



STARTNOTA RUP Afrikalaan

26 augustus 2020

Sami Souguir
Schepen van Cultuur, Stadsontwikkeling en Ruimtelijke Planning
Stad Gent



Colofon

Stad Gent

Departement Stedelijke Ontwikkeling – Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

Publicatiedatum

26 augustus 2020

Contact

Raf Mandervelt

raf.mandervelt@stad.gent

Tel. 09/266 79 50

<https://stad.gent/nl/muide-meulestede-afrikalaan/projecten-en-plannen/afrikalaan>

Postadres

Stad Gent – Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent

Bezoekadres

Administratief Centrum Zuid - Balie Bouwen, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent

Tel. 09/266 79 50

Planteam

Kathleen Derbaix	Dept. Omgeving - Veiligheidsrapportage
Veerle Timmermans	Dept. Omgeving - MER
Francis Beosière	Dept. Omgeving – Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en Projecten
Lucie Pertry	Administratie Wegen en Verkeer
Erwin Sucaet	Departement Mobiliteit en Openbare Werken
Maikal Kegels	De Lijn
Bram Leroy	INFRABEL
Melissa Heyerick	Provincie – Cel Ruimtelijke Planning
Mathias Vandewyngaerde	Stad Gent – Dienst Economie
Pieter Van Bulck	Stad Gent – Dienst Milieu en Klimaat
Sofie De Laender	Stad Gent - Mobiliteitsbedrijf
Kristof Allosery	Stad Gent – Dienst Wonen
Evelyn Fiers	Stad Gent - Stedelijke Vernieuwing - Programmaregie
Annelies Neyens	Stad Gent – Team Stadsbouwmeester
Raf Mandervelt	Stad Gent – Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning
MER-deskundigen	ANTEA (opdrachthouder MER-luik uit het RUP)

Inhoud

1. Inleiding	10
2. Situering	12
2.1. Geografische situering	12
2.2. Aanleiding	13
3. Context	14
3.1. Historiek	14
3.2. Beschrijving van het plangebied	14
3.3. Planningscontext	23
3.3.1. Relatie met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent)	23
3.3.2. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	26
3.3.3. Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen	27
3.4. Voorbereidend ontwerpend onderzoek	27
3.4.1. Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek omgeving Afrikalaan (2016)	27
<i>a. Scenario 1 : werken > wonen</i>	
<i>b. Scenario 2 : wonen > economie</i>	
<i>c. Onderzoek mobiliteitsstructuur</i>	
3.4.2. Typologisch onderzoek naar grondgebonden woningen binnen het RUP Afrikalaan (2020)	35
3.4.3. Conclusie	42
4. Plandoelstelling	43
4.1. Ambitie	43
4.2. Strategie	44
4.3. Programma	45
4.3.1. Ruimtelijk concept	45
4.3.2. Richtlijnen voor de gemengde gebieden	46
<i>a. Methodiek</i>	
<i>b. Ondersteunende voorzieningen als kwetsbare functies</i>	
<i>c. Grondgebonden wonen als kwetsbare functie</i>	
<i>d. Doelgroepgericht wonen als kwetsbare functie</i>	
<i>e. Versterken van de woonkwaliteit langs de Scandinaviëstraat</i>	
<i>f. Maakbedrijven als kwetsbare functie</i>	
<i>g. Hybride bedrijven als kwetsbare functie</i>	

<i>h. Begeleiden van gestapeld wonen</i>	
<i>i. Begeleiden van kantoren</i>	
4.3.3. Richtlijnen voor de zuiver economische gebieden	52
<i>a. Omgaan met Seveso-activiteiten</i>	
<i>b. Andere bedrijfsactiviteiten</i>	
4.4. Ruimtelijke inrichting	54
4.4.1. Groen-blauw raamwerk	54
<i>a. Uitgangspunten</i>	
<i>b. Ruimtelijk concept</i>	
<i>c. Richtlijnen voor de verdere uitwerking van het raamwerk</i>	
4.4.2. Ontsluiting voor fietsers en voetgangers	58
<i>a. Ruimtelijk concept</i>	
<i>b. Richtlijnen voor de verdere uitwerking van het fiets- en voetgangersnetwerk</i>	
4.4.3. Ontsluiting voor het auto- en vrachtverkeer	60
<i>a. Ruimtelijk concept</i>	
<i>b. Richtlijnen voor de verdere uitwerking van de verkeersstructuur</i>	
4.4.4. Volume	62
<i>a. Uitgangspunt</i>	
<i>b. Ruimtelijk concept</i>	
<i>c. Richtlijnen voor de verdere uitwerking van het volume</i>	
4.4.5. Gevelbeeld	66
<i>a. Ruimtelijk concept</i>	
<i>b. Richtlijnen voor de verdere uitwerking van het gevelbeeld</i>	
4.5. Uitwerking	68
4.5.1. Methodiek	68
<i>a. Relatie tussen ‘stedenbouwkundig model’ en RUP</i>	
<i>b. Achtergrond bij het stedenbouwkundig model</i>	
<i>c. Overzicht bouwvelden</i>	
4.5.2. Fiches per bouwveld	70
4.5.3. Samenvatting	83
<i>a. Programma 4 projectgebieden (deelgebieden 1, 2, 3 en 7)</i>	
<i>b. Programma andere gebieden (deelgebieden 4,5 en 6)</i>	
5. Reikwijdte en detailleringsgraad	85
5.1. Voorstel van afbakening van het plangebied	85
5.2. Richtlijnen voor het grafisch plan en de voorschriften	86
5.3. Inzetbare instrumenten	88
6. Alternatieven	90
7. Beschrijving van de te verwachten milieu-effecten	91
7.1. Bepalen van de plan-m.e.r.-plicht	91

7.2. Bestaande feitelijke toestand	92
7.2.1. Fysisch functioneren	92
<i>a. Bodem</i>	
<i>b. Water</i>	
7.2.2. Biodiversiteit	102
7.2.3. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	105
<i>a. Landschapsstructuur</i>	
<i>b. Landschapsbeeld</i>	
<i>c. Erfgoedwaarden</i>	
<i>d. Archeologisch erfgoed</i>	
7.2.4. Ruimtelijk functioneren	108
<i>a. Mobiliteit</i>	
<i>b. Ruimtelijk voorkomen</i>	
7.2.5. Omgevingskwaliteit	112
<i>a. Geluid</i>	
<i>b. Lucht</i>	
7.3. Scoping van de milieueffecten	120
7.3.1. Mens – Mobiliteit	120
<i>a. Afbakening van het studiegebied</i>	
<i>b. Mogelijke effecten</i>	
<i>c. Conclusie</i>	
7.3.2. Geluid en trillingen	121
<i>a. Afbakening van het studiegebied</i>	
<i>b. Mogelijke effecten</i>	
<i>c. Conclusie</i>	
7.3.3. Lucht	122
<i>a. Afbakening van het studiegebied</i>	
<i>b. Mogelijke effecten</i>	
<i>c. Conclusie</i>	
7.3.4. Mens – Gezondheid	123
<i>a. Afbakening van het studiegebied</i>	
<i>b. Mogelijke effecten</i>	
<i>c. Conclusie</i>	
7.3.5. Bodem	124
<i>a. Afbakening van het studiegebied</i>	
<i>b. Mogelijke effecten</i>	
<i>c. Conclusie</i>	
7.3.6. Water	126
<i>a. Afbakening van het studiegebied</i>	
<i>b. Mogelijke effecten</i>	
<i>c. Conclusie</i>	
7.3.7. Biodiversiteit	129
<i>a. Afbakening van het studiegebied</i>	

<i>b. Mogelijke effecten</i>	
<i>c. Conclusie</i>	
7.3.8. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	131
<i>a. Afbakening van het studiegebied</i>	
<i>b. Mogelijke effecten</i>	
<i>c. Conclusie</i>	
7.3.9. Mens – Ruimtelijke aspecten	134
<i>a. Afbakening van het studiegebied</i>	
<i>b. Mogelijke effecten</i>	
<i>c. Conclusie</i>	
7.3.10. Klimaatreflex	136
<i>a. Beleidskader</i>	
<i>b. Invloed van het planvoornemen op het klimaat</i>	
<i>c. Conclusie</i>	
7.3.11. Globale conclusie over de te onderzoeken milieueffecten	139
7.4. Methodologie milieubeoordeling	141
7.4.1. Algemene methodologie	141
7.4.2. Afbakening van het plan- en studiegebied	141
7.4.3. Referentiesituatie voor de milieubeoordeling	142
7.4.4. Grensoverschrijdende effecten	144
7.4.5. Effectenbeoordeling en milderende maatregelen	144
7.4.6. Discipline Mens - Mobiliteit	145
<i>a. Methodiek beschrijving van de referentiesituatie</i>	
<i>b. Methodiek milieubeoordeling</i>	
7.4.7. Discipline Geluid en trillingen	151
<i>a. Methodiek beschrijving van de referentiesituatie</i>	
<i>b. Juridische en beleidsmatige context</i>	
<i>c. Methodiek milieubeoordeling</i>	
7.4.8. Discipline Lucht	157
<i>a. Methodiek beschrijving van de referentiesituatie</i>	
<i>b. Methodiek milieubeoordeling</i>	
7.4.9. Discipline Mens – Gezondheid	159
<i>a. Methodiek beschrijving van de referentiesituatie</i>	
<i>b. Methodiek milieubeoordeling</i>	
7.4.10. Discipline Mens – Ruimtelijke aspecten	161
<i>a. Methodiek beschrijving van de referentiesituatie</i>	
<i>b. Methodiek milieubeoordeling</i>	
8. Ruimtelijke veiligheidsrapportage	162
9. Bijlage 1 : Historiek	163
10. Bijlage 2 : Juridische context	168

10.1. Gewestplan (1977)	169
10.2. Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Grootstedelijk gebied Gent (2009)	169
10.3. Gewestelijk RUP Afbakening Zeehavengebied Fase II (2012)	169
10.4. Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan Handelsdokbrug (2012)	170
10.5. BPA Afrikalaan (1991)	171
10.6. Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Oude Dokken (2011)	171
10.7. 'Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 172 Dampoort' in opmaak(voorontwerp 2018)	173
10.8. Gemeentelijk RUP nr. 149 'Vliegtuiglaan' (2012)	174
10.9. Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 139 Groenas 1 (2009)	176
10.10. Bijzonder Plan van Aanleg SA.-11 Campo Santo (1988)	176
11. Bijlage 3: voorbereidend stedenbouwkundig onderzoek (vervolg)	177
11.1. Stadsontwerp Oude Dokken (OMA 2006)	177
11.2. STEC -studie (2008)	180
12. Bijlage 4 : Relevante beleidsplannen	184
12.1. Bestuursakkoord 2012-2018	184
12.2. Bestuursakkoord 2019 – 2024	184
12.3. Groenstructuurplan (2012)	185
12.4. Mobiliteitsplan (2015)	186
12.5. Parkeerplan Gent 2020 (2014)	187
12.6. Stadsregionaal fietsroutenetwerk (2018)	188
12.7. Economische studies	189
12.7.1. Visienota detailhandel en horeca 2018 – 2023	189
12.7.2. Kantoren in de Gentse Binnenstad (2015)	189
12.7.3. Verwevingstoets (2019) (in opmaak)	190
12.8. Ontwerp Klimaatplan 2020-2025	190
12.9. Stadsvernieuwingsproject Muide Meulestede Morgen (2019)	191
12.10. Raamplan voorlopige zuidelijke havenring (2005) en actualisatie (2020)	192
12.10.1. Raamplan (2005)	192
12.10.2. Actualisatie raamplan (2020) (in opmaak)	193
13. Bijlage 5 : Projecten in omgeving	194

13.1. Nieuwe Dokken	194
13.2. Stadsgebouw Schipperskaai	194
13.3. Publieke ruimte Schipperskaai	194
13.4. Kapitein Zeppospark	195
13.5. Verapazbrug (2019)	195

1. Inleiding

Dit document is de startnota van het 'Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 175 Afrikalaan'. Een ruimtelijk uitvoeringsplan of RUP is een plan waarmee de overheid in een bepaald gebied de planologische bestemming vastlegt. De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt dat RUP's worden opgemaakt ter uitvoering van een ruimtelijk structuurplan. De Structuurvisie 2030 – Ruimte voor Gent (2018) vormt het ruimtelijk kader waarbinnen dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan tot stand komt.

Met deze startnota en de bijbehorende procesnota start de Stad Gent het planproces voor het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan formeel op. Het geïntegreerd planningsproces kent vijf fasen. Elk van deze fasen resulteert in een nota. De startnota is dus de eerste van de vijf nota's die elkaar opvolgen. Onderstaand schema vat het planningsproces samen.

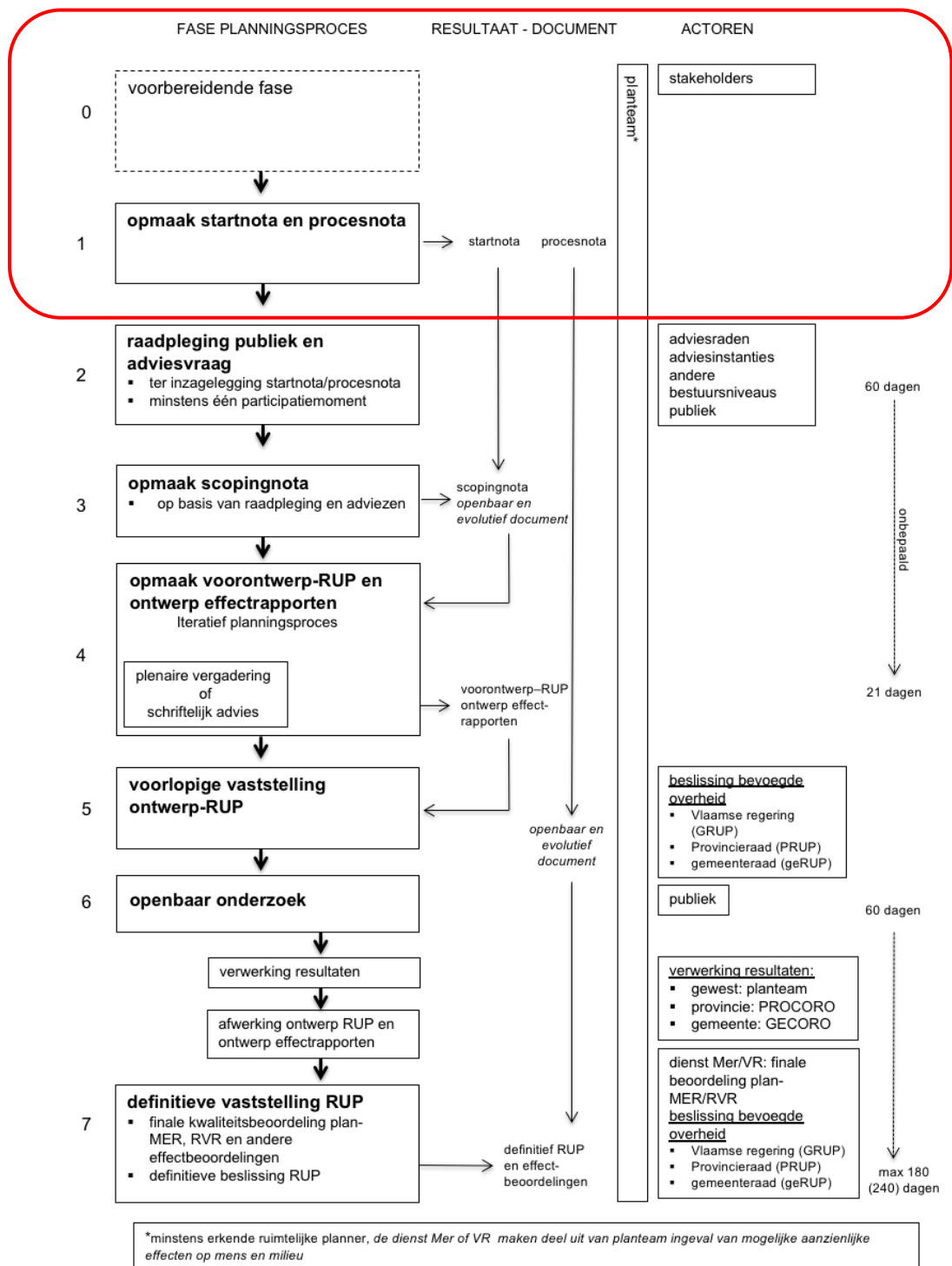
Het decreet beschrijft welke onderdelen de startnota moet bevatten (art. 2.2.4., §2).

- > plandoelstelling
- > geografische afbakening
- > juridische context
- > relatie met beleidsplannen
- > beschrijving alternatieven, reikwijdte en detailleringsniveau
- > beschrijving en beoordeling van milieu-effecten

Deze startnota geeft aan voor welk gebied we het RUP opmaken, wat de planopties zijn voor bestemming en inrichting van het gebied, wat de relatie is met andere plannen in de omgeving van het plangebied en hoe we de te verwachten milieu-effecten onderzoeken.

We gaan met de opties uit deze startnota in dialoog, en dit zowel met de adviesinstanties¹ als met alle actoren, bedrijven, eigenaars en bewoners. Het procesverloop en de procesaanpak staan omschreven in de procesnota, die samen met de startnota te raadplegen is.

¹ Zoals bepaald door de wetgever, zie procesnota.



8 **Publicatie** in Belgisch Staatsblad na schorsingstermijn hogere overheden

2. Situering

2.1. Geografische situering

Het gebied rond de Afrikalaan kent een bijzondere ligging op het raakvlak tussen stad en haven. Het bevindt zich op een 'boogscheut' van Gent Dampoort (ca. 1 km in vogelvlucht) én de Gentse binnenstad (Korenmarkt op ca. 2 km).

De geschiedenis van het gebied is evenwel in belangrijke mate verbonden met de (19^{de} en 20^{ste}-eeuwse) havenontwikkeling. Het Houtdok getuigt van deze aloude verbondenheid en scheidt het gebied van de rest van de kernstad. Het specifieke aan deze locatie is dat het gebied vrijwel volledig door grootschalige infrastructuur is omgeven. Het 'plooit' zich volledig binnen de bocht die de spoorlijn Gent-Eeklo hier vormt. Deze lijninfrastructuur en het bijbehorend 'spoorwegemplacement' scheidt de Afrikalaan van de 19^{de} - eeuwse gordel rond Oud Sint-Amandsberg. De specifieke ligging heeft ertoe geleid dat het gebied niet als klassieke woonwijk is ontwikkeld, maar steeds een belangrijke economische inslag heeft gekend. Deze economische activiteiten zijn nog steeds sterk vertegenwoordigd en dit in een zeer divers gamma van activiteiten, gaande van logistiek en transport over groothandel tot productie van chemische stoffen. Het gebied is ca. 35 ha groot. De Afrikalaan snijdt recht door het gebied. Ter hoogte van de appartementsgebouwen aan de Scandinaviëstraat is het gebied op z'n breedst (ca. 500 m). Zuidwaarts loopt het taps toe tot een minimale breedte van ca. 130 m.

Volgens de meest recente gegevens stelt het gebied 750 personen tewerk, verdeeld over 40 bedrijven. Het gebied telt ca. 250 woningen, hoofdzakelijk appartementen. De Verapazbrug zal de Afrikalaan over het Houtdok heen verbinden met de omgeving van de Tolhuislaan en Voormuide. Met de aanleg van deze brug wordt ook meteen de 'stadsring' R40 verlegd. Deze ringweg zal dus het gebied dwarsen. Ten zuiden sluit het gebied aan bij de ontwikkelingen rond de Dampoort. Op de westflank vinden we tot slot de in opbouw zijnde projecten rond de Oude Dokken.



2.2. Aanleiding

De Stad Gent maakt een ruimtelijk uitvoeringsplan op in uitvoering van de beleidslijnen uit de Structuurvisie 2030 – Ruimte voor Gent (zie 3.3.1). Doelstelling voor de omgeving van de Afrikalaan is de beoogde transformatie van deze economische zone naar een nieuw stadsdeel mét (efficiënt benutte) ruimte voor eigentijdse bedrijvigheid en een verweving met wonen. Het huidige planningskader (zie 8) biedt onvoldoende mogelijkheden om deze geplande ontwikkeling op te vangen. Met het nieuwe ontwikkelingskader vindt het gebied bovendien aansluiting bij de plangebieden in de onmiddellijke omgeving (RUP Dampoort, RUP Oude Dokken). Centraal in het plangebied bevindt zich een Seveso - inrichting (nv Christeyns). Het nieuwe ruimtelijk uitvoeringsplan biedt het juridisch kader om de Seveso - activiteiten van dit bedrijf te begeleiden.

3. Context

3.1. Historiek

Voor een uitgebreide beschrijving van de historiek van het gebied verwijzen we naar 8. In dit hoofdstuk beperken we ons tot een samenvatting.

Het huidige uitzicht en functioneren van het gebied is in belangrijke mate bepaald door de ligging op de overgang van stad en haven. Wonen en bedrijven vormen de hoofdrolspelers in de ontwikkeling van het gebied, waarbij de klemtoon nu eens bij de ene dan weer bij de andere functie ligt.

Het 'meersengebied' kreeg oorspronkelijk een economische invulling, gekoppeld aan de nabijgelegen haven. Spoorweg en Houtdok sloten het gebied af van de rest van de stad.

Net na de Tweede Wereldoorlog verschoof het accent naar wonen. Zowel op de Lübecksite als op het terrein tussen de Afrikalaan en de Chinastraat werden 'noodwoningen' opgericht. In tegenstelling tot de woningen op de terreinen tussen de Afrikalaan en de Chinastraat zijn de woningen op de Lübecksite decennialang blijven staan. Omwille van de slechte bouwstaat zijn alle woningen in 2018 gesloopt.

Centraal in het gebied verschenen een aantal appartementsgebouwen. De crisis van eind jaren 1970 – begin jaren 1980 maakte een vroegtijdig einde aan het voornemen om nog bijkomende hoogbouw te plaatsen.

Vanaf die periode kende het gebied opnieuw een economische invulling. Een bijzonder plan van aanleg uit begin jaren 1990 bestendigde deze evolutie en kleurde het gebied in hoofdzaak als 'KMO-zone' in. De woningen in het gebied konden volgens de toelichtingsnota bij het BPA wel nog behouden blijven en werden als dusdanig planmatig bestendigd ('bevroren'). Het ging dan om de noodwoningen van de Lübeckwijk, de woningcluster op de hoek Amerikalaan – Afrikalaan en de twee kleine woonclusters ten zuiden van Christeyns. Enkel de meergezinsgebouwen aan de Scandinaviëstraat kregen een volwaardige woonbestemming. Het gedeelte ten westen van de Afrikalaan bleef in al die tijd bestemd als 'industriegebied'.

Rond de eeuwwisseling raakten de klassieke bestemmingen uit het BPA en gewestplan duidelijk achterhaald. Diverse beleidsplannen zochten naar een nieuwe, meer stedelijke invulling van het oude havengebied. Het RUP Oude Dokken (2011) realiseert deze transformatie voor de onmiddellijke omgeving van het Handels- en Houtdok. Met dit RUP zetten we deze transformatie verder voor het volledige gebied tot aan de spoorbocht.

3.2. Beschrijving van het plangebied

Voor een uitgebreide beschrijving van het plangebied verwijzen we naar de bestaande feitelijke toestand, zoals opgenomen in het hoofdstuk van de effectbeoordeling (zie 0).

Het gebied is veeleer organisch gegroeid en kent dan ook een grote verscheidenheid aan functies en bouwtypes. Twee grote industriële sites vormen het hart van het gebied, namelijk Christeyns nv en Triferto nv, van elkaar gescheiden door de aan te leggen Verapazbrug. Rond deze twee bedrijven bevinden zich nog een aantal kleinere bedrijfsites met een uitgebreid gamma aan economische activiteiten, gaande van opslag over verkoop en onderhoud van auto's tot zuivere kantoren. Wonen concentreert zich in de twee appartementsgebouwen van de Scandinaviëstraat. Aan de voet van

deze gebouwen bevinden zich een aantal winkels. De sociale woningen van de Lübecksite zijn recent gesloopt. De site is tijdelijk in gebruik als stadsboerderij, maar zal in de nabije toekomst ruimte bieden voor logistieke activiteiten.

Net als de functionele samenstelling is ook de morfologie van het gebied zeer divers. De bedrijvensites hebben in hoofdzaak een eenlagige structuur. De bebouwingsdichtheid varieert van terrein tot terrein. De hoogbouw van de Scandinaviëstraat vormt duidelijk een baken in de ruime omgeving.

Twee grote industriële sites : CHRISTEYNS NV (1) en TRIFERTO NV (2)



De bedrijvensite Christeyns (1) bevindt zich ten zuiden en ten oosten van de Verapazbrug. De bedrijvensite is door een aantal recente aankopen sterk gegroeid en is momenteel ca. 8,5 ha groot. De Afrikalaan deelt de site op in twee delen. Een beeldbepalende passerelle verbindt de bedrijfsgebouwen aan beide zijden van de weg. Christeyns nv is van oorsprong een zeepziederij en baat een productievevestiging uit voor oleochemicaliën, zepen voor industriële toepassingen, zepen voor consumentenwaspoeders en perazijnzuur (desinfectant/bleekmiddel) (klasse I volgens de vigerende milieuwetgeving). Christeyns nv is als gevolg van de aard en hoeveelheid van de aanwezige gevaarlijke producten een hogedrempel-Sevesobedrijf. Deze bedrijvensite in Gent is de hoofdzetel van nv Christeyns. Zij hebben ook nog andere vestigingen buiten Gent.

De productievevestiging ligt aan de oostzijde van de Afrikalaan, op nr. 182. Hier bevinden zich ook de hoofdtoegang en de kantoren van het bedrijf. Het gaat in hoofdzaak om een eenlagige structuur, met uitzondering van het kantoorgebouw dat beperkt gestapeld is. De bedrijvensite loopt aan de zuidzijde achter de gebouwen met huisnrs. 176, 176A en 178 én achter de wooncluster met huisnrs. 154 tem 162 door tot aan de site De Swaef. Het zuidelijke deel van de bedrijvensite is ingericht als parking en groenzone. De gebouwen van de voormalige discotheek Culture Club worden momenteel omgebouwd tot personeelsruimte met fietsenstalling. De bedrijvensite van Rogers (nr. 188) werd recent bij de bedrijvensite betrokken. Dit deel van de bedrijvensite bevat een grote parking aan de straatzijde en een eenlagig magazijn aan de achterzijde. De bedrijvensite loopt in noordelijke richting verder achter het parkje aan de Scandinaviëstraat. Op dit langwerpige perceel is momenteel een loods in aanbouw (situatie mei 2019).

Een passerelle met goederenband verbindt de site met het deel aan de westzijde van de Afrikalaan. Het westelijke deel dient in hoofdzaak voor op- en overslag. De specifieke aard van de opgeslagen goederen maakt ook dit deel van de bedrijvensite onderdeel van de Seveso-inrichting.

Bedrijvensite **Triferto** (2) is ca. 4 ha groot en bevindt zich ten noorden van de Verapazbrug. Het betreft de oudste industriële vestiging uit het gebied.



Overdekte stapelruimte aan de binnenzijde van de bedrijvensite

Laad- en loskade

Zicht vanaf Koopvaardijlaan

Het ontstaan is in belangrijke mate verbonden met de aanleg van het Houtdok, eind 19^{de} eeuw. Een aantal elementen op de site, zoals de voorzetgevels langs de Koopvaardijlaan, verwijzen nog naar deze maritieme oorsprong. Het bedrijf produceert industriële meststoffen (klasse I). De huidige productie is in beperkte mate watergebonden. Een overslaginstallatie verbindt de site met de waterkant (zie foto).

Andere economische activiteiten

Naast de twee grote industriële bedrijven kent het gebied tal van kleine en middelgrote economische activiteiten in een breed gamma van kleinschalige productie (o.m. schrijnwerkerij) over opslag tot showroom en commerciële activiteiten.



De bedrijvensite Carnoy (3) bevindt zich tussen de Oceaniëstraat en de Australiëstraat ten noorden van Triferto. Het betreft een groothandel voor onderdelen van centrale verwarming. De site is vrijwel volledig bebouwd. Het gaat om industriële loodsen en toonzalen. Op de hoek van de Koopvaardijlaan en de Oceaniëstraat is recent nog een magazijn bijgebouwd.

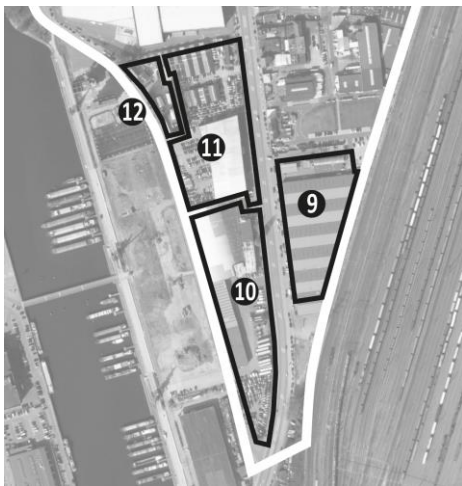
De drie bedrijvensites ten noorden van de Australiëstraat hebben een zeer uiteenlopende invulling. Op de site **Wyckaert – MAWYC** (4) bevindt zich vooraan een kantoorgebouw met een verzekeringsmakelaar. Aan de Koopvaardijlaan bevinden zich een aantal magazijnen. De bedrijvensite **Vandecalsyde** (5) (hydraulische koppelingen) omvat zowel werkplaatsen, opslagruimten als een kantoor. De bedrijvensite **De Witte** (6) omvat eveneens een kantoorgebouw en een aantal werkplaatsen en wordt momenteel verhuurd aan diverse kleinere ondernemingen.

Op de hoek van de Afrikalaan en de Amerikalaan bevindt zich het autoverhuurbedrijf **Luxauto** (7). De gecombineerde bedrijvensite **Mercedes-Benz – Hedin Automotive Gent** (8) vormt met 3,3 ha de op twee na grootste bedrijvensite uit het plangebied. De activiteiten gaan uit van verkoop en herstel van wagens en kleine vrachtwagens. De gebouwen bestaan in hoofdzaak uit één laag.



Zicht op site Mercedes-Benz_Hedin Automotive (foto google streetview)

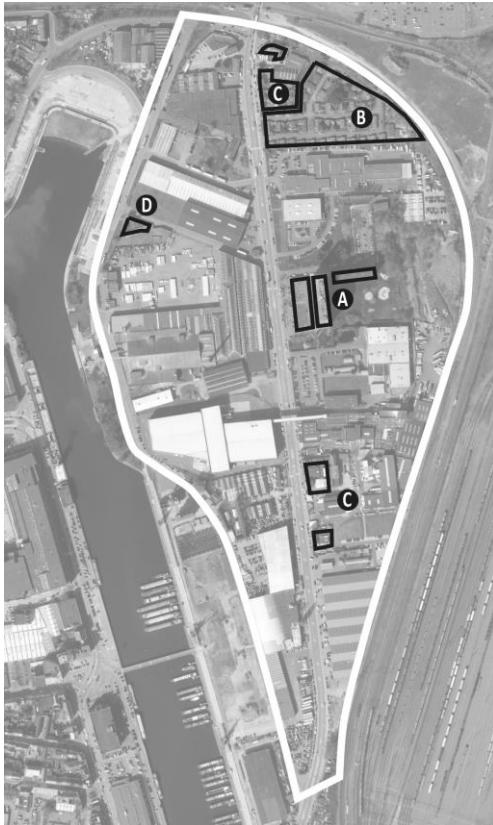
De bedrijvensite toont een verspreide bebouwing en een relatief lage bezettingsgraad. De onbebouwde ruimte is in hoofdzaak verhard en in gebruik als parking, op een groenaanleg aan de rand van de site na.



Ten zuiden van Christeyns bevinden zich de bedrijfsgebouwen van **De Swaef** (9). Het gaat om een reeks van zes gelijkaardig gebouwen met kenmerkende nok, dwars op de straat, van straat tot spoorweg. De gebouwen kennen een diverse invulling: o.m. groothandel in sanitair, veilingzaal, winkel met tweedehandsmateriaal.

In de spie tussen de Afrikalaan en de Koopvaardijlaan onderscheiden we drie bedrijvensites. Het meest zuidelijke terrein is ingenomen door het transportbedrijf **De Swaef** (10). De terreinen tussen De Swaef en Christeyns zijn in gebruik door autohandelaar **Jet Cars** (11). Drie percelen aan de zijde van de Koopvaardijlaan zijn eigendom van Sogent, maar worden momenteel gebruikt door de autohandelaar. Een driehoekig perceel aan de Koopvaardijlaan (12) is eigendom van het glasbedrijf Haerens (situatie januari 2020).

Wonen



De meeste woningen bevinden zich in de twee woongebouwen van de Scandinaviëstraat (A). De 278 (private) appartementen zijn individueel verkocht.

Het appartementsgebouw aan de straatzijde telt 208 appartementen² en vormt met zijn 18 bouwlagen duidelijk een baken in het stadslandschap. Tussen het appartementsgebouw en de straat bevindt zich een kleinhandelscluster.

Achteraan bevindt zich nog een lager (privaat) appartementsgebouw met 70 appartementen³.

De 46 sociale woningen (voornamelijk noodwoningen) op de **Lübecksite** (B) zijn recent gesloopt.



Zicht op de woningen van de Lübecksite (streetview, situatie 2009)

De in prefab elementen opgetrokken woningen waren in zodanig slechte staat dat de woonkwaliteit niet meer gegarandeerd kon worden. Bovendien voorzag het BPA uit begin jaren 1990 in een bestemmingsmatige uitdoving van de woonfunctie op deze plek. Het BPA liet aan de woningen

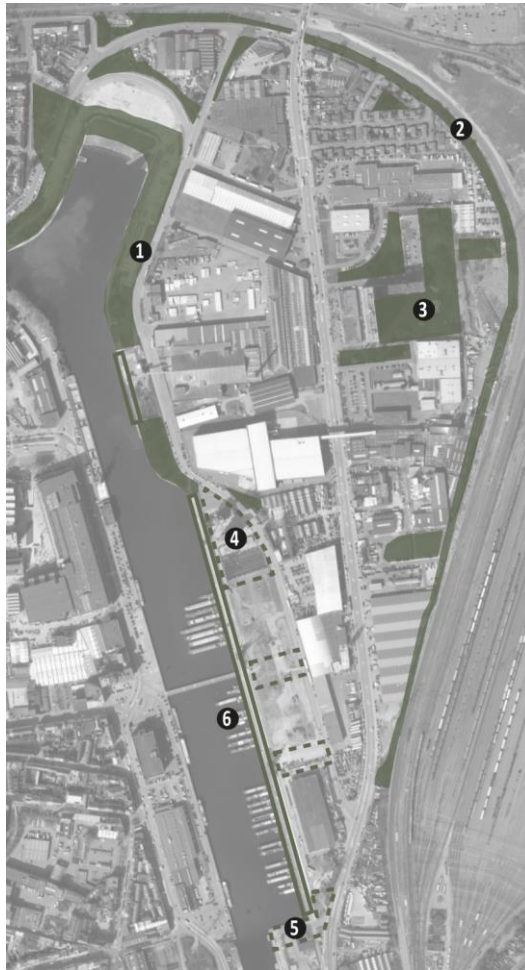
² Cijfer gebaseerd op oorspronkelijke stedenbouwkundige vergunning (BA litt. A/11/67). Deze vergunning voorzag in het 'oprichten van een supermarkt en een gebouw (17 bovenverdiepingen) met 8 winkels en 208 appartementen (blok C)'.

³ Cijfer gebaseerd op de oorspronkelijke stedenbouwkundige vergunning (Litt. A /9/67)

enkel instandhoudings- en interne verbouwingswerken toe. Uitbreiding of herbouw was uitgesloten. De vrijgekomen ruimte kent momenteel een tijdelijke invulling met recreatieve en socio-culturele activiteiten.

Zowel op de hoek van de Afrikalaan en de Amerikalaan als ten zuiden van Christeyns bevindt zich nog een woningcluster met in hoofdzaak smalle rijwoningen (C), in totaal ca. 22 woningen. Net als op de Lübecksite voorziet het huidige BPA in een uitdoofbeleid voor deze woningen. Op de hoek van de Oceaniëstraat en de Koopvaardijlaan bevindt zich nog een voormalige, zonevreemde bedrijfswoning (D).

Bestaande groenstructuur en publieke ruimte



In uitvoering van het project Oude Dokken (zie verder) is recent een publieke ruimte ontstaan aan de westflank van het studiegebied. Rond het Houtdok is een nieuw wijkpark aangelegd, het Kapitein Zeppospark (1).

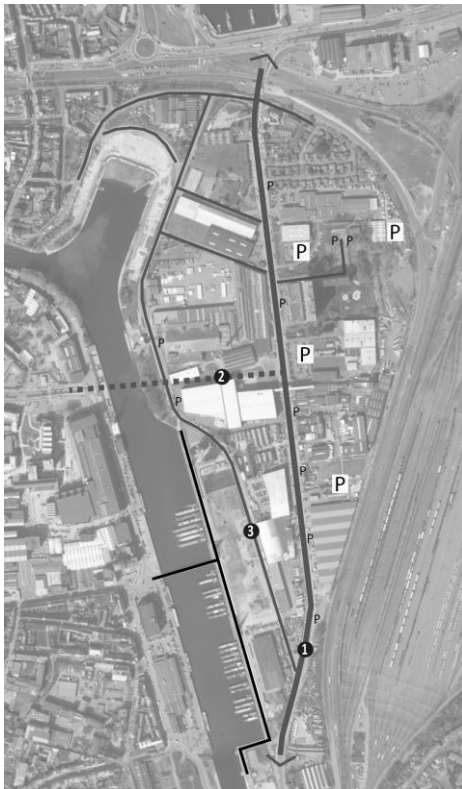


Kapitein Zeppospark (2020)

In zuidelijke richting is een kadepromenade aangelegd (6).

Dwars op deze promenade komen een aantal publieke groenzones, waaronder de wijkparken Handelsdok Oost (4) en Achterdok (5). In het wijkpark Handelsdok Oost bevinden zich nu nog de restanten van een verlaten betoncentrale. Met de aanleg van het park zal deze constructie evenwel gesloopt worden. Het lijnvormig groen langs de spoorweg begrenst de site aan de noord- en oostzijde (2). Achter de Scandinaviëblokken bevindt zich een buurtpark met speeltuin (3).

Bestaande ontsluiting en parkeren



De Afrikalaan vormt de hoofdontsluiting van het gebied (zie 1). De laan ontsluit zuidwaarts richting station Dampoort en de stadsring R40. In noordelijke richting sluit de weg haaks aan op de as Vliegtuiglaan – Port Arthurlaan. De Afrikalaan zelf heeft nog het klassieke profiel van een drievaksweg met aanliggende fietspaden en ruimte voor langsparkeren.



Zicht op de Afrikalaan vanaf de kruising met Aziëstraat

De kruising met de spoorlijn richting Eeklo gebeurt gelijkvloers. De nog te bouwen Verapazbrug verbindt de Afrikalaan met de Muidelaan aan de overzijde van het Handelsdok (zie 2). De Koopvaardijlaan loopt grotendeels parallel aan de Afrikalaan (zie 3). Langs deze as zijn eveneens mogelijkheden tot langsparkeren.

Een aantal dwarse straten verbinden de Koopvaardijlaan met de Afrikalaan. Aan de oostzijde situeren zich een aantal doodlopende straten. De Amerikalaan stopt aan het uiteinde van de betrokken huizenrij. De Scandinaviëstraat mondt uit in een openbare parking.



Parking Scandinaviëstraat

Parkeren spreidt zich uit over het volledige gebied. Een aantal bedrijvensites beschikt over een maaiveldparking op eigen terrein. De kadepromenade langs het Handelsdok is recent aangelegd in uitvoering van het project Oude Dokken.

Bestaande beeldbepalende elementen

Het gebied toont op vandaag een weinig samenhangend beeld. Onderstaande figuur duidt de meest markante plekken in het gebied en net daarbuiten aan.

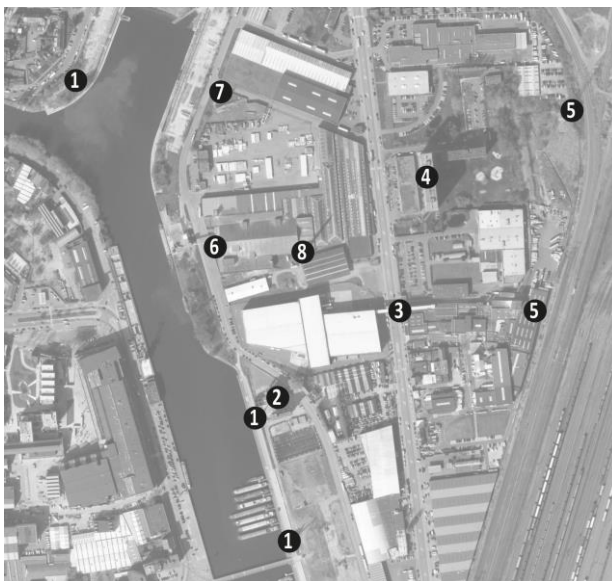


Foto : zicht vanaf Schipperskaai in noordelijke richting

Het stadsproject Oude Dokken geeft de onmiddellijke omgeving van het Handels- en Houtdok duidelijk structuur en een nieuwe skyline. De recent geplaatste havenkranen (1) aan de rand van het gebied tonen het maritiem verleden. Ook de in onbruik geraakte en te slopen betoncentrale (2) verwijst naar voormalige bedrijfsactiviteiten.

