-30-300-regel.

b. Samenvatting

De inspraakreacties rond mobiliteit focussen op openbaar vervoer, parkeren en zacht verkeer.

Buurtbewoners vragen om het openbaar vervoer verder te versterken. Extra tram- en buslijnen, maar ook het verplaatsen van het station Gentbrugge naar de Arsenaalsite, bieden kansen.

Trage verbindingen zouden de ruggengraat van de ontwikkeling moeten vormen. Zowel lokale fietsroutes als het stadsregionaal fietsnetwerk moeten gefaciliteerd worden in het RUP. Buurtbewoners vragen specifiek om te onderzoeken of de trage verbinding tussen de sites parallel aan het spoor (zoals voorgesteld in de wijkstructuurschets) te verenigen valt met de plannen van NMBS/Infrabel.

Tenslotte is parkeren ook een belangrijk aandachtspunt. Door de ontwikkelingen kan de parkeerdruk in de wijk verder toenemen. Mogelijke oplossingen zijn inzetten op een autoluwe wijk (met bijvoorbeeld maximum autobezit per woning) en het realiseren van een buurtparking. Bij parkeerplaatsen wordt gevraagd om voldoende groen te voorzien om aan een boomkruinbedekking van 30% te komen in de wijk, conform de 3-30-300-regel.

4.2.2. Groen, bodem en water

a. Opmerkingen

- Bodem, landschap en groen moeten de basisinfrastructuur vormen bij stedelijke ontwikkeling. Groenbehoud en nieuwe groenontwikkeling zijn prioriteiten. Vanaf de sites zouden er groencorridors moeten aangelegd (of voorbereid) naar de groenassen in de omgeving (zie RUP Bovenschelde) en de Gentbrugse Meersen. De nota maakt die link maar in beperkte mate en benoemt ook niet expliciet dat de verschillende deelzones via een groene corridor met elkaar kunnen worden verbonden.
 - De resultaten van het bodemonderzoek zijn essentieel. Het uitwerken van ontwikkelingsscenario's kan pas starten na dit onderzoek en moet erop gebaseerd worden.
 - Het is nog onduidelijk of het de ambitie is om met dit RUP te zorgen voor netto-ontharding in het plangebied. De startnota suggereert namelijk tegelijk bijkomende verharding via de plandoelstellingen maar benadrukt tegelijk ook het teveel aan verharding in de wijk.
 - Buurtbewoners vragen om de Werkhuizenzone en het Spoorwegbosje nu reeds op een veilige manier toegankelijk te maken.
 - Er wordt gevraagd om een buurtmoestuin te voorzien op de Arsenaalsite (rekening houdende met de vervuiling).
 - Er moet aandacht zijn voor groen, ontharding en doorwaadbaarheid. Degelijke sanering is noodzakelijk.
 - Er wordt gevraagd om te onderzoeken of woningen die palen aan de spoorwegsites een tuinuitbreiding kunnen krijgen of minstens een toegang vanaf de tuin tot de nieuwe publieke groenzones.
-

b. Samenvatting

Bodem, landschap en groen moeten de basisinfrastructuur vormen bij stedelijke ontwikkeling. Dit betekent onder meer dat bodemonderzoek en gepaste sanering cruciaal zijn, dat er moet ingezet worden op maximale ontharding en dat er ook moet ingezet worden op groene verbindingen die de sites met grotere groenstructuren (zoals de groenklimaatassen) verbinden.

Buurtbewoners vragen specifiek om de Werkhuizenzone en het Spoorwegbosje nu reeds op een veilige manier toegankelijk te maken en een buurtmoestuin te voorzien op de Arsenaalsite. Tenslotte wordt gevraagd of woningen die palen aan de spoorwegsites een tuinuitbreiding kunnen krijgen of minstens een toegang vanaf de tuin tot de nieuwe publieke groenzones.

4.2.3. Wonen

a. Opmerkingen

- Er wordt gevraagd om het aandeel sociale woningen op de sites te vergroten. Enerzijds wordt gevraagd om de geplande woningen op de Arsenaalsite, de Werkhuizenzone en de Congobundel 100% in te vullen als sociale- en/of budgethuurwoningen. Als de voorziene V/T van 1,1 op de Arsenaalsite verhoogd wordt, moet elke extra gerealiseerde woning bestemd zijn voor sociale huur.
-

- De ambitie voor betaalbaar wonen moet zo hoog mogelijk zijn. De ontwikkelkansen op de Werkhuizensite zijn eerder beperkt door de plannen van NMBS en Infrabel. Daarom moet op de andere sites meer ingezet worden op betaalbaar wonen. 580 betaalbare woningen, zijnde sociale en budgethuurwoningen, moet het absolute minimum zijn. Het is mogelijk om op de Arsenalsite de V /T van 1,1 te verlaten en het rendement op de site te verhogen met als voorwaarde een naar verhouding substantieel extra aantal betaalbare woningen te realiseren. Dit kan bijvoorbeeld wanneer elke woning bovenop de 300 woningen die nu mogelijk zijn, sociale huur of budgethuur moet zijn.
- Buurtbewoners vinden dat er meer woningen moeten gerealiseerd worden op de spoorwegsites met de focus op betaalbaar wonen. Er wordt voorgesteld om over de vier sites heen minimaal 760 woningen te voorzien, waarvan 580 sociaal of budgethuur.
- Er moet onderzocht worden of een spreiding van sociaal wonen wenselijker is tussen de sites Werkhuizen en Arsenaal. Het deelgebied Vogelhoek kent nu al het merendeel van deze sociale woningen, waardoor dit deelgebied ongetwijfeld boven het stadsgemiddelde komt. Dit kan bepalend zijn voor de draagkracht van de omgeving, wat maatgevend is bij de opmaak van dit RUP.
- Daarnaast wordt gevraagd dat de Stad de eigen ambities rond sociale woningen naleeft en bij deze sites dus een forse inhaalbeweging maakt.
- In de hele nota dient consequent gebruik gemaakt te worden van de terminologie dat betaalbaar wonen gaat over het geheel van sociaal wonen en budgethuur én waarbij sociaal wonen gaat over woningen verhuurd door de woonmaatschappij en budgethuren gaat over de definitie zoals opgenomen in het "gemeentelijk toewijzingsreglement voor budgethuurwoningen op het grondgebied van de Stad Gent".
- Er wordt gevraagd om de bouwhoogte die in het RUP wordt toegelaten af te stemmen op de huidige bouwhoogtes in de wijk.
- Er wordt gesuggereerd om een maximaal aantal bouwlagen uit de RUP-voorschriften te weren zodat een hoogteaccent kan gerealiseerd worden.

b. Samenvatting

Het overgrote deel van de inspraakreacties beklemtoont de grote nood aan sociaal wonen en budgethuur en de kansen die de spoorwegsites hier bieden. De ambitie op dat vlak moet hoger.

Er wordt voorgesteld om de op de Arsenalsite de V /T van 1,1 te verlaten en het rendement op de site te verhogen met als voorwaarde een naar verhouding substantieel extra aantal betaalbare woningen te realiseren. Een aantal vragen zelfs om alle geplande woningen op de Arsenalsite, de Werkhuizensite en de Congobundel 100% in te vullen als sociale- en/of budgethuurwoningen.

Er moet daarbij onderzocht worden of een meer evenwichtige spreiding van sociaal wonen over de Arsenalsite en de Werkhuizensite niet wenselijker is voor de draagkracht van de wijk.

Wat de bouwhoogtes betreft wordt enerzijds gevraagd om de toegelaten bouwhoogte af te stemmen op de huidige bouwhoogtes in de wijk en wordt anderzijds gepleit om voor de Arsenalsite een maximaal aantal bouwlagen uit de RUP-voorschriften te weren zodat een hoogteaccent kan gerealiseerd worden.