De passerelle over de Afrikalaan markeert beide zijden van de bedrijvensite Christeyns (3).



Foto : zicht in de passerelle die beide delen van de bedrijvensite Christeyns met elkaar verbindt.

Het woonblok aan de Scandinaviëstraat domineert met zijn 18 bouwlagen (50 m hoogte) de skyline van het gebied (4).



Foto's : zicht vanuit het appartementsblokken op het omgevend stads- en havenlandschap.

Aan de ooststrand bevindt zich een hoogspanningsluchtlijn (5). De voorgevel van het oude kantoorgebouw van Triferto (6), de voormalige conciërgewoning (7) en de schoorsteen (8) verwijzen naar de oorsprong van de industriële activiteiten in dit gebied.



Foto : voormalig frontgebouw 'Triferto' (6) Foto : voormalige conciërgewoning op de hoek van de Koopvaardijlaan en de Oceaniëstraat (7)



Foto : zicht op schoorsteen van site Triferto (8)

3.3. Planningscontext

3.3.1. Relatie met het gemeentelijk ruimtelijk structuurplan (Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent)

De Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent_ (2018) bouwt verder op de beleidslijnen uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG) uit 2003 en omvat de ambities voor het ruimtelijk beleid van de stad tot 2030 en daarna. Het document biedt een leidraad voor de ruimtelijke keuzes in het betrokken gebied en dit in functie van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn (2030), met doorkijk naar een klimaatneutrale stad tegen 2050.

Met het beleidsdocument wil de Stad Gent een antwoord bieden op de specifieke uitdagingen die zich stellen op vlak van participatie (burgeruitdaging), leefkwaliteit, klimaat, demografie, mobiliteit en economie. Het samenspel van deze uitdagingen vinden we trouwens ook in onderhavig projectgebied terug. Om de stad te bestendigen voor de toekomst, zet Gent in eerste instantie in op leefkwaliteit en een behoedzame stadsontwikkeling die rekening houdt met zijn identiteit en een duurzame groei opvangt binnen zijn contour (ruimteneutraal). Verweving en diversiteit staan hierbij centraal, naast een selectieve, maar hoogwaardige bereikbaarheid.

Het projectgebied maakt deel uit van de **kernstad**⁴. De structuurvisie stapt af van monofunctionele ontwikkelingen en kiest voor een meer evenwichtige verweving van diverse functies, dit met respect voor de eigenheid van het gebied. Het samenbrengen van functies creëert nabijheid en dynamiek. Voor de Afrikalaan, benoemd als '**economische zone verweven binnen de stedelijke ruimte**', blijft

⁴ Dit is de gordel van 19^{de} eeuwse wijken rond de binnenstad (het historisch centrum en het kunstenviertel).

de klemtoon weliswaar bij de economische activiteiten⁵. De bestaande economische zone wordt geoptimaliseerd door bedrijfsprofielen vanuit ruimtelijk oogpunt te linken aan hun ruimtelijk profiel of DNA. Dit ruimtelijk DNA moet voor elke economische zone verduidelijken onder welke ruimtelijke voorwaarden en kenmerken (mobiliteit, groen, beeld, hinder, ...) economische en andere functies mogelijk zijn. Dat maakt het mogelijk om op strategische en tegelijk duurzame manier in te spelen op nieuwe trends en dynamieken en ondersteunt een interessant vestigingsklimaat, creatie van werkgelegenheid en lokale economie.

Wegens het strategisch belang is de omgeving van de Afrikalaan geselecteerd als onderdeel van de 'noordelijke strategische zone'. In het RSG⁶ zijn de Dampoort en de Oude Dokken al als strategisch project geselecteerd. Het project Oude Dokken is intussen in uitvoering, het project-Dampoort bevindt zich nog in onderzoeksfase (RUP en effectbeoordeling). De Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent verruimt de scope door ook de omgeving van de Afrikalaan en het vormingsstation mee te betrekken als onderdeel van de strategische zone. Het wensbeeld voor de omgeving van de Afrikalaan wordt als volgt voorgesteld en omschreven :

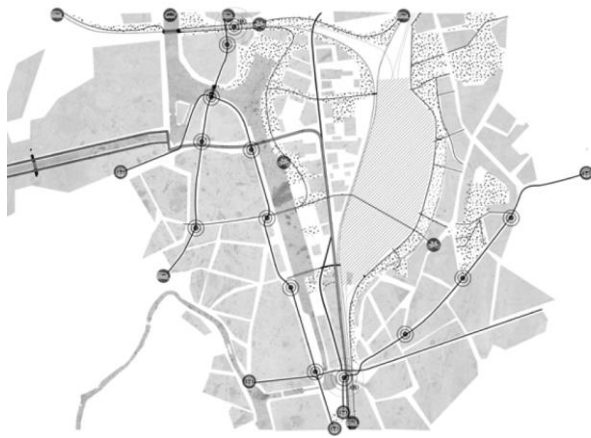


Fig. : conceptfiguur voor de mogelijke ontwikkeling van de noordelijke strategische zone

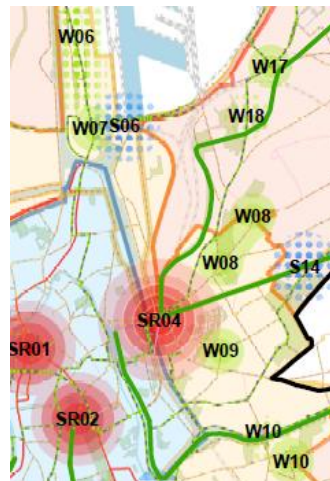
'We **structureren** dit vrij organisch gegroeide en diverse bedrijvengebied door een sterkere **groene** dooradering van het geheel met leesbare **fietsrelaties** richting binnenstad en de site Oude Dokken. Door **verweving met wonen** en **optimaal ruimtegebruik** maken we er een **gemengde economische zone van**'⁷.

De opname van het vormingsstation als onderdeel van de strategische zone anticipeert op de mogelijkheden die zouden ontstaan bij een reconversie van het gebied. Hierbij ontstaan duidelijk kansen voor groenuitbouw en het versterken van de ruimtelijk-functionele relaties met de omgeving (zowel de Afrikalaan als Sint Amandsberg) en dit in combinatie met een beperkte projectontwikkeling.

⁵ Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent (2018) p. 71.

⁶ Ruimtelijk Structuurplan Gent (2003)

⁷ Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent (2018) p. 95



Uittreksel hypothese gewenste ruimtelijke structuur Uittreksel uit knooppuntenkaart

Het projectgebied bevindt zich **tussen twee knooppunten**. De stationsomgeving Dampoort fungeert als knoop op stadsregionaal niveau (SR04) en dit door de schaal van het mobiliteitsnetwerk en de bovenstedelijke functies die het groepeerd. Het stadsproject Dampoort en het bijbehorende uitvoeringsplan werken de beleidsopties voor deze omgeving uit. De zone Vliegtuiglaan / Port Arthurlaan / Houtdok is aangeduid als toekomstig stedelijk knooppunt (S06). Bestaande economische ontwikkelingen gecombineerd met toekomstige ontwikkelingen aan het Houtdok (zie RUP Oude Dokken) geven deze plek een nieuwe stedelijke eigenheid. Het knooppunt krijgt de status ‘toekomstig’ omdat de noodzakelijke netwerken en voorzieningen hun uitbouw nog moeten krijgen op deze plek.

Het projectgebied krijgt een belangrijke opgave inzake **weginfrastructuur**. De nog te bouwen Verapazbrug verlegt het traject van de R40 in noordoostelijke richting. De stadsring dwarst het projectgebied ten noorden van de bedrijvensite Christeyns. De Structuurvisie 2030 – Ruimte voor Gent ziet de stadsring als ‘groene boulevard’ en hecht het nodige belang aan verblijfsvriendelijkheid en een vlotte oversteekbaarheid van de weg. Het noordelijk deel van de Afrikalaan behoudt een belangrijke verkeersfunctie als verbinding tussen de R40 (secundaire weg type III) en de R4 (primaire weg type II). Stad Gent suggereert aan de Vlaamse overheid om de kruising van de Afrikalaan en de spoorlijn Gent-Eeklo ongelijkvloers uit te voeren. Net als in de rest van de stad moeten we ook in dit projectgebied de ruimtelijke ontwikkeling enten op de principes van een **selectieve bereikbaarheid**. De link met de Dampoort als openbaar vervoersknoop is evident. Daarnaast moeten we zoeken naar een logisch netwerk voor fietsers en voetgangers en dit op alle niveaus (STOP-principe, Bicycle Urbanism). Het netwerk moet zodanig uitgebouwd worden dat het kan aansluiten op de knoop Vliegtuiglaan / Port Arthurlaan / Houtdok en over de site van het rangerstation heen in oostelijke richting met Sint-Amandsberg.

Het **water** vormt eveneens een belangrijk aanknopingspunt voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. We leggen hierbij expliciet de link met de geplande stedelijke ontwikkelingen rond de Oude Dokken.

Bij alle woonprojecten zetten we in op doorwaadbaarheid, verweving, groen en sociale mix. Een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en per fiets is een voorwaarde. Bij woonprojecten moeten de ontwikkelaars voldoende woongroen incalculeren, minstens voor de projectbewoners. We streven naar een voldoende gedifferentieerd woningaanbod. Bij woonontwikkelingen vanaf 50

entiteiten voorzien we minstens ¼ grondgebonden woningen. Onderstaande passage uit Ruimte voor Gent is hierbij relevant :

*We leggen de nadruk op **gezinsvriendelijke woningtypes**. Woningen voor gezinnen met kinderen vragen bijzondere aandacht. In elk nieuw woonproject, of het nu privé of sociaal is, streven we dan ook naar een derde gezinsvriendelijke woningen in de rand en een kwart in de kernstad en binnenstad. **Grondgebonden woningen** voldoen aan de woonwensen van velen. De meeste jonge gezinnen met kinderen willen zelf niet weg uit de stad, maar kunnen door een zwak aanbod niet anders dan ze verlaten. Hun willen we voldoende grondgebonden woningen kunnen bieden. In de stedelijke context zijn dat dan huizen (veelal rijhuizen) met een relatief kleine stadstuin, in de rand ruimere woningen op een wat ruimer perceel. Bij kleine en grote projecten is de trend aanwezig grondgebonden woningen op te delen en/of te vervangen door appartementen. De bescherming die het Algemeen Bouwreglement hiertegen biedt, is dan ook belangrijk. We blijven deze woningen beschermen én we stimuleren de bouw van traditionele compacte grondgebonden woningen met drie, vier of meer slaapkamers in nieuwe projecten. Daarnaast experimenteren we ook met **andervoortige gezinsvriendelijke woningtypes**: dit zijn al dan niet gestapelde woningclusters met ruimere woningen met drie of vier slaapkamers, voldoende (fietsen)bergingen, een eigen toegang én een fors bemeten buitenruimte, zodat deze ook aantrekkelijk kunnen zijn voor gezinnen met kinderen.*

Economische activiteiten sturen we door het ruimtelijk functioneren te koppelen aan de eigenschappen van een locatie. Verweving is hierbij de regel, scheiding de uitzondering. Verweven atelier- en loodsruimtes zijn ideale locaties voor creatieve economie. Werklocaties zijn bij voorkeur multimodaal ontsloten, met een uitgesproken voorkeur voor de fiets en het openbaar vervoer. Toekomstige economische groei vangen we op binnen de bestaande, harde bestemmingen (ruimteneutraliteit) door dit beter en intenser te gebruiken.

De Structuurvisie 2030 – Ruimte voor Gent zet een **coherente visie op hoger bouwen** voorop. Hoger bouwen moet ruimte- én kwaliteitswinst opleveren. De basisschaal wordt standaard vastgelegd op 3 lagen, met een maximum tot 4 afhankelijk van de context. In wijk- en stedelijke knopen kan de bebouwing worden opgetrokken tot een stedelijke schaal van 4 à 5 lagen tot een maximum van 6 en dit afhankelijk van lokaal-ruimtelijke omstandigheden zoals voldoende ruimte, lucht en privacy. In stedelijke knooppunten of aan de rand van parken of grotere waterpartijen is een tussenschaal mogelijk, dit is de schaal tussen de stedelijke schaal en hoogbouw. Deze tussenschaal wordt vastgelegd op 6 à 9 bouwlagen, met een maximum tot 12 bouwlagen, afhankelijk van de context. Dit maximum is maar mogelijk voor zover het een meerwaarde genereert op die plek (als accent, blikvanger of baken in een knoop). Hoogbouw (> 12 bouwlagen) is enkel toegelaten voor zover die past binnen een overkoepelende visie over de Gentse skyline.

De Structuurvisie 2030 – Ruimte voor Gent erkent de **rol van het ontwerpend onderzoek** voor de Afrikalaan als 'raamwerk voor verder overleg met diverse particuliere eigenaars en de opmaak van het RUP'⁸.

3.3.2. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) zette eind jaren 1990 de bakens uit voor het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau. Het structuurplan zal overgaan in het nieuwe 'Beleidsplan Ruimte Vlaanderen'. Met de aanduiding als 'grootstedelijk gebied' krijgt Gent een belangrijke taak in de opvang van de toekomstige behoefte voor woningen, bedrijven en andere grootstedelijke

⁸ Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent (2018) p. 258

functies. De concrete afbakening van dit stedelijk gebied is gebeurd door een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (zie verder). Het RSV selecteert het deel van de Afrikalaan tussen de (toekomstige) stadsring en de R4 als onderdeel van het primair wegennet. De wegsectie wordt meer bepaald aangeduid als 'primaire weg type II'. De spoorwegverbinding Gent Dampoort - Lokeren fungeert als onderdeel van het hoofdspoorwegennet. De aftakking richting Eeklo, ten noorden van het plangebied, fungeert op lager niveau. Het Houtdok is onderdeel van het hoofdwaterwegennet. In de gewenste openruimtestructuur zijn geen elementen geselecteerd die relevant zijn voor dit deelgebied.

De Vlaamse Regering keurde op 20 juli 2018 de strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV) goed. Op termijn zal dit plan het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vervangen. Dit plan omvat een toekomstbeeld en een overzicht van beleidsopties op lange termijn, met name de strategische doelstellingen. De Vlaamse Regering heeft hiermee een beleidslijn uitgezet die een vernieuwde filosofie en aanpak in het ruimtelijk beleid wil inzetten. In de nieuwe visie heeft de Vlaamse Regering in het bijzonder aandacht voor het delen van ruimte en het verweven van functies.

3.3.3. Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen

Binnen het provinciaal ruimtelijk structuurplan vervult de stad een belangrijke rol binnen het 'kernegebied'. De as Afrikalaan – Verapazbrug is door de provincie geselecteerd als secundaire weg type III. Omwille van deze selectie is de provincie bevoegd voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Verapazbrug (goedgekeurd bij Ministerieel Besluit op 24 september 2012).

De provincie werkt aan een nieuw Beleidsplan Ruimte met een langetermijnvisie voor het gebruik van de ruimte in Oost-Vlaanderen in 2050. Dit plan is nog in opmaak (fase conceptnota), maar zal op termijn het provinciaal structuurplan vervangen.

3.4. Voorbereidend ontwerpend onderzoek

Dit hoofdstuk gaat dieper in op de stedenbouwkundige studies die zijn opgemaakt ter voorbereiding van deze startnota.

- > *De studie van BUUR (2016) is een verkennend ruimtelijk onderzoek en neemt het volledige plangebied in zijn scope.*
- > *De kortlopende opdracht van TAB architecten (2020) focust zich op de uitwerking van de grondgebonden componenten in de gebieden waar we effectief wonen en werken willen samenbrengen.*

3.4.1. Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek omgeving Afrikalaan (2016)

We komen verderop meermaals terug op deze studie en verwijzen ernaar als de studie van BUUR9.

De studie vertrekt van een analyse van de bestaande toestand en een uitgebreide bevraging van de stakeholders (i.c. bedrijven) (situatie 2016). Diverse studies die het plangebied beïnvloeden komen aan bod, waarbij in het bijzonder de STEC-studie (zie 11.2 STEC -studie (2008)) als randvoorwaarde naar voren wordt geschoven. Vervolgens zet de studie een visie en ontwerpagenda uit om deze dan

⁹ BUUR, REBEL, TRAJECT, ECOREM, *Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek Omgeving Afrikalaan Gent, eindrapport 22 december 2016*

ontwerpmatig verder uit te werken. De studie voorziet daarbij ook al een eerste aanzet tot effectbeoordeling en financiële doorrekening.

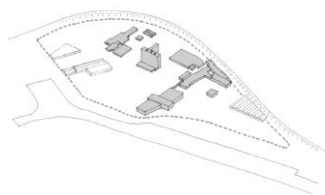
In haar visie kiest de studie zeer nadrukkelijk voor het behoud en het versterken van de economische functie binnen het plangebied en dit in een eigentijdse transformatie, waarbij de betekenis van de stad als troef wordt uitgespeeld. De transformatie uit zich in een slim ruimtegebruik en een doorgedreven menging met andere functies, zoals kantoorachtigen, wonen, groen en publieksgerichte functies. De studie zoekt naar een **stedelijk metabolisme**, waarbij de verschillende functies profiteren van elkaars nabijheid, o.m. voor uitwisseling van energiestromen en gedeeld ruimtegebruik.

De studie onderzoekt twee mogelijke scenario's en toetst ze op hun milieu-impact, mobiliteitsimpact, plan-economische haalbaarheid en het effect op de ruimtebalans.

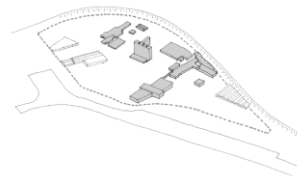
- > Een eerste scenario laat het aandeel economische activiteiten primeren en stapelt het woonprogramma telkens boven een economische plint.
- > Een tweede scenario keert de verhouding om en reserveert een aanzienlijk deel van de vrijgekomen ruimte voor wonen, waaronder ook klassieke, grondgebonden eengezinswoningen.

a. Scenario 1 : werken > wonen

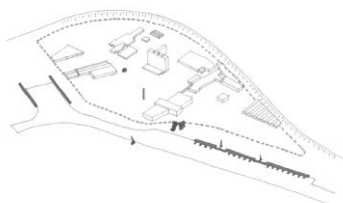
De gewenste ontwikkeling baseert zich op onderstaande ruimtelijke principes :



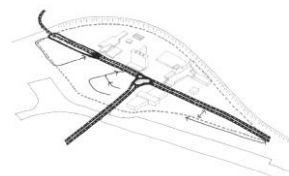
ontwikkeling op schaal van de (private)kavel en gefaseerd in de tijd



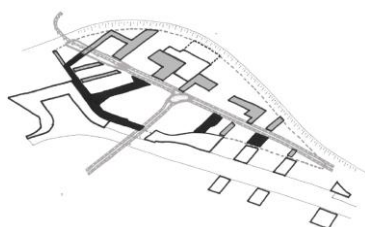
bestaande, verweefbare economische functies blijven behouden



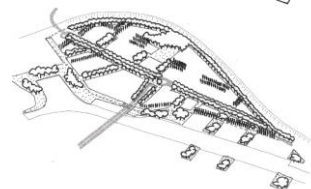
integratie relictten



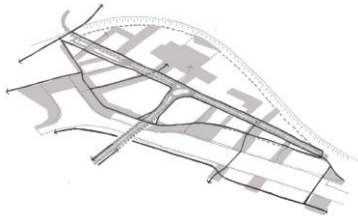
nieuwe verkeersstructuur



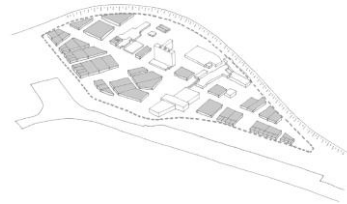
recreatief vs functioneel groen : de groenstructuur uit het strokenmodel (stadsontwerp OMA) wordt geherinterpreteerd



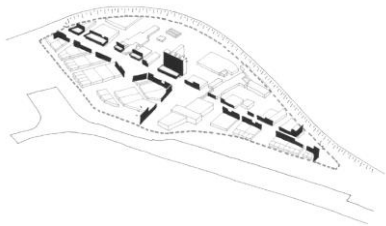
uitbouw ecologisch netwerk



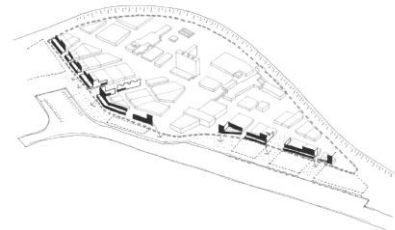
Netwerk langzaam verkeer - doorwaadbaarheid



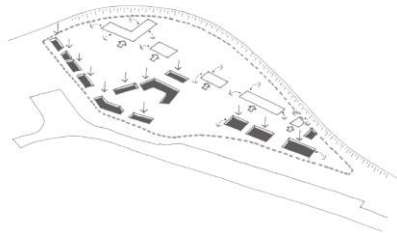
Economie als onderlaag (en buffer tov vervuilde grond)



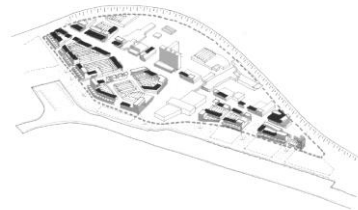
Gezicht Afrikalaan (en buffer tov geluids- en luchtpollutie)



Uitbouw waterfront in relatie met geplande ontwikkelingen



Parkeren gelinkt aan positie binnen projectgebied :
 ondergronds parkeren ten westen van de Afrikalaan;
 bovengronds, geclusterd parkeren ten oosten van de Afrikalaan



Gebruik 5^e gevel (dak)

Onderstaande structuurschets toetst de ruimtelijke samenhang en interactie van de verschillende concepten af.



-  Hoofdasen langzaam verkeer: link naar omgeving
-  Ecologische groenverbinding
-  Recreatief groen
-  Verkeersstructuur gemotoriseerd verkeer
-  Mogelijkheid tot woonontwikkeling in relatie met park en / of water
-  'Gezicht' economische functie / opwaardering gevelwerking langs Afrikalaan
-  Interne ontsluiting
-  Ondergronds parkeren
-  Geclusterd bovengronds parkeren
-  Tramlijn
-  Spoorlijn

b. Scenario 2 : wonen > economie

Na een evaluatie van het initiële planopzet is een tweede scenario onderzocht. Dit scenario draait de verhouding wonen – economische functies om. Het scenario heeft enkel impact op de drie deelgebieden ten westen van de Afrikalaan. Volgende bijkomende concepten begeleiden de uitwerking van het 2^e scenario :



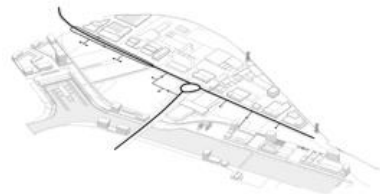
Uitbouw van een massieve groenstructuur



Groen drager van zacht verkeer



Economische functie als buffer



Ontsluiting via ventweg Afrikalaan



Gedifferentieerd woningaanbod



Ritmiek hoogteaccenten

Wonen vormt nu de basis en wordt verweven met economische functies. Daarbij wordt uitgegaan van minstens ¼ grondgebonden woningen¹⁰. Elk deelgebied krijgt hierbij zijn eigen identiteit. Het Houtdokpark moet ten slotte kunnen doorlopen over de Koopvaardijlaan.

c. Onderzoek mobiliteitsstructuur

Naast de ontwikkelingsscenario's voor de verschillende deelgebieden voert de studie ook verkennend ruimtelijk onderzoek naar de ontsluitingsmogelijkheden en het gewenste ruimtelijk beeld voor de Afrikalaan.

De komst van de Verapazbrug versterkt de bovenlokale functie van de Afrikalaan. Het deel ten zuiden van de brug wordt een onderdeel van de stadsring (secundaire weg type III). Het noordelijk deel gaat mee op in het primaire wegennet en kent dus een belangrijke doorstromingsfunctie op Vlaams niveau. Primordiaal is het vervangen van de huidige overweg door een ongelijkvloerse kruising met de sporen.

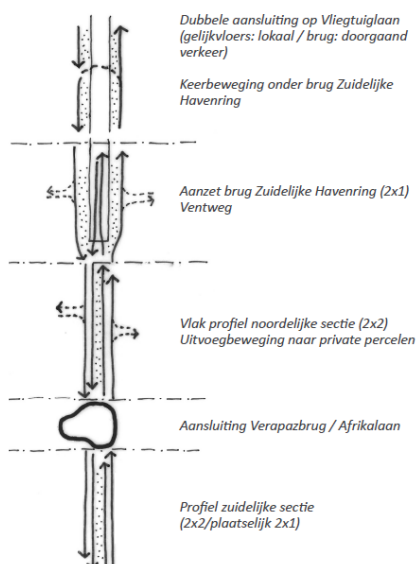
Net als de voorgaande studies gaat ook de studie BUUR uit van de premisse dat er een brug voor de weginfrastructuur komt en het spoor op zijn huidige niveau blijft. Uit de opmaak van de plannen voor de Voorlopige Zuidelijke Havenring (zie 12.10.2 Actualisatie raamplan (2020) (in opmaak) zal blijken dat dit scenario evenwel niet langer als premisse geldt. De betrokken actoren gaan in deze nieuwe studie integendeel uit van een scenario waarin niet de weg maar het spoor wordt opgetild. Toch blijft het relevant om de ruimtelijke principes die aan de basis lagen van het mobiliteitsonderzoek uit de studie van BUUR te tonen, gezien ze nog steeds actueel zijn voor de verdere uitbouw van de gewenste ruimtelijke structuur.

¹⁰ In tegenstelling tot de TAB studie, rekent de studie van BUUR ook woningen in de plint van meergezinsgebouwen en op het dak van de bedrijfsgebouwen mee als grondgebonden woning.



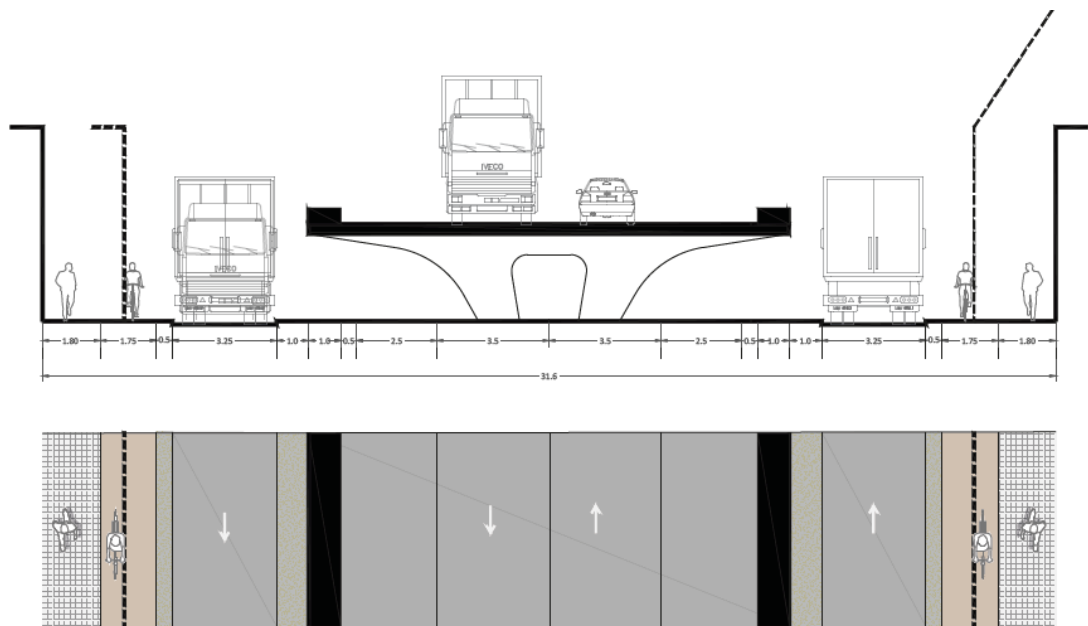
Ontsluitingsscenario, zoals oorspronkelijk voorzien in MOBER Oude Dokken (2011) *Alternatief ontsluitingsscenario (BUUR, 2016)*

De studie stapt van af van de visie voor de ontsluitingsstructuur, zoals opgenomen in het mobiliteitseffectenrapport voor de Oude Dokken. Het voorzien van een volledig aparte ontsluitingsweg achter de Lübecksite, Mercedes-Benz en de Scandinaviëblokken wordt niet realistisch geacht. De studie bedenkt een compactere rondgang aan de voorkant van de bestaande bedrijven om de toegang tot de percelen aan de oostzijde te organiseren. Deze rondgang maakt wel nog steeds – cf. de MOBER Oude Dokken – de verbinding tussen het oosten en westen van de Afrikalaan, onder het wegviaduct door. De ontsluiting van Triferto vormt een aparte lus, waardoor onnodig omrijden wordt vermeden en de trafiek langs de kade beperkt kan blijven.



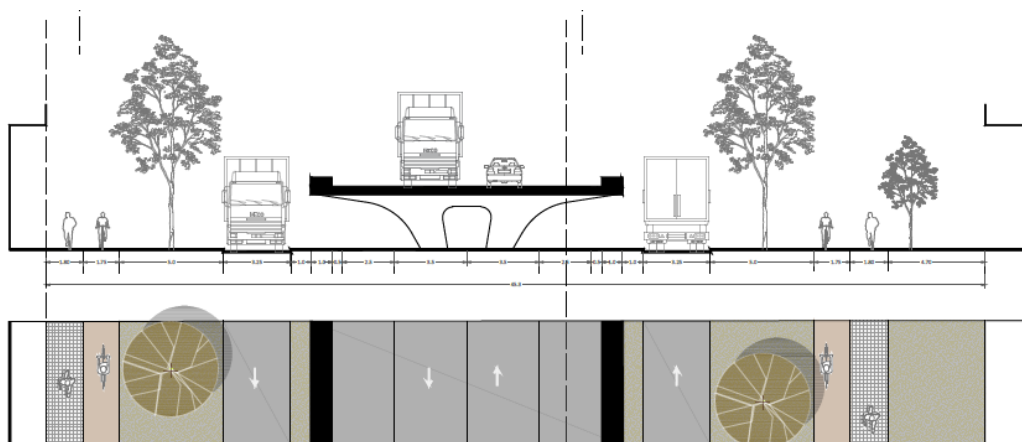
Dit conceptschema dient als basis voor de verdere ruimtelijke inrichting.

Voor het **noordelijk deel van de Afrikalaan** gaat de studie uit van een typeprofiel met 2X1 voor doorgaand, bovenlokaal verkeer en ventwegen om de naastgelegen projectvelden te ontsluiten. Op de brug wordt de 2X1 aan beide zijden geflankeerd door pechstroken. Reken dan nog eenrichtingsfietspaden en voetpaden aan beide zijden, en men komt uit bij onderstaand minimum gabarit (totale breedte : 31,60 m). De huidige rooilijn (25 m) laat dergelijk profiel niet toe. Behoud van de huidige (theoretische) bouwlijnen is volgens de studie m.a.w. niet mogelijk op het moment dat de ongelijkvloerse kruising met de sporen wordt uitgevoerd (nogmaals: uitgaande van een brug over de sporen) en de Afrikalaan wordt omgevormd tot primaire weg.



Inpassing vereist profiel – minimale maatvoering (BUUR, 2016)

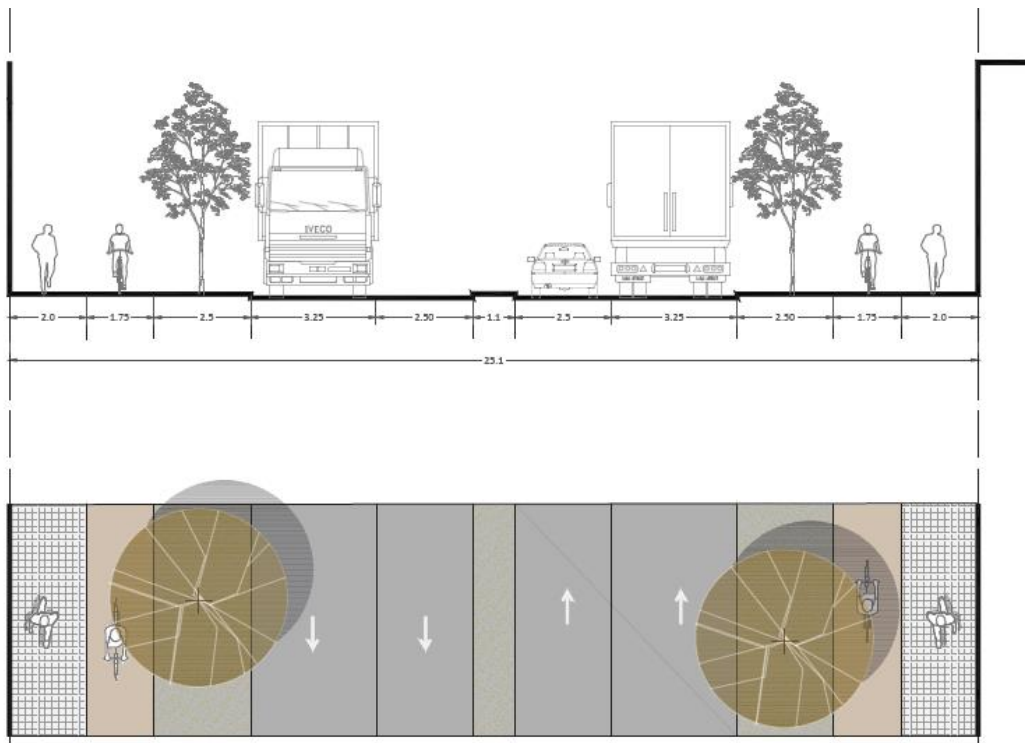
Willen we de primaire weg op kwalitatieve wijze inpassen, dan is, volgens de studie, een rooilijnbreedte van 45 m vereist. Enkel dan kan aan beide zijden van de weg een stevige groenstructuur (met bomen van 1^e orde) worden uitgebouwd.



Inpassing vereist profiel – gabarit mét groenstroken (BUUR, 2016)

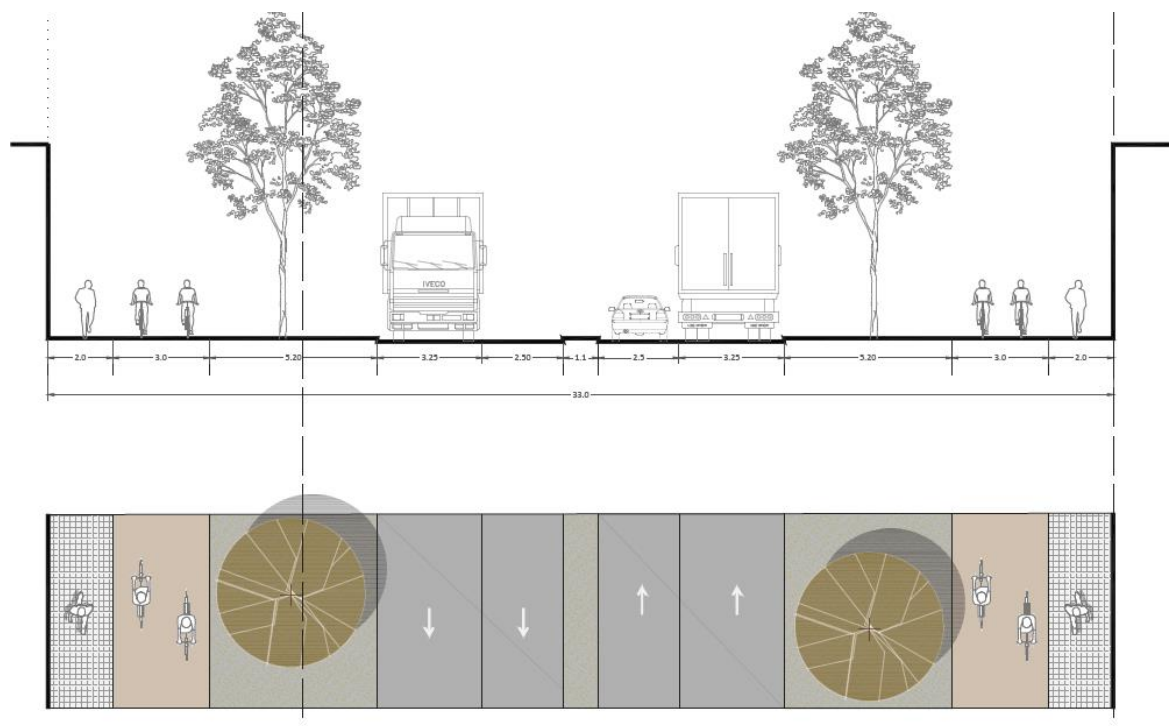
In het verlengde van de huidige Scandinaviëstraat wordt een belangrijke, **ongelijkvloerse kruising** voorzien. Het licht opgetild wegprofiel maakt dat de ongelijkvloerse kruising relatief eenvoudig kan worden ingepast (halfverzonken, cf. onderdoorgang aan De Sterre).

Ten zuiden van de aansluiting van de Verapazbrug, vereist de inrichting van de Afrikalaan tot stadsring (onderdeel van R40) een 2X2 – profiel met lokale bediening op perceelsniveau. Binnen het beschikbare gabarriet (25 m) kan het vereiste profiel enkel ingepast worden met minimale maatvoering (zie onderstaand schema). De laanbomen blijven beperkt in grootte (2^e – 3^e grootteorde), terwijl ook de inpassing van een dubbelrichtingsfietspad niet mogelijk is.



Inpassing vereist profiel zuidelijk deel Afrikalaan – minimale afmetingen (BUUR, 2016)

Indien we ook hier de voorstrook laten uitmaken van het publiek domein, krijgen we een optimaal profiel met grootschalige laanbomen (1^e orde) en dubbelrichtingsfietspaden.



Inpassing vereist profiel zuidelijk deel Afrikalaan – inname voorstrook (BUUR, 2016)

3.4.2. Typologisch onderzoek naar grondgebonden woningen binnen het RUP Afrikalaan (2020)

We komen verderop meermaals terug op deze studie en verwijzen ernaar als de studie TAB¹¹.

De studie van BUUR dateert van vóór de goedkeuring van het nieuwe structuurplan (Ruimte voor Gent, 2018, zie 3.3.1). Dit beleidsplan kiest duidelijk voor een ontwikkeling als gemengde economische zone en dit door verweving met wonen en optimaal ruimtegebruik. We zoeken naar verweefbare economische activiteiten en focussen ons hierbij vooral op maakbedrijven. In het woonprogramma gaat bijzondere aandacht uit naar gezinnen met kinderen (grondgebonden wonen). Om het stedenbouwkundig model optimaal te laten aansluiten bij de beleidslijnen uit Ruimte voor Gent, hebben we bij de start van dit planningsproces nog een bijkomende variant (scenario 3) laten uitwerken. De opdracht focust in eerste instantie op de drie projectgebieden aan de westzijde van de Afrikalaan, zoals die ook gedefinieerd zijn in de studie van BUUR (resp. Spie, Triferto en Kaap). Het onderzoek richt zich op de vraag **hoe grondgebonden wonen geschakeld kan worden in een stedenbouwkundig geheel per bouwveld**. De uitdaging ligt erin om per veld zowel bedrijfsgebouwen, eventueel kantoren, gestapelde woningen (appartementen) als grondgebonden woningen samen te brengen in één bouwveld.

Het onderzoek is drieledig:

- > In de eerste plaats richt het onderzoek zich op de vraag hoe grondgebonden woningen naast de bedrijfsloosden eventuele kantoren en andere type woningen kunnen staan en alles één samenhangend bouwveld kan worden.
- > De tweede trap van het onderzoek is de vraag in welke mate en op welke wijze de grondgebonden woningen al dan niet onderling vermengd/verweven kunnen worden.
- > Maar ook onderzoeken we graag of grondgebonden woningen eventueel nog extremer (op/naast/onder) vermengd/verweven kunnen worden met gestapelde woningen (appartementen), kantoren of bedrijfsgebouwen.

Typologisch onderzoek

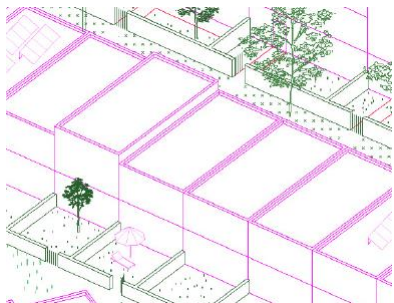
Binnen het segment van gezinsvriendelijke woningen bestaat een uitgebreid gamma aan woningtypes. De studie gaat in eerste instantie op zoek naar woningtypes die hier op hun plaats zijn en dus die schakeling met zowel andere woningen als met bedrijven op niveau van het bouwveld kunnen waarmaken.