4.2.4. Voorzieningen

a. Opmerkingen

- Er moet aandacht gaan naar 'zorg en welzijn'. Er wordt concreet voorgesteld dat er ruimte wordt gereserveerd in de plannen voor onder andere huisartsenpraktijken, thuiszorgdiensten, diensten maatschappelijk werk, diensten voor geestelijke gezondheidszorg, een antenne werking van het Lokaal Dienstencentrum (LDC) en/of OCMW, een 'Gent Info punt', jeugdwelzijnswerk, ...
- Er wordt aangegeven dat de bijkomende nood aan publieke voorzieningen (kinderopvang, onderwijs, sportinfrastructuur, verenigingslokalen...) goed moet onderbouwd en gekwantificeerd worden.
- De startnota geeft aan dat we op de Arsenalsite inzetten op stedelijke noden en op de Werkhuizensite meer op buurtnoden. Door de onzekerheid over welk deel van de Werkhuizensite kan worden ontwikkeld en wanneer, moet dit genuanceerd worden. Het RUP moet garanties inbouwen dat ook de buurtnoden elders kunnen gerealiseerd worden, los van de onzekere toekomst van de Werkhuizensite.

-
- De buurt kent amper nog buurtwinkels en café's. Dit zijn tegelijk ontmoetingsruimtes. Er wordt gevraagd om daar aandacht aan te besteden bij het uitwerken van het plannen.
 - Op de Congobundel wordt voorgesteld om daar sportvoorzieningen in functie van de buurt te realiseren. Maar doordat de Congobundel mogelijk volledig nodig blijft in functie van spooractiviteiten, is de haalbaarheid hiervan onzeker. Buurtbewoners beklemtonen de noodzaken van dergelijke sportvoorzieningen en vragen daarom om dit op de Arsenaalsite te voorzien.
 - Jongeren moeten zeker een plaats hebben in de wijk, maar de locatie om ruimte voor hen te voorzien op de Congobundel wordt in vraag gesteld omdat op die plek weinig sociale controle is.
-

b. Samenvatting

De behoefte aan bijkomende publieke voorzieningen moet goed onderzocht en gekwantificeerd worden. Zeker buurtvoorzieningen zijn cruciaal: wanneer de Werkhuizensite niet (meteen) wordt ontwikkeld, moet het RUP garanties inbouwen dat die voorzieningen op de Arsenaalsite kunnen gerealiseerd worden.

In de inspraakreacties wordt specifieke aandacht gevraagd voor ruimte voor zorg en welzijn. Ook buurtwinkels en café's – tegelijk ontmoetingsplekken – zijn er nog amper en verdienen een plaats in de plannen. Tenslotte zijn ook sportvoorzieningen voor de buurt belangrijk. Als daar op de Congobundel geen plaats voor is, moet die ruimte elders gecreëerd worden.

4.2.5. Economie en verweving

a. Opmerkingen

-
- Het toevoegen van stedelijke logistiek op de site zal een bijkomende druk op de doorwaadbaarheid en de ontsluiting, en bijgevolg op de omgeving van de site leggen. Daarom wordt gesuggereerd dat het autoluwe karakter van het binnengebied de voorkeur dient te verkrijgen t.a.v. de inrichting van een stedelijk logistiek punt.
 - Er wordt voorgesteld om wonen maximaal te voorzien op de Werkhuizensite, samen met verweefbare economie. De Arsenaalsite leent zich best voor overwegend economische activiteit. Het is belangrijk dat ook niet-verweefbare of moeilijk verweefbare economie daar terecht kan. Dat er wonen op de site wordt toegelaten, kan perfect, maar dit mag niet ten koste gaan van de economie en dient rekening te houden met de potentiële hinder die de economische activiteit kan veroorzaken. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor het maximaal scheiden van het economische verkeer op de site en aandacht voor laad- en loskades.
 - De troeven van de Arsenaalsite, moeten volop ingezet worden. De site is goed ontsloten en er is een voldoende grote oppervlakte voor maakindustrie, stadslogistiek, kantoren, ... Daarom wordt er gepleit om de voorziene oppervlaktes voor ondernemen - bedrijvigheid te maximaliseren. We willen dat er meer ruimte voor ondernemen is, dan er in basis voorzien is in de verschillende haalbaarheidsstudies en vooronderzoeken.
 - De as Brusselsesteenweg is de ideale plaats om de ruimte voor ondernemen en bedrijvigheid op aan te sluiten (hier de meeste oppervlakte voor ondernemen ontwikkelen). De verder liggende zones zijn meer geschikt voor wonen. Ondernemen op kleinere schaal moet daar ook mogelijk zijn.
 - Er moet gezocht worden naar innovatieve systemen en concepten om ruimte te creëren, onder meer door slim te stapelen (school boven bedrijven, appartementen boven een school, bedrijvigheid of recreatie onder verhoogde sporen, optoppen van de historische loodsen, ...).
-