Diverse woningtypes komen aan bod, waarbij het onderscheid vooral zit in de wijze waarop de woning en zijn schil (voorgevel, achtergevel, vloer en dak) communiceren met de omgeving. De specificiteit zit volgens de studie vooral in de eigendomsstructuur (2 gemene muren bij klassieke rijwoningen, 3 gemene muren bij aanleunwoningen, gemene vloer onder, gemene vloer boven bij beneden-bovenwoningen), de buitenruimte (private achtertuin, private voortuin, collectieve tuin, terras) en de wijze waarop de individuele woning ontsloten is naar het openbaar-publiek domein (aparte voordeur-achterdeur, straat, steeg, binnengebied, park).

¹¹ TAB ARCHITECTS, *Typologisch onderzoek grondgebonden woningen binnen het RUP Afrikalaan*, eindnota febr. 2020.

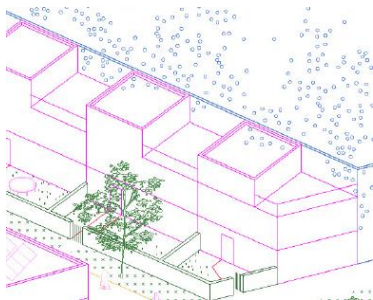
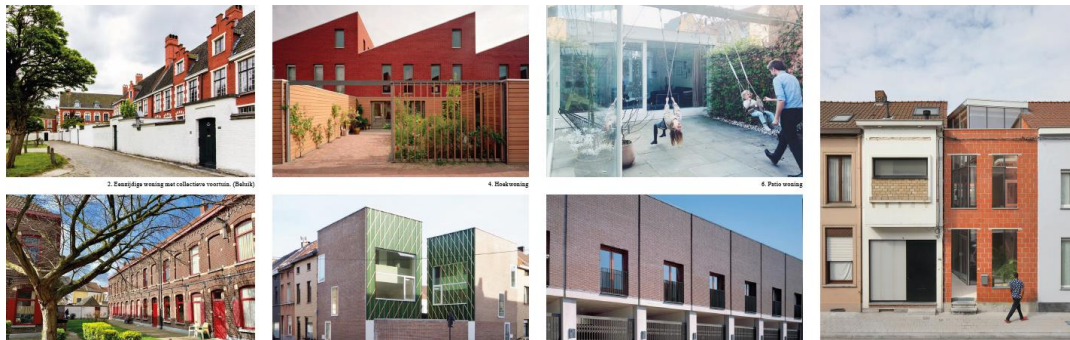
Finaal komt de studie tot volgende, rudimentaire opdeling :

Wonen 'naast' :



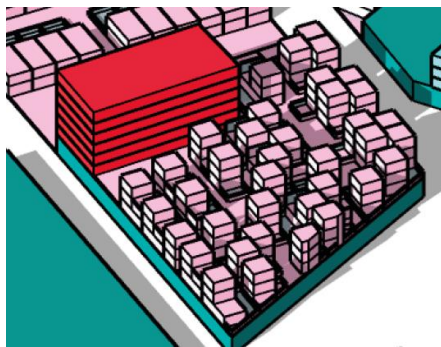
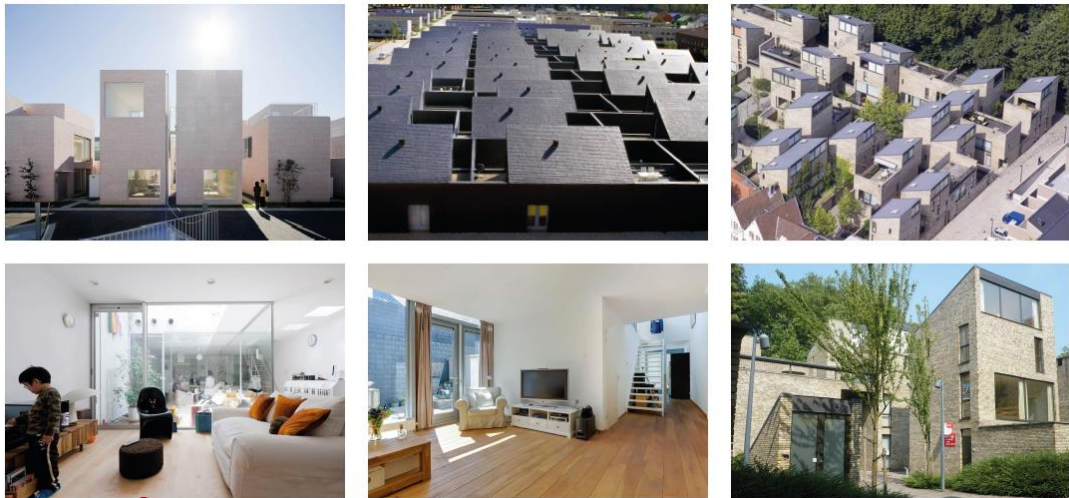
De individuele woningen worden naast elkaar geschakeld en vormen zo een rij of cluster. Bij deze woningtypes is de eigendomsstructuur nog relatief eenvoudig (2 gemene muren). Elke van de woningen beschikt over een private tuin en is rechtstreeks bereikbaar vanaf het openbaar / publiek domein.

Wonen 'tegen' :



De individuele woningen worden niet enkel naast elkaar geschakeld, maar ook gekoppeld aan een bedrijfsgebouw. De eigendomsstructuur wordt complexer (3 gemene muren). De woningen beschikken nog wél over een private buitenruimte (voortuin of terras op dak van het bedrijfsgebouw) en zijn apart toegankelijk vanaf voorliggend openbaar / publiek domein.

Wonen 'op' :



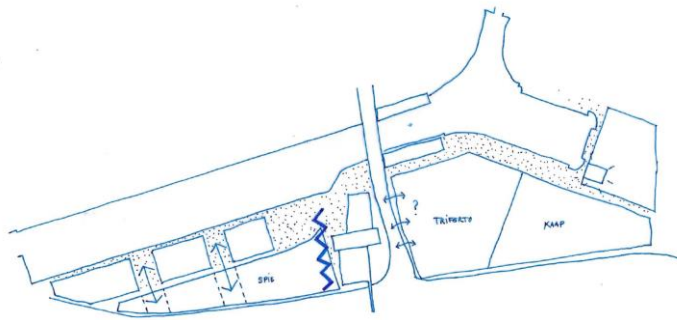
Deze types kunnen ingezet worden OP het dak van bedrijfsgebouwen. Naast gemene muren beschikken de woningen dus ook over gemene vloeren. De woningen zijn niet meer rechtstreeks bereikbaar vanop het openbaar / publiek domein en hebben geen buitenruimte op het maaiveld.

Het verkennend onderzoek besluit om enkel nog verder te gaan met de woningtypes 'naast' en 'tegen' (resp. rijwoningen en aanleunwoningen). De studie voorziet geen grondgebonden woningen op bedrijfsgebouwen en dit om diverse redenen. Dergelijke superpositie levert in eerste instantie een grotere complexiteit op, een complexiteit die in het huidige woonlandschap moeilijk te verenigen is met de woonwensen van de specifieke doelgroep (gezinnen met kinderen). De complexiteit uit zich zowel op juridisch vlak (eigendomsstructuur) als op bouwtechnisch (akoestisch, brandweer technisch) en organisatorisch (toegang tot de woningen, speelruimte voor de kinderen) vlak. Daarnaast is er ook nog een belangrijke psychologische component (wonen op het dak). Door de genoemde kritische succesfactoren menen we dat enkel vormen van gestapeld wonen op een bedrijfsgebouw een afdoende kwalitatief antwoord kunnen bieden.

Strategie

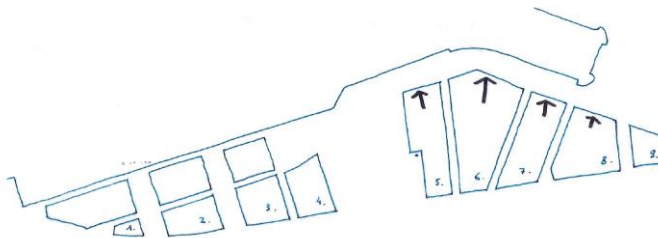
De strategie vertrekt van de premisse dat er binnen de drie projectgebieden een substantieel aandeel economie behouden moet blijven. Tegelijk moet ruimte geboden voor minstens 550 woningen, waarvan $\frac{1}{4}$ van de hierboven grondgebonden types ('wonen naast' en 'wonen tegen'). Beide componenten komen samen in de metafoer van een 'productieve woonstad'. 6 concepten verbeelden deze ambitie :

Drie deelgebieden



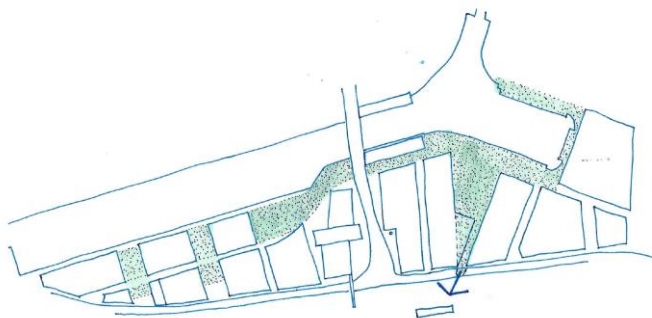
Ten aanzien van de Seveso-activiteiten van Christeyns wordt een buffer ingebouwd. In deze buffer is enkel ruimte voor zuiver economische functies. Het deelgebied ten zuiden van Christeyns ('spie') zet de lay-out van het 'brochettemodel' (zie bijlage 3) verder. Op de deelsite Triferto brengt een gevoelige uitbreiding van het Zeppospark het groen tot diep in het projectgebied binnen.

Bepalen maximale bouwzones



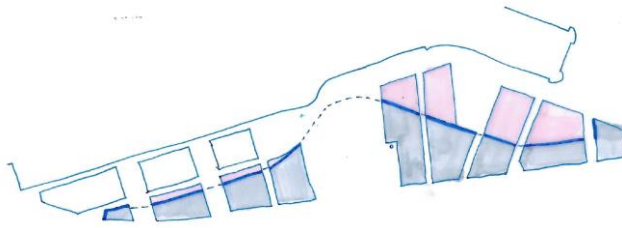
Om tot de gewenste schakeling te komen worden de bouwvelden in eerste instantie maximaal opgetrokken tussen de Koopvaardijlaan en de Afrikalaan. Oost-westrelaties delen de drie projectgebieden op in diverse deelgebieden (nrs. 1 tem 9 – zie verder).

Groenzone inplooiën en opplooiën



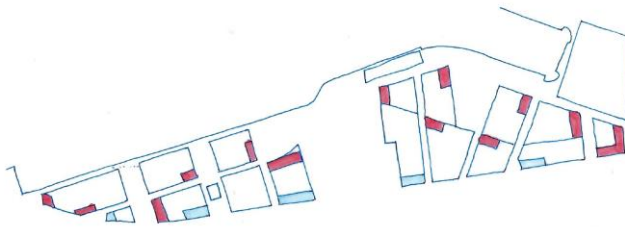
Zoals in het eerste concept al toegelicht, voorziet de studie in een versterking van de oost-westrelaties. Voor de 'spie' uit zich dit in een verderzetting van het 'brochettemodel'. Op de site Triferto wordt het Zeppospark verder uitgebreid (naar binnen plooiën of 'inplooiën'). Een verbindende groenstructuur trekt het groen verder door richting de Scandinaviëstraat ('opplooiën'). In de verdere kwantificering is steeds uitgegaan van minstens 20 m² openbaar groen per woning (of 1,1 ha voor 55 woningen).

Bepalen van een basiszonering tussen grondgebonden wonen en economie



Een fictieve lijn bepaalt de verhouding tussen de grondgebonden componenten van de functies 'wonen' en 'werken'. De volumes tonen zich telkens in een basisschaal (3 bouwlagen). Aan de waterkant wordt deze basisschaal ingevuld door woningen (aanleun- en rijwoningen). Aan de zijde van de Afrikalaan vullen (gestapelde) maakbedrijven de basisschaal in.

Positioneren gestapeld wonen en kantoren



Bovenop de basisschaal vinden we een tweede laag met gestapeld wonen en kantoren terug (5-6 bouwlagen). Deze volumes enten zich op de hoeken van de bouwvelden: gestapeld wonen naast en tegen, gestapeld wonen op en gestapelde functies op.

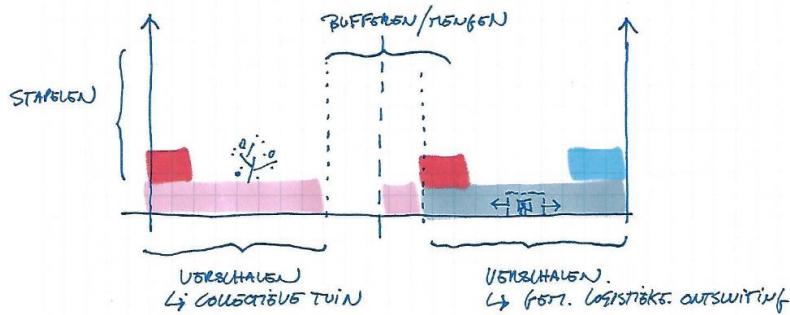
Hoogteaccenten



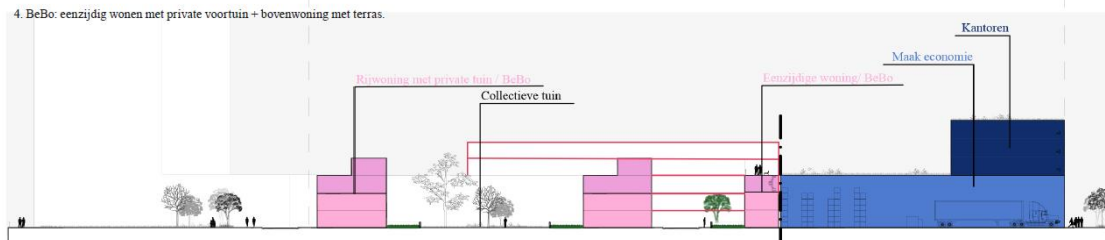
Op welgekozen plekken komen hoogteaccenten (10-14 bouwlagen). De hoogteaccenten vertegenwoordigen telkens de hoofdcomponenten van het programma. Op de kop van de spie (links in beeld) komt een kantoortoren. Net naast de Verapaz-brug (centraal in beeld) is ruimte voor een verticale fabriek ('eco-stadsgebouw'). Op de kop van de groenzone in deelgebied Triferto is ruimte voor een woontoren.

Ontwerpend onderzoek bouwvelden

De studie gaat vervolgens per bouwveld aan de slag om de verschillende woningtypes in te passen en onderzoekt telkens het effect op de ruimtebalans.

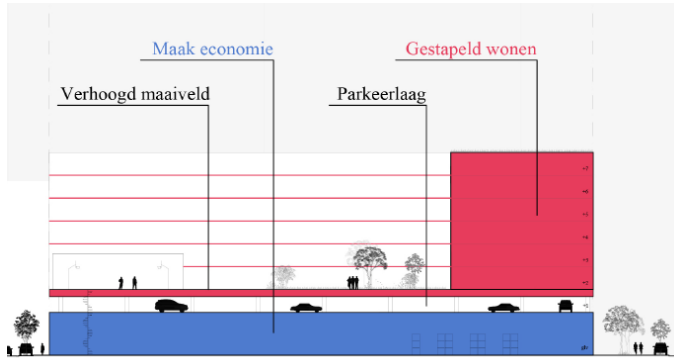


Bovenstaand schema vat het ontwerp onderzoek samen. Het toont aan dat de grondgebonden componenten van beide hoofdfuncties als communicerende vaten werken. De gewenste verhouding tussen beide wordt bepaald door middel van een 'schuiver', een fictieve scheidingslijn tussen wonen en werken. Van het 100% grondaandeel dat aanwezig is in het projectgebied, wordt in eerste instantie een percentage voorbehouden voor openbaar groen en infrastructuur, waaronder de waterbuffering. De inname van de resterende grond is te verdelen tussen grondgebonden wonen en grondgebonden economische activiteiten. De positie van de schuiver legt de verdeling vast. Ontwerpend onderzoek wijst uit dat deze schuiver evenwel niet op gelijk welk standje kan worden geplaatst. Het verschuiven gebeurt telkens met een zekere schaa sprong. Het onderzoek werkt dit 'schuifprincipe' per deelgebied uit. De nota illustreert dit onderzoek aan de hand van twee deelgebieden. De 'schuiver' wordt in verschillende standen geplaatst, waarbij men telkens het effect op het programma ziet. Merk op dat het onderzoek zich niet beperkt tot de vooraf geselecteerde woningtypes (rijwoningen en aanleunwoningen), maar telkens ook een variant met meer geschakelde woonvormen (type beneden-bovenwoningen) in ogenschouw neemt.



Variant 4 voor het deelgebied 'Kaap : Wyckaert_Vandecalsyde'

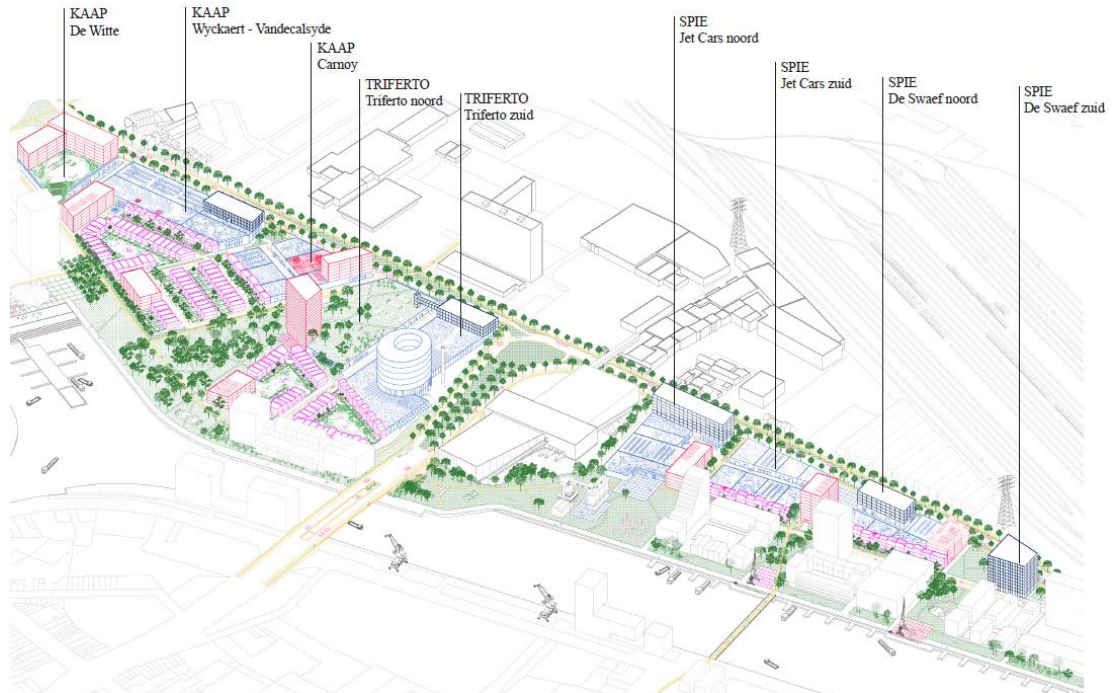
In zijn finale keuze beperken de ontwerpers zich evenwel tot de initieel aangegeven woningtypes. Vervolgens wordt per deelgebied een bepaalde 'stand' gekozen. Enkel op de zuidelijke en noordelijke kop (resp. 'De Swaef – Zuid' in de Spie en 'De Witte' in de Kaap) worden geen grondgebonden woningen voorzien. Op de zuidelijke kop komt een kantoor toren. Op de noordelijke kop kiest de studie voluit voor een verticale stapeling van bedrijvigheid in een plint en wonen in de bovenbouw.



Principesnede in deelgebied 'Kaap De Witte'



De combinatie van de keuze per deelgebied leidt final tot onderstaand mogelijk eindbeeld :



3.4.3. Conclusie

Het voorbereidend stedenbouwkundig onderzoek levert een aantal stedenbouwkundige modellen op. Deze modellen geven zicht op een mogelijke invulling van het plangebied. De getoonde beelden zijn zeker nooit als eindproduct bedoeld. Ze vormen de weerslag van een onderzoek naar de gewenste invulling van het gebied en dit zowel wat betreft het programma (verhouding tussen de verschillende functies) als wat betreft de ruimtelijke inrichting (inplanting van de gebouwen, volumetrie, ontsluiting, gevelbeeld). Het onderzoek leert ons dat we afhankelijk van deze ‘knoppen’ volgende scenario’s krijgen voor het plangebied :

- > Scenario 1 (BUUR) : werken > wonen : dit scenario trekt resoluut de kaart van de economische activiteiten. Wonen beperkt zich in hoofdzaak tot woonvormen bovenop een economische plint.
- > Scenario 2 (BUUR) : wonen > werken : in dit scenario keren we de rollen om en neemt wonen het meeste ruimte in. Afhankelijk van de integratie van het bouwprogramma Z1d zijn twee varianten mogelijk :
 - Scenario 2a gaat uit van het behoud van de ontwikkelingsmogelijkheden zoals gepland in het RUP Oude Dokken.
 - Scenario 2b integreert het programma uit zone 1d in de projectontwikkeling op de bouwvelden van Triferto
- > De studie van TAB (2020) vormt de basis voor de uitwerking van een 3^e scenario. TAB focust zich op de grondgebonden componenten en werkt een meer evenwichtig model uit om wonen en werken met elkaar te verweven, vanuit het concept van een ‘productieve woonstad’ en in navolging van de beleidslijnen uit Ruimte voor Gent. De studie beperkt zich tot de drie projectgebieden ten westen van de Afrikalaan (Kaap, Triferto en Spie). Om tot een volwaardig, 3^e scenario te komen, moeten we er nog een ontwikkelingsperspectief voor de overige deelgebieden aan toevoegen.

Bij het uitwerken van de plandoelstelling komen we terug op deze scenario’s en maken we een kwantitatieve doorrekening.

4. Plandoelstelling

4.1. Ambitie

AMBITIE 1 : BOUWEN AAN EEN NIEUW STADSDEEL

Ondanks de ligging aan de rand van de kernstad kent het gebied een weinig stedelijk karakter. De hoofdambitie is om het gebied volwaardig deel te laten uitmaken van de stad. We geven het een sterke structuur en eigen identiteit en bouwen op die manier aan een nieuw stadsdeel. We zoeken hierbij naar aanknopingspunten in bestaande netwerken in de omgeving.

AMBITIE 2 : PRODUCTIEVE WOONSTAD

Het gebied heeft een belangrijke economische inslag. Deze inslag willen we absoluut vasthouden¹². Om de omslag naar een nieuw stadsdeel te maken, is evenwel een transformatie nodig. Zowel het programma als de ruimtelijke vertaling ervan zullen wijzigen. Binnen de economische activiteiten ligt de focus op productie, aangevuld met kantoren en meer hybride vormen van bedrijvigheid. We verweven de economische activiteiten met nieuwe, stedelijke functies, zoals wonen en ondersteunende voorzieningen. In het gebied is ruimte voor diverse types van woningen. We besteden specifieke aandacht aan gezinsvriendelijke woningen. We zoeken telkens naar een stedelijke constellatie met de bijbehorende dichtheden en een netwerk van publieke ruimten.

AMBITIE 3 : VERKEERSSTRUCTUUR OP MAAT

De komst van de stadsring heeft een belangrijke ruimtelijke impact op het gebied. We passen deze bovenlokale verkeersstructuur zo goed mogelijk in. Dit vereist maatwerk. We werken ook de lokale ontsluiting op maat uit. Net als in de rest van de stad zorgen we voor autoluwe of zelfs autovrije gebieden, maar garanderen we tegelijk de bereikbaarheid van de betrokken functies en dan vooral de economische activiteiten.

AMBITIE 4 : KLIMAATBESTENDIGE WIJKEN

We maken het nieuwe stadsdeel klimaatrobuust. We maken optimaal gebruik van de strategische ligging en kiezen resoluut voor een ontwikkeling **op maat voor de voetganger en de fietser**. Een fijnmazig netwerk doorkruist het gebied en verknoopt de nieuwe wijken en bedrijventerreinen met de rest van de stad. We anticiperen op de aanwezigheid van de bovenlokale verkeersstructuur en maken dat de mogelijke hinder beheersbaar blijft. Een groen-blauw netwerk zorgt voor verkoeling en biedt een geïntegreerde oplossing voor het waterverhaal. We gaan op een verantwoorde manier om met de aanwezige Seveso-activiteiten en zorgen voor een veilige woon- en werkomgeving.

AMBITIE 5 : FLEXIBELE ONTWIKKELINGSSTRATEGIE

Het mag duidelijk zijn dat de ambities voor het gebied erg hoog liggen. Een **geïntegreerde gebiedsontwikkeling** is absoluut noodzakelijk om de visie in de praktijk te brengen. **Samenwerking** tussen diverse eigenaars binnen een welomschreven projectgebied staat voorop. Vernieuwende woon- en werktypologieën zijn een middel om tot de vooropgestelde verweving te komen, naast de gerichte inzet van de bestaande functies. De ontwerpstrategie zal in belangrijke mate antwoord

¹² Cf. deze passage uit de *Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent (2018)*: p. 95 : We **structureren** dit vrij organisch gegroeide en diverse bedrijvengebied door een sterkere **groene** dooradering van het geheel met leesbare **fietsrelaties** richting binnenstad en de site Oude Dokken. Door **verweving met wonen** en **optimaal ruimtegebruik** maken we er een **gemengde economische zone** van.

moeten geven op de vraag naar een **gefaseerde ontwikkeling**. Het RUP moet tenslotte voldoende robuust zijn. We hebben nood aan slimme voorschriften, voorschriften die de ontwikkeling gepast begeleiden en tegelijk voldoende ademruimte bieden voor een creatieve en vooral ook flexibele invulling.

4.2. Strategie

SAMENWERKEN



Een RUP staat uiteraard nooit op zichzelf. Om de ambities waar te maken hebben we de hulp nodig van alle actoren en stakeholders in het gebied. Het gaat dan niet enkel om de professionele stakeholders (bedrijven), maar ook om de bewoners in het gebied. We willen samen met hen werken aan een nieuw stadsdeel. Ook tussen de bedrijven en tussen bedrijven en bewoners moeten we zoeken naar een maximale vorm van samenwerking.

VERBINDEN



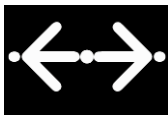
Om de gefaseerde ontwikkeling van het gebied te begeleiden, is een raamwerk nodig. Dit raamwerk moet voldoende robuust zijn om de tijd en de veranderingen in de maatschappij te kunnen opvangen. In een raamwerk is het essentieel om te zoeken naar verbindende elementen. Elementen die het gebied verbinden met hun omgeving ('verknopen'). Elementen die binnen het gebied zelf voor verbinding zorgen. De zoektocht naar deze verbindende elementen is essentieel.

VERWEVEN



In vier projectgebieden gaan we economische activiteiten verweven met het wonen. We doen dit op zeer doordachte manier en werken hiervoor een specifieke methodiek uit, zodat kwetsbare functies worden beschermd en het samenleven van beide functies beheersbaar wordt.

SCHEIDEN



Verweven kan niet overal. We zullen op een aantal plekken functies duidelijk van elkaar moeten scheiden. Dit geldt des te meer voor activiteiten die omwille van hun veiligheid en door hun hinderlijkheid in een aparte zone moeten worden ondergebracht. We bieden een planmatig kader voor deze functies, maar bouwen tegelijk randvoorwaarden in zodat de veiligheid gegarandeerd is en de hinder beheersbaar blijft.

STAPELEN

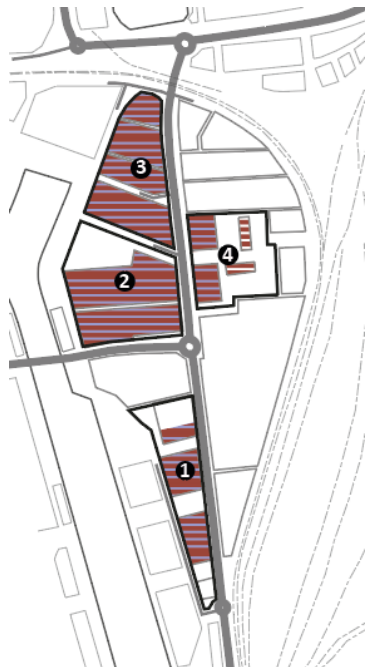


Stapelen is hét kernwoord voor de ruimtelijke inrichting van de bouwvelden. De ruimte wordt zo goed mogelijk benut. We reserveren het maaiveld voor die activiteiten die op geen enkele manier stapelbaar zijn. Alle andere onderdelen stapelen en schakelen zich tot een stedelijke volumetrie.

4.3. Programma

4.3.1. Ruimtelijk concept

WONEN EN WERKEN MINGEN IN 4 PROJECTGEBIEDEN



We bakenen 4 gebieden af waar we een specifieke strategie voeren om de hoofdfuncties wonen en werken te combineren :

1. Spie: De Swaef Zuid, De Swaef Noord, Jet Cars Zuid en Jet Cars Noord
2. Triferto : Triferto Noord en Triferto Zuid
3. Kaap: De Witte, Wyckaert_Vandecalsyde, Carnoy
4. Scandinaviëstraat: bestaande woningen, Mercedes-Benz_Hedin Zuid¹³


De inbreng van woningen gebeurt zowel vanuit de woonprojecten en publieke ruimte langs het water als vanuit de bestaande woningen aan de Scandinaviëstraat.


Economische activiteiten schuiven in vanuit de Afrikalaan.


De combinatie van wonen en werken gebeurt op een slimme manier, met maximaal aandacht voor ruimtelijke en gebruikskwaliteit.

SEVESO MET EEN GORDEL VAN BEDRIJVSITES



 Planmatig bestendigen en begrenzen Seveso-activiteiten Christeyns

 Buffer van economische activiteiten tussen wonen en Seveso

 Gebieden met zuiver economische activiteiten

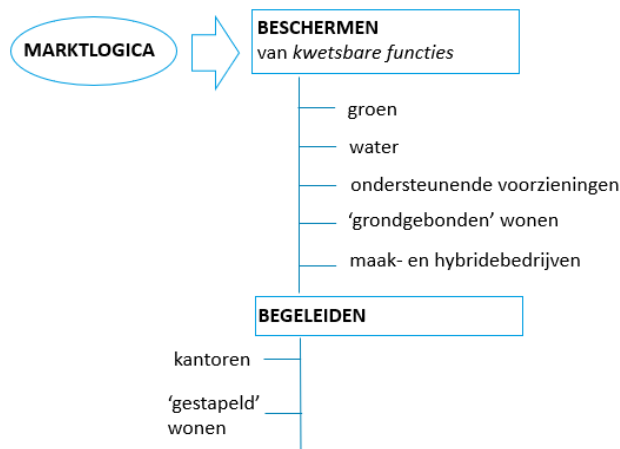
De Seveso-activiteiten krijgen planmatige zekerheid. Om de veiligheidsrisico's tot een absoluut minimum te beperken, bouwen we de nodige afstand in ten opzichte van bestaande en nieuwe woningen. De buffer tussen Seveso en wonen vullen we in met zuiver economische activiteiten (niet-Seveso). De bedrijvensites ten oosten van de Afrikalaan blijven gereserveerd voor economische activiteiten. De strategie richt zich op efficiënt ruimtegebruik en het kwalitatief opladen van de gevel aan de zijde van de Afrikalaan.

¹³ Bij de verdere uitwerking is dit deelgebied opgenomen onder nr. 7

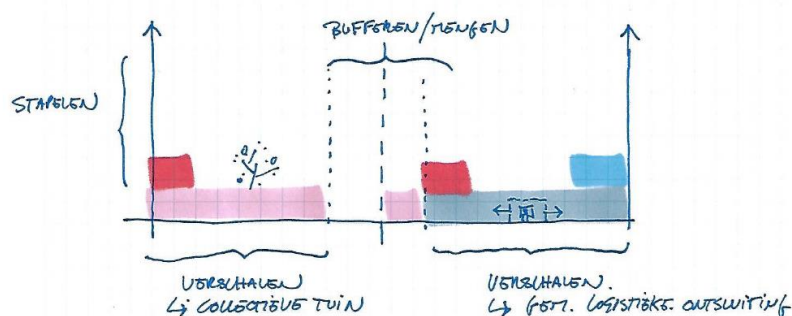
4.3.2. Richtlijnen voor de gemengde gebieden

a. Methodiek

Dit schema helpt ons om de verhouding tussen de verschillende programma-onderdelen te bepalen.



We focussen in eerste instantie op de kwetsbare functies. Als we deze functies in het plangebied willen, dan moeten we ze bescherming bieden. Open ruimte (groen, parken, water) is hierbij een eerste logica. Het geheel van deze open ruimten vormt immers ons ruimtelijk raamwerk. Dit raamwerk behandelen we in een volgend hoofdstuk. Een ontwikkeling van dergelijke schaal noodzaakt de nodige ondersteunende voorzieningen. Nadien volgen de specifieke types binnen zowel het woon- als het werksegment die niet automatisch door de markt gegenereerd worden. Het gaat om grondgebonden woningen aan de ene zijde van het spectrum en om maak- en hybride bedrijven aan de andere zijde. Kenmerkend voor deze kwetsbare functies is dat ze allemaal – in min of meerdere mate – grondgebonden zijn. Denk bijvoorbeeld aan de tuin van een woning of een grote laad- en loskade bij een bedrijf. Uit het ontwerp onderzoek van TAB arch. weten we dat juist deze grondgebonden component maakt dat de functies grondgebonden wonen en maakbedrijven als communicerende vaten werken in het project. Wil men meer grondgebonden wonen, dan heeft dat rechtstreeks repercussies op het aandeel maakbedrijven en vice versa (cf. de metafoor van de 'schuiver').



Het samenbrengen van deze functies binnen het plangebied vraagt dus bepaalde, ruimtelijke keuzes. Het ontwerp onderzoek van BUUR en TAB stelt ons in staat om deze keuze te maken. Elk van onderstaande richtlijnen vertegenwoordigt zo'n keuze. Elk van de richtlijnen is getest in een ruimtelijk model dat zijn basis vindt in het ontwerp onderzoek. In dit hoofdstuk focussen we ons op de richtlijnen zelf. Een volgend hoofdstuk toont aan hoe de verschillende richtlijnen zich onderling (kwantitatief) verhouden en doorwerken in elk deelgebied/bouwweld.

b. Ondersteunende voorzieningen als kwetsbare functies

Naast groen en ruimte voor water is er in deze nieuwe stadsdelen nood aan ondersteunende voorzieningen. We onderscheiden twee soorten voorzieningen :

- > De klassieke gemeenschapsvoorzieningen, zoals onderwijs, kinderopvang, sociale en culturele voorzieningen en voorzieningen voor jeugd en sport. We brengen de ruimtebehoefte voor dit soort voorzieningen in beeld aan de hand van een ruimtescan¹⁴. We reserveren alvast de nodige ruimte (ca. 4000 m²). Deze ruimtevrage zal in het verdere planproces haar invulling moeten krijgen. Hierbij zullen we ook nagaan op welke wijze de realisatie van deze voorzieningen gekoppeld kan of moet worden aan de projectontwikkeling, bijv. door gebruik te maken van het instrument van de stedenbouwkundige lasten.
- > Kleinschalige commerciële voorzieningen zijn eveneens onontbeerlijk voor het goed functioneren van een wijk. In tegenstelling tot de klassieke gemeenschapsvoorzieningen passen dit soort voorzieningen wel in een financieel projectmodel. We richten onze strategie dan ook vooral op het planmatig mogelijk maken van dit soort functies, als nevenbestemming. Belangrijk is wel dat we nagaan welke impact deze functies hebben op het voorliggend publiek domein, bijv. horecaterrassen, laden en lossen.

Sociale voorzieningen

Voor de bijkomende, maar zeker ook voor de bestaande woningen is er duidelijk nood aan een polyvalent inzetbare ontmoetingsruimte. Ook voor sociale en medische voorzieningen, zoals een bijv. groepspraktijk voor huisartsen, is ruimte nodig. Gezien de bestaande problematiek willen we deze voorzieningen zoveel mogelijk bundelen ter hoogte van de Scandinaviëstraat. De aanwezigheid van bedrijven in de onmiddellijke omgeving creëert opportuniteiten voor samenwerking, bijv. onder een vorm van een sociaal restaurant dat ook dient als bedrijfsrestaurant.



ref. Balenmagazijn (Gent)

Cultuur

Deze voorzieningen hangen uiteraard nauw samen met de sociale voorzieningen. We denken dan in eerste instantie aan een nieuwe wijkbibliotheek. In de toekomstige projectgebieden kan evenwel ook ruimte voorzien worden voor culturele voorzieningen op stedelijk niveau. De opportuniteit ligt dan vooral in de specifieke ligging aan de rand van de stadskern en de maritieme achtergrond van het gebied.

Jeugd en sport

Het recent opgerichte buurthuis Melopee bundelt een aantal jeugd- en sportvoorzieningen. In het plangebied is vooral nood aan ruimte voor buitensporten, zoals skate-infrastructuur (wordt al voorzien onder de Verapazbrug), skateprikkels doorheen het gebied, looppistes, trapveldjes en ruimte voor 'street workout'. Rond de openbare parken is beperkte binnenruimte voor de

¹⁴ De scan is het resultaat van een rondvraag bij volgende stadsdiensten (maart 2020) : sociale regie, sport, onderwijs, wijkregie en jeugd.

jeugdwerking noodzakelijk (resp. 100-200 m² aan Scandinaviëpark en 200-250 m² in de omgeving van het Zeppospark).

Onderwijs

In principe is er voor de geplande ontwikkeling geen bijkomende basisschool nodig. Dit is nog verder te onderzoeken in een volgende fase. De behoefte wordt al deels opgenomen door de recente opgerichte basisschool in de Melopee (240 plaatsen). De geïsoleerde ligging maakt het gebied bovendien minder interessant om behoeften van de aanpalende wijken Sluizeken-Tolhuis-Ham, Muide-Meulestede en Sint Amandsberg op te vangen. Ook voor secundair onderwijs stelt zich geen specifieke ruimtebehoefte. We opteren ervoor om deze behoefte op te vangen in de onmiddellijke nabijheid van het station Gent Dampoort.

Kinderopvang

De nood aan kinderopvang kunnen we deels opvangen in de bestaande voorzieningen in de Melopee (in totaal 28 plaatsen) en de geplande voorzieningen in de Nieuwe Dokken (2 leefgroepen). Daarnaast is er in het gebied zelf nog nood aan ruimte voor 3 bijkomende leefgroepen. Ook deze ruimtebehoefte is evenwel nog verder te verfijnen in een volgende fase.

Kleinschalige, commerciële voorzieningen

De visienota detailhandel en horeca ¹⁵ (2018-2023) (zie bijlage 4) kent het projectgebied geen specifieke taak toe voor het opvangen van de ruimtebehoefte voor detailhandel en horeca. Het behoort niet tot het kernwinkelgebied. Grootschalige detailhandel wordt elders opgevangen binnen stedelijk gebied. In het gebied is enkel ruimte voor 'kleinhandelsbedrijven, dienstenbedrijven of horecazaken met een beperkte omvang, die een buurtverzorgend karakter hebben en voorzien in dagelijkse aankopen of een buurtversterkende dienstverlening'.

c. Grondgebonden wonen als kwetsbare functie

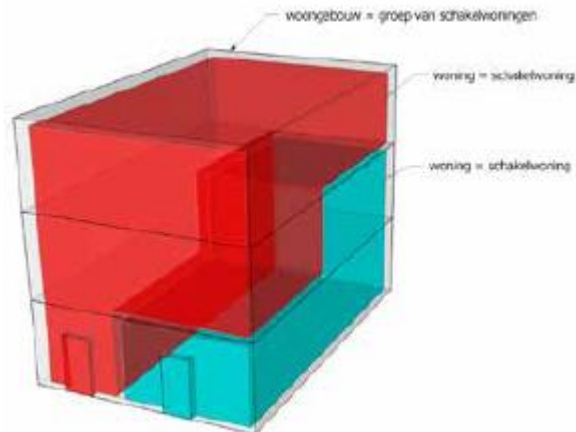
Om het grondgebonden wonen te beschermen, leggen we hun minimumaantal vast en niet hun totale vloeroppervlakte, zoals we dat wel doen bij de maakbedrijven. Dergelijk aantal is voor wonen representatiever en werkt ook door op andere domeinen, zoals de groennorm of het bepalen van de sociale/bescheiden last. Het gekozen aantal vormt meer dan 25% van het totaal aantal bijkomende woningen in de vier projectgebieden, zoals begroot in ons stedenbouwkundig model (zie 4.5.3 Samenvatting).