b. Samenvatting

De Arsenaalsite heeft heel wat troeven voor economische activiteiten (o.a. goede ontsluiting en de schaal van het terrein en de hallen). Daarom wordt er in één van de reacties gepleit om de voorziene oppervlaktes voor bedrijvigheid te maximaliseren en nog meer ruimte voor economie te realiseren dan in de voorstellen die nu op tafel liggen. Het is belangrijk dat er ook ruimte is voor niet-verweefbare of moeilijk verweefbare economie.

Er wordt voorgesteld om wonen in de eerste plaats op de Werkhuizensite te voorzien. Op de Arsenalsite kan wonen ook op voorwaarde dat het wonen niet ten koste gaat van de economie, rekening houdend met de potentiële hinder die de economische activiteit kan veroorzaken en het economische verkeer op de site maximaal wordt gescheiden.

Bij het verweven van wonen, werken en voorzieningen moet op een efficiënte en innovatieve manier met de beschikbare ruimte worden omgegaan, onder meer door slim te stapelen.

Er wordt aangegeven dat de zone langsheen de Brusselsesteenweg de beste plaats is om de ruimte voor ondernemen en bedrijvigheid op aan te sluiten en het wonen te voorzien in de zones verder van de Brusselsesteenweg.

Stedelijke logistiek kan een bijkomende druk op de doorwaadbaarheid en de ontsluiting, en bijgevolg op de omgeving van de site leggen. Het is een aandachtspunt, zeker in relatie tot het autoluwe karakter van (het binnengebied van) de site.

4.2.6. Klimaat en energie

a. Opmerkingen

- Alle deelzones zouden hun eigen energie moeten kunnen opwekken om in de eigen energiebehoefte te voorzien. Daarnaast zijn er zeker ook kansen om een deel van de omliggende wijken van energie te voorzien (BEO-veld?). Dit zou een expliciet streven moeten zijn.
-

b. Samenvatting

Het moet de ambitie zijn dat de verschillende ontwikkelingen op de spoorwegsites minstens in hun eigen energiebehoefte voorzien en bij voorkeur ook een deel van de omliggende wijk van energie voorzien.

4.2.7. Plangebied

a. Opmerkingen

- Er wordt voorgesteld om te onderzoeken of het relevant is om de nabijgelegen stelplaats van De Lijn op te nemen binnen het plangebied.
 - Er wordt voorgesteld om te onderzoeken of het relevant is om de Oefenpleinstraat op te nemen binnen het plangebied en ter hoogte van de Oefenpleinstraat tramlijn 3 door te trekken tot aan de Brusselsesteenweg.
 - Er wordt voorgesteld de zone Gentbrugge I langsheen de Oefenpleinstraat mee te nemen. De economische bestemming moet behouden blijven, maar kan geoptimaliseerd worden en beter afgestemd op de ontwikkelingen op de Arsenalsite.
 - Er wordt voorgesteld om de driehoekige zone ter hoogte van de Eugène Zetternamstraat mee te nemen binnen het plangebied. Het is een minder kwalitatieve (want ingesloten) woonzone. Voor bedrijven biedt deze zone meer kansen.
 - De woningen in de Heidestraat en Jules De Saint Genoisstraat palend aan de Arsenalsite worden meegenomen in het plangebied. Het behoud van de huidige vormen en typologieën van de huizenrijen in de betrokken straten moet gegarandeerd blijven. Buurtbewoners vragen daarom om die niet mee te nemen binnen de perimeter zodat het BPA Moscou geldig blijft voor deze percelen.
 - De intentie om de AWV-parking in de ontwikkeling op te nemen wordt ondersteund omwille van het strategisch belang van het terrein.
 - Buurtbewoners zijn bezorgd over de invulling die de berm langsheen het spoor ter hoogte van de Mellestraat en Moscou-Viaduct zal krijgen in het RUP.
-