De 188 grondgebonden woningen worden opgevangen in de drie deelgebieden ten westen van de Afrikalaan. Het projectgebied rond de Scandinaviëstraat heeft dus geen specifieke taakstelling voor grondgebonden wonen.

Naast het minimumaantal leggen we een aantal kwaliteitseisen vast waaraan de woningen moeten voldoen. We refereren hierbij in eerste instantie naar de twee types van grondgebonden woningen die de studie TAB voor dit gebied naar voren schuift : type 'rijwoning' en type 'aanleunwoning' (zie 3.4.2 Typologisch onderzoek naar grondgebonden woningen binnen het RUP Afrikalaan (2020)). We willen ons evenwel niet vastpinnen op twee welbepaalde woningtypes. Andere types zijn zeker en vast niet uitgesloten, zolang ze maar over gelijkaardige kwaliteiten beschikken. Daarnaast zijn ook schakelwoningen toegestaan, zoals bepaald door het algemeen bouwreglement :

schakelwoning: een zelfstandige woning die onderdeel is van een gebouw dat bestaat uit twee of meer met elkaar verweven zelfstandige woningen, waarbij elke zelfstandige woning minstens gedeeltelijk op de begane grond is gebouwd, en waarbij de hoofdtoegang van elke zelfstandige woning rechtstreeks uitkomt op de openbare weg of op een oprit naar de openbare weg.

¹⁵ Visienota is op heden nog niet gevalideerd.



De kwaliteiten voor het grondgebonden wonen in de Afrikalaan kunnen we als volgt samenvatten:

- > Beheersbare eigendomsstructuur : willen we expliciet onze doelgroep bereiken, dan moeten we ervoor zorgen dat de eigendomsstructuur van de toekomstige woningen zo eenvoudig mogelijk gehouden wordt.
 - De rijwoning is het meest klassieke voorbeeld, waarbij de interferentie met de aanpalende eigenaars beperkt blijft tot telkens 2 gemene (zij)muren. De woningen hebben niet enkel een voordeur, maar ook een aparte achterdeur die toegang geeft tot de tuin op het maaiveld.
 - De aanleunwoning gaat al een stap verder en voegt een derde buur aan de achterzijde toe (3 gemene muren). Deze woningen beschikken enkel over een voordeur en trekken hun licht in hoofdzaak aan de voorzijde.
 - De schakelwoning gaat nog een stap verder en creëert een situatie van ‘gemene vloeren’. De beheersbaarheid van dit type zit in het feit dat de schakelwoningen enkel toegelaten zijn in een groep van schakel- of andere eengezinswoningen en dus niet als onderdeel van een meergezinsgebouw.
- > Voldoende binnenruimte: voldoende groot vertaalt zich vooral in voldoende slaapkamers (3 á 4), zodat er ook kinderen kunnen wonen en een woonoppervlakte die er qua grootte op afgestemd is. De richtinggevende oppervlakte is 150 m² BVO.
- > Voldoende grote, private buitenruimte:
 - Bij rij- en aanleunwoningen zal deze buitenruimte zich in hoofdzaak op het maaiveld bevinden (richtoppervlakte: 35-50 m²).
 - Bij schakelwoningen kan het ook gaan om een terras van minstens 20 m² dat onmiddellijk aansluit op een woonkamer.

d. Doelgroepgericht wonen als kwetsbare functie

Naast de ¼ voorwaarde van gezinsvriendelijk wonen zou, al dan niet gecombineerd, volgend voorstel voor doelgroepgericht wonen (50%) verdedigbaar zijn:

- > 25% sociaal wonen (diverse formules mogelijk), waarvan deel senioren en grote gezinnen
- > 15% bescheiden wonen, waarvan deel senioren en grote gezinnen
- > 10% studenten

e. Versterken van de woonkwaliteit langs de Scandinaviëstraat

Zoals in de ambitie al uiteengezet, gaat bijzondere aandacht uit naar de **bestaande** woningen langs de Scandinaviëstraat. De blokken kennen immers een zeer specifieke (samenlevings)problematiek. De eigendomsstructuur is sterk verdeeld. De woonblokken bestaan in hoofdzaak uit kleine appartementen met beperkte buitenruimte. Het RUP zal de woonfunctie op deze plek bestendigen, maar bouwt voldoende flexibiliteit in om zowel een verduurzaming van het gebouw te verkrijgen (bijv. een extra buitenschil) als om een grotere mix in het woningaanbod en een hogere woonkwaliteit (bredere gangen, extra buitenruimte) mogelijk te maken. Daarnaast staat minstens de plint van het gebouw open voor de inbreng van andere, buurtondersteunende voorzieningen, (zoals een medisch centrum of een buurthuis).

f. Maakbedrijven als kwetsbare functie

Om het minimumaandeel te berekenen, baseren we ons op de resultaten van het ontwerp onderzoek (zie 3.4.2 Typologisch onderzoek naar grondgebonden woningen binnen het RUP Afrikalaan (2020)). We kiezen er uitdrukkelijk voor om geen aparte zone voor maakbedrijven op het plan aan te duiden of een minimaal grondaandeel vast te leggen. We klikken het minimum aandeel maakbedrijven vast op basis van zijn bruto vloeroppervlakte (BVO). Deze oppervlakte situeert zich verplicht op meer dan één niveau, waardoor er extra ruimte vrijkomt binnen het projectgebied. Deze extra ruimte kan dan worden aangewend voor bijkomende woningen. Met de mogelijkheid voor extra woningen willen we de projectontwikkeling voldoende incentives geven om de minimaal te realiseren oppervlakte voor maakbedrijven binnen hun project zoveel mogelijk te stapelen. De minimale BVO wordt vastgelegd per bouwveld (zie verder).

Naast de minimale vloeroppervlakte geven we duidelijk aan welk type bedrijven we in dit gebied wensen. Het gaat hierbij om verweefbare maakbedrijven. De beschrijving van het type activiteiten is gebaseerd op Ruimte voor Gent:

- > Verweefbare activiteiten: *activiteiten die kunnen worden ingepast in een stedelijke woonomgeving en die niet op een aparte, gebufferde locatie moeten worden afgescheiden van andere functies (zoals wonen, natuur of kwetsbare voorzieningen).*
- > Maakeconomie: *alle activiteiten waar iets (tastbaars) gemaakt, geleverd of gepresteerd wordt.*

Hieronder vind je een niet-limitatieve lijst van mogelijke activiteiten van maakbedrijven¹⁶.

<i>Afwerkingsbedrijven</i>	<i>Grootkeukens</i>	<i>Opslagruimten</i>
<i>Assemblagebedrijven</i>	<i>Herstel en werkplaatsen</i>	<i>Schilders</i>
<i>Beschutte werkplaats</i>	<i>Juwelenmakers</i>	<i>Schrijnwerkers</i>
<i>Boekbinders</i>	<i>Kunstenaarsateliers</i>	<i>Speelgoedmakers</i>
<i>Brood en banketbakkerijen</i>	<i>Loodgieters</i>	<i>Stukadoors</i>
<i>Catering</i>	<i>Meubelmakers</i>	<i>Textielbedrijf</i>
<i>Drukwerk</i>	<i>Mode-atelier</i>	<i>Uitgeverijen</i>
<i>Electriciens</i>	<i>Muziekinstrumentenmakers</i>	<i>Vloerenleggers</i>
<i>Garagewerkplaats</i>	<i>Opnamestudio's</i>	

¹⁶ Lijst gebaseerd op de studie 'verwevingstoets' (REBEL e.a. 2019) : zie verder in bijlage 4

Naast de economische sector en aard van de activiteit moet bij de keuze voor het juiste bedrijf op de juiste plaats ook rekening worden gehouden met een aantal andere factoren. Deze kwamen nadrukkelijk aan bod tijdens de voorbereidende studie voor de verwevingstoets (studie REBEL, zie 12.7.3). Hieruit blijkt dat deze zone aansluitend op de Afrikalaan uitermate geschikt is voor verweefbare economie: de nabijheid van netwerken, de bereikbaarheid voor goederentransport, de afwezigheid van kwetsbare functies en de mogelijkheid voor laden en lossen.

Dit type is immers het meest geschikt om te verweven met andere functies, zoals wonen, binnen een stedelijke context. Uiteraard zal de mate waarin een economische activiteit uit deze groep te combineren valt met het wonen verder geval per geval moeten worden beoordeeld op het niveau van elk concreet project. Om ondernemers en gebouweigenaars actief te betrekken bij de interactie met de buurt hebben we nood aan een bepaalde kritische massa. We willen bijvoorbeeld vermijden dat er een te grote versplintering komt in het aantal gebruikers (vb. te veel kleine opslagloodsen) en leggen daarom het minimum op bedrijfsgebouwen met een BVO van minimum 500 m².

g. Hybride bedrijven als kwetsbare functie

We zien hybride bedrijven niet als onderdeel van maakbedrijven, maar als een aparte categorie. We baseren ons hiervoor op onderstaande definitie van zgn. hybride bedrijven uit Ruimte voor Gent:

- > Hybride bedrijven: *bedrijven die verschillende vastgoedverschijningsvormen (kantoor, magazijn, labo, productieruimte,...) combineren. Bij hybride-bedrijven is het aandeel kantoorruimte meestal groter dan bij maakbedrijven.*

In productieprocessen van maakbedrijven zien we immers steeds meer automatisering, digitalisering en innovatie. Sectoren zijn voortdurend in verandering, er ontstaan nieuwe concepten of mengvormen en de 4^{de} industriële revolutie¹⁷ zorgt voor een nieuw marktevenwicht. We zien via reshoring heel wat productieprocessen in een nieuw jasje terug in Vlaanderen. We denken hierbij dan aan 3D-printing, volautomatische productieprocessen, individuele personalisering van eindproducten, product-as-a-service, ... Nieuwe sectoren hebben nood aan een meer flexibele indeling van hun bedrijfsruimte om zo vlug te kunnen inspelen op veranderingen. Door moderne technieken kan je nog beter de mogelijke overlast van het productieproces gaan inperken, maar alle ingrepen hebben natuurlijk een prijs die de investeringslast verhoogt.

Hieronder vind je een niet-limitatieve lijst van mogelijke activiteiten van hybride bedrijven¹⁸.

<i>Analyselaboratoria</i>	<i>Ontwerpateliers</i>	<i>Reclamebureau</i>
<i>Design en grafiek</i>	<i>Practicaruimten</i>	<i>Research & designbedrijf</i>
<i>Fotolabs</i>	<i>Productontwikkelaars</i>	

We mikken hierbij toch op ontwikkelingen van een zekere schaal (> 400 m²) en dit om over voldoende kritische massa te beschikken (beslissingskracht bedrijven) voor het beheren van de complexe omgevingsfactoren.

Het begeleiden zit vooral in de opmaak van specifieke inrichtingsvoorschriften om een oneigenlijke invulling, zoals bij de kantoorachtigen, tegen te gaan. We denken hierbij aan het vastleggen van een maximaal percentage voor de kantoorruimte, bijv. kantoorruimte als onderdeel van het hybride bedrijf mag nooit meer dan 50% van de totale BVO in beslag nemen).

¹⁷ zie <https://www.industrie40vlaanderen.be/industrie-4-0>

¹⁸ Lijst gebaseerd op de studie 'verwevingstoets' (REBEL e.a. 2019) : zie verder in bijlage 4

h. Begeleiden van gestapeld wonen

We kiezen er expliciet voor om het gestapeld wonen niet in m² of aantal vast te leggen maar enkel te begeleiden binnen de vooropgestelde volumetrie. Het volume dat overblijft nadat de grondgebonden component van het wonen en de economische activiteiten is ingevuld, kan flexibel ingevuld worden met diverse vormen van gestapeld wonen. Het stedenbouwkundig model geeft aan over hoeveel entiteiten het hierbij zou kunnen gaan (671 entiteiten, verspreid over de verschillende deelgebieden, zie 4.5.3 Samenvatting¹⁹). Dit aantal kan evenwel nog verder worden opgedreven door een meer gerichte stapeling en verschaling van de economische activiteiten.

Het gestapeld wonen vertoont de klassieke mix van grote (25%), middelgrote (50%) en kleine (25%) appartementen. Elk van de appartementen beschikt over een private buitenruimte. In ons stedenbouwkundig model zijn we uitgegaan van een gemiddelde BVO van 130 m² per entiteit.

i. Begeleiden van kantoren

Kantoren vormen een belangrijk onderdeel van het pallet aan toekomstige activiteiten in de betrokken projectgebieden. De deelgebieden ten zuiden van Christeyns (Spie) bevinden zich in de nabijheid van de mobiliteitsknoop rond het station Gent Dampoort en dragen dan ook specifieke potentie voor personeelsintensieve activiteiten, zoals kantoren. De toekomstige tramhalten op de as Dok_Noord – Achterdok, als onderdeel van tramlijn 4, zullen de bereikbaarheid van deze deelgebieden nog verder versterken. We groeperen de kantoren in een torengedebouwen op de kop van de spie (minimaal pakket), al dan niet in combinatie met een extra kantoorgebouw op Jet Cars Zuid (maximaal pakket). Daarnaast voorzien we ruimte voor meer kleinschalige kantoorontwikkeling (grootteorde 3000-4000 m²), gelinkt aan de maakbedrijven in de verschillende deelgebieden.

We gebruiken bruto vloeroppervlakte als parameter om de ontwikkelingen te begeleiden en baseren de kwantitatieve gegevens op het ontwerp onderzoek van TAB arch.

4.3.3. Richtlijnen voor de zuiver economische gebieden

Zoals al aangegeven in concept 2 trekken we buiten de projectgebieden resoluut de kaart van de economische activiteiten. Het onderscheid tussen Seveso en niet-Seveso is hierin het meest sturend.

a. Omgaan met Seveso-activiteiten

De sterk wijzigende omgeving noopt tot een kwalitatieve inpassing van de site Christeyns. Het bedrijf krijgt de kans om zich verder te ontwikkelen op de huidige site, mits het naleven van een aantal duidelijke randvoorwaarden.

De bestaande tweeledige bestemmingsachtergrond, resp. gewestplanbestemming industriegebied voor het distributiecentrum ten westen van de Afrikalaan en een zone voor ambachtelijk bedrijven in het BPA Afrikalaan ten oosten van de Afrikalaan wordt vervangen door één zone voor economische activiteiten. In deze zone zal een deelzone afgebakend worden waarbinnen Seveso-activiteiten kunnen ontplooid worden.

Het RUP zal de Seveso-activiteiten dus als bestemming expliciteren en het huidige bedrijf zo planmatige zekerheid bieden. Omdat er zich woningen bevinden in de onmiddellijke omgeving van deze Seveso-activiteiten, zal risicobeheersing evenwel bepalend zijn. Deze risicobeheersing wordt in een volgende stap van het RUP verder uitgewerkt. Aan de hand van een ruimtelijk veiligheidsrapport (zie 8) zullen we nagaan welke aspecten van externe veiligheid opgenomen moeten worden in het RUP.

¹⁹ Excl. de 278 bestaande woningen aan Scandinaviëstraat

Zonder een voorafname te willen doen op rapportage hanteren we nu al een aantal **richtlijnen** om zowel de ontwikkeling van de Seveso-activiteiten op de bedrijvensite zelf als de gewenste ontwikkeling in de onmiddellijke omgeving van de site te sturen.

- > De nieuwe deelzone voor Seveso-activiteiten omvat in eerste instantie die delen van de bedrijvensite waar al Seveso-activiteiten vergund zijn.
- > Tijdens de opmaak van deze startnota heeft Christeyns evenwel te kennen gegeven zijn Seveso-activiteiten te willen uitbreiden. Zo wenst het bedrijf ook Seveso – activiteiten te ontwikkelen op de (recent door hen opgekochte) bedrijvensite Rogers, ten noorden van de bestaande productiesite. Een nieuw omgevingsveiligheidsrapport is momenteel in opmaak.
 - De vigerende veiligheidsnormen dienen uiteraard als basis voor het beoordelen van de geplande uitbreiding. Seveso-bedrijven moeten, gelet op de aanwezige risico's, bij vergunningsaanvragen een omgevingsveiligheidsrapport of –nota toevoegen, waarin de externe mensrisico's voorkomend door de gevraagde wijziging/uitbreiding, statistisch ingeschat worden. Voor het plaatsgebonden risico (de plaatsgebonden kans per jaar dat een onbeschermd persoon komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen) gebeurt dit door het uitzetten van de isorisicocontouren ¹ De wetgeving stelt volgende normen voorop:
 - × Risicolijn 10-5 dient binnen het eigen perceel te vallen.
 - × Risicolijn 10-6 mag niet overlappen met gebieden met een woonfunctie.
 - × Risicolijn 10-7 mag niet samenvallen met een kwetsbare functie (school, ziekenhuis, verzorgingstehuis).
 - Daarnaast willen we vanuit de Stad een duidelijke afstandsregel inbouwen om zowel de bestaande als de nieuw te ontwikkelen woningen ruimtelijk te scheiden van de Seveso-deelzone.
 - × Seveso houdt voldoende afstand tot de woonzone. Zoals in het concept al vooropgesteld, kan de ruimte tussen de Seveso-deelzone en de grens van de bedrijvensite ingenomen worden door activiteiten van het bedrijf die niet onder de Seveso-richtlijnen vallen, zoals een kantoor of personeelsruimte. Uiteraard moet aan de grens van de bedrijvensite een kwalitatieve groenbuffer gerespecteerd worden (zie verder).
 - × Bij het inplannen van nieuwe woningen houden we eveneens voldoende afstand tot de Seveso-deelzone. We gaan deze tussenruimte efficiënt benutten door een gepaste invulling met economische activiteiten (niet-Seveso).
 - We zullen de afstandsregel in de loop van het planningsproces verder onderzoeken. Dit onderzoek eindigt finaal in een stedenbouwkundig voorschrift waarin we de noodzakelijk te respecteren afstand tussen de Seveso-deelzone en de zones waarin we wonen toelaten vastleggen.

b. Andere bedrijfsactiviteiten

Voor zover het ruimtelijk raamwerk dat toelaat kan de ruimte tussen de Seveso-activiteiten en het wonen ingevuld worden met niet-hinderlijke economische activiteiten. We hanteren hier het principe van een interne milieuzonering, waarbij de meest hinderlijke activiteiten zich zo ver mogelijk van de buitenzijde van het bedrijventerrein bevinden. De randen van dit terrein krijgen wel, als onderdeel van het raamwerk, een groen-blauwe invulling zodat de ruimtelijke impact van de bedrijfsgebouwen en hun activiteiten tot een minimum beperkt blijven.

Op een aantal bouwvelden kiezen we voor een monofunctionele invulling. Bestaande bedrijven, zoals Mercedes Benz Hedin, behouden hun ontwikkelingsmogelijkheden. Een doorgedreven stapeling en opwaardering van het gevelfront maken dat ze makkelijk passen in een nieuwe, stedelijke omgeving.

In deze monofunctionele gebieden is ruimte voor diverse types van economische activiteiten. In tegenstelling tot het profiel van de economische activiteiten in de gemengde gebieden kiezen we in deze gebieden resoluut voor activiteiten die door hun schaal of specifieke hinderaspecten moeten worden afgezonderd in specifieke daartoe bestemde gebieden. Het scala aan activiteiten is nog vrij ruim, gaande van klassieke productie over opslag en logistiek tot groothandel. Detailhandel is uitgesloten. Kantoren zijn enkel mogelijk voor de bestemmingseigen activiteiten.

4.4. Ruimtelijke inrichting

4.4.1. Groen-blauw raamwerk

a. Uitgangspunten

- > Groennorm: we passen in eerste instantie de groennorm toe die zijn basis vindt in Ruimte voor Gent en ook in andere projecten consequent toegepast wordt. Per inwoner dient er minstens **10 m² (recreatief openbaar) groen** bij te komen²⁰.
 - De oppervlakte, ingenomen door (brand)wegen en voorzieningen die nodig zijn voor de opvang van het water, afkomstig van de aanpalende bouwvelden, worden hierin niet meegerekend.
 - We bakenen de openbare groenzones op plan af en zetten een systeem op om de realisatie van de groengebieden mogelijk te maken.
- > Ruimte voor water: naast de noodzakelijke groenvoorzieningen besteden we bijzondere aandacht aan **ruimte voor water**. Uit de historiek leren we dat het gebied een achtergrond kent als meersengebied. Naast het minimaliseren van bebouwing en verharding moeten we inzetten op een hergebruik van water en moet de nodige ruimte worden voorzien om het water te laten infiltreren. Om de toekomstige woon- en bedrijvenwijken voldoende klimaatrobuust te maken, reserveren we nu al **7%** van de bebouwde en verharde oppervlakte voor watervoorzieningen. Dit cijfer komt voort uit de richtlijnen die de waterbeheerders, zoals FARYS, op vandaag al gebruiken bij het beoordelen van woon- en verkavelingsprojecten.



Foto : infiltratievoorziening (wadi)

²⁰ Cf. *Ruimte voor Gent (2018)*, p. 139

b. Ruimtelijk concept

CONCEPT_GROEN-BLAUW RAAMWERK



We bouwen aan een robuust raamwerk. Omdat er zich aan de rand al interessante groenstructuren bevinden, ligt de focus vooral op het creëren van de nodige, oost-west gerichte dwarsrelaties.

In eerste instantie zoeken we naar een zo kwalitatief mogelijke verbinding tussen het bestaande Zeppospark aan het water en het nu enigszins geïsoleerde Scandinaviëpark ten oosten van de Afrikalaan. Het moet hierbij absoluut een optie zijn om het groen letterlijk te laten doorlopen over de Afrikalaan heen. Het waardevolle groen langs de sporen blijft behouden en wordt nog verder versterkt. Waar het spoor de weg kruist, zorgen we ervoor dat het lijnvormig groen maximaal kan doorlopen. In het zuidelijk deel trekken we de parken van de Nieuwe Dokken door tot tegen de Afrikalaan. We zorgen voor een duidelijke link over de stadsring heen op de plek waar de nieuwe parken het dichtst bij de sporen komen. In de bouwvelden zelf wordt de niet-bebouwde ruimte maximaal van groen voorzien, net als de daken. Lijnvormig groen langs de Afrikalaan ondersteunt het beeld van een stadsboulevard.

c. Richtlijnen voor de verdere uitwerking van het raamwerk

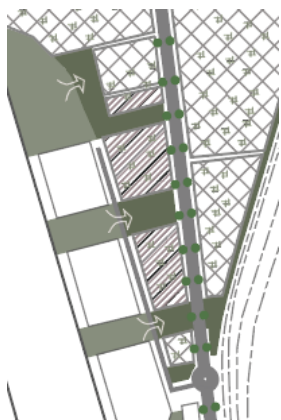
Trifertopark, 'Groene Link' en Scandinaviëpark



Een nieuw park langs de huidige Oceaniëstraat begeleidt de woonontwikkeling in de aanpalende bouwvelden. In tegenstelling tot de studie van BUUR (2016) kiezen we voor één samenhangend park. Het park is minstens **0,82 ha** groot. We laten dit nieuwe park naadloos aansluiten bij het bestaande Zeppospark, zodat het ruimtelijk één geheel kan vormen. Door de ontsluiting van de omgevende projectvelden naar de buitenzijde te richten, houden we deze omgeving autovrij en kan de huidige Koopvaardijlaan op deze plek geknipt worden. Enkel noodverkeer zal nog de noord-zuidbeweging kunnen maken op deze plek. Het park wordt maximaal doorgetrokken tot tegen de aanliggende gevels: wonen en werken in het park.

Het park dringt diep tussen de bouwvelden door en vernauwt finaal tot een parkstrip die dan via een kunstwerk over de Afrikalaan heen wordt getrokken. Ter hoogte van de parkstrip komen heel wat ruimtevragen samen (zie verder onder 'ontsluiting'). Om al deze ruimtevragen een plaats te geven én het park voldoende robuust te maken, staan de gebouwen minimaal 40 m van elkaar. Aan de overzijde van de Afrikalaan behoudt de parkstrip deze maatvoering. De strip is verbonden met het bestaande parkje en het waardevolle groen langs de huidige parking. Dit park breidt verder structureel uit om de extra woonontwikkelingen op te vangen. De minimale uitbreiding bedraagt **0,57 ha**. Het bestaande en nieuwe groen op de site Scandinaviëstraat meet hierbij ca. 1,5 ha.

Groene dwarsverbindingen in de Spie



Twee groene dwarsverbindingen structureren de Spie. Zowel de maatvoering als de inrichting zijn afgestemd op de bestaande groenstructuur, zoals planmatig vastgelegd in het RUP Oude Dokken. Met deze dwarse verbindingen zetten we het zgn. 'Brochettemodel' uit het oorspronkelijk stedenbouwkundig model van OMA (zie bijlage 4) verder. Om de ruimtevragen van de aanpalende bouwvelden op te vangen (zie verder onder 'geveluitwerking' en 'ontsluiting') én toch nog voldoende groen over te houden, is de ruimte tussen de bouwvelden minstens 40 m breed.

Aan de noordzijde van dit deelgebied, tussen de bouwvelden Jet Cars Zuid en Jet Cars Noord, realiseren we geen groene dwarsverbinding. We opteren ervoor om het nog aan te leggen wijkpark Handelsdok-Oost overlans uit te breiden, op de huidige eigendom van Haerens. De bestaande bomenrij aan de rand van dit perceel geeft al een aanknopingspunt. Net als bij het Trifertopark zorgen we ervoor dat het bijkomend groen naadloos aansluit bij het bestaande park. De wegzate

van de te knippen Koopvaardijlaan wordt bij het park betrokken. Het bijkomend groen in dit deelgebied bedraagt minstens **0,36** ha.

Groen langs de sporen

In tegenstelling tot de parken hebben deze gebieden op zich géén functie als publieke ruimte. We zetten hier dan ook vooral in op het versterken van de ecologisch verbindende en landschapsvormende rol. De bestaande groenwaarden zijn uiteraard een belangrijke aanleiding. Bestemmingsmatig kijken we in eerste instantie naar de bestaande bufferzone, zoals opgenomen in het BPA Afrikalaan. Deze buffer wordt stapsgewijs, a rato van de vergunningsplichtige ingrepen op de aanpalende bouwvelden, verder verbreed tot 10 m waar dit mogelijk is.

Straatgroen

Opgaand groen geeft de Afrikalaan het karakter van een stadsboulevard. We maken hierbij expliciet geen onderscheid tussen het 'primair' gedeelte van de Afrikalaan ten noorden van de Verapazbrug en het zuidelijk deel dat onderdeel uitmaakt van de stadsring. De begeleidende groenstructuur bestaat telkens minstens uit een bomenrij aan weerszijden van de weg.

Ook de lokale ontsluitingswegen krijgen maximaal groen. Toekomstige verhardingen blijven tot een absoluut minimum beperkt.

4.4.2. Ontsluiting voor fietsers en voetgangers

a. Ruimtelijk concept

CONCEPT_FIETS- EN VOETGANGERSNETWERK



De fiets staat centraal in de ontsluiting van het gebied. Fietsvriendelijk ontwerpen staat voorop en dit op alle schaalniveaus. Een ontubbelde noord-zuidstructuur zorgt voor een optimale bereikbaarheid. Dwarsverbindingen op deze twee hoofdassen zorgen voor een verdere dispersie binnen het gebied en verknoping met het omgevend stadsweefsel.

b. Richtlijnen voor de verdere uitwerking van het fiets- en voetgangersnetwerk

Verbinding langs en over het water

De fiets- en wandelboulevard langs het water vormt de westelijke tangent en verbindt het plangebied met het station Gent Dampoort, de wijk Muide en de stadskern, dit laatste via bruggen. Deze boulevard is, op een beperkt deel ter hoogte van de Verapazbrug na, al grotendeels gerealiseerd.

Fietsinfrastructuur langs de Afrikalaan

De oostelijke tangent volgt het rechtlijnig traject van de Afrikalaan en zorgt voor een snelle verbinding met de Dampoort in zuidelijke richting en de haven in noordelijke richting. Om de bereikbaarheid van de bedrijvensites ten westen van de Afrikalaan nog te verbeteren, kan het een optie zijn om nog een extra fietsas langs de sporen te voorzien.

Lokale routes

Lokale routes zorgen voor een verdere verspreiding binnen het gebied. De oost-westgerichte verbindingen vallen niet toevallig samen met de dwarse groenstructuur. Het traject moet zo lopen dat het park zijn samenhang behoudt zonder daarbij in te boeten op fietscomfort. Aan de kruising met de Afrikalaan komen beide structuren, namelijk het groen en het fiets- en voetgangersnetwerk, samen. Net als in de groenstructuur situeert de belangrijkste oost-westverbinding zich ter hoogte van de Scandinaviëstraat. De verbinding biedt voldoende comfort om de woonomgeving rond de Scandinaviëstraat uit zijn isolement te halen en bij voorkeur ongelijkvloers te verbinden met de Oceaniëstraat en het verderop gelegen Zeppospark. Langs de sporen bestaat de mogelijkheid om een bijkomende oost-westverbinding over de Afrikalaan te trekken.

In het zuidelijke deelgebied trekken we de fietsroute die nu over de Bataviabrug loopt, minstens door tot aan de Afrikalaan. Na kruising met de Afrikalaan bestaat de mogelijkheid om deze verbinding over het spooreplacement heen te trekken en zo de link te leggen met Oud Sint-Amandsberg, zoals voorzien op de concepttekening voor de noordelijke strategische zone uit Ruimte voor Gent.

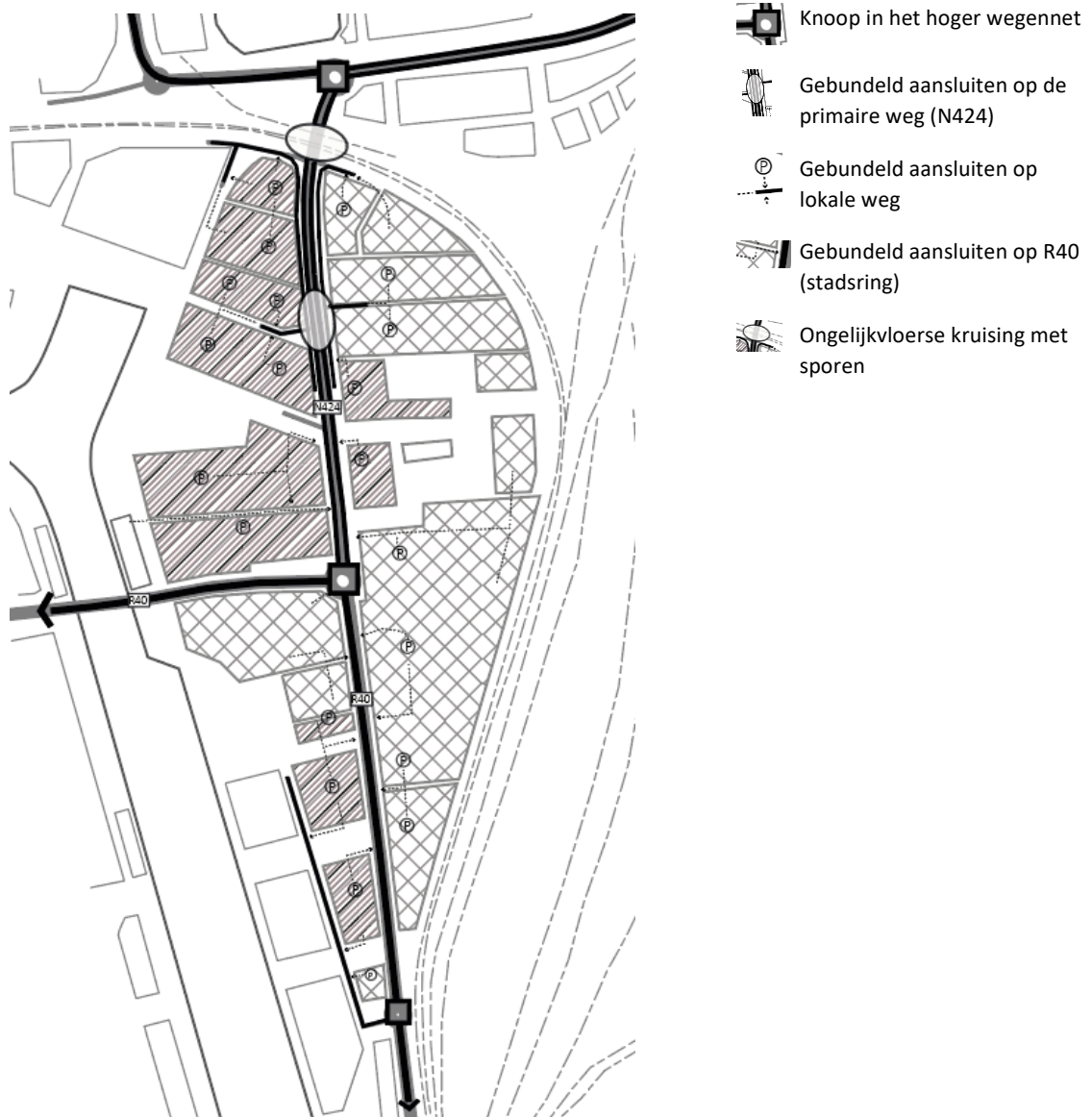
De Koopvaardijlaan en de Aziëstraat ondersteunen het lokale netwerk.

Verfijning binnen de bouwvelden

De structuur zal zich verder verfijnen en vertakken in de verschillende bouwvelden. Connectiviteit en comfort voor de fietser staan hierbij steeds centraal, bij voorkeur tot aan de deur van de woning of het bedrijf. Naast de bereikbaarheid is het uiteraard ook belangrijk om over de nodige stallingsmogelijkheden te beschikken.

4.4.3. Ontsluiting voor het auto- en vrachtverkeer

a. Ruimtelijk concept



We brengen het intern verkeer op gebundelde wijze naar het hoger wegennet. Dit gebeurt in twee stappen. Een interne erfontsluiting bundelt het verkeer binnen de bouwvelden naar het lokaal wegennet. Dit lokaal wegennet sluit op zijn beurt gebundeld aan op het hoger wegennet.

Het bundelen van de erfontsluiting maakt dat de impact van de wegenis en het auto- en vrachtverkeer op het ruimtelijk functioneren van de bouwvelden, in het bijzonder de publieke ruimte en het groen, tot een minimum beperkt blijft. De gebundelde aansluiting van de lokale wegen garandeert de doorstroming op het hoger wegennet.

b. Richtlijnen voor de verdere uitwerking van de verkeersstructuur

Afrikalaan – noord : primaire weg II (N424)

Het **noordelijk deel** vervult een belangrijke rol in de ontsluiting van de stadsring naar de R4 (primaire weg tye II) en draagt dan ook een uitgesproken verkeersfunctie. Deze verkeersfunctie heeft belangrijke consequenties voor de inrichting van de omgevende deelgebieden. Rechtstreekse

erfontsluitingen zijn niet meer mogelijk. Zoals voorgesteld in het ruimtelijk concept willen we het ontsluitingsverkeer maximaal bundelen.

De studie van BUUR (2016) heeft de consequenties bij het omvormen van de Afrikalaan tot primaire weg al duidelijk in beeld gebracht (zie 3.4.1 Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek omgeving Afrikalaan (2016)). Hoewel de context intussen is gewijzigd, willen we zo dicht mogelijk tegen de conclusies uit deze studie blijven.

Om de ontsluiting van de bouwvelden ten noorden van de kruising met de Oceaniëstraat te organiseren, voorziet de studie uit 2016 een systeem van ventwegen. Omdat de studie uitgaat van de premisse dat de weg boven het spoor komt, kon de connectie tussen de oostelijke en westelijke tak van deze 'rondgang' op het maaiveld blijven. Dit kan uiteraard niet meer als we ervoor kiezen om niet de weg maar het spoor op te hogen. Verder onderzoek en overleg met de wegbeheerder moeten uitwijzen hoe we de aanpalende bouwvelden verder kunnen ontsluiten. Het RUP zal alleszins de nodige ruimte voorzien voor de nieuwe infrastructuurbundel. Uit het voorbereidend onderzoek weten we dat een rooilijn van ca. 45 m breed nodig is (dit is ca. 15 m meer dan de bestaande rooilijn) om het infrastructuurprogramma op te vangen en de nodige ruimtelijke kwaliteit te realiseren: ee, doorgaande verbinding met oplossing voor de lokale, gebundelde ontsluiting, fietspaden, voetpaden en groenstroken met bomen van 1^e orde.

Afrikalaan – zuid: secundaire weg III (R40 stadsboulevard)

Met de Verapazbrug schakelt het **zuidelijk deel** zich mee in als onderdeel van de stadsring R40. Het nieuwe statuut van de weg vraagt om een gepaste herinrichting. De herinrichting voor dit deel is gebaseerd op de principes van een **groene stadsboulevard**.

Ook hiervoor is nog verder onderzoek nodig. Net als voor het noordelijk deel zal het RUP ook voor dit deel de nodige ruimte moeten voorzien. Uit het voorbereidend onderzoek weten we dat een rooilijn van ca. 33 m breed nodig is (dit is ca. 8 m meer dan de bestaande rooilijn) om het infrastructuurprogramma op te vangen en de nodige ruimtelijke kwaliteit te realiseren: 2X2 wegpfiel met lokale bediening op perceelsniveau, dubbelrichtingsfietspaden aan beide zijden, voetpaden en groenstroken met bomen van 1^e orde. Door de gescheiden middenberm zijn extra infrastructurele ingrepen nodig om keerbewegingen mogelijk te maken. Dergelijke keerbeweging kunnen we faciliteren ter hoogte van de kruising met de Koopvaardijlaan.

Lokale (erf)ontsluiting

Om de doorstroming op het bovenlokaal wegennet te garanderen, wordt de lokale ontsluiting maximaal gebundeld. Dit gebeurt via het lokaal wegennet en/of een gedeeld privaat.

De specifieke ligging tussen spoor, water en bovenlokale infrastructuur zorgt ervoor dat de ontsluitende functie van dit wegennet in hoofdzaak beperkt blijft tot het eigen plangebied. Enkel voor het zuidelijk deel van de Koopvaardijlaan en voor de ontwikkelingen langs de Aziëstraat-Chinastraat is er interferentie met de omgevende projectvelden uit het RUP Oude Dokken. Bouwveld Z1d uit het RUP Oude Dokken wordt in zijn ontsluiting gekoppeld aan de ontwikkelingen op de site Triferto. De lokale wegen die geen ontsluitende functie opnemen buiten het plangebied worden zo kort mogelijk gehouden, zodat de achterliggende gebieden maximaal autovrij of autoluw kunnen blijven. Dit geldt voor de bestaande dwarsstraten Australiestraat, Oceaniëstraat en Scandinaviëstraat. We geven als principe mee dat de weg maar voor maximaal de helft van de totale diepte van het bouwveld toegankelijk mag zijn voor regulier verkeer. Sites die op vandaag rechtstreeks aantakken op de Afrikalaan moeten zich zodanig organiseren dat het aantal aantakpunten tot een minimum beperkt blijft.

Richtlijnen voor parkeren

De parkeerrichtlijnen dienen nog verder uitgewerkt te worden. Als algemeen principe moet het parkeren tot een minimum beperkt blijven en maximaal inpandig gebeuren.

Richtlijnen voor laden en lossen

Om de mogelijke milieuhinder voor de omwonenden tot een minimum te beperken, moet het laden en lossen maximaal overdekt gebeuren.

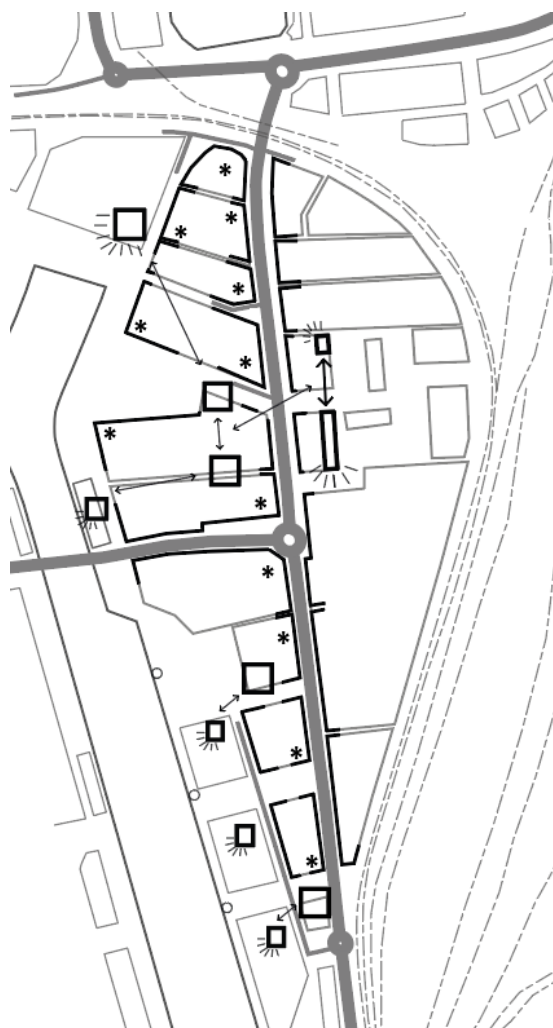
4.4.4. Volume




a. Uitgangspunt

- > Zoals reeds uiteengezet bij het programma opteren we ervoor om de BVO per bouwveld niet strikt vast te leggen. We willen de projectontwikkeling de nodige flexibiliteit geven, niet alleen om in te spelen op het wisselend marktgebeuren, maar ook om extra ruimte- en kwaliteitswinst te genereren.
- > Om de vooropgestelde ambitie te bereiken, stellen we richtlijnen op om de bouwhoogte per bouwveld te bepalen.

b. Ruimtelijk concept

DIFFERENTIEREN VAN BOUWHOOGTE



-  Hoogteaccent
-  Samenhangend beeld tussen hoogteaccenten
-  Basisschaal met lokale verhoging

We kiezen voor hoogteaccenten op strategische plekken. Op de zuidelijke kop is ruimte voor een kantoorstoren. We werken het park Handelsdok Oost af met een nieuwe woontoren. Twee hoogteaccenten op Triferto symboliseren de tweeledigheid van het programma (wonen en werken) én begeleiden de link tussen het nieuwe park en de Scandinaviëstraat. Een slanke woontoren ten noorden van deze straat vormt een eigentijds antwoord op de hoogbouw uit de jaren zestig en symboliseert de dynamiek die we ook in dit projectgebied willen genereren. De hoogteaccenten vormen een samenhangend beeld, niet enkel onderling, maar ook en vooral met de hoogteaccenten langs het Handels- en Houtdok. De randen van elk bouwveld hanteren de basisschaal. Stapelen staat hierbij voorop. Op strategische plekken kunnen er extra bouwlagen bij komen.

c. Richtlijnen voor de verdere uitwerking van het volume

We bouwen de gewenste volumetrie op in vier schaalniveaus :

- > De basisschaal geldt telkens als ondergrens (3-4 bouwlagen)(cf. basisschaal uit Ruimte voor Gent).
- > Op elk bouwveld zijn bijkomend mogelijkheden voor middelhoogbouw (6 bouwlagen; 20 m) (cf. stedelijke schaal uit Ruimte voor Gent).
- > Hoogteaccenten (10-12 bouwlagen; ca. 34-40 m) worden expliciet aangeduid en benoemd (cf. tussenschaal uit Ruimte voor Gent).
- > Uitzonderlijk kan de bouwhoogte van deze hoogteaccenten opgetrokken worden tot 17 bouwlagen (52 m) (cf. hoogbouw uit Ruimte voor Gent).

Basisschaal

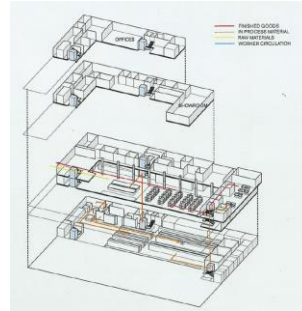
De studie van TAB wordt op dit punt nog genuanceerd. TAB voorziet immers nog woningen met enkel twee bouwlagen. Vanuit de principes van Ruimte voor Gent moeten we altijd een basisschaal van min. 3 bouwlagen respecteren.



Rijwoningen langs Ramen als referentie

We voegen een foto van de woningen in Ramen als referentie toe. Het gaat hier immers om hoogkwalitatieve eengezinswoningen in de kern van Gent. De woningen beschikken elk over een stadstuin, bovenop een ondergrondse parking. Voor schakelwoningen gaan we uit van 4 bouwlagen.

De basisschaal geldt evenzeer voor de economische functies. Voor dit soort functies is het moeilijk om in aantal bouwlagen te rekenen. Om de bebouwing voldoende schaal te geven, gaan we uit van een minimale hoogte van 12 m.



We voegen enkele figuren van de Noerd Factory in Zürich als referentie toe. Dit textielbedrijf is erin geslaagd om zijn activiteiten (wassen, snijden en opslag van textielstoffen op industriële schaal) op rationele wijze te stapelen.

Middelhoogbouw

We zien per bouwveld mogelijkheden om de bouwhoogte op te trekken tot een stedelijke schaal²¹ van 5 á 6 lagen (max. 20 m). Deze schaal vormt, naast de tussenschaal hét vehikel om de gewenste stapeling en schakeling van functies op het niveau van het bouwblok te bekomen. Het principe is immers dat we het maaiveld maximaal vrijhouden voor de functies die dit niveau echt nodig hebben, zoals maakbedrijven en grondgebonden woningen. Alle andere, niet-grondgebonden activiteiten worden per definitie gestapeld en dus ondergebracht in een stedelijke of tussenschaal. De woongebouwen richten zich hierbij vooral naar het groen en het water, de gestapelde economische activiteiten richten zich naar de Afrikalaan. De plint van deze gebouwen is erg belangrijk. Hier vindt de interactie met de publieke ruimte plaats. Om de andersoortige invulling toe te laten en de plint voldoende cachet te geven, hanteren we een vrije hoogte van ca. 4,50 m.

Hoogteaccenten

Het ruimtelijk concept duidt een beperkt aantal hoogteaccenten aan. De hoogteaccenten uiten zich op stedelijk niveau als tussenschaal²² en staan telkens **symbool** voor één van de drie hoofdfuncties in de projectgebieden :

- > De woontorens op Triferto, de Scandinaviëstraat en Jet Cars Noord veruitwendigen het programma voor gestapeld wonen.
- > De toren voor de zgn. hybride bedrijven op Triferto symboliseert de ruimtelijke intenties en het innovatieve karakter van de maakbedrijven.
- > De kantoortoren op De Swaef Zuid staat garant voor een kantoorontwikkeling in de nabijheid van Gent Dampoort.

Naast hun identiteitsbepalende functie zijn de hoogteaccenten telkens te verantwoorden vanuit de **ruimte- en kwaliteitswinst** die deze doorgedreven stapeling oplevert. Het ontwerpend onderzoek toont duidelijk aan dat deze accenten het stedenbouwkundig geheel structureren en een extra dimensie geven.

- > De kantoortoren op De Swaef Zuid (Spie) ontleent zijn betekenis aan de relatie met de bebouwing van het project Nieuwe Dokken en de omgevende parkstructuur (doortrekken van

²¹ Zie *Ruimte voor Gent*, p. 232.

²² Zie *Ruimte voor Gent*, p. 232.

park tot tegen de Afrikalaan). Het gekozen volume speelt bovendien in op de specifieke configuratie van het perceel, dat beperkt is in breedte en diepte.

- > De woontoren op Jet Cars Zuid ontleent zijn betekenis aan het nabijgelegen park Handelsdok-Oost. De mogelijkheden voor een uitgebreide woonontwikkeling op deze plek zijn veeleer beperkt wegens de nabije Seveso-activiteiten. Om het bouwveld alsnog de kans te geven zich te richten naar het park, bieden we de mogelijkheid om een (hoek)toren te bouwen.
- > De bedrijventoren op Triferto Zuid interfereert met de Scandinaviëblokken (18 bwl; 56 m), het nog te bouwen volume op Z1d (40 m max.) en de geplande woontoren op de kop van het Trifertopark. De inplanting moet dan ook erg zorgvuldig gebeuren, zodat de wederzijdse impact op het gebied van bezonning, privacy en windeffecten tot een minimum beperkt blijft. De grootschaligheid van bebouwing verwijst naar de schaal van de omgevende infrastructuur nl. de Verapazbrug.
- > De woontoren op Triferto Noord ontleent in belangrijke mate zijn betekenis aan het voorliggend groen, het Trifertopark.
- > Scandinaviëstraat: de bovenbouw zet zich in 'recul', op één lijn met de bestaande Scandinaviëblok. Een ranke toren geeft een eigentijds antwoord op de hoogbouw uit de jaren zestig. We vullen de toren in met een specifiek woonprogramma en denken hierbij in eerste instantie aan studentenhuisvesting, wegens de nabijheid van de hogeschool aan de overzijde van het Handelsdok. In functie van de samenhang met het economisch programma in de plint is het van belang dat er een duidelijk beheer en een eenduidige eigendomsstructuur aanwezig is. Studentenhuisvesting heeft bovendien het voordeel dat autobezit volgens de richtlijnen van de Stad Gent niet is toegelaten en er dus geen parking nodig is.

Hoogbouw

In functie van de effectbeoordeling willen we de mogelijkheid onderzoeken om de hoogteaccenten op Triferto Noord en langs de Scandinaviëstraat op te trekken tot maximum 17 bouwlagen, ca. 52 m. Dergelijke maatvoering is niet meer te vatten onder de tussenschaal en valt dus onder de noemer hoogbouw. Omdat deze hoogbouwlocatie niet voorzien is in Ruimte voor Gent, zou dergelijk voorstel afwijken van het richtinggevend gedeelte uit het beleidsplan. Indien we hiervoor kiezen, moeten we deze afwijking uitvoerig motiveren in een aparte beleidsbeslissing. Deze beslissing kan pas in een volgende fase van het planningsproces worden genomen. **De mogelijkheid om op deze plekken hoogbouw te voorzien is op vandaag dan ook nog niet verworven.** De startnota neemt de mogelijkheid voor hoogbouw op deze plekken wél al op, zodat we de gevolgen ervan mee kunnen nemen in de effectbeoordeling (planMER). De beslissing om al dan niet af te wijken van Ruimte voor Gent wordt pas genomen nadat we kennis hebben genomen van de effecten van hoogbouw. We kunnen nu al wél meegeven dat hoogbouw enkel mogelijk is indien het een significante ruimte- en kwaliteitswinst oplevert.

- > De toren op Triferto Noord is zodanig gepositioneerd dat hij een cruciale rol kan spelen in het doortrekken van de groenstructuur en de flankerende woonomgeving over de Afrikalaan heen tot aan de Scandinaviëstraat.
- > De meerwaarde van nieuwe hoogbouw langs de Scandinaviëstraat zit vooral in een ruimtelijke opwaardering van de gehele site, waarbij een kwalitatieve, groene ruimte gecombineerd wordt met een interessant programma dat voorziet in een combinatie van economische activiteiten (Mercedes Benz-Hedin) met vormen van gestapeld wonen (bijv. studentenhuisvesting) en woonondersteunende voorzieningen.

De keuze voor hoogbouw en de hieraan gekoppelde kwaliteitseisen maken voorwerp uit van verder ontwerpend onderzoek in het kader van de masterplannen of inrichtingsstudies die voor de betrokken bouwvelden zullen worden uitgevoerd.

4.4.5. Gevelbeeld

a. Ruimtelijk concept

DIFFERENTIEREN VAN GEVELBEELD



Langs de Afrikalaan bepalen de economische activiteiten het beeld. De groene link die de Scandinaviëstraat verbindt met het Trifertopark en het water vormt een belangrijke uitzondering op dit beeld. Ook op de noordelijke kop (Kaap) komen wonen en werken in één gevelbeeld voor. Langs de Koopvaardijlaan en de parken aan het water primeert het wonen. De dwarsstraten tonen een wisselend patroon. Per bouwveld zoeken we naar de meest optimale gevelorganisatie en verhouding tussen beide functies. Het conglomeraat van de verschillende geveltypes vormt een denkbeeldige lijn die het gebied dwars van noord naar zuid. Denkbeeldig, omdat het niet gaat om een strikte, planmatig te vertalen, scheiding tussen beide functies, maar om het aangeven van een overheersend gevelbeeld en de bijbehorende inrichting van de voorliggende ruimte.

b. Richtlijnen voor de verdere uitwerking van het gevelbeeld

Langs de Afrikalaan zetten we in op een sterke stedelijke wand. We houden de gevellijn zo gesloten mogelijk, enerzijds om de economische dynamiek te benadrukken en anderzijds om de effecten van deze drukke weginfrastructuur op het achterliggend gebied tot een minimum te beperken. We kunnen deze randvoorwaarde in voorschriften laten doorwerken door bijv. te stellen dat minstens ¾ van de op plan aangeduide bouwlijn ook effectief bebouwd moet worden.

Aan de zijde van de parken kunnen we de bouwblokken dan weer maximaal open werken, om zo groen en luchtigheid binnen te brengen. We besteden in het bijzonder aandacht aan de plint van de gebouwen. Deze plint moet in voldoende mate communiceren met de omgevende publieke ruimte. Het model is zodanig opgebouwd dat het veelal woongevels zijn die communiceren met het park. In de plint van deze gebouwen is, naast de noodzakelijke toegangen, ook ruimte voor ondersteunende voorzieningen, zoals kleinschalige horeca en sociale voorzieningen. Op een aantal plaatsen vormen de economische activiteiten de pleinwand. Zaak is deze overgang zo kwalitatief mogelijk uit te werken. Bij voorkeur worden aan deze zijde de meer publieksgerichte en toonbare activiteiten geplaatst, een personeelsrestaurant. Indien dit niet mogelijk is, moet er een zo kwalitatief mogelijke groenbuffer komen.

De vrijblijvende daken dienen maximaal ingezet te worden voor energie (zonnepanelen) en klimaatadaptatie (groendak), maar kunnen ook een extra betekenis krijgen, bijv. door de introductie van een daktuin of -boerderij (urban farming) of zelfs een publieke ruimte.

Voorbeeld van een dakmoestuin op het bedrijfsverzamelgebouw van De Punt in Gentbrugge.



Voorbeeld van spelinfrastructuur op het dak van een parkeergebouw (Jaja Arch., Kopenhagen)

4.5. Uitwerking

4.5.1. Methodiek

a. Relatie tussen 'stedenbouwkundig model' en RUP

Het programma en de ruimtelijke inrichting definiëren een duidelijke, stedenbouwkundige structuur. Het RUP vat deze structuur en zet hem om in een juridisch kader waarmee we de toekomstige ontwikkelingen kunnen begeleiden en beoordelen.

Deze structuur komt tot stand door een wisselwerking met het ontwerpend onderzoek. Dit onderzoek levert enerzijds de bouwstenen voor de structuur en test ze anderzijds op hun coherentie en ruimtelijke samenhang. Deze test gebeurt in een stedenbouwkundig model.

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de resultaten van deze test. We presenteren een model per bouwveld en geven telkens aan welke elementen volgens ons moeten meegenomen worden in het toekomstige RUP. De fiches bieden een handig overzicht van de richtlijnen per bouwveld en dienen als basis voor verder overleg met de betrokken actoren en stakeholders. Belangrijk is dat het 3D-model enkel maar dient als presentatiemiddel en geen bindende waarde heeft. Het verbeeldt een mogelijke uitwerking van de geformuleerde richtlijnen.

b. Achtergrond bij het stedenbouwkundig model

Het stedenbouwkundig model achter deze fiches is in belangrijke mate gebaseerd op het voorbereidend ontwerpend onderzoek van TAB (2020) en BUUR (2016 (zie 3.4)).

Voor de **projectgebieden ten westen van de Afrikalaan** bouwen we verder op het model uit de TAB-studie (scenario 3). We passen dit model evenwel verder aan om te kunnen voldoen aan bovenstaande plandoelstellingen :

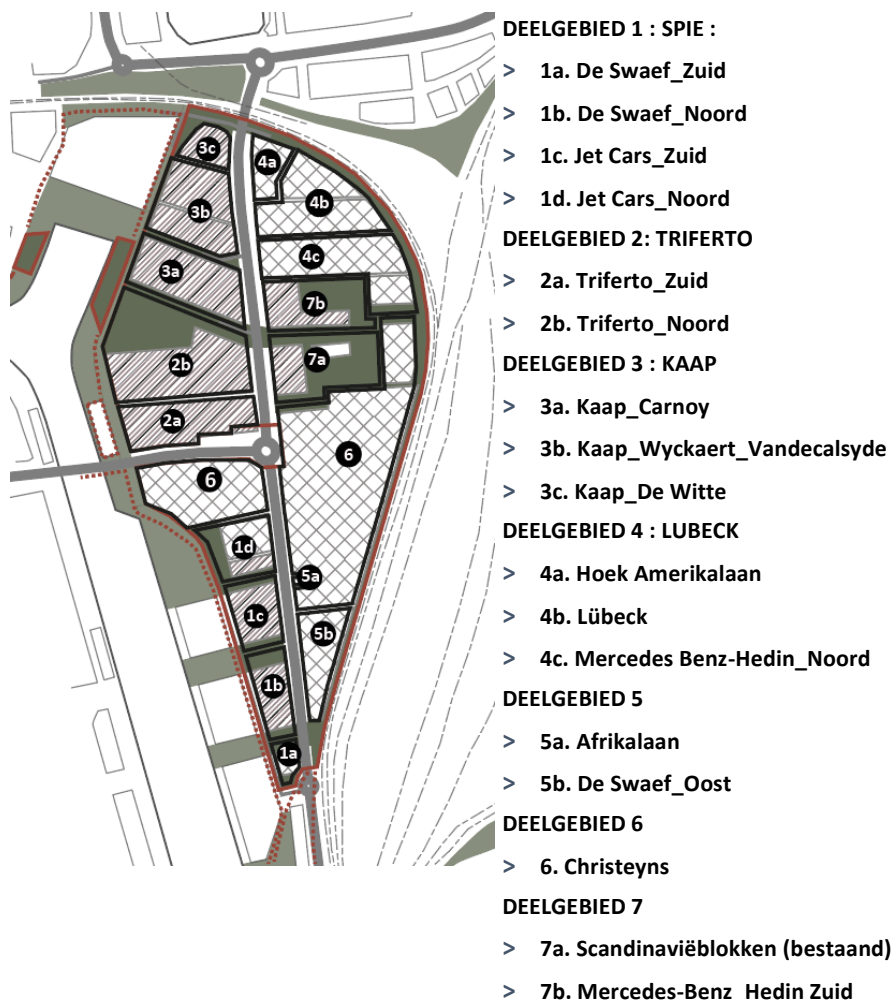
- > Aanpassing vanuit een groen_blaauw raamwerk :
 - In de Spie (dit is het deelgebied tussen de Koopvaardijlaan en de Afrikalaan ten zuiden van de site Christeyns) voorzien we **meer groen** omdat we de groenstroken, zoals initieel bedacht vanuit het masterplan OMA en planmatig vastgelegd in het RUP Oude Dokken, doortrekken tot tegen de Afrikalaan. De meergezinswoning die voorzien was in het midden van één van deze groenstroken, verdwijnt. Om de capaciteit van het woonprogramma te behouden en beperkt op te trekken voorzien we nieuwe woongebouwen aan de noordrand van de groenzones en op de kop van het uit te breiden wijkpark Handelsdok-Oost.
 - De ruimte tussen de bouwvelden Triferto Noord en Kaap_Carney wordt structureel verbreed om de combinatie van de verschillende infrastructuurvragen (ontsluiting gemotoriseerd verkeer, aanzet fietsbrug) met behoud van een voldoende brede groenstrook mogelijk te maken. We houden eenzelfde breedte aan als in de groenstroken van de Spie (ca. 40 m). De oppervlakte maakbedrijven die hierdoor verloren gaat, wordt onder meer gecompenseerd door een extra stapeling.
 - Om de oppervlakte van de groenzones te berekenen, houden we telkens **10 m afstand** van de woon- en bedrijvengevels. De praktijk leert ons dat deze ruimte in hoofdzaak nodig is voor de aanleg van brand- en ontsluitingswegen.
 - We voorzien **extra ruimte op maaiveldniveau** om het hemelwater, afkomstig van de daken en verhardingen op te vangen en ter plaatse te laten infiltreren.
- > Aanpassingen vanuit de richtlijnen voor het programma :
 - We trekken het aantal grondgebonden woningen op tot 188 (42 extra). We voeren het aantal entiteiten op, maar blijven weliswaar grosso modo binnen de door TAB voorziene ruimte voor grondgebonden wonen:

- × De rijwoningen worden op bepaalde plekken vervangen door een cluster van geschakelde woningen. Meer specifiek wordt het gevraagde overtal (ca. 42 extra) gerealiseerd onder de vorm van schakelwoningen.
 - × Om de gewenste schakeling te bekomen, kiest TAB architecten op bepaalde plaatsen voor een specifiek woningtype dat tegen de bedrijfsgebouwen kan geplaatst worden. Deze aanleunwoningen zijn breed, maar erg ondiep. Om op deze plekken toch nog voor een ander woningtype te kiezen waarbij er ook centraal of eventueel zelfs achteraan nog lichtinval mogelijk is (bijv. de patiowoningen), gaan we in deze woningrijen uit van een **perceelsdiepte van 18 m ipv 12 m**.
 - × We trekken het gabarit van de rijwoningen op tot **drie bouwlagen** en voorzien een bouwbreedte van 5 m ipv 6 m.
- We voorzien op een aantal strategische plekken ruimte voor gemeenschapsvoorzieningen.
 - Om de gewenste stapeling voor maakbedrijven kracht bij te zetten, wordt de bouwhoogte aan de zijde van de Afrikalaan systematisch opgetrokken.

Voor de **projectgebieden ten oosten van de Afrikalaan** bouwen we verder op het model uit de studie van BUUR (scenario 2).

De richtlijnen voor de **omgeving van de Scandinaviëstraat** zijn het resultaat van bijkomend ontwerpend onderzoek (aangepast scenario 3).

c. Overzicht bouwvelden



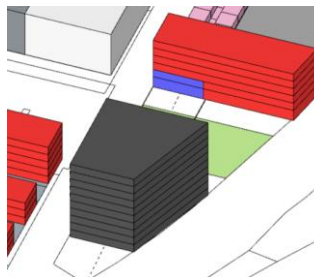
4.5.2. Fiches per bouwveld

1A_DE SWAEF ZUID

Schema



Voorbeeld van uitwerking (indicatief)



Programma

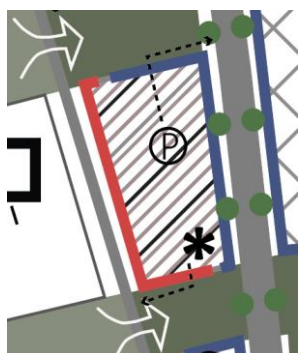
Groen	Dwarse groenstroken vast te leggen op grafisch plan (min. 3600 m ² voor volledig deelgebied 1)
Water	7% van de bebouwde en verharde oppervlakte
Voorzieningen	/
Grondgebonden wonen (afgekort GGW)	/
Maak	/
Kantoren	Min. 10.000 m ² (10 bwl) / max. 12.000 m ² (12 bwl)
Gestapeld wonen (afgekort GeW)	/

Inrichting

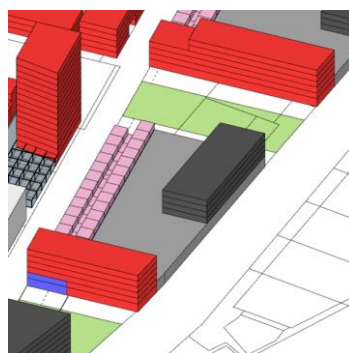
Bouwhoogte	10-12 bwl, max. 40 m
Gevelorganisatie	Kopgebouw (alzijdig)
Ontsluiting en parkeren	Ondergronds parkeren; ontsluiting via de Koopvaardijlaan

1B. DE SWAEF NOORD

Schema



Voorbeeld van uitwerking (indicatief)



PROGRAMMA

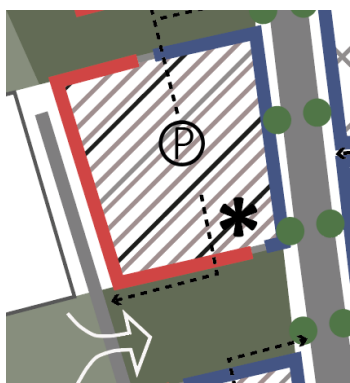
Groen	Dwarse groenstroken vast te leggen op plan; toepassing groennorm (20 m ² openbaar groen per woning met minimum van 3600 m ² voor volledige deelgebied 1)
Water	7% van de bebouwde en verharde oppervlakte
Voorzieningen	Min. 540 m ² BVO
Grondgebonden wonen	Min. 15
Maak	Min. 4000 m ² BVO
Kantoren	Max. 3000 m ²
Gestapeld wonen	Ca. 23 (indicatief)

INRICHTING

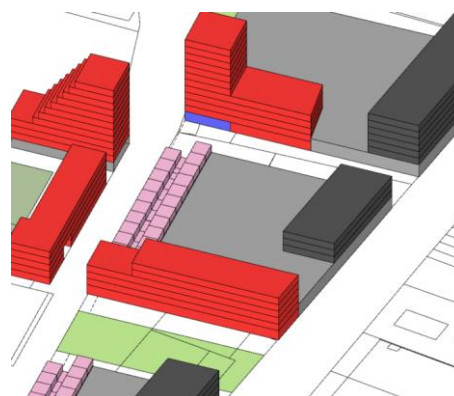
Bouwhoogte	<ul style="list-style-type: none"> - Economische gevel: min. 18 m over 75% van de gevellijn – max. 25 m - Grondgebonden wonen: 3 – 4 bwl, max. 13 m - Gestapeld wonen: 6 bwl, 20 m
Gevelorganisatie	<ul style="list-style-type: none"> - Koopvaardijlaan: woongevel - Dwarsgevels: <ul style="list-style-type: none"> o Zuidelijke dwarsgevel: wonen en eventueel economische functies, gericht op de Koopvaardijlaan o Noordelijke dwarsgevel: economische functies
Ontsluiting en parkeren	<ul style="list-style-type: none"> - Ondergronds parkeren - Woonfuncties: ontsluiting via de Koopvaardijlaan - Economische functies: <ul style="list-style-type: none"> o Zonder logistiek: ontsluiting via de Koopvaardijlaan o Met logistiek: één aansluiting voor verschillende bedrijven naar de Afrikalaan

1C. JET CARS ZUID

Schema



Voorbeeld van uitwerking (indicatief)



PROGRAMMA

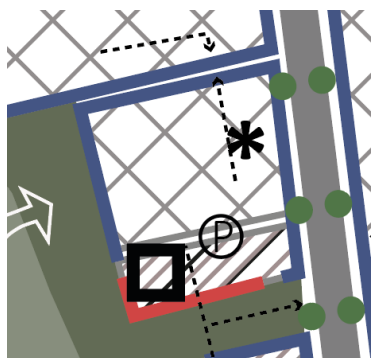
Groen	Dwarse groenstroken vast te leggen op plan; toepassing groennorm (20 m ² openbaar groen per woning met minimum van 3600 m ² voor volledige deelgebied 1)
Water	7% van de bebouwde en verharde oppervlakte
Voorzieningen	/
Grondgebonden wonen	Min. 11
Maak	Min. 5000 m ² BVO
Kantoren	/
Gestapeld wonen	Ca. 45 (indicatief)

INRICHTING

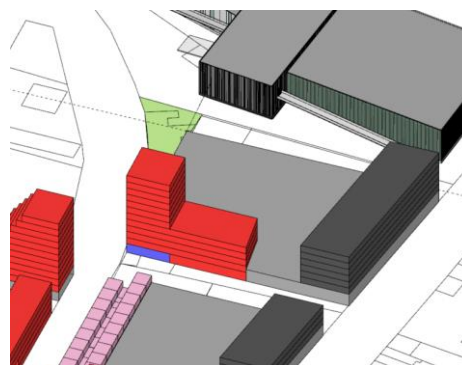
Bouwhoogte	<ul style="list-style-type: none"> - Economische gevel: min. 18 m over 75% van de gevellijn – max. 25 m - Grondgebonden wonen: 3 – 4 bwl, max. 13 m - Gestapeld wonen: 6 bwl, 20 m
Gevelorganisatie	<ul style="list-style-type: none"> - Koopvaardijlaan: woongevel - Zuidelijke dwarsgevel: wonen en eventueel economische functies - Noordelijke dwarsgevel: economische functies
Ontsluiting en parkeren	<ul style="list-style-type: none"> - Ondergronds parkeren - Woonfuncties: ontsluiting via de Koopvaardijlaan - Economische functies: <ul style="list-style-type: none"> o Zonder logistiek: ontsluiting via de Koopvaardijlaan o Mét logistiek: één aansluiting voor verschillende bedrijven naar de Afrikalaan

1D. JET CARS NOORD

Schema



Voorbeeld van uitwerking (indicatief)



PROGRAMMA

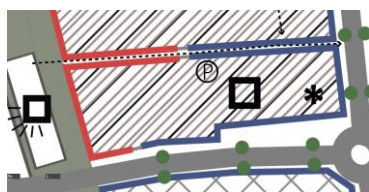
Groen	Uitbreiding park vast te leggen op plan; toepassing groennorm (20 m ² openbaar groen per woning met minimum van 3600 m ² voor volledige deelgebied 1)
Water	7% van de bebouwde en verharde oppervlakte
Voorzieningen	Min. 300 m ²
Grondgebonden wonen	/
Maak	Min. 5000 m ²
Kantoren	Min. 1500 m ² / max. 8500 m ²
Gestapeld wonen	Ca. 47 (indicatief)

INRICHTING

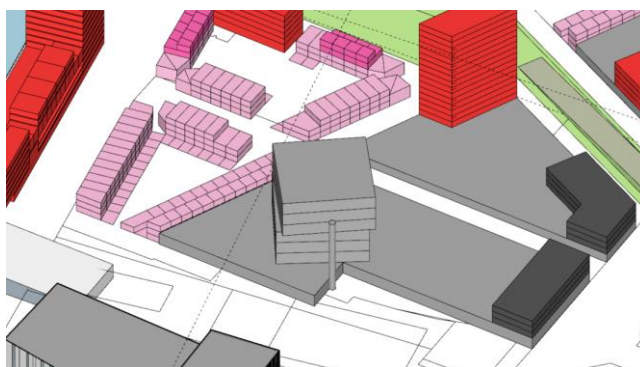
Bouwhoogte	<ul style="list-style-type: none"> - Economische gevel: min. 18 m over 75% van de gevellijn – max. 25 m - Gestapeld wonen: 12 bwl, 40 m
Gevelorganisatie	<ul style="list-style-type: none"> - Koopvaardijlaan: wonen en toonbare delen economische functie - Zuidelijke dwarsgevel: economische functie - Noordelijke dwarsgevel: economische functie
Ontsluiting en parkeren	<ul style="list-style-type: none"> - Ondergronds parkeren - Woonfuncties: ontsluiting via de Koopvaardijlaan - Economische functies: <ul style="list-style-type: none"> o Zonder logistiek: Koopvaardijlaan o Met logistiek: één aansluiting voor verschillende bedrijven naar Afrikalaan

2A. TRIFERTO ZUID

Schema



Voorbeeld van uitwerking (indicatief)



PROGRAMMA

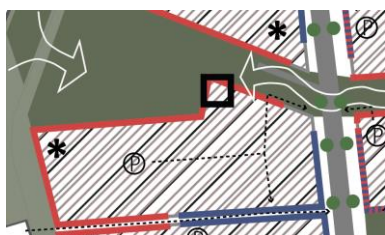
Groen	Trifertopark vast te leggen op plan; toepassing groennorm (20 m ² openbaar groen per woning met minimum van 8200 m ² voor volledige deelgebieden 2 én 3)
Water	7% van de bebouwde en verharde oppervlakte
Voorzieningen	/
Grondgebonden wonen	Min. 32
Maak	Min. 20.000 m ² , waarvan 12.000 m ² hybride
Kantoren	Max. 3000 m ²
Gestapeld wonen	/

INRICHTING

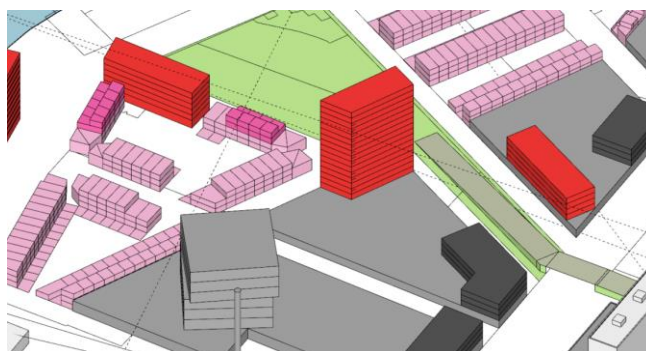
Bouwhoogte	<ul style="list-style-type: none"> - Economische gevel: min. 18 m over 75% van de gevellijn – max. 25 m - Hoogteaccent hybride bedrijven: 12 bwl, 40 m - Grondgebonden wonen: 3 – 4 bwl, max. 13 m
Gevelorganisatie	<ul style="list-style-type: none"> - Koopvaardijlaan: woongevel - Zuidelijke dwarsgevel: wonen (westelijk deel) en economische functies (oostelijk deel) - Noordelijke dwarsgevel: wonen (westelijk deel) en economische functies (oostelijk deel) - Afrikalaan: economische gevel
Ontsluiting en parkeren	<ul style="list-style-type: none"> - Ondergronds parkeren - Ontsluiting voor alle functies: gebundeld naar de Afrikalaan (in samenhang te bekijken met Triferto noord en Z1d oude Dokken)

2B. TRIFERTO NOORD

Schema



Voorbeeld van uitwerking (indicatief)



PROGRAMMA

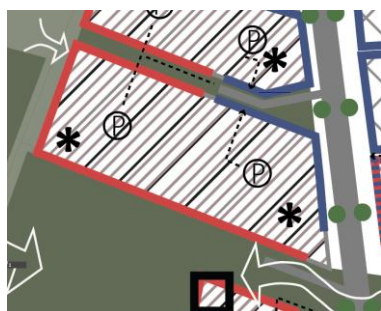
Groen	Trifertopark vast te leggen op plan; toepassing groennorm (20 m ² openbaar groen per woning met minimum van 8200 m ² voor volledige deelgebied 2 én 3)
Water	7% van de bebouwde en verharde oppervlakte
Voorzieningen	Min. 1200 m ² BVO
GGW	Min. 40
Maak	Min. 7000 m ²
Kantoren	/
GeW	Ca. 102 (indicatief)

INRICHTING

Bouwhoogte	<ul style="list-style-type: none"> - Economische gevel: min. 18 m over 75% van de gevellijn – max. 25 m - Grondgebonden wonen: 3 – 4 bwl, max. 13 m - Gestapeld wonen: 6 bwl, 20 m - Één hoogteaccent (gestapeld wonen): 12 bwl, 40 m – mogelijkheid om op te trekken tot 17 bwl, ca. 52 m mits randvoorwaarden
Gevel-organisatie	<ul style="list-style-type: none"> - Koopvaardijlaan: woongevel - Zuidelijke dwarsgevel: wonen (westelijk deel) en economische functies (oostelijk deel) - Noordelijke dwarsgevel: wonen (westelijk deel) en economische functies (oostelijk deel) - Afrikalaan: economische gevel
Ontsluiting en parkeren	<ul style="list-style-type: none"> - Ondergronds parkeren - Ontsluiting voor alle functies: gebundeld naar de Afrikalaan (in samenhang te bekijken met Triferto noord en Z1d oude Dokken)

3A. KAAP CARNOY

Schema



Voorbeeld van uitwerking (indicatief)



PROGRAMMA

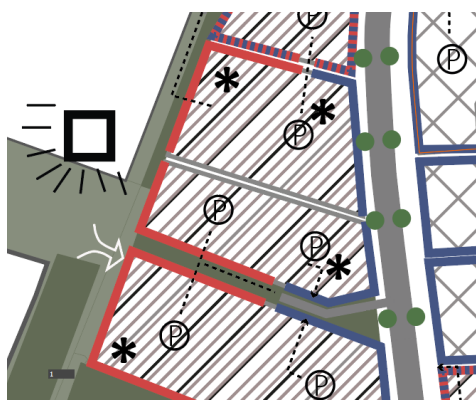
Groen	Trifertopark vast te leggen op plan; toepassing groennorm (20 m ² openbaar groen per woning met minimum van 8200 m ² voor volledige deelgebied 2 én 3)
Water	7% van de bebouwde en verharde oppervlakte
Voorzieningen	Min. 270 m ²
GGW	Min. 50
Maak	Min. 4500 m ²
Kantoren	/
GeW	Ca. 49 (indicatief)

INRICHTING

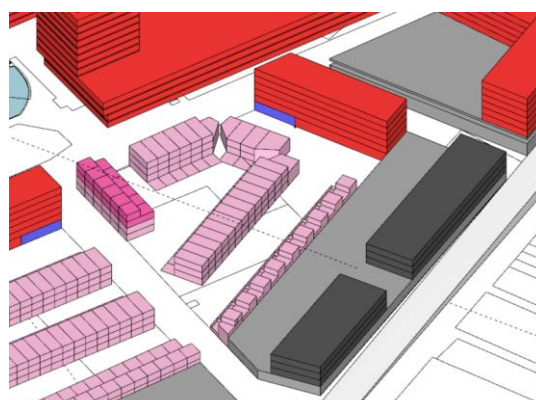
Bouwhoogte	<ul style="list-style-type: none"> - Economische gevel: min. 18 m over 75% van de gevellijn – max; 25 m - Grondgebonden wonen: 3 – 4 bwl, max. 13 m - Gestapeld wonen: 6 bwl, 20 m
Gevelorganisatie	<ul style="list-style-type: none"> - Koopvaardijlaan: woongevel - Zuidelijke dwarsgevel: wonen (westelijk deel) en economische functies (oostelijk deel) - Noordelijke dwarsgevel: wonen (westelijk deel) en economische functies (oostelijk deel)
Ontsluiting en parkeren	<ul style="list-style-type: none"> - Ondergronds parkeren - Woonfuncties: ofwel combineren met economisch verkeer naar de Afrikalaan, ofwel via noordelijk deel Koopvaardijlaan naar Aziëstraat - Economische functies: gebundelde aansluiting op de Afrikalaan

3B. KAAP WYCKAERT-VANDECALSYDE

Schema



Voorbeeld van uitwerking (indicatief)



Programma

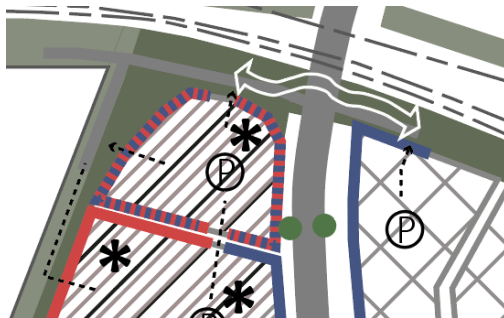
Groen	Trifertopark vast te leggen op plan; toepassing groennorm (20 m ² openbaar groen per woning met minimum van 8200 m ² voor volledige deelgebieden 2 én 3)
Water	7% van de bebouwde en verharde oppervlakte
Voorzieningen	Min. 270 m ² BVO
Grondgebonden wonen	Min. 40
Maak	Min. 6500 m ²
Kantoren	Max. 3000 m ²
Gestapeld wonen	Ca. 36 (indicatief)

INRICHTING

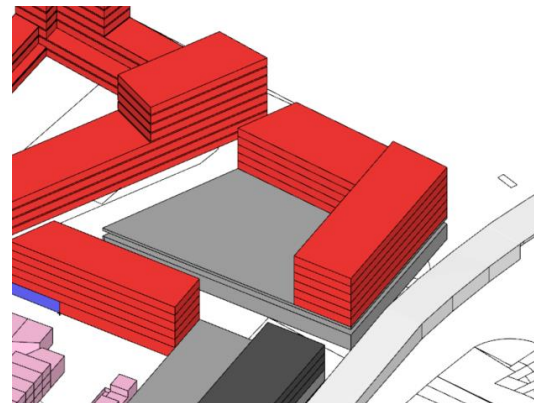
Bouwhoogte	<ul style="list-style-type: none"> - Economische gevel: min. 18 m over 75% van de gevellijn – max. 25 m - Grondgebonden wonen: 3 – 4 bwl, min. 10 m - max. 13 m - Gestapeld wonen: 6 bwl, 20 m
Gevelorganisatie	<ul style="list-style-type: none"> - Koopvaardijlaan: woongevel - Zuidelijke dwarsgevel: wonen (westelijk deel) en economische functies (oostelijk deel) - Noordelijke dwarsgevel: wonen (westelijk deel) en economische functies (oostelijk deel)
Ontsluiting en parkeren	<ul style="list-style-type: none"> - Ondergronds parkeren - Woonfuncties: Koopvaardijlaan - Economische functies: gebundelde aansluiting op de Afrikalaan (één aansluiting voor verschillende bedrijven)

3C. KAAP DE WITTE

Schema (illustrator)



Voorbeeld van uitwerking (indicatief)



PROGRAMMA

Groen	Trifertopark vast te leggen op plan; toepassing groennorm (20 m ² openbaar groen per woning met minimum van 8200 m ² voor volledige deelgebieden 2 én 3)
Water	7% van de bebouwde en verharde oppervlakte
Voorzieningen	/
GGW	/
Maak	Min. 3000 m ² BVO
Kantoren	/
GeW	Ca. 87 (indicatief)