b. Samenvatting

Er worden in de inspraakreactie een aantal suggesties gedaan over de afbakening van het plangebied. Enerzijds wordt gevraagd om de woningen in de Heidestraat en Jules De Saint Genoisstraat palend aan de Arsenaalsite niet mee te nemen binnen de perimeter van het plangebied. Anderzijds zijn er suggesties om het plangebied uit te breiden met bijkomende zones:

- de zone Gentbrugge I langsheen de Oefenpleinstraat
- de driehoekige zone ter hoogte van de Eugeen Zetternamstraat
- stelplaats van De Lijn langsheen de Brusselsesteenweg

4.2.8. Proces

a. Opmerkingen

Planningscontext

- De plannen moeten voldoende rekening houden met actuele visie- en beleidsnota's zoals de woonstudie, programma nota sociaal wonen en het investeringsmeerjarenprogramma 2.0 van Thuispunt Gent.
- De startnota vermeldt slechts enkele plannen en ambities van andere overheden. Er wordt voorgesteld om dit aan te vullen. De SDG's kunnen gebruikt worden als afwegingskader om te komen tot een integrale duurzame ontwikkeling van het plangebied. Verder wordt ook het Complex Project Viaduct Gentbrugge vermeld (In welke mate valt de economische ontwikkeling op de Arsenaalsite te rijmen met de verschillende alternatieven die nu voorliggen). Er wordt ook voorgesteld de 3-30-300-regel toe te voegen aan de plandoelstellingen. Tenslotte wordt ook verwezen naar Agentschap Natuur en Bos die online een opsomming van groennormen heeft staan.
- Er wordt voorgesteld om naast de grotere woonprojecten (de Porre en Ecowijk) ook kleinere projecten mee te nemen. Er wordt verwezen naar woonproject Jean Jaurèsaan (17 nieuwe eengezinswoningen) en woonproject Vanhouttepark (11 appartementen, 5 eengezinswoningen).

Voorschriften

- Er wordt gevraagd om bij het opmaken van de voorschriften voldoende ruimte voor ontwerpend onderzoek te laten. Enerzijds moet het RUP voldoende flexibiliteit bieden voor de verschillende programma-onderdelen. Hierdoor kan ingespeeld worden op concrete ruimtevragen en marktevoluties, nieuwe inzichten en onvoorziene situaties. Ook zal niet elke economische invulling er in dezelfde mate toe in staat zijn voldoende marktconforme huur- en/of aankooprijzen te betalen. Er moet over gewaakt kunnen worden dat over de totaliteit van de ontwikkeling dit kan gecompenseerd worden door voldoende bouwvolume in andere economische typologie of niet-economische programma-onderdelen. Daarnaast wordt ook flexibiliteit gevraagd op vlak van morfologie en volumetrie.

Planteam

- Het belang van biodiversiteit, groen en landschap moet weerspiegeld worden in de samenstelling van de teams. Uit de procesnota is niet duidelijk in hoeverre hiermee rekening wordt gehouden in de samenstelling van het kern- en planteam.

Communicatie en participatie

- Er wordt aangegeven dat ondanks alle communicatie en participatie er nog heel wat zaken onduidelijk en onzeker zijn. Daarom vragen buurtbewoners een bijkomende toelichting met kans tot debat.
- Vraag om ook de bewoners uit het deelgebied Vogelhoek actiever te betrekken binnen het verdere communicatie- en participatietraject.

Parallele processen (BFC, Masterplan, MER)

- Er wordt voorgesteld om de procedure te stoppen en voorafgaand aan de RUP-procedure een impactstudie uit te voeren naar de huidige functies in de ruime omgeving en alternatieven aan te reiken voor bestaande knelpunten. Deze alternatieven kunnen dan de basis vormen voor een RUP dat voorwaarden schept om de leefbaarheid van de huidige omgeving op te waarderen.