INRICHTING

Bouwhoogte	- Hybride gevel (economie in de plint – wonen in de bovenbouw): min. 18 m over 75% van de gevellijn – max. 28 m
Gevelorganisatie	- Koopvaardijlaan: economische gevel (zichtfuncties) – link naar gebruik 5 ^e gevel (intensief groendak) - Afrikalaan: hybride gevelwand - economische plint met wonen in bovenbouw - Noordelijke dwarsgevel: hybride gevelwand - economische plint met wonen in bovenbouw - Zuidelijke dwarsgevel: economische gevel (zichtfuncties) – link naar gebruik 5 ^e gevel (intensief groendak)
Ontsluiting en parkeren	- Ondergronds parkeren - Woonfuncties: Koopvaardijlaan - Economische functies: gebundelde aansluiting op de Afrikalaan (één aansluiting voor verschillende bedrijven)

4. LUBECK EN OMGEVING

Schema



PROGRAMMA

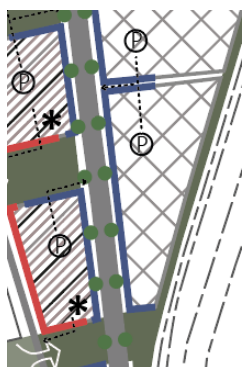
Groen	Groenstrook langs de sporen (10 m)
Water	Cf. randvoorwaarden verordeningen
Maak	Ca. 43.000 m ² (indicatief)
Kantoren	Enkel kantoren, gelinkt aan maakbedrijven

INRICHTING

Bouwhoogte	- Economische gevel: min. 12 m over 75% van de gevellijn – max. 25 m
Gevelorganisatie	- Afrikalaan: economische functie - Kwalitatieve afwerking van de gevels aan de zijde van het Scandinaviëpark
Ontsluiting en parkeren	- Parkeren bij voorkeur inpandig. Indien in openlucht: min. 1 boom per 5 parkeerplaatsen - Ontsluiting: gebundeld naar de Afrikalaan ; de Amerikalaan als secundaire ontsluiting

5. DE SWAEF OOST

Schema



PROGRAMMA

Groen	- Groenstrook langs de sporen (10 m als streefdoel – min. 5 m) - Groenstrook in verlengde van groenstrook tussen de Afrikalaan en de Koopvaardijlaan (aandacht voor hoogspanningsluchtlijn)
-------	--

Water	Cf. randvoorwaarden verordeningen
-------	-----------------------------------

Maak	Ca. 15.000 m ² (indicatief)
------	--

Kantoren	Enkel kantoren, gelinkt aan maakbedrijven
----------	---

INRICHTING

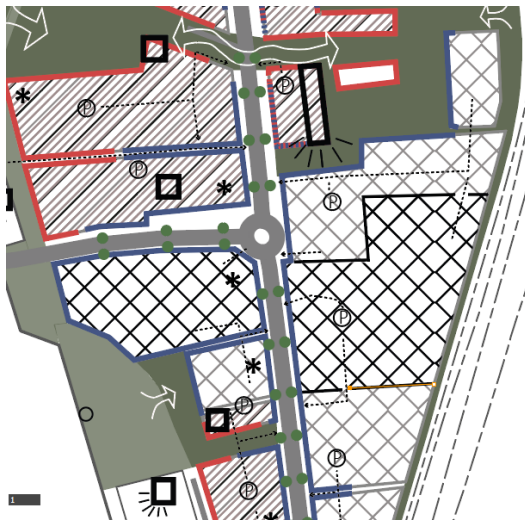
Bouwhoogte	- Economische gevel: min. 12 m over 75% van de gevellijn – max. 25 m
------------	--

Gevelorganisatie	- Afrikalaan: economische functie - Kwalitatieve afwerking van de gevels aan de zijde van het Scandinaviëpark
------------------	--

Ontsluiting en parkeren	- Parkeren bij voorkeur inpandig. Indien in openlucht: min. 1 boom per 5 parkeerplaatsen - Ontsluiting: gebundeld naar de Afrikalaan
-------------------------	---

6. CHRISTEYNS

Schema



PROGRAMMA

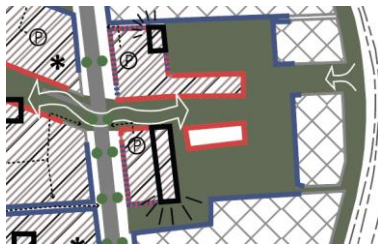
Groen	Groenstrook langs de sporen (10 m als streefdoel – min. 5 m)
Water	Cf. randvoorwaarden verordeningen
Economische activiteiten	<ul style="list-style-type: none">- Ca. 72.000 m² (indicatief)- Afbakenen van een zone voor Seveso-activiteiten (65 m tussen zone voor Seveso en meergezinsgebouw Scandinaviëstraat)
Kantoren	Enkel kantoren, gelinkt aan economische activiteiten

Inrichting

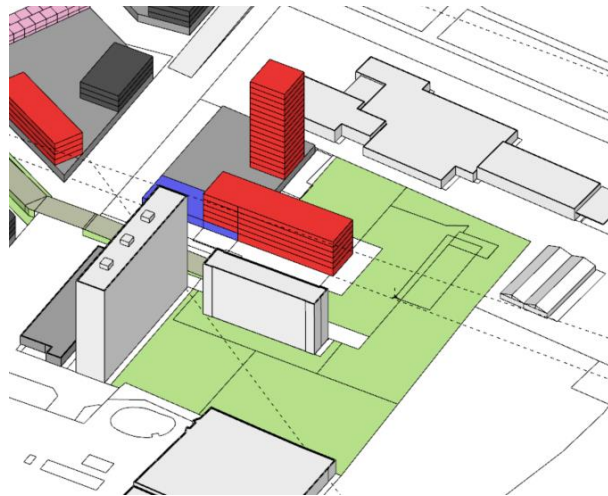
Bouwhoogte	<ul style="list-style-type: none">- Economische gevel: min. 12 m over 75% van de gevellijn – max. 25 m
Gevelorganisatie	<ul style="list-style-type: none">- Afrikalaan: economische functie- Kwalitatieve afwerking van de gevels aan de zijde van het Scandinaviëpark
Ontsluiting en parkeren	<ul style="list-style-type: none">- Parkeren bij voorkeur inpandig. Indien in openlucht: min. 1 boom per 5 parkeerplaatsen- Ontsluiting: gebundeld naar de Afrikalaan

7. SCANDINAVIË

Schema



Voorbeeld van uitwerking



PROGRAMMA

Groen	Vast te leggen op grafisch plan: 20 m ² openbaar groen per woning met minimum van 5700 m ² bijkomende groenoppervlakte (uitbreiding Scandinaviëpark)
Water	7% van de bebouwde en verharde oppervlakte
Voorzieningen	Min. 1500 m ² BVO + mogelijkheid voor buurtondersteunende commerciële functies in het gebouw vóór de bestaande Scandinaviëblokken
Grondgebonden wonen	/
Maak	Min. 2500 m ² BVO (toonzaal MB Hedin)
Kantoren	/
Gestapeld wonen	94 bijkomende woningen (indicatief)

INRICHTING

Bouwhoogte	<ul style="list-style-type: none"> - Economische functies in plint van min. 8 m - Gestapeld wonen: 6 bwl, 20 m - Één hoogteaccent (gestapeld wonen): 17 bwl, ca. 52 m mits randvoorwaarden
Gevelorganisatie	<ul style="list-style-type: none"> - Afrikalaan: hybride gevelwand - economische plint met wonen in bovenbouw - Noordelijke dwarsgevel: economische functie (aansluitend bij bouwveld 5c) - Zuidelijke dwarsgevel: combinatie voorzieningen en wonen
Ontsluiting en parkeren	<ul style="list-style-type: none"> - Ondergronds parkeren (supprimeren van maaiveldparking) - Economische functies: gekoppeld aan noordelijk bouwveld (5c) - Wonen: via Scandinaviëstraat

4.5.3. Samenvatting

a. Programma 4 projectgebieden (deelgebieden 1, 2, 3 en 7)

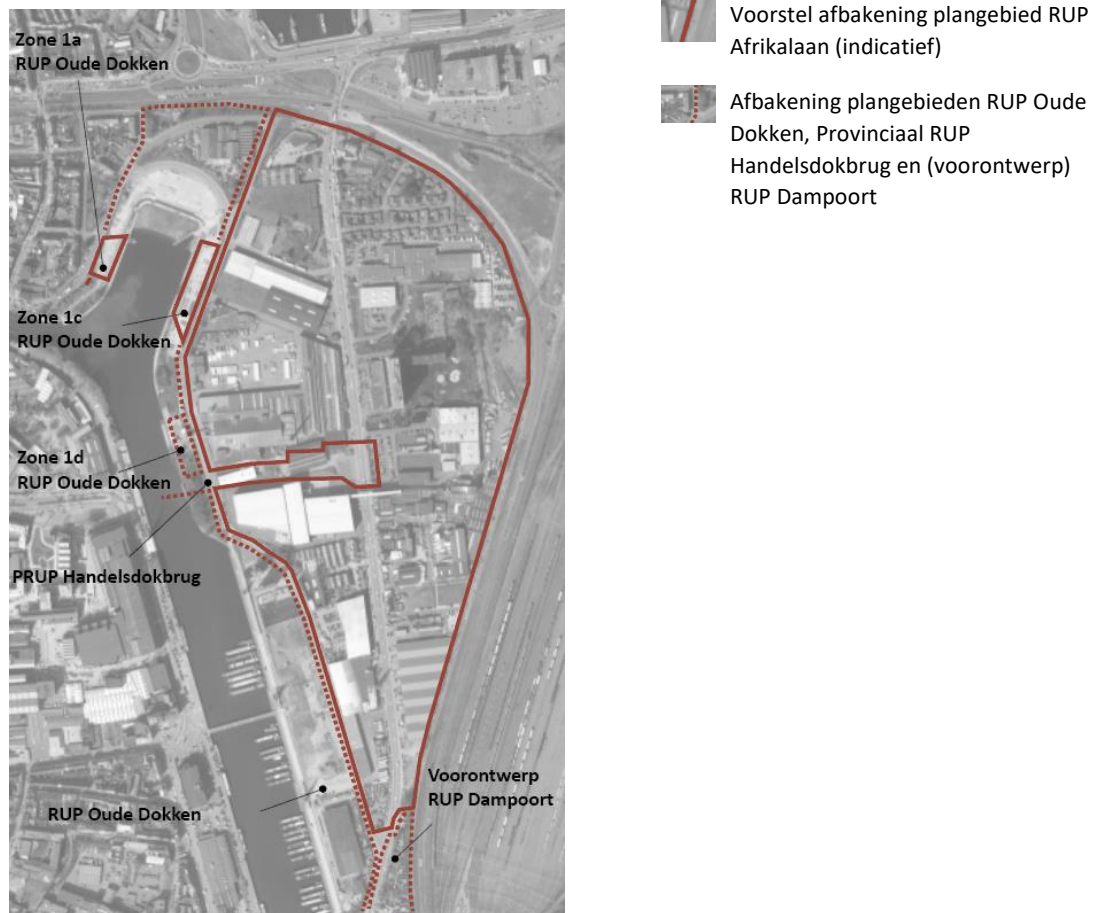
	Stedenbouwkundig model (aangepast scenario 3)	Vertaling naar RUP	
Ruimte voor economie (BVO)	100.000 m ²		
Maak	59.000 m ²	Min. 45.500 m ²	<i>We leggen de grens bewust lager dan begroot in het model om extra incentives voor gestapeld wonen te voorzien</i>
Hybride	12.000 m ²	Min. 12.000 m ²	
Kantoren	29.500 m ²	Min. 20.500 m ² Max. 29.500 m ²	
Ruimte voor wonen (aantal)	670		<i>278 bestaande woningen in de Scandinaviëstraat zijn hierin niet meegerekend</i>
Grondgebonden, waarvan :	188 (28%)	Min. 188	
Type aanleunwoning, patio-woning, rijwoning	148	Enkel indicatief	
Type schakelwoning	40	Enkel indicatief	
Gestapeld wonen	482	Enkel indicatief	
Ondersteunende voorzieningen	4000 m ²	Min. 4000 m ²	
V/T	1,52	Enkel indicatief	<i>V/T uit het stedenbouwkundig model (excl. Scandinaviëblokken)</i>
Openbaar groen	1,75 ha	Min. 1,75 ha	
Water	7% van de bebouwde en verharde oppervlakte	7% van de bebouwde en verharde oppervlakte	

b. Programma andere gebieden (deelgebieden 4,5 en 6)

	Stedenbouwkundig model (aangepast scenario 3)	Vertaling naar RUP
Ruimte voor economie (BVO)	130.000 m ²	
	Maak - 130.000 m ²	<i>Enkel indicatief</i>
	Hybride /	
	Kantoren /	
Ruimte voor wonen (aantal)	/	
Ondersteunende voorzieningen	/	
V/T	0,87	<i>Enkel indicatief – ondervangen door verplichting bouwhoogte</i>
Openbaar groen	/	
Water	Cf. randvoorwaarden verordeningen	Cf. randvoorwaarden verordeningen

5. Reikwijdte en detailleringsgraad

5.1. Voorstel van afbakening van het plangebied



Aan de noord- en oostzijde vormt de spoorweg voorsnog een duidelijke fysieke grens van het plangebied. In het uiterste zuidelijke deel grenst het plangebied aan het voorontwerp van het RUP Dampoort. Omdat de ruimte voor de aanleg van de Verapazbrug al een bestemming kreeg in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan, wordt deze ruimte niet meegenomen in het plangebied. Het RUP Oude Dokken vormt in principe de grens aan de westzijde, zij het dat we de bouwzones Z1a en Z1c in dit ruimtelijk uitvoeringsplan meenemen om de parkinvulling ook bestemmingsmatig te verankeren.

Het voorstel van afbakening is in deze startfase nog indicatief. De afbakening kan nog wijzigen gedurende het planningsproces.

5.2. Richtlijnen voor het grafisch plan en de voorschriften

Groenzones en ruimte voor infrastructuur



We verankeren de openbare groenzones in het RUP. Het ruimtelijk concept (zie 4.4.1.b) geeft een eerste indicatie van de gebieden die mogelijk in aanmerking komen als zone voor openbaar groen. De gebieden uit het ruimtelijk concept zijn overgenomen in bovenstaande figuur. Let op, het gaat slechts om een indicatieve aanduiding. De concrete afbakening gebeurt pas in een volgende fase van het RUP. Voor het verder uitwerken van de voorschriften dienen de richtlijnen uit de plandoelstelling (zie 4.4.1.c) als basis. Belangrijk is dat het RUP de nodige mechanismen uitwerkt om de noodzakelijke kwaliteiten en maatschappelijke meerwaarde bij de projectopbouw af te dwingen, zoals publieke ruimten met voldoende openbaar groen en de realisatie van de gewenste verbindingen voor fietsers en voetgangers.

De wegzate van de Afrikalaan krijgt een aparte zonering. De mate waarin het RUP uitspraken zal doen over de verdere inrichting van de weg moeten we bepalen in een volgende fase in overleg met de wegbeheerder.

- > Om het deel van de Afrikalaan dat is geselecteerd als primaire weg (dit is het deel ten noorden van de Verapazknoop) op te nemen in het plan, zullen we de nodige bevoegdheden vragen aan de Vlaamse overheid.

- > Om het deel van de Afrikalaan dat is geselecteerd als secundaire weg (dit is het deel ten zuiden van de Verapazknoop) op te nemen in het plan, zullen we de nodige bevoegdheden vragen aan de provinciale overheid.

Ook de lokale wegen krijgen een gepaste aanduiding en dit volgens de richtlijnen zoals opgenomen in de plandoelstelling (zie 4.4.3.b). In de volgende fase moeten we nagaan op welke wijze de gewenste bundeling van ontsluiting kan worden vertaald naar het plan en zijn voorschriften. De gewenste fietsverbindingen zullen indicatief worden voorgesteld op plan. In toepassing van de richtlijnen van de spoorwegbeheerder zullen we langs de sporen een bouwvrije strook afbakenen. In de volgende fase zullen we nagaan welke maatregelen nodig zijn om het groen-blauw raamwerk aan deze zijde te realiseren, zonder de mogelijke uitbreiding van het sporennet te hypothekeren.

Bestemming en inrichting van de bouwzones



In de bouwvelden waar we wonen en werken willen mengen, kiezen we expliciet voor één overkoepelend bestemmingsvoorschrift (zone voor stedelijke functies) in plaats van aparte deelzonerings (zone voor wonen, zone voor bedrijven). Binnen de bouwvelden, die het ‘negatief’ vormen van het groen-blauwe raamwerk, worden wonen en werken altijd in samenhang met elkaar

ontwikkeld. Idealiter worden beide functies ook effectief samen gebouwd, minstens zijn beide componenten aanwezig op vergunningenniveau (omgevingsvergunning, omgevingsvergunning voor verkavelen van gronden). In een volgende fase gaan we verder onderzoeken in welke mate we de samenhang binnen elk van de onderscheiden bouwvelden kunnen garanderen. Het instrument van een masterplan of inrichtingsstudie is zeker een optie. Daarnaast moeten we onderzoeken of het mogelijk is de verplichting in te schrijven om per bouwveld met één vergunning (omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of voor het verkavelen van gronden) te werken. Uiteraard kan elke ontwikkeling gefaseerd uitgevoerd worden. De marges voor de bestaande bedrijfsactiviteiten moeten hierin verder gespecificeerd worden. De voorschriften leggen per bouwveld de gewenste verhoudingen binnen het programma vast, evenals een aantal te respecteren ruimtelijke inrichtingselementen. De uitgewerkte fiches per bouwveld (zie 4.5.2) dienen hierbij als leidraad.

De bestemmingsvoorschriften voor de economische zones bevatten een verdere specificering van het gewenste programma (type economische activiteiten, Seveso vs niet-Seveso). De bijbehorende inrichtingsvoorschriften leggen vast hoe dit programma zich ruimtelijk vertaalt. De focus ligt hierbij op de nodige incentives om effectief tot stapelen te komen, bijv. door het opleggen van een minimale vloer/terreinindex. Ook hiervoor dien de uitgewerkte fiches per bouwveld (zie 4.5.2) als leidraad.

5.3. Inzetbare instrumenten²³

Bij de verdere uitwerking van het RUP zullen we nagaan welke instrumenten het best worden ingezet om de plandoelstelling en de milderende maatregelen die voortvloeien uit de effectbeoordeling te realiseren. We geven in deze startnota enkel een beperkte aanzet van mogelijk inzetbare instrumenten.

- > In eerste instantie hanteren we dit **RUP zelf** als instrument om de wettelijke bestemmingen te wijzigen en koppelen hieraan de nodige stedenbouwkundige voorschriften. Het RUP zal hierbij als juridische basis dienen voor het beoordelen van omgevingsvergunningsaanvragen. We bouwen plan en voorschriften zo op dat ze niet enkel een helder kader bieden voor de beoordeling maar ook en vooral duidelijke randvoorwaarden meegeven voor het begeleiden van de verschillende bouwprojecten binnen het plangebied. De voorschriften bieden rechtszekerheid, maar zijn tegelijk flexibel en voldoende robuust om de gewenste ontwikkeling in goede banen te leiden.
- > Bij de verdere uitwerking van het RUP onderzoeken we de mogelijkheid om het instrument van **stedenbouwkundige lasten** in te zetten. Deze lasten vinden hun basis onder meer in de stedenbouwkundige voorschriften en leggen bijkomende verplichtingen op aan de vergunninghouder(s). We hanteren deze lasten voor de realisatie van de plandoelstellingen rond openbaar groen en publieke infrastructuur.
- > Bij de verdere uitwerking van het RUP zullen we de percelen oplistten waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot **planschadevergoeding, planbatenheffing of compensatie**²⁴.
- > Gezien de specificiteit van de plandoelstelling beperken we ons evenwel niet tot de klassieke instrumenten, maar komen ook nieuwe instrumenten in beeld.

²³ Voor meer informatie over de beschikbare instrumenten, kunnen we verwijzen naar de 'instrumentengids' van de Vlaamse overheid (instrumentencodex.be)

²⁴ Zie Vlaamse codex ruimtelijke ordening, art. 2.2.5 §1.

- Zo moeten we de mogelijkheid om specifieke **overeenkomsten** tussen diverse partners (privaat en publiek) formeel te koppelen aan het RUP verder in detail onderzoeken²⁵.
- Gezien de hoge kwaliteitsambities is het zeker een optie om de verdere projectuitwerking vooraf te laten gaan door een **ontwerpwedstrijd** in nauwe samenwerking met de Stadsbouwmeester, al dan niet in aanvulling op of als onderdeel van bovengenoemde samenwerkingsovereenkomst.
- Tot slot moeten we onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de vereiste **samenwerking tussen in hoofdzaak private eigenaars te formaliseren**, bijv. onder de vorm van een lokale grondenbank.

²⁵ *Vlaamse codex ruimtelijke ordening, art. 2.2.5 §2, 2^e lid*

6. Alternatieven

Locatie (alternatieven)

Gezien het RUP een nieuwe stedelijke invulling van één bestaand gebied beoogt, zijn er geen alternatieve locaties onderzocht.

Programma (alternatieven)

De Stad Gent heeft een duidelijk programma voor ogen voor het gebied. We kiezen voor een tweeledige opbouw. Het gebied ten oosten van de Afrikalaan behoudt en versterkt zijn economische functie, met uitzondering van de Scandinaviëblokken. Het gebied ten westen van de Afrikalaan behoudt zijn economische klemtoon, maar wordt in zijn stedelijk karakter versterkt door wonen en ondersteunende voorzieningen aan het programma toe te voegen. Een ontwikkeling die het volledige plangebied unisono bestemt voor economie, druist in tegen het beleidsvoornemen, zoals verwoord in Ruimte voor Gent (zie 3.3.1) en wordt dan ook niet verder onderzocht. Een ontwikkeling die louter uitgaat van een residentiële ontwikkeling en geen plek meer voorziet voor economische activiteiten in dit deelgebied, druist evenzeer in tegen het initieel beleidsvoornemen en fungeert dus evenmin als alternatief.

Volwaardige programma-alternatieven zijn er dus niet. Binnen het vooropgestelde programma zijn wel meerdere varianten mogelijk en dit op basis van de onderlinge verhouding tussen de verschillende programma-onderdelen. Deze varianten zijn opgenomen in de fiches per bouwveld (zie 4.5.2).

Inrichtings(alternatieven)

De plandoelstelling geeft een duidelijke voorkeur voor de verdere inrichting van het plangebied. Net als voor het programma stellen we ook op het vlak van inrichting geen volwaardige alternatieven voor. De hoofdstructuur voor het gebied staat vast, daarvoor voorzien we geen alternatieven. Voor de verdere uitwerking van de bouwvelden zelf zijn er wel meerdere varianten mogelijk. Ook deze varianten zijn opgenomen in de fiches per bouwveld (zie 4.5.2).

7. Beschrijving van de te verwachten milieu-effecten

In eerste instantie zal ingegaan worden op de plan-m.e.r.-plicht en wordt een beschrijving gegeven van de feitelijke situatie. Daarna wordt in de scoping, op basis van de info over de feitelijke situatie en de aard van het plan, nagegaan welke disciplines verder onderzocht moeten worden in de volgende fasen van het plan-MER. Tenslotte wordt aangegeven hoe dit verder onderzoek in het plan-MER zal gebeuren.

7.1. Bepalen van de plan-m.e.r.-plicht

De wettelijke eisen van de inhoud van het MER zijn omschreven in het MER – VR decreet van 18 december 2002. Dit decreet is ondertussen gedeeltelijk gewijzigd door het plan-MER-decreet van 27 april 2007 (BS d.d. 20 juni 2007) dat nu van toepassing is. De regelgeving is opgenomen in het DABM (Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid). In uitvoering van deze regelgeving keurde de Vlaamse Regering op 12 oktober 2007 het ‘besluit betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's’ goed.

Om al dan niet te kunnen besluiten tot een plan-MER-plicht moeten geval per geval de volgende drie stappen doorlopen worden:

- > Stap 1: Valt het plan onder de definitie van een ‘plan’ of ‘programma’ zoals gedefinieerd in het Decreet houdende Algemene Bepalingen inzake Milieubeleid (DABM)?
 - Het RUP is een gemeentelijk uitvoeringsplan en valt onder de definitie plan volgens het DABM.
- > Stap 2: Valt het plan onder het toepassingsgebied van het DABM? Dit is het geval indien:
 - Het plan het kader vormt voor de toekenning van een vergunning aan een project;
 - Het plan mogelijk betekenisvolle effecten heeft op speciale beschermingszones waardoor een passende beoordeling vereist is.

Gemeentelijke ruimtelijk uitvoeringsplannen vormen het kader voor de toekenning van een omgevingsvergunning, die pas kan worden verleend als het voorgenomen project zich in de bestemming bevindt die overeenstemt met de bestemming vastgelegd in het ruimtelijk uitvoeringsplan. Het RUP vormt dus het kader op basis waarvan de omgevingsvergunning toegekend wordt. Het gemeentelijk RUP ‘Afrikalaan’ valt bijgevolg onder het toepassingsgebied van het DABM.

- > Stap 3: Valt het plan onder de plan-MER-plicht? Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:
 - Plannen die “van rechtswege” plan-MER-plichtig zijn (geen voorafgaande “screening” vereist):
 - × Plannen die het kader vormen voor projecten die vallen onder het toepassingsgebied bijlage I en II van het project-MER-besluit uit 2004 en projecten die vallen onder het toepassingsgebied van het op 29 april 2013 in werking getreden ‘besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013 inzake de nadere regels van de project-m.e.r.-screening’ (bijlage III) én niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau noch een

kleine wijziging inhouden én betrekking hebben op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening (een RUP voldoet per definitie aan deze laatste voorwaarde);

- × Plannen waarvoor een passende beoordeling vereist is én niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau noch een kleine wijziging inhouden;
- Plannen die niet onder de vorige categorie vallen en waarvoor geval per geval moet geoordeeld worden of ze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben (“screening-plicht”);
- Plannen voor noodsituaties (niet plan-MER-plichtig, maar hier niet relevant);

Het gemeentelijk RUP Afrikalaan vormt het kader voor projecten uit bijlage II, meer bepaald rubriek 10 b) Stadsontwikkelingsprojecten, met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen. Bijgevolg is dit RUP van rechtswege plan-MER-plichtig.

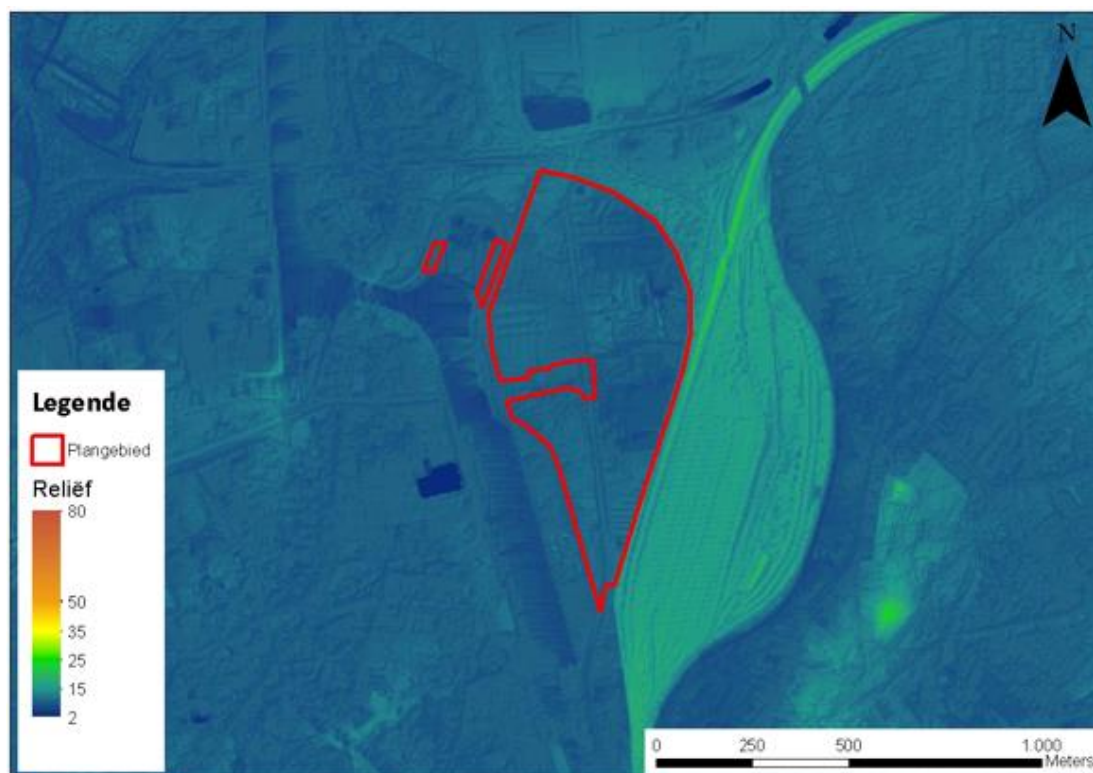
7.2. Bestaande feitelijke toestand

7.2.1. Fysisch functioneren

a. Bodem

Reliëf

De topografie in het plangebied is over het algemeen vlak. Volgens het Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen (resolutie 5 m) varieert de hoogte tussen 6,5 en 9 mTAW. De spoorinfrastructuur ten oosten van het plangebied is duidelijk hoger gelegen dan het plangebied.



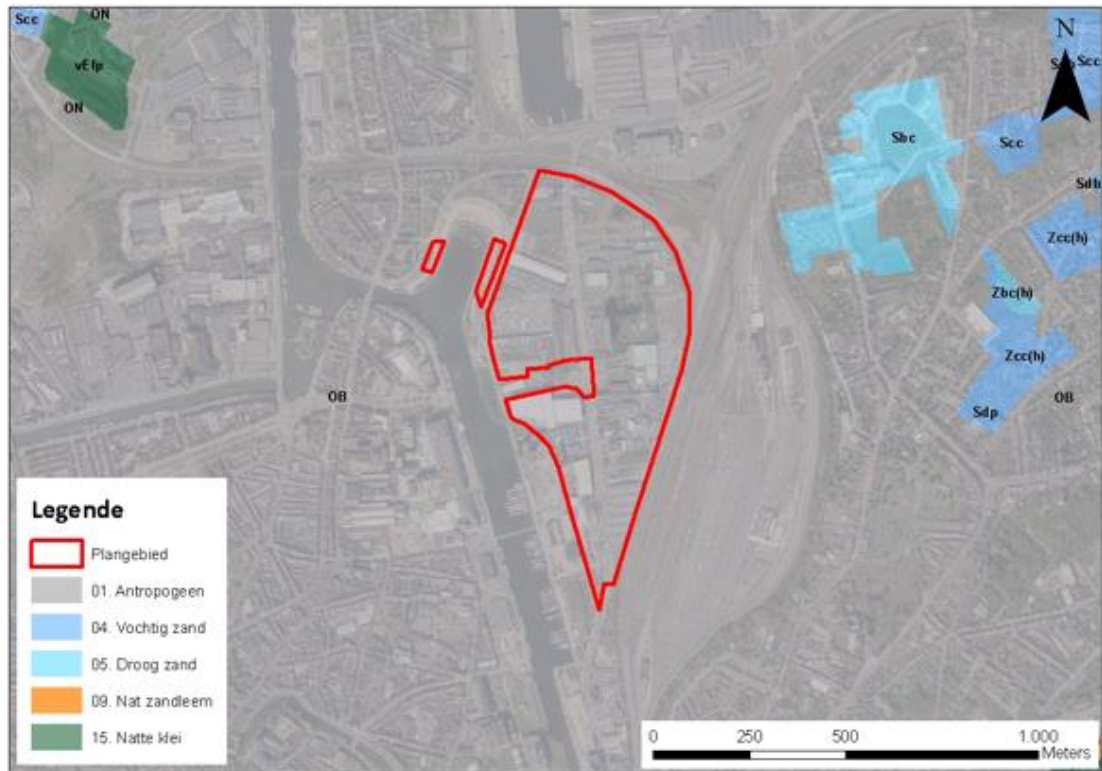
Figuur 7-1: Reliëf ter hoogte van het plangebied (Bron: Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen, 5 m)

Pedologie

Uit de bodemkaart kan afgeleid worden dat de ondergrond ter hoogte van het studiegebied volledig als “antropogeen” gekarteerd is. De bodem in het plangebied bevindt zich in bebouwde zone

(stedelijk en havengebied) zodat het oorspronkelijk bodemprofiel geheel is gewijzigd. Er wordt vanuit gegaan dat deze bodems geen natuurlijk profiel meer bezitten.

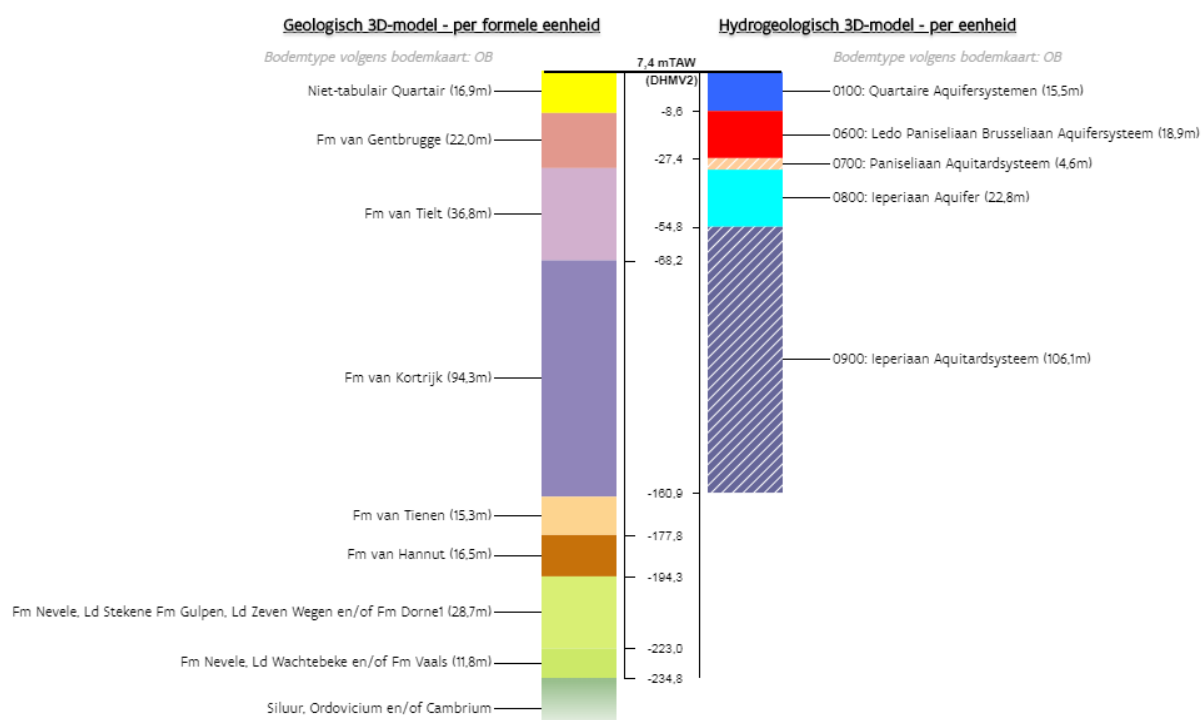
Uit boringen in het plangebied kan afgeleid worden dat er voornamelijk lichtere bodemtexturen (vnl. fijn zand) voorkomen.



Figuur 7-2: Situering van het studiegebied op de bodemkaart met bodemtypes (Bron: DOV-Verkenner)

Geologie

De ondergrond wordt vooral gevormd door formaties van het Quartair en daaronder het Tertiair. Onder de Quartaire lagen verstaat men de jongste twee miljoen jaar van de aardgeschiedenis. Voor de opbouw van de ondergrond in het plangebied wordt een virtuele boring centraal in het plangebied geraadpleegd. Hieruit blijkt dat minstens de bovenste 16 m van de ondergrond uit Quartaire lagen bestaat. Een overzicht van de aanwezige geologische lagen in het plangebied is weergegeven op onderstaande figuur.



Figuur 7-3: Virtuele boring centraal in het plangebied (Bron: DOV-verkenner - Geologisch 3D-model G3D²⁶)

Er worden geen bodems aangeduid als bodemkundig erfgoed in en in de ruime omgeving van het plangebied.

Bodemonderzoeken

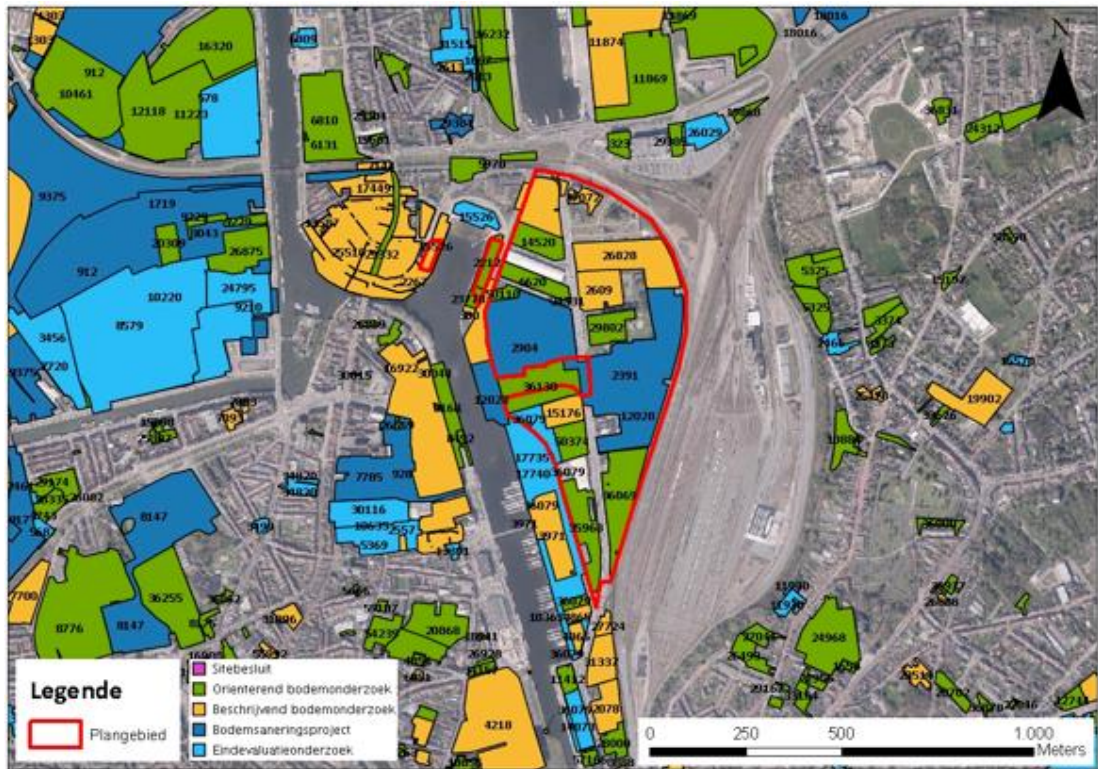
Zoals weergegeven in Tabel 7-1 en Figuur 7-4 zijn volgens de OVAM-databank binnen en in de directe omgeving van het plangebied reeds verschillende bodemonderzoeken en bodemsaneringsprojecten uitgevoerd.

Tabel 7-1: Bodemonderzoeken in het plangebied (bron: OVAM Geoloketten, geraadpleegd 27/05/2020)

Dossiernummer	Bodemonderzoek/saneringsproject	Rapportdatum
34814	Oriënterend bodemonderzoek	16/03/2017
	Beschrijvend bodemonderzoek	16/03/2017
37072	Oriënterend bodemonderzoek	23/01/2013
	Beschrijvend bodemonderzoek	7/07/2014
14520	Oriënterend bodemonderzoek	21/05/2001
2267	Oriënterend bodemonderzoek	24/05/2018
	Beschrijvend bodemonderzoek	24/05/2018
	Bodemsaneringsproject	29/06/2018
	Eindevaluatieonderzoek	13/12/2019
29332	Oriënterend bodemonderzoek	6/04/2007

²⁶ G3D is het Geologisch 3D-lagenmodel van Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Momenteel is versie 2 beschikbaar, nl. G3Dv2.

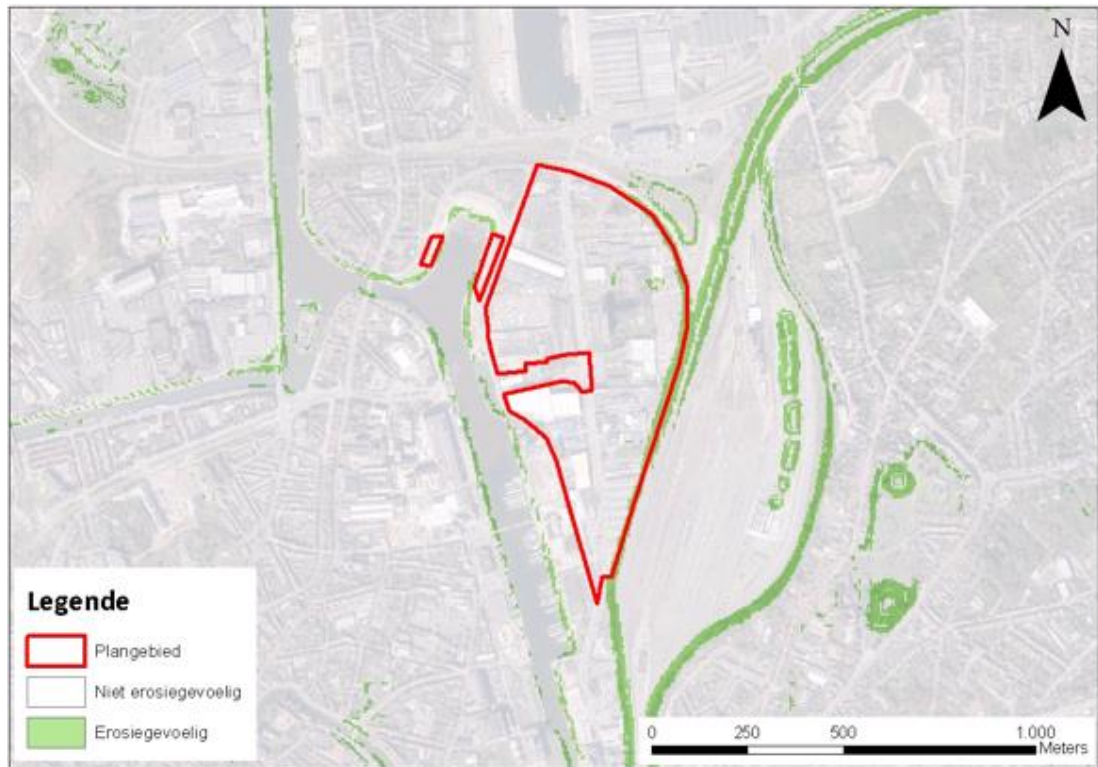
	Beschrijvend bodemonderzoek	29/09/2015
2212	Oriënterend bodemonderzoek	24/10/2008
26828	Oriënterend bodemonderzoek	19/08/2019
	Beschrijvend bodemonderzoek	19/08/2019
6620	Oriënterend bodemonderzoek	18/11/2005
2609	Oriënterend bodemonderzoek	16/10/2017
	Beschrijvend bodemonderzoek	3/03/2003
50110	Oriënterend bodemonderzoek	17/01/2012
2904	Oriënterend bodemonderzoek	3/05/2012
	Beschrijvend bodemonderzoek	26/09/2001
29802	Oriënterend bodemonderzoek	8/08/2007
36130	Oriënterend bodemonderzoek	19/11/2010
12028	Oriënterend bodemonderzoek	28/03/2019
	Beschrijvend bodemonderzoek	23/11/2017
	Bodemsaneringsproject	15/01/2018
2391	Oriënterend bodemonderzoek	28/03/2019
	Beschrijvend bodemonderzoek	24/06/2005
15176	Oriënterend bodemonderzoek	29/04/2010
	Beschrijvend bodemonderzoek	30/11/2010
17740	Oriënterend bodemonderzoek	10/08/2012
	Beschrijvend bodemonderzoek	10/08/2012
	Bodemsaneringsproject	27/09/2004
	Eindevaluatieonderzoek	25/04/2012
50374	Oriënterend bodemonderzoek	16/03/2012
35968	Oriënterend bodemonderzoek	1/12/2015
36869	Oriënterend bodemonderzoek	26/09/2011



Figuur 7-4: Bodemonderzoeken (bron: OVAM Geoloketten, geraadpleegd 27/05/2020)

Erosiegevoeligheid

Het plangebied wordt volgens de ‘Erosiegevoeligheidskaart van de Vlaamse gemeenten’ aangeduid als zeer weinig erosiegevoelig. Volgens de Watertoetskaart ‘Erosiegevoelige gebieden’ wordt enkel de ostrand grenzend aan de spoorinfrastructuur en westrand grenzend aan het Houtdok en Handelsdok aangeduid als zijnde erosiegevoelig. De afbakening van de erosiegevoelige gebieden heeft tot doel om belangrijke wijzigingen in bodemgebruik, die mogelijk aanleiding kunnen geven tot versnelde afstroming van oppervlaktewater van hellingen en tot afspoelen van bodemdeeltjes, voorafgaandelijk aan een vergunning of de goedkeuring van een plan of programma, voor advies voor te leggen aan de afdeling Landbouwontwikkeling van het Vlaams Gewest.



Figuur 7-5: Watertoetskaart – Erosiegevoelige gebieden (Bron: Geopunt)

Huidig bodemgebruik

Het plangebied wordt gekenmerkt als industriezone met uitgebreide bebouwing van bedrijven en verharde parkings. Woningen komen beperkt verspreid voor in het plangebied, vnl. de Scandinavië-blokken en bedrijfswoningen. Groenstructuren zijn aanwezig achter de Scandinaviëblokken, in wijkparken ter hoogte van het Kapitein Zeppospark, Handelsdok Oost en Achterdok, en langs de spoorweg.

b. Water

Grondwater

Het grondwater in heel het plangebied en omgeving is zeer kwetsbaar vanwege het zandig substraat. Drogere en lichtere bodems zijn infiltratiegevoelig in tegenstelling tot nattere en zwaardere (kleiigere) bodems. Qua grondwaterstromingsgevoeligheid geldt het omgekeerde: de zwaarste en natste bodems zijn zeer gevoelig en de lichtere en drogere bodems matig gevoelig.

Binnen het plangebied en in de onmiddellijke omgeving komen uitsluitend antropogeen verstoorde bodems voor (zie Figuur 7-2 bij beschrijving bodem). Het is dus niet mogelijk om de vochttoestand en grondwaterstand van deze bodems af te leiden van de bodemkaart. Uit boringen in het plangebied kan afgeleid worden dat er voornamelijk lichtere bodemtexturen (vnl. fijn zand) voorkomen en dat de grondwaterstand in het plangebied varieert tussen 0,6 m en 3,7 m diepte.

Het plangebied bevindt zich volledig in een zone die als zeer kwetsbaar (Ca1) wordt aangeduid. De deklaag is kleiner of gelijk aan 5m diep en/of zandig. De watervoerende laag bestaat uit zand. De dikte van de onverzadigde zone is kleiner of gelijk aan 10 m diep.

Volgens de kaart met grondwaterstromingsgebieden ten behoeve van de watertoets is het plangebied voornamelijk gelegen in een zone die aangeduid wordt als matig gevoelig voor grondwaterstroming. De oostelijke en westelijke rand van het plangebied worden evenwel aangeduid als zeer gevoelig voor grondwaterstroming.

Volgens de bodemverkenner van Databank Ondergrond Vlaanderen zijn geen infiltratiemetingen gekend in het plangebied.

Voor de opbouw van de ondergrond in het plangebied wordt een virtuele boring centraal in het plangebied geraadpleegd (zie Figuur 7-3 bij beschrijving bodem). Hieruit blijkt dat de bovenste 12 tot 18 m van de ondergrond uit het Quartair Aquifersysteem bestaat, gevolgd door het Ledo Paniseliaan Brusseliana Aquifersysteem (17 – 21 m dik), het Paniseliaan Aquitardsysteem (3 – 7 m dik), de Ieperiaan Aquifer (19 – 25 m dik) en vervolgens het Ieperiaan Aquitardsysteem (meer dan 100 m dik).

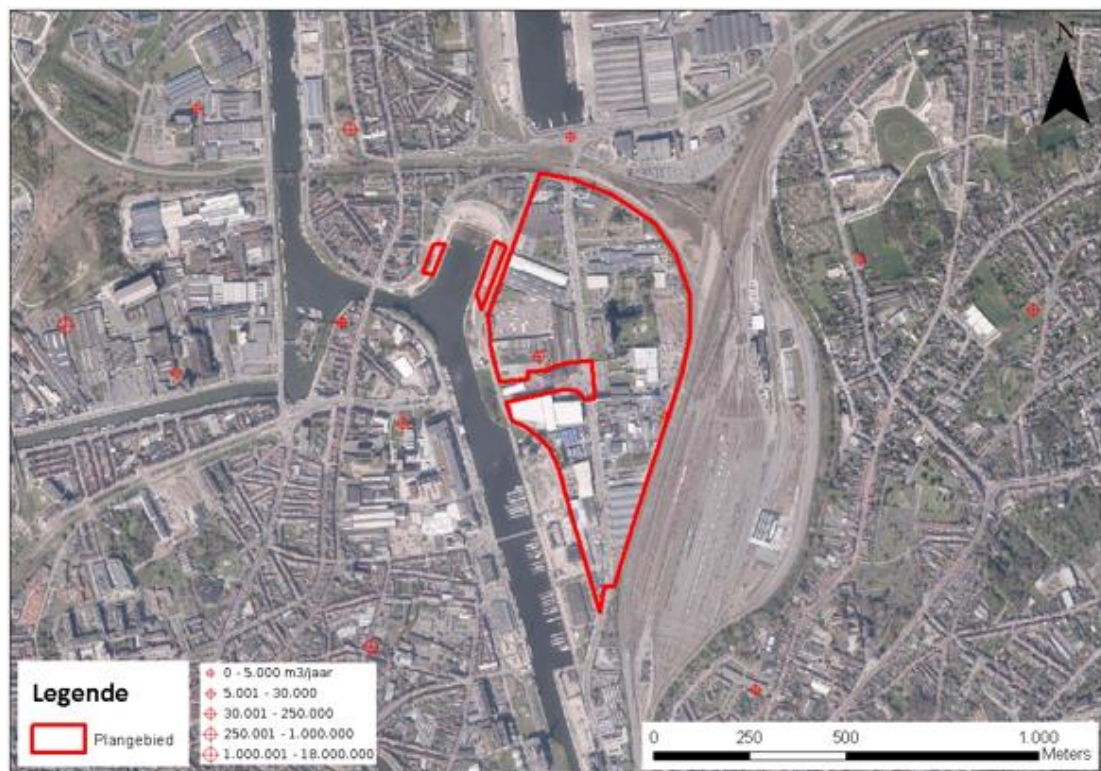
Er bevinden zich geen grondwaterwingebieden of beschermingszones van een drinkwaterwinning in of nabij het onderzoeksgebied. Het dichtstbijzijnde grondwaterwingebied betreft Lembeke-Oosteeklo in Kaprijke en is op meer dan 10 km gelegen ten noorden van het plangebied.

In het plangebied zijn twee vergunde grondwaterwinningen aanwezig:

Triferto Belgium in het westen van het plangebied: Het betreft een grondwaterwinning voor het vervaardigen van chemische producten, met een vergund debiet van 8.000 m³/jaar en 40 m³/dag op een diepte van 50 m;

Christeyns in het oosten van het plangebied: Het betreft een grondwaterwinning voor het vervaardigen van chemische producten, met een vergund debiet van 1.500 m³/jaar en 22 m³/dag op een diepte van 53 m.

Beide grondwaterwinningen pompen grondwater uit de gespannen watervoerende laag Ieperiaan Aquifer.



Figuur 7-6: Vergunde grondwaterwinningen (Bron: DOV-verkenner)

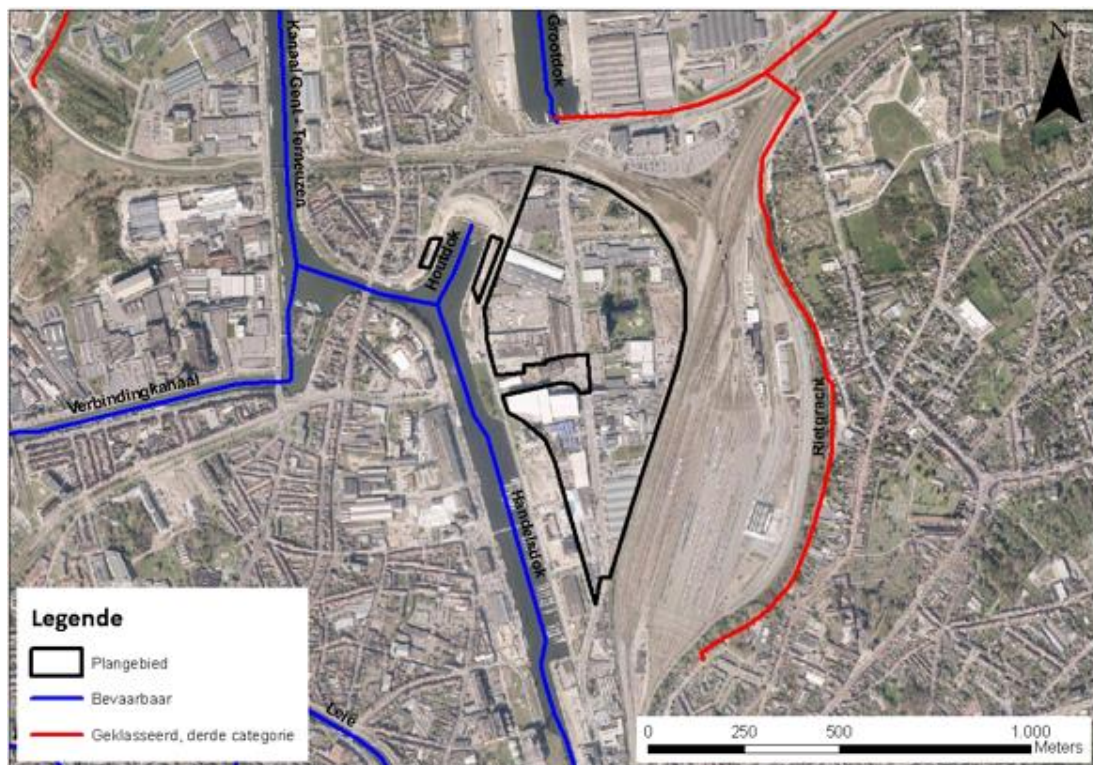
Het bodemgebruik kan verder bepaald worden in functie van de verhardingsgraad. Het bodemgebruik wordt hiervoor ingedeeld in verharde en niet-verharde bodemgebruiken. Het plangebied bestaat grotendeels uit verharde oppervlakten. Pleksgewijs zijn er echter ook onverharde zones aanwezig, nl. ter hoogte van de Lübeckwijk waar de noodwoningen gesloopt zijn en ter hoogte van de groenstructuren achter de Scandinaviëblokken, in wijkparken (het Kapitein Zeppospark, Handelsdok Oost en Achterdok), en langs de spoorweg.

Oppervlaktewater

Het plangebied is gelegen in het stroomgebied van de Schelde, in het bekken Gentse kanalen, meer bepaald het deelbekken 03-05 Gentse binnenwateren.

Binnen het plangebied zelf komen geen geklasseerde waterlopen voor. De westgrens van het plangebied ligt echter wel in de nabijheid van het Handelsdok en Houtdok. Beide dokken hebben een artificieel rechtgetrokken vorm.

Binnen en in de directe omgeving van het plangebied is geen overstromingsgevoelig gebied aanwezig. In het plangebied en de ruime omgeving zijn geen signaalgebieden aangeduid.



Figuur 7-7: Waterlopen met aanduiding van waterlooppsegmenten volgens categorie (Bron: Vlaamse Hydrografische Atlas)

Waterkwaliteit

In de buurt van het plangebied komt één VMM-meetpunt voor waar de waterkwaliteit gemonitord wordt, nl. meetplaatsnummer 34610 in het Handelsdok ter hoogte van de Sassekaai, Muidebrug. In dit meetpunt dateren de meest recente metingen van 2006 zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 7-2: Meetpunt 34610 – Sassekaai, Muidebrug (Bron: Geoloket VMM - Geoviews)

Datum	T °C	pH	O2 mg/l	O2 verz %	EC20 µS/cm	BZV5 mgO2/l	CZV mgO2/l
11/12/2006	9,9	7,8	6,4	56	949	1,8	25
13/11/2006	11,9	7,7	5,2	49	1.344	2	24
10/10/2006	20,5	7,7	4	44	2.170	2,1	26
5/10/2006	17,8	7,7	4	42	2.290		
19/09/2006	20,4	7,7	4,7	56	1.050	<3	20
3/08/2006	22,5	7,8			1.987	<3	30
12/07/2006	22,8	7,8	6,3	72	969	4,5	32
13/06/2006	22,9			116	755	4,8	29
10/05/2006	16,4	7,8	5,3	55	922	3,8	33
11/04/2006	10,4	7,8	5	45	868	<5	21
9/03/2006	6,3	7,9	9,2	75	932	<5	25
2/02/2006	5,3	7,8	5,9	47	958	<2	24
16/01/2006	5,9	7,8	6	48	962	<2	15

Hieronder worden bijkomend de resultaten van de Belgische Biotische Index (BBI²⁷) en Prati-index volgens zuurstof (PIO²⁸) weergegeven in dit meetpunt. Op basis van de beschikbare metingen wordt de kwaliteit van het oppervlaktewater in 2006 aangeduid als “goed” (BBI = 7) en “matig verontreinigd” (PIO = 3,55). In onderstaande figuur wordt weergegeven dat de oppervlaktewaterkwaliteit is verbeterd tegenover begin jaren 90.

vergelijking

nummer : 34610
 omschrijving : Sassekaai, Muidebrug
 gemeente : Gent
 waterloop : HANDELSDOK
 waterlichaam : VL11_165 - KANAAL GENT-TERNEUZEN + GENTSE HAVENDOKKEN
 bekken : Gentse Kanalen

X/Y : 105229/195773

saliniteit : Onbekend

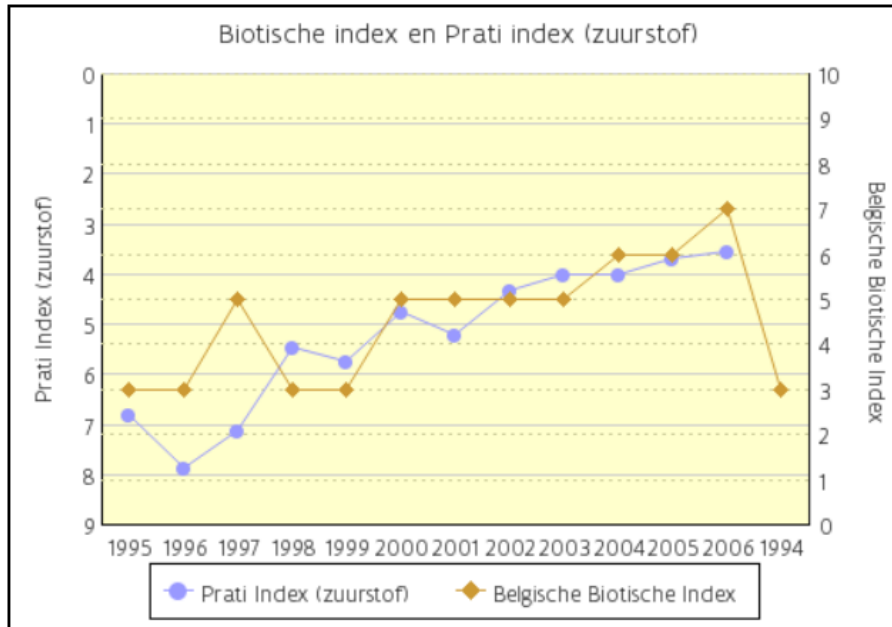
²⁷ De Belgische Biotische Index (BBI) krijgt een waarde afhankelijk van het aantal macro-invertebraten in het water. De indexwaarde schommelt tussen 0 (zeer slechte kwaliteit) en 10 (zeer goede kwaliteit).

²⁸ De Prati-index volgens zuurstof (PIO) wordt bepaald op basis van het percentage zuurstof-verzadiging en geeft een graad van zuiverheid aan het water. Deze index krijgt een slechte score bij lage zuurstofconcentraties, maar ook bij oververzadiging. Oververzadiging treedt immers op bij eutrofiëring – een verschijnsel dat de waterkwaliteit aantast.

stroming : Stromend

kwaliteit : Basiskwaliteit

categorie : Bevaarbaar



Jaar	Prati Index (zuurstof)	Belgische Biotische Index
1994		3
1995	6,80	3
1996	7,85	3
1997	7,13	5
1998	5,47	3
1999	5,74	3
2000	4,76	5
2001	5,20	5
2002	4,32	5
2003	3,99	5
2004	4,01	6
2005	3,69	6
2006	3,55	7

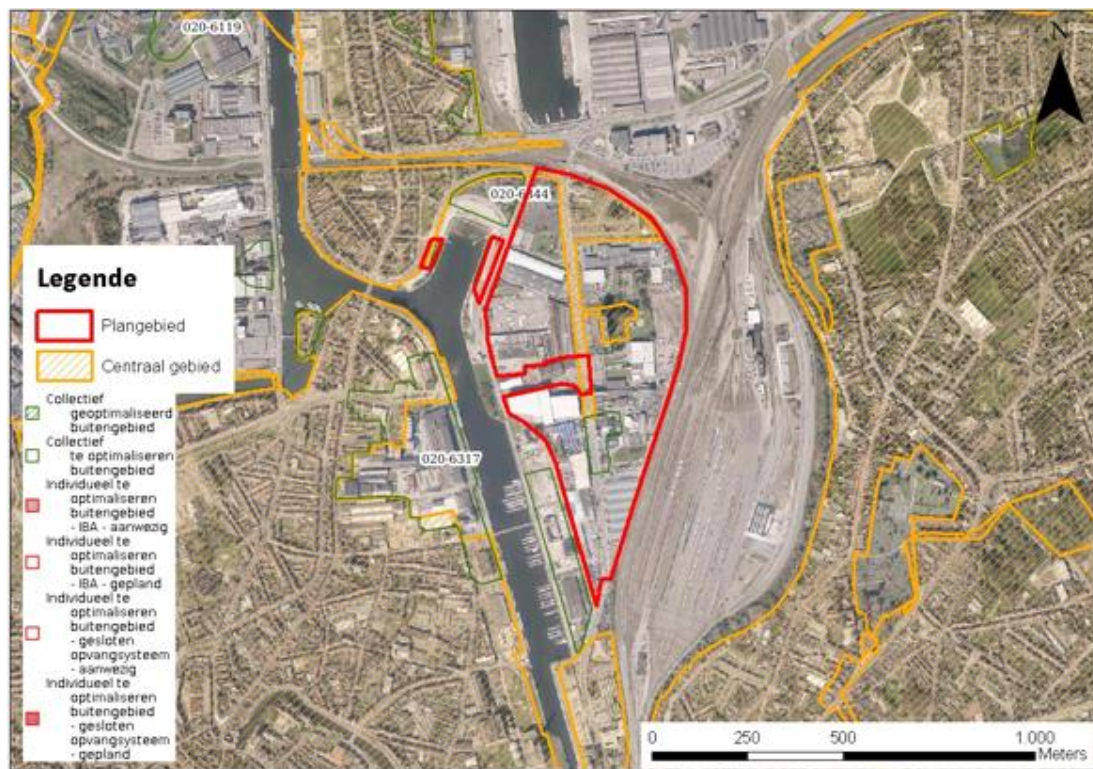
Figuur 7-8: Oppervlaktewaterkwaliteit volgens de Prati-Index (zuurstof) en de Belgische Biotische Index (Bron: Geoloket VMM - Geoviews, geraadpleegd op 4/06/2020)

Afvalwater

Het plangebied behoort tot het zuiveringsgebied van de RWZI van Gent (Drongensesteenweg, ca. 4 km ten zuidwesten van het plangebied) met een capaciteit van ca. 220.500 inwonerequivalenten.

Binnen het plangebied bevinden zich verschillende geregistreerde lozingspunten van bedrijfsmatig afvalwater, nl. van Triferto Belgium, Inter-beton, Rogers en Christeyns. Deze lozingen zijn inmiddels niet meer actief. Op de dokken is een lozingsverbod van toepassing.

Volgens het zoneringsplan zijn de Lübecksite, het noordelijk gedeelte van de Afrikalaan en de twee woonblokken van de Scandinaviëstraat gelegen in centraal gebied. Dit betekent dat het aangesloten is op de riolering en tevens gezuiverd wordt. De zones rond het Houtdok en een zone ten zuiden van Christeyns met woningcluster zijn gelegen in collectief te optimaliseren buitengebied. De overige zones zijn niet opgenomen in het zoneringsplan. In deze niet-gekarteerde zone gelden dezelfde voorwaarden als individueel te optimaliseren buitengebied, nl. dat er geen riolering aanwezig is en afvalwater individueel gezuiverd dient te worden met een individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater (IBA).



Figuur 7-9: Zoneringsplan ter hoogte van het plangebied (Bron: Geoloket zonerings- en uitvoeringsplannen)

7.2.2. Biodiversiteit

Binnen het plangebied zijn geen beschermde gebieden gelegen. Binnen een straal van 2 km rondom het plangebied zijn eveneens geen percelen aangeduid als Natura 2000-gebied, VEN-gebied of erkend natuurreservaat.

- > De dichtstbijzijnde speciale beschermingszone, nl. het Habitatrictlijngebied 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' (BE2300006) situeert zich op minstens 2,8 km van het plangebied.
- > Het dichtstbijzijnde VEN-gebied 'Damvallei' situeert zich op minstens 2,9 km van het plangebied.

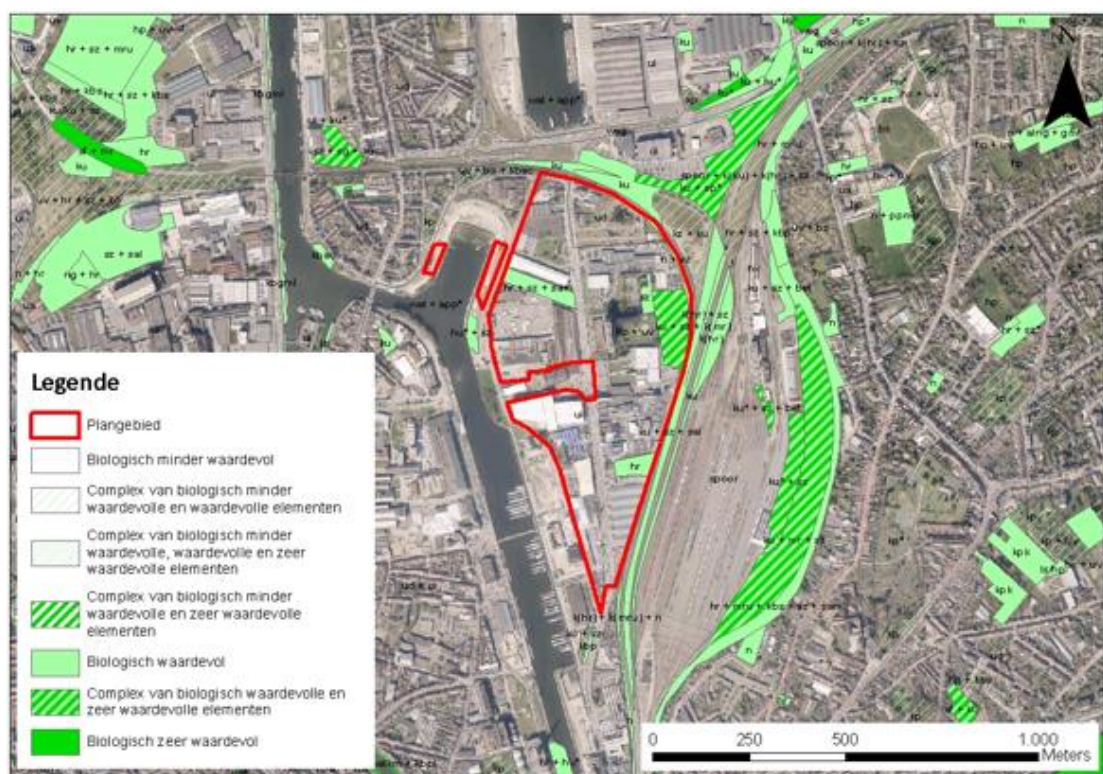
- > Het dichtstbijzijnde natuurreservaat 'Bourgoyen – Ossemeersen' situeert zich op minstens 3,3 km van het plangebied.

Volgens de Biologische Waarderingskaart (BWK) komen binnen het plangebied een aantal (gedeeltelijk) biologisch waardevolle percelen voor:

- > Biologisch waardevol: verruigd grasland ("hr"), opslag van allerlei aard ("sz") en vlier ("sam"), rond de bedrijvensite 'Carnoy' in het westen van het plangebied;
- > Biologisch waardevol: opslag van allerlei aard ("sz") achter de Scandinaviëblokken;
- > Biologisch waardevol: jong loofbos (excl. populier) ("n") en opslag van allerlei aard ("sz") ter hoogte van de spoorwegberm aan de noord- en ostrand van het plangebied;
- > Complex van biologisch waardevolle en zeer waardevolle elementen: ruigte of pioniersvegetatie ("ku"), opslag van allerlei aard ("sz") en bermen, perceelsranden ... met rietland en andere vegetaties van het rietverbond ("k(mr)") rond het buurtpark bij de Scandinaviëblokken. Deze zone is echter gewijzigd wegens de bouw van een loods zodat de BWK (versie 2018) hier niet meer van toepassing is.

De overige percelen zijn aangeduid als biologisch minder waardevol (vnl. verharde of bebouwde terreinen).

De afstand tussen de biologisch waardevolle zones is zodanig groot dat het plangebied niet als waardevol migratiebeleid tussen de gebieden wordt beschouwd. De zones worden eveneens niet aangeduid als habitatwaardige vegetaties.



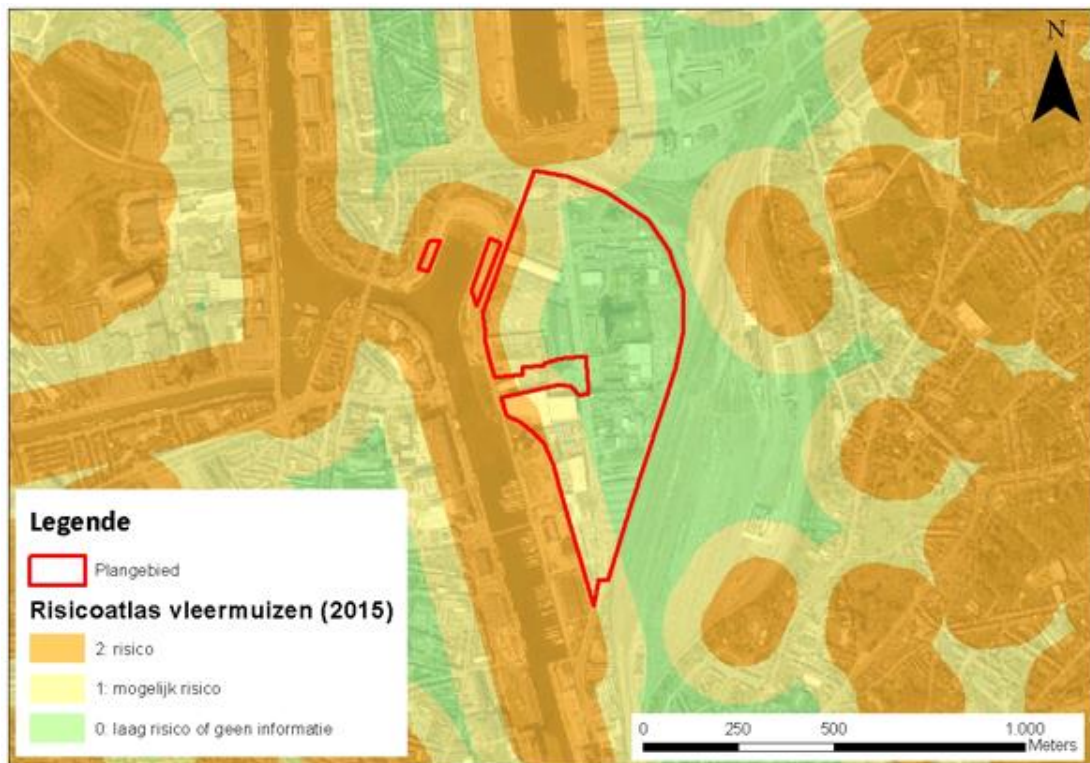
Figuur 7-10: Biologische waarderingskaart Versie 2 (Bron: Geopunt)

In de omgeving van het plangebied is geen faunistisch waardevol gebied gelegen. De omgeving van het plangebied wordt hoofdzakelijk gekenmerkt door industriële bebouwing en spoorweginfrastructuur met weinig KLE's. Het voorkomen van waardevolle en zeldzame diersoorten wordt er niet verwacht.

Volgens de Vogelrisicoatlas (versie 2015) is het plangebied gelegen in een bufferzone (risicoklasse 1) als pleister- en rustgebied voor watervogels en steltlopers en als slaappleats.

Naast een risicoatlas voor vogels is er ook een risicoatlas voor vleermuizen opgesteld. Bosjes en houtkanten of waterrijke zones/moerassen worden daarbij aangeduid als zones met risico. Deze risicoatlas geeft een indicatie van het mogelijke risico. Aanvullende interpretatie of aanvullende gegevens zijn steeds wenselijk. Onderstaande figuur geeft het plangebied ten opzichte van de risicoatlas voor vleermuizen weer, dewelke gebaseerd is op landschapsecologische kenmerken (al dan niet aanwezigheid van bosjes, waterlopen,...), en niet op het effectief voorkomen van vleermuizen of de werkelijke waarde van een gebied (met een aantal uitzonderingen bv. rond forten of gekende andere belangrijke overwinteringslocaties).

Het westen van het plangebied wordt in de risicoatlas voor vleermuizen aangeduid als zone met 'risico' en 'mogelijk risico'. Aan de westrand van het plangebied situeert zich een waterrijke zone ter hoogte van het Hout- en Handelsdok, welke dus potentieel waardevol kunnen zijn als migratieroute voor vleermuizen. Het kan op voorhand niet uitgesloten worden dat in het westen van het plangebied vleermuizen aanwezig zouden zijn. Echter, rekening houdend met de minder waardevolle omgeving van het plangebied worden daar potentieel enkel de meest zeer algemene soorten verwacht.



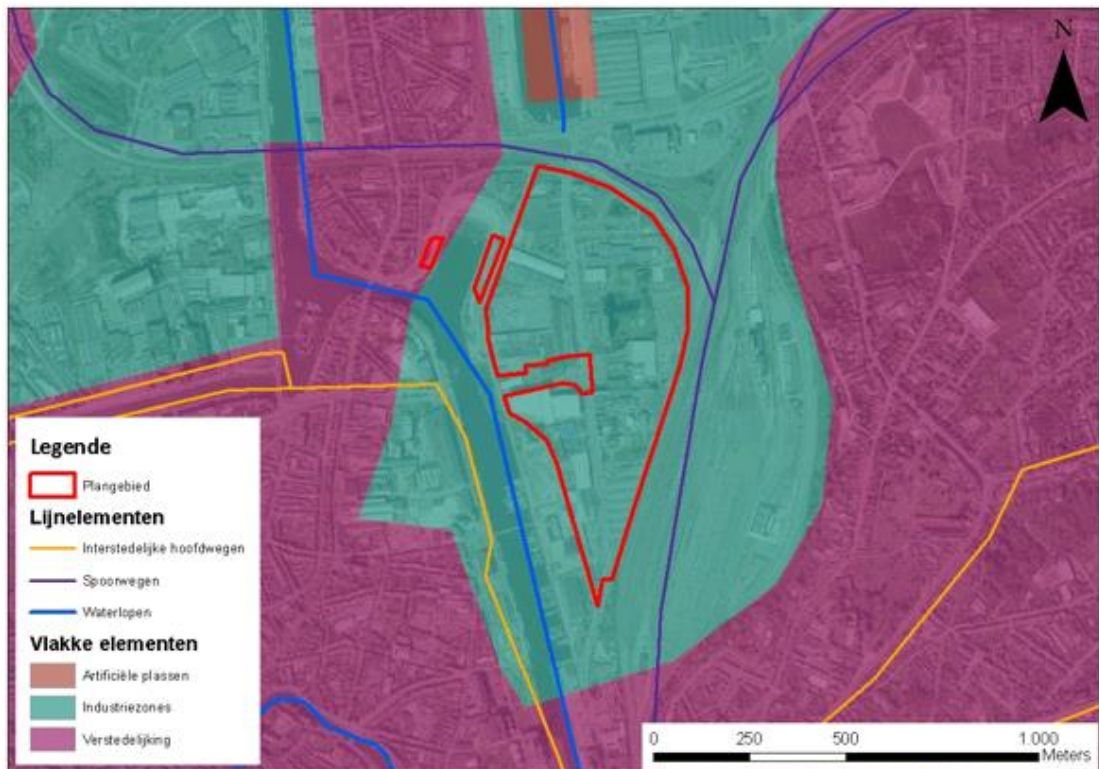
Figuur 7-11: Risicoatlas vleermuizen Versie 2015 (Bron: Instituut Natuur- en Bosonderzoek)

7.2.3. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

a. Landschapsstructuur

Volgens de indeling in Traditionele landschappen behoort het plangebied en omliggende studiegebied volledig tot het “Stedelijke agglomeratie of (lucht)havengebied”, waar geen restanten van het traditionele landschap meer aanwezig zijn.

Het Handelsdok, Houtdok en de spoorweg vormen lijnvormige landschapselementen rondom het plangebied. Kleine landschapselementen zijn niet aanwezig in het plangebied. Open ruimten zijn zeer beperkt, versnipperd en onregelmatig, en worden begrensd door bebouwing en infrastructuur.



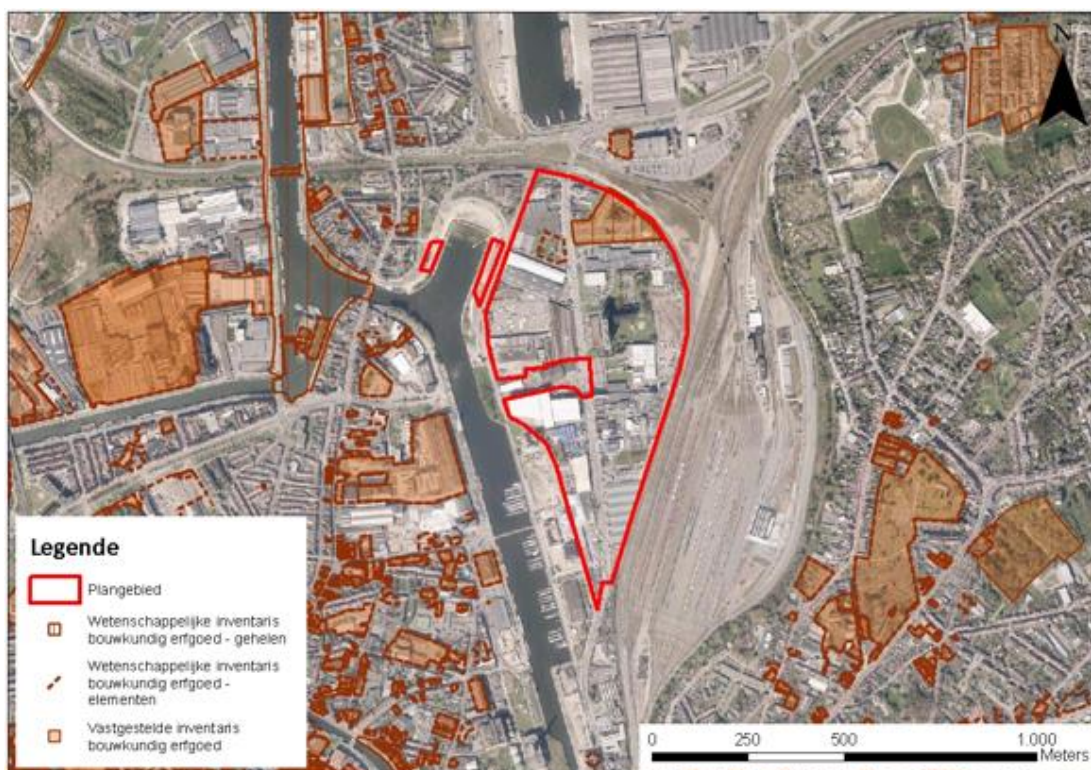
Figuur 7-12: Landschapskenmerkenkaart (Bron: Geopunt)

b. Landschapsbeeld

Het plangebied wordt gekenmerkt als industriezone met uitgebreide bebouwing van bedrijven. Woningen komen beperkt verspreid voor in het plangebied, vnl. de Scandinaviëblokken en bedrijfs-woningen. Het gebied wordt doorsneden door de Afrikalaan, en begrensd door het Handelsdok en Houtdok aan de westrand en de spoorweg langs de oostrand. In het gebied heerst een uitgesproken laagbouw, met uitzondering van de Scandinavië-blokken met een hoogte van ca. 54 m en 18 bouwlagen.

c. Erfgoedwaarden

Onderstaande figuur geeft de aanwezigheid van erfgoedwaarden weer in en in de omgeving van het plangebied volgens het Geoportaal Onroerend Erfgoed. Er zijn geen cultuurhistorische landschappen, stads- en dorpsgezichten, monumenten of overgangszones gelegen binnen het plangebied. Er bevinden zich geen landschapsatlasrelicten binnen of nabij het plangebied. Er zijn eveneens geen erfgoedelementen uit de inventaris van tuinen en parken of de inventaris van houtige beplantingen aanwezig. Dit geldt ook voor Unesco Werelderfgoed en erfgoedlandschappen.