-
- Er wordt gevraagd dat het voorbereidend onderzoek, dat werd uitgevoerd in kader van de lopende brownfieldconvenantsonderhandelingen opgenomen wordt in het RUP. RUP en Brownfieldconvenant moeten op elkaar afgestemd worden. De uitvoering van beide instrumenten is immers dermate samenhangend en van elkaar afhankelijk dat beide niet los van elkaar kunnen worden gezien. Deze samenhang dient – in deze voorbereidende fase van het RUP – meer en beter verankerd te worden.
 - Geef duidelijk aan wat de (beperkte) rol van de private eigenaars is binnen het RUP. Vanuit het oogpunt van behoorlijk bestuur is het echter belangrijk om een RUP te maken gericht op het maatschappelijk belang, los van de private belangen van de eigenaars. Een RUP kan namelijk eigendomsbeperkingen bevatten. Het lijkt dan ook goed bestuur dat de eigenaar niet wordt betrokken bij de opmaak. Indien dit niet wenselijk is, moet de Stad duidelijkheid scheppen over welke rol de eigenaars speelden bij de opmaak van het RUP.
-

b. Samenvatting

Relevante visie- en beleidsplannen moet voldoende in beeld worden gebracht, zeker de recente studies en visies rond wonen. Ook een aantal bovenlokale visiedocumenten en processen zijn vaak relevant.

Om de impact van de ontwikkelingen op de wijk te kunnen inschatten, wordt gevraagd om ook kleinere geplande projecten van meer dan 10 woonentiteiten mee in scope te nemen.

Er wordt gesuggereerd om bij de opmaak van stedenbouwkundige voorschriften voldoende flexibiliteit in te bouwen zowel voor de verschillende programma-onderdelen als wat betreft morfologie en volumetrie. Op die manier kan ingespeeld worden concrete ruimtevragen en marktevoluties, nieuwe inzichten en onvoorziene situaties.

Op vlak van communicatie wordt aangegeven dat in de startnota nog heel wat zaken onduidelijk en onzeker zijn. Deze vragen om bijkomende toelichting. Daarnaast vragen buurtbewoners ook om erop toe te zien dat we de bewoners van de wijk Vogelhoek voldoende betrekken bij het proces.

Bij de samenstelling van het kern- en planteam is het belangrijk dat Het belang van biodiversiteit, groen en landschap voldoende weerspiegeld worden.

Ook de wisselwerking met parallelle processen en ieders rol daarin is belangrijk. Zo moet het heel duidelijk zijn welke (beperkte) rol private eigenaars spelen bij de opmaak van het RUP. Tegelijk wordt gewezen op de samenhang tussen het RUP en de Brownfieldconvenant: afstemming is noodzakelijk.

Tenslotte wordt voorgesteld om voorafgaand aan de RUP-procedure een impactstudie uit te voeren naar huidige functies vooraleer nieuwe ontwikkelingen worden onderzocht.

5. Vervolgproces

De inspraakreacties van de buurtbewoners en die van de officiële adviesinstanties worden gebundeld in de scopingnota². We geven in die scopingnota ook per thema aan hoe we met de verschillende reacties omgaan.

Samen met de scopingnota wordt ook de procesnota aangevuld. Deze nota focust zich op het procesverloop en de procesaanpak.

De opmaak van de scopingnota gebeurt in het najaar van 2024. Goedkeuring gebeurt door de nieuwe bestuursploeg begin 2025. Nadien wordt het voorontwerp voor het RUP opgemaakt.

² De scopingnota bevat volgens de decreetgever *minstens dezelfde onderdelen als de startnota. De scopingnota bepaalt de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd, alsook de methode ervan. Bij de opmaak wordt rekening gehouden met de adviezen en het resultaat van de participatie. De scopingnota is samen met de procesnota de leidraad voor het verdere verloop van het geïntegreerde planningsproces dat leidt tot de opmaak van het voorontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan (Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.4 §3).*