Figuur 7-13: Bouwkundig erfgoed (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed, geraadpleegd 27/05/2020)

Binnen het plangebied komt volgend bouwkundig erfgoed voor:

- > Bouwkundig erfgoed (geheel): Sociale huisvesting en kleuterschool op de Lübecksite in het noorden van het plangebied. Het vastgesteld bouwkundig erfgoed wordt beschreven als een karakteristiek naoorlogs wijkje van 46 sociale woningen, gebouw als zogenaamde 'paviljoenwoningen' in drie fases tijdens de vroege jaren zestig in opdracht van de stad Gent. De wijk werd volgens een bouwaanvraag van 1970 ten oosten uitgebreid met een prefab kleuterschool. De aanduiding van deze zone als vastgesteld bouwkundig erfgoed is echter gebaseerd op een verouderde Vlaamse inventaris van het Bouwkundig Erfgoed. De noodwoningen op de Lübecksite zijn recent gesloopt. De vrijgekomen ruimte werd tijdelijk ingevuld met recreatieve en socio-culturele activiteiten zoals een kinderboerderij en bouwspelplaats, maar is momenteel terug een braakliggend terrein.



Figuur 7-14: Foto van Gent Lubeckstraat 29 - 35 genomen door Verhelst, Julie op 9/09/2014 (Bron: Inventaris Onroerend Erfgoed)

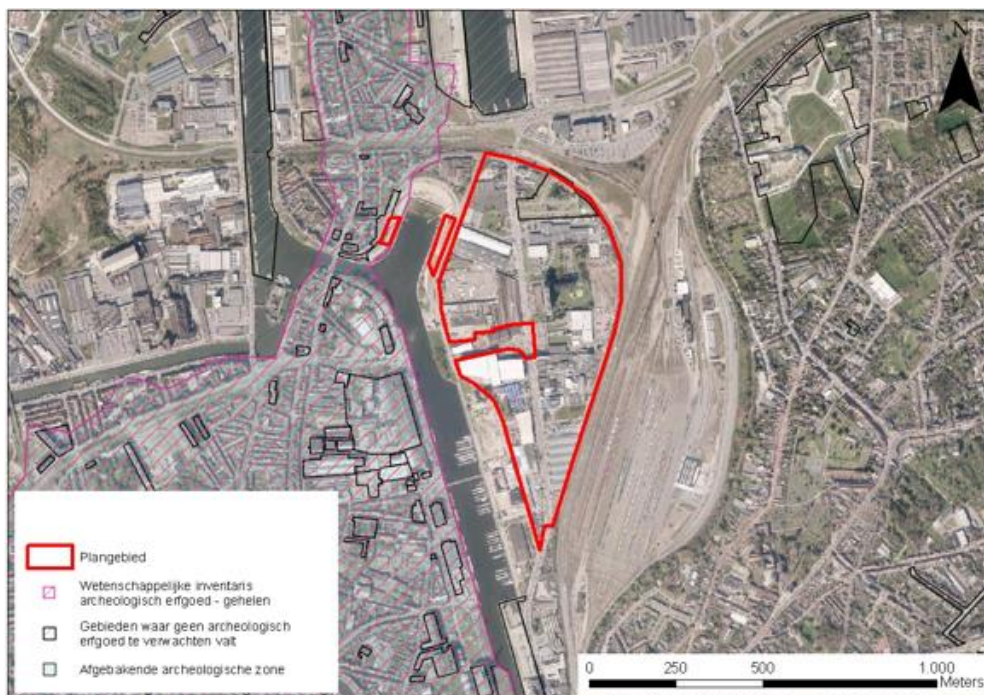
- > Bouwkundig erfgoed (element): kantoorgebouw van Mecra Metam Corporation NV tussen de Afrikalaan en Australiëstraat. Het meest kenmerkende element van het gebouw is de consequente toepassing van architectonisch beton bij de voor- en achtergevel van het lange volume en de tuingevel van het lage, korte volume.



Figuur 7-15: Foto van Kantoorgebouw van Mecra Metam Corporation NV genomen door Vandeweghe, Evert op 6/02/2019 (Bron: Inventaris Onroerend Erfgoed)

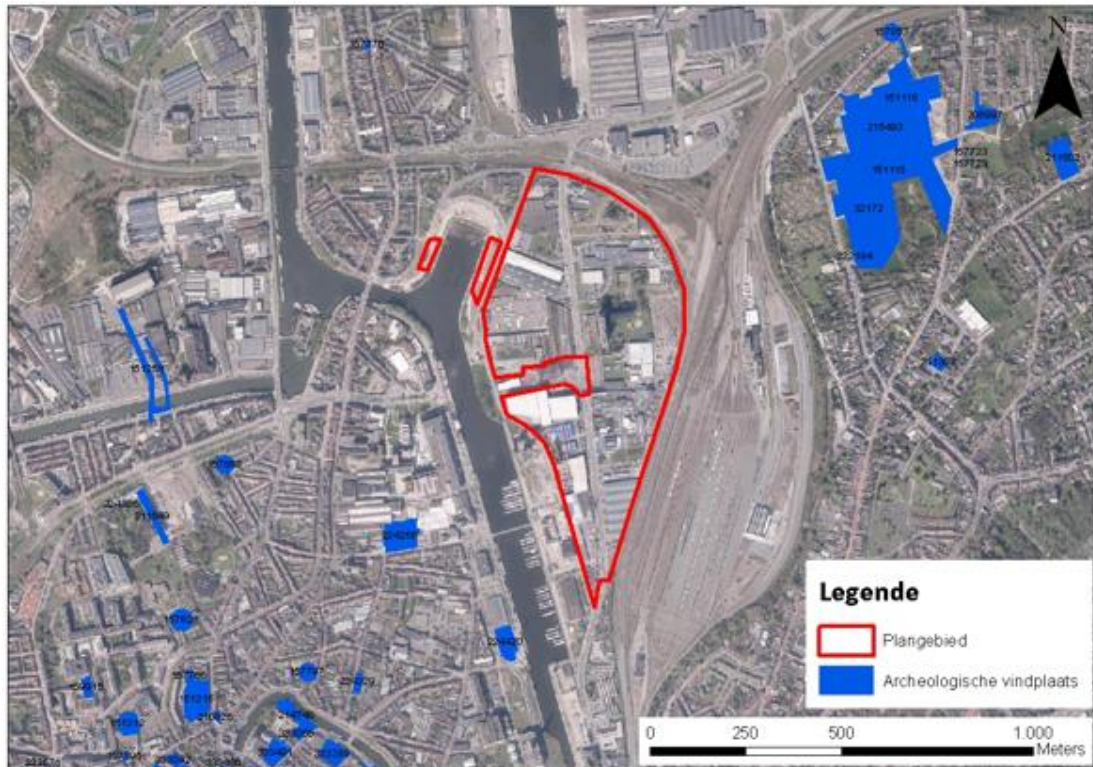
d. Archeologisch erfgoed

De zone in het plangebied ten westen van het Houtdok is gelegen in de historische stadskern van Gent, zijnde een vastgestelde archeologische zone en archeologisch erfgoed. Verder zijn er geen afgebakende archeologische zones gelegen in of nabij het plangebied. De recent gesloopte Lübecksite wordt wel aangeduid als gebied waar geen archeologisch erfgoed te verwachten valt.



Figuur 7-16: Archeologisch erfgoed (Bron: Geoportaal Onroerend Erfgoed, geraadpleegd 27/05/2020)

Volgens de Centrale Archeologische Inventaris (CAI) zijn geen archeologische vindplaatsen aanwezig in het plangebied. De Centrale Archeologische Inventaris is een inventaris van tot nog toe gekende archeologische vindplaatsen. Vanwege het specifieke karakter van het archeologisch erfgoed dat voor ons verborgen zit in de ondergrond, is het onmogelijk om op basis van de Centrale Archeologische Inventaris uitspraken te doen over de aan- of afwezigheid van archeologische sporen. De aan- of afwezigheid van archeologische sporen dient met verder onderzoek vastgesteld te worden (behoort niet tot het plan-MER-onderzoek).



Figuur 7-17: Archeologische vindplaats (Bron: CAI, mei 2020)

7.2.4. Ruimtelijk functioneren

a. Mobiliteit

Langzaam verkeer – Voetgangers

De Afrikalaan is langs beide zijden uitgerust met een voetpad. De Koopvaardijlaan en de zijstraten zijn slechts beperkt voorzien van een voetpad langs één kant of geen voetpad. Daarnaast zijn er geen kwalitatieve wandelpaden of –routes gekend in het plangebied.

Langzaam verkeer – Fietsers

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) is bepaald door de provincie Oost-Vlaanderen. Het BFF is een gemeente-overschrijdend netwerk dat belangrijke punten met elkaar verbindt (scholen, bedrijventerreinen, ziekenhuizen, stations, winkels, ...). Het netwerk bevat fietssnelwegen, hoofdroutes, functionele routes en alternatieve routes.

Het plangebied zelf wordt niet doorkruist door een fietssnelweg. De dichtstbijzijnde fietssnelweg is de Gentse fietsring F400 en bevindt zich aan de oostzijde van de spoorweglijn en langs de Vliegtuiglaan ten noorden van het plangebied.

Het deel van de Afrikalaan dat ten zuiden van de Bataviabrug ligt, is onderdeel van een bovenlokale functionele fietsroute. Langs beide zijden van de Afrikalaan is een fietspad gemarkeerd met witte lijnen. Deze fietsinfrastructuur is niet-conform met de richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Naast het functioneel fietsroutenetwerk is er ook het provinciaal recreatief fietsknooppuntennetwerk. Ter hoogte van het plangebied en in de nabije omgeving zijn geen fietsknooppunten gelegen.

Openbaar vervoer

Het plangebied wordt aan de noord- en oostzijde afgebakend door de spoorweglijnen Gent-Eeklo en Gent-Antwerpen. Het NMBS-station Gent-Dampoort is in vogelvlucht gelegen op een afstand van ong. 750 m van de meest zuidelijke punt van het plangebied, of op wandelafstand ong. 900 m. Tijdens de spitsuren vertrekken 10 tot 15 treinen per uur vanuit station Gent-Dampoort.

Ook voor wat betreft buslijnen is het plangebied goed ontsloten. In de Afrikalaan zelf bevinden zich drie bushaltes van De Lijn, m.n. Gent Lubeckstraat, Gent Scandinaviëstraat en Gent Afrikalaan. In het noorden van het plangebied bevindt zich de bushalte Gent Aziëstraat, en ten zuiden van het plangebied de bushalte Gent Koopvaardijlaan. Nabij het station Gent-Dampoort zijn eveneens verschillende bushaltes aanwezig. Ten westen van het Houtdok is nabij de aparte zone in de noordwesthoek van het plangebied de bushalte Gent Muidebrug gelegen in de Houtdoklaan.

Het plangebied is met andere woorden goed ontsloten door het openbaar vervoer.

Gemotoriseerd verkeer

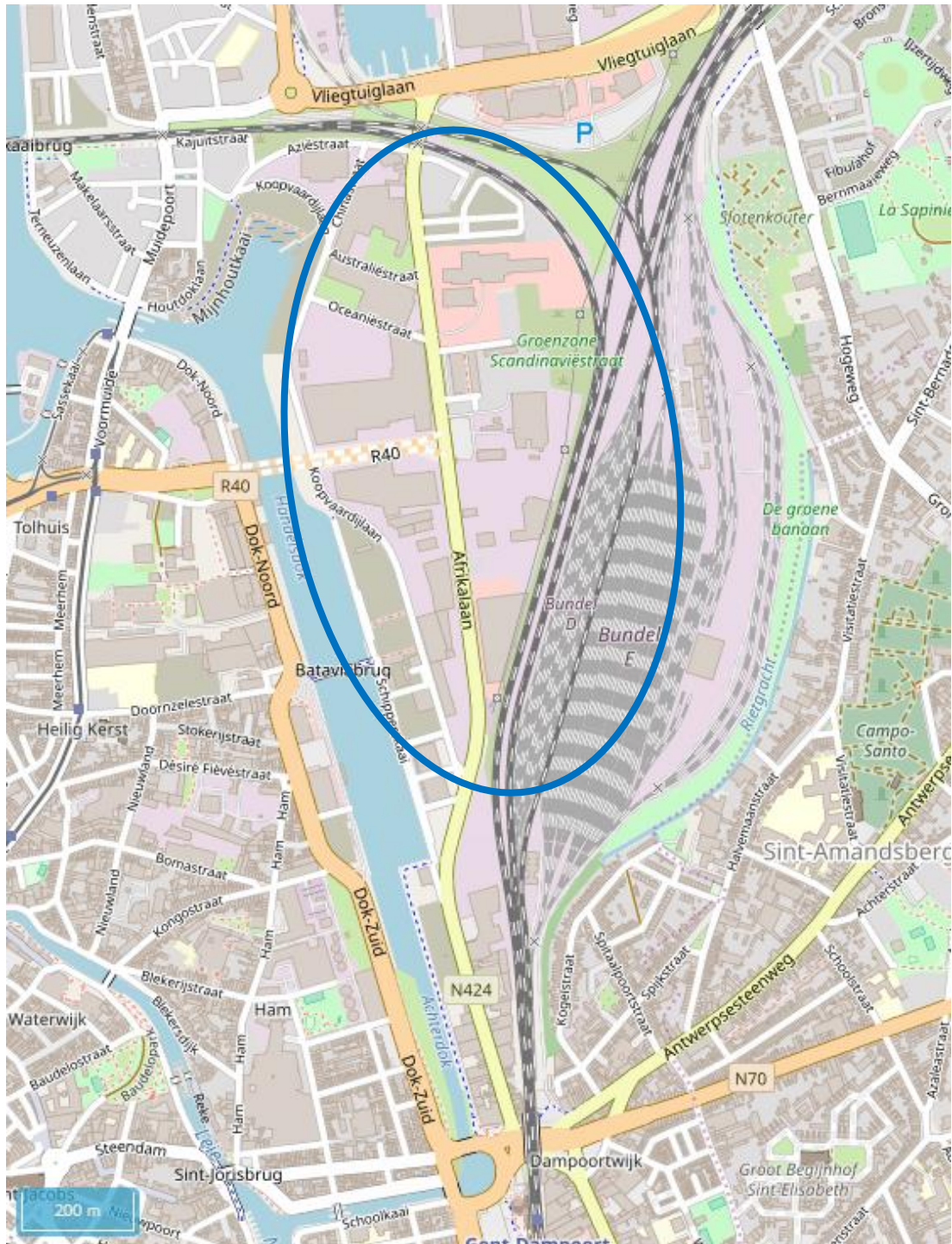
Het plangebied wordt gedomineerd door de Afrikalaan. Deze weg vormt als hoofdontsluiting de ruggengraat van het plangebied. De Afrikalaan ontsluit zuidwaarts richting station Dampoort en de stadsring R40. In noordelijke richting sluit de weg haaks aan op de as 'Vliegtuiglaan – Port Arthurlaan'. De Afrikalaan heeft een 'klassiek' profiel van een drievaksbaan met aanliggende fietspaden en ruimte voor langsparkeren. De kruising met de spoorlijn richting Eeklo gebeurt gelijkvloers.

De Koopvaardijlaan vormt de westelijke grens van het plangebied. Deze weg loopt grotendeels parallel aan de Afrikalaan. Langs de Koopvaardijlaan zijn eveneens mogelijkheden tot langsparkeren.

De nog te bouwen Verapazbrug verbindt de Afrikalaan met Muidelaan (R40) aan de overzijde van het Handelsdok. Met de komst van de Verapazbrug wordt de stadsring (R40) verlegd naar de Afrikalaan en de Koopvaardijlaan. Als de brug klaar is, zal de kleine stadsring via de Afrikalaan naar Dampoort lopen. Volgens Agentschap Wegen en Verkeer gaan de werken in het najaar van 2020 van start. Na het vernieuwen van de leidingen van de nutsmaatschappijen, gaat in het voorjaar van 2021 de bouw van de brug en de heraanleg langs beide zijden van de brug van start. In 2023 moeten alle werken afgerond zijn. (Bron: <https://wegenenverkeer.be/werken/nieuwe-verapazbrug-verbint-muidelaan-en-afrikalaan>, geraadpleegd 8/06/2020)

Tussen de Koopvaardijlaan en Afrikalaan lopen verschillende kleinere verbindingswegen, nl. de Aziëstraat, Australiëstraat en Oceaniëstraat. Ten oosten van de Afrikalaan lopen verschillende doodlopende straten, m.n. de Amerikalaan, Lübeckstraat, Scandinaviëstraat en Fjordenstraat. De Amerikalaan stopt aan het uiteinde van de betrokken huizenrij. De Scandinaviëstraat mondt uit in een openbare parking. Parkeren spreidt zich uit over het volledige gebied.

De aparte zone in de noordwesthoek van het plangebied is gelegen aan de Houtdoklaan.



Figuur 7-18: Open Streetmap in de omgeving van het plangebied met indicatieve aanduiding van het plangebied (blauwe cirkel)

b. Ruimtelijk voorkomen

Het plangebied kan bestemmingsmatig opgedeeld worden in drie zones:

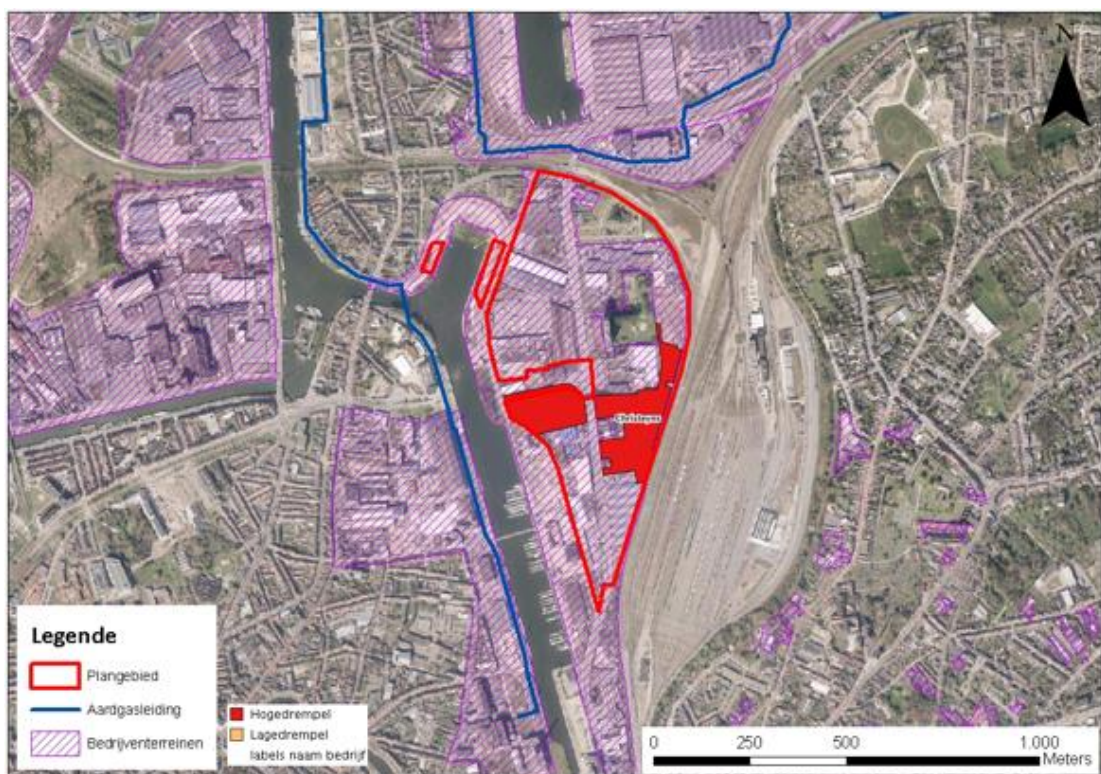
- > Ten westen van de Afrikaalaan is het gewestplan van kracht. Deze zone is bestemd als industriegebied.
- > Ten oosten van de Afrikaalaan is het BPA Afrikaalaan (1991) van kracht. Het BPA bestemt het gebied tussen Afrikaalaan en de spoorweg in hoofdzaak als bedrijvzone. De woningen in het gebied kunnen volgens de toelichtingsnota bij het BPA wel nog behouden blijven en zijn als

dusdanig planmatig bestemd ('bevroren'). Het gaat dan om de noodwoningen van de Lübeckwijk, de woningcluster op de hoek Amerikalaan – Afrikalaan en de twee kleine woonclusters ten zuiden van Christeys. Enkel de meergezinsgebouwen aan Scandinaviëstraat hebben een volwaardige woonbestemming gekregen.

- > In de twee aparte zones rond het Houtdok is het gemeentelijk RUP 'Oude Dokken' (2011) van kracht. Aan de westzijde van het Houtdok is een ontwikkelingszone voorzien. De oostelijke zijde in de noordelijke deelzone is bestemd voor stedelijk wonen in een combinatie van appartementen en grondgebonden woningen. De meest zuidelijke aparte zone aan de overzijde van het bedrijf Triferto is bestemd als 'zone voor publiek domein met nabestemming stedelijk wonen'.

Binnen het plangebied komen hoofdzakelijk bedrijventerreinen voor. De industriezone kent een grote verscheidenheid aan functies en bouwtypes. Centraal in het gebied zijn twee grote industriële sites gelegen, nl. Christeys en Triferto. De twee sites worden van elkaar gescheiden door de aan te leggen 'Verapazbrug'. Het bedrijf Christeys is geklasseerd als een hoge drempel Seveso bedrijf. Rond deze twee bedrijven bevinden zich nog een aantal kleinere bedrijvensites met een uitgebreid gamma aan economische activiteiten, gaande van opslag over verkoop en onderhoud van auto's tot zuivere kantoren.

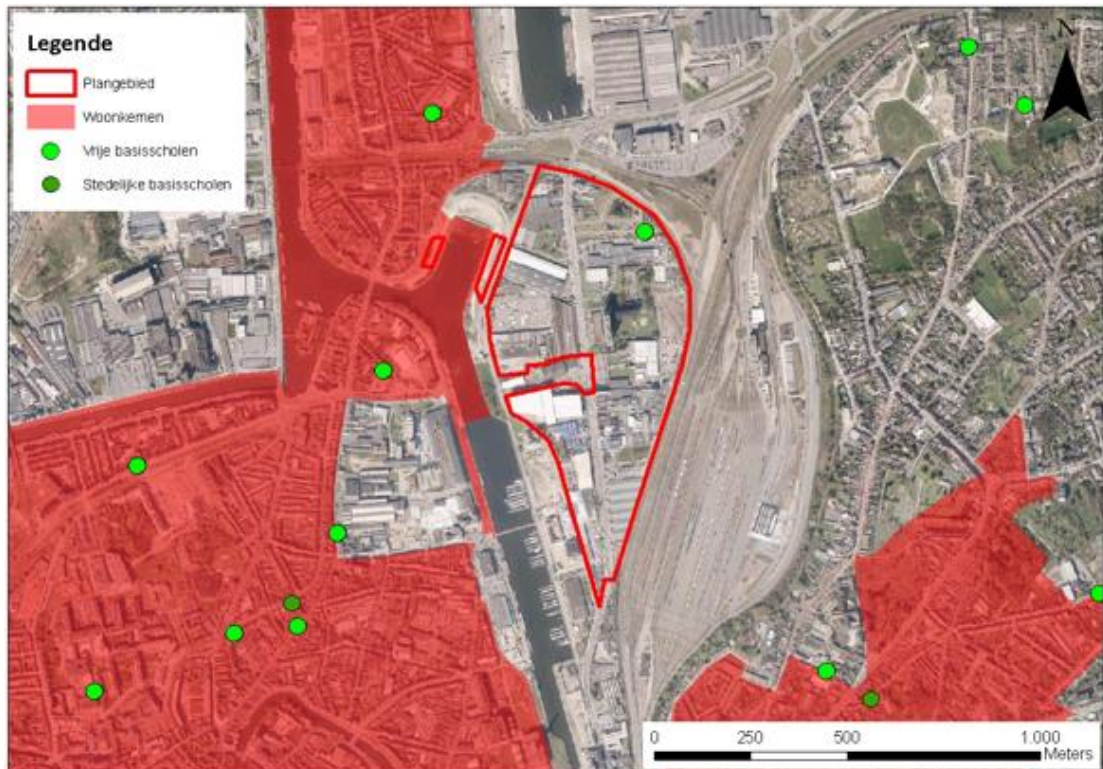
Aan de oostrand van het plangebied bevindt zich een hoogspanningsluchtlijn. Ten westen en ten noorden van het plangebied loopt een aardgasleiding.



Figuur 7-19: Situering industrie in het plangebied

Naast industrie bevinden zich ook nog meerdere woningen in het plangebied. Wonen concentreert zich in de twee woonblokken van de Scandinaviëstraat, met aan de voet van de woonblokken enkele winkels. Achter de Scandinaviëwijk is een buurtpark met speeltuin aanwezig, dat volgens Geopunt ook als sportveld wordt aangeduid. De noodwoningen van de Lübecksite zijn recent gesloopt.

In deze buurt bevond zich de onderwijsinstelling 'De Wonderfluit'. Deze school is intussen verhuist, de gebouwen staan leeg en zullen worden gesloopt. Langs de bedrijventerreinen zijn ook nog enkele woningclusters aanwezig met in hoofdzaak smalle rijwoningen.



Figuur 7-20: Situering kwetsbare functies in het plangebied

7.2.5. Omgevingskwaliteit

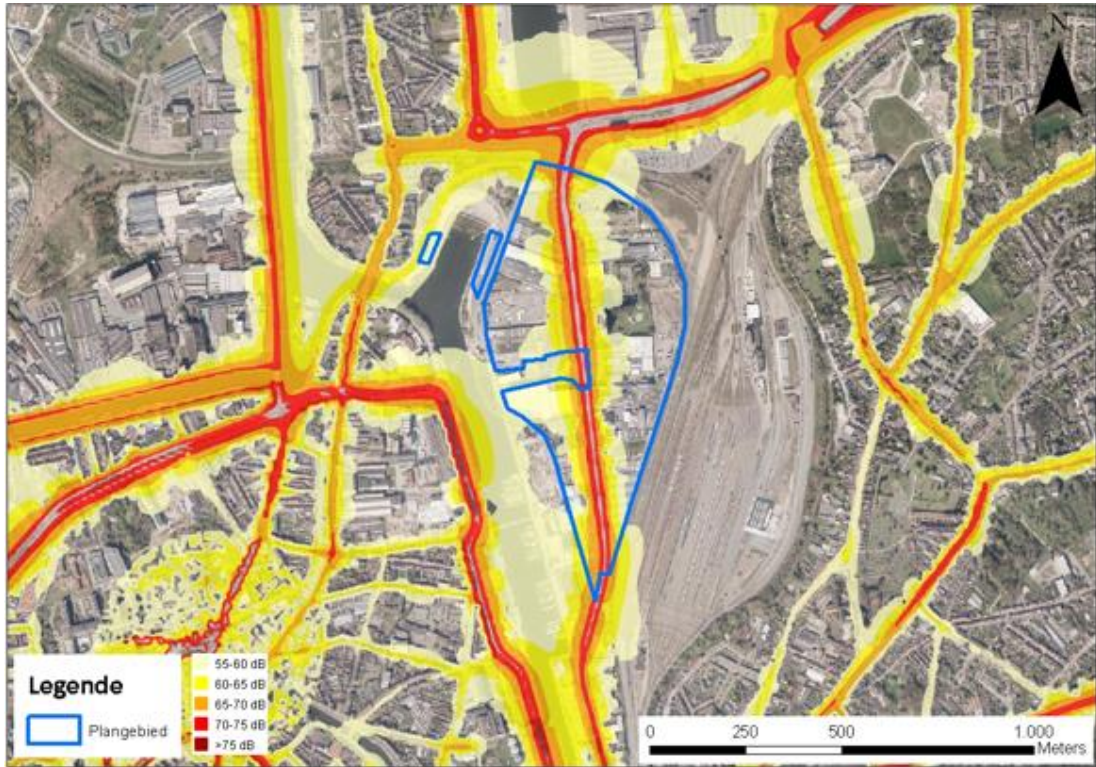
a. Geluid

Voor het plangebied zijn de strategische geluidsbelastingskaarten voor de agglomeratie Gent voor wegverkeer, spoorwegverkeer en industrie van Lden²⁹ en Lnight³⁰ nuttig. Deze worden weergegeven in onderstaande figuren en hebben betrekking op het jaar 2016.

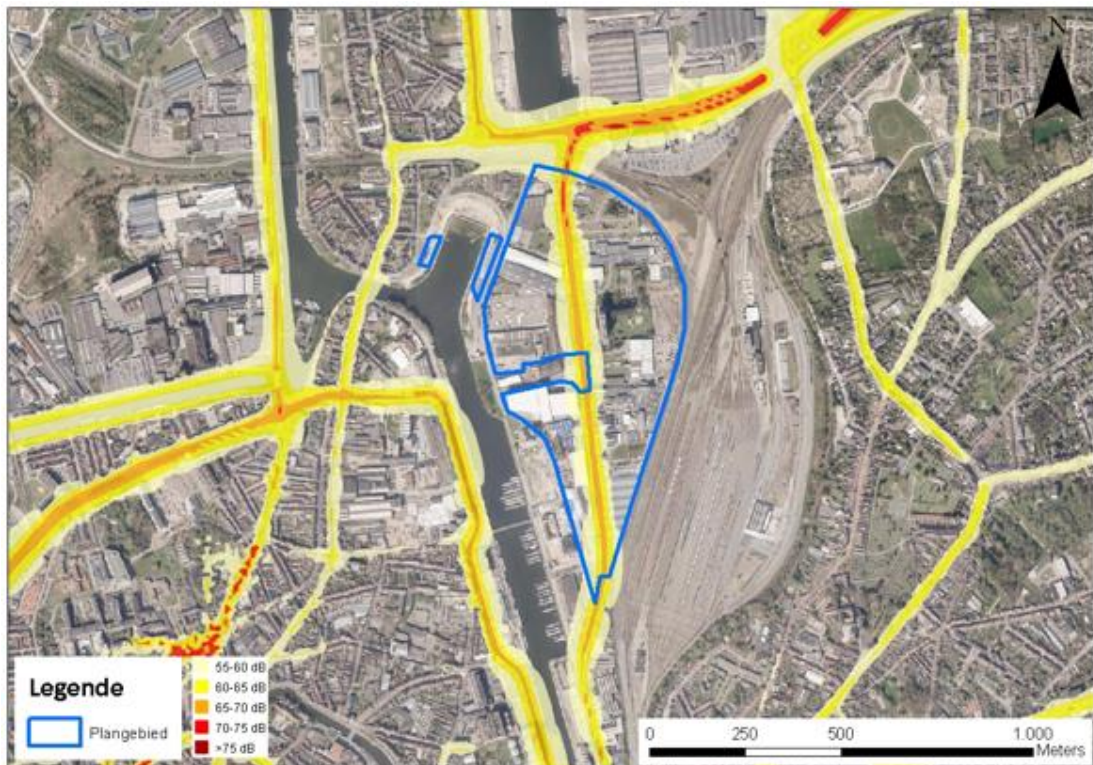
Voor wat betreft de geluidsbelastingskaarten voor het weg- en spoorverkeer wordt rekening gehouden met het verkeer voor het volledige grondgebied Gent. Dit betekent dat op de geluidskaarten ook wegverkeer met minder dan 3 miljoen voertuigpassages per jaar en spoorverkeer met minder dan 30.000 trainpassages per jaar vervat zitten. Deze kaarten worden weergegeven in Figuur 7-21 tot en met Figuur 7-24.

²⁹ Het Lden-niveau is een gewogen jaargemiddeld geluidsdrumniveau over het etmaal waarbij de avond- en nachtniveaus relatief gezien zwaarder doorwegen, wat overeenkomt met de vaststelling dat geluidsoverlast 's avonds en 's nachts doorgaans als hinderlijker wordt ervaren. Uit Europees onderzoek blijkt dan ook dat een Lden een relatief goede voorspeller is van de mate waarin omwonenden hinder kunnen ondervinden.

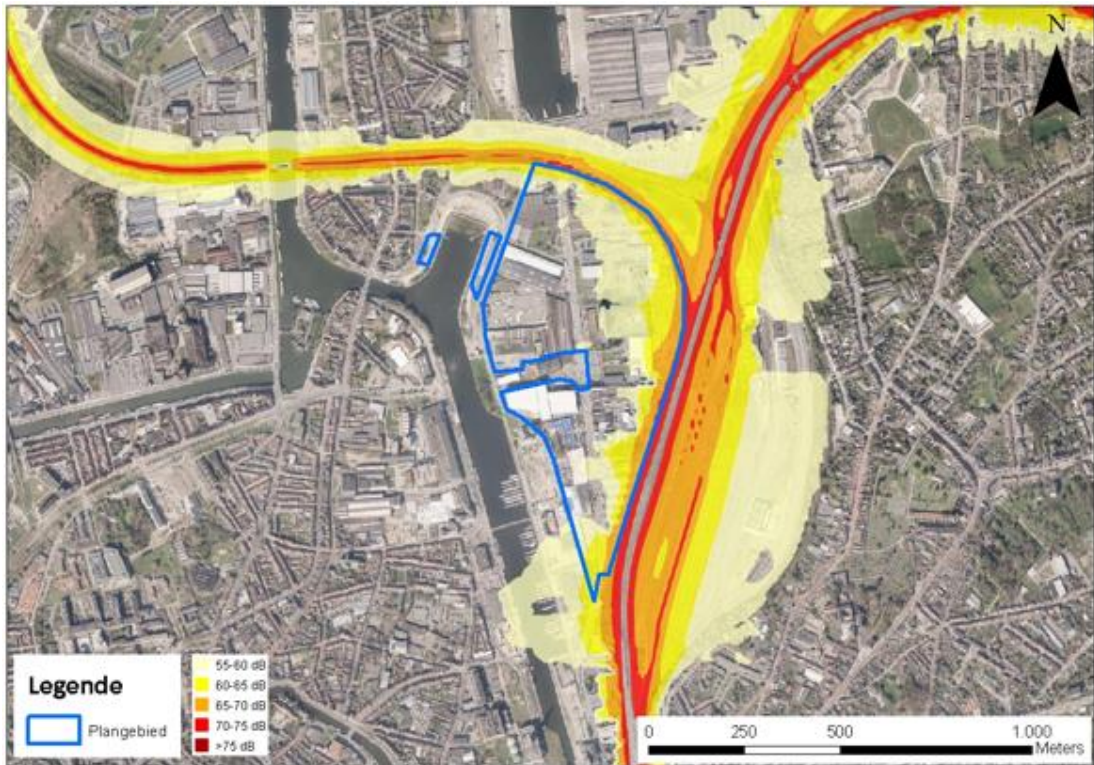
³⁰ Het Lnight-niveau is het gemiddelde van de geluidsniveaus tijdens de nacht (23u-07u) en is één van de geluidindicatoren die representatief zijn voor mogelijke, nachtelijke slaapverstoring.



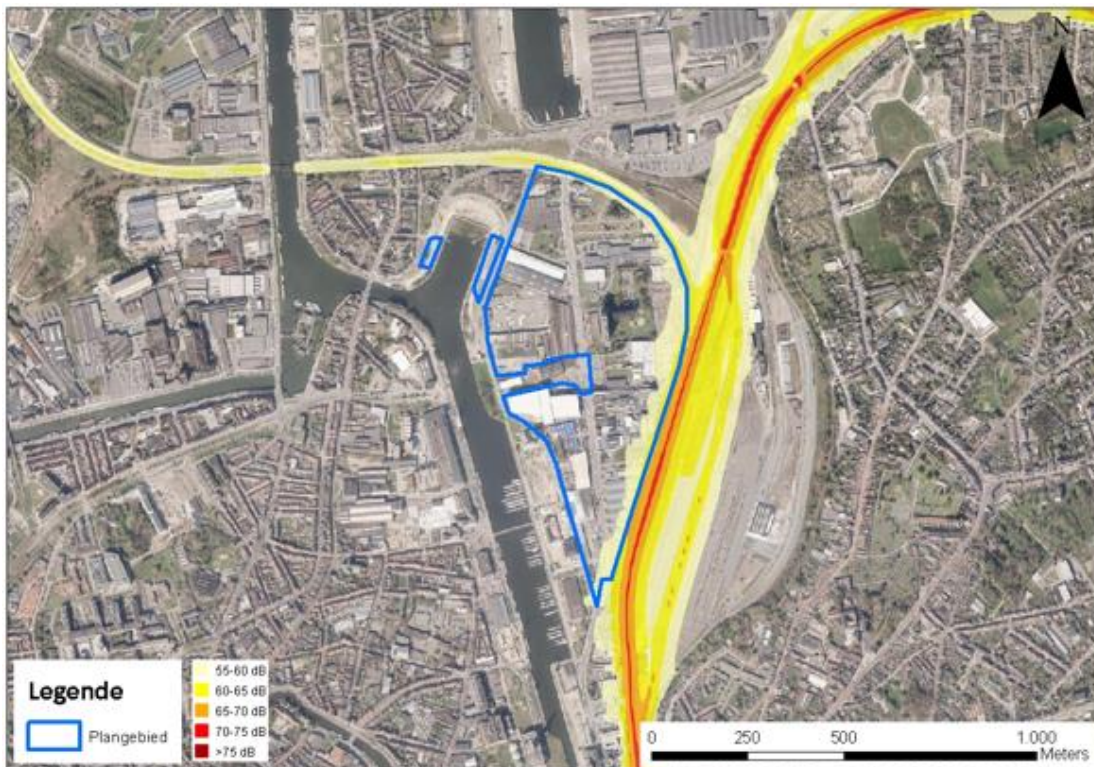
Figuur 7-21: Strategische geluidsbelastingskaart voor de stad Gent betreffende wegverkeer L_{den} volgens RL 2002/49/EG met referentiejaar 2016 (Bron: Open Data Portaal Gent)



Figuur 7-22: Strategische geluidsbelastingskaart voor de stad Gent betreffende wegverkeer L_{night} volgens RL 2002/49/EG met referentiejaar 2016 (Bron: Open Data Portaal Gent)



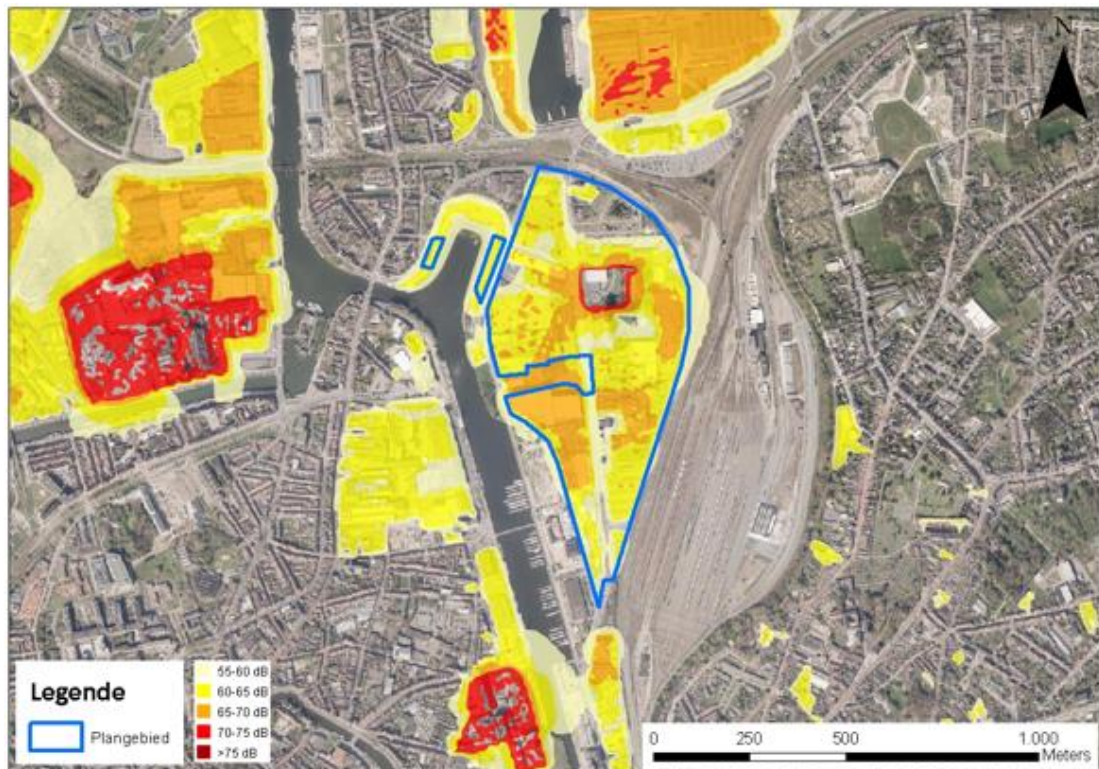
Figuur 7-23: Strategische geluidsbelastingskaart voor de stad Gent betreffende spoorverkeer Lden volgens RL 2002/49/EG met referentiejaar 2016 (Bron: Open Data Portaal Gent)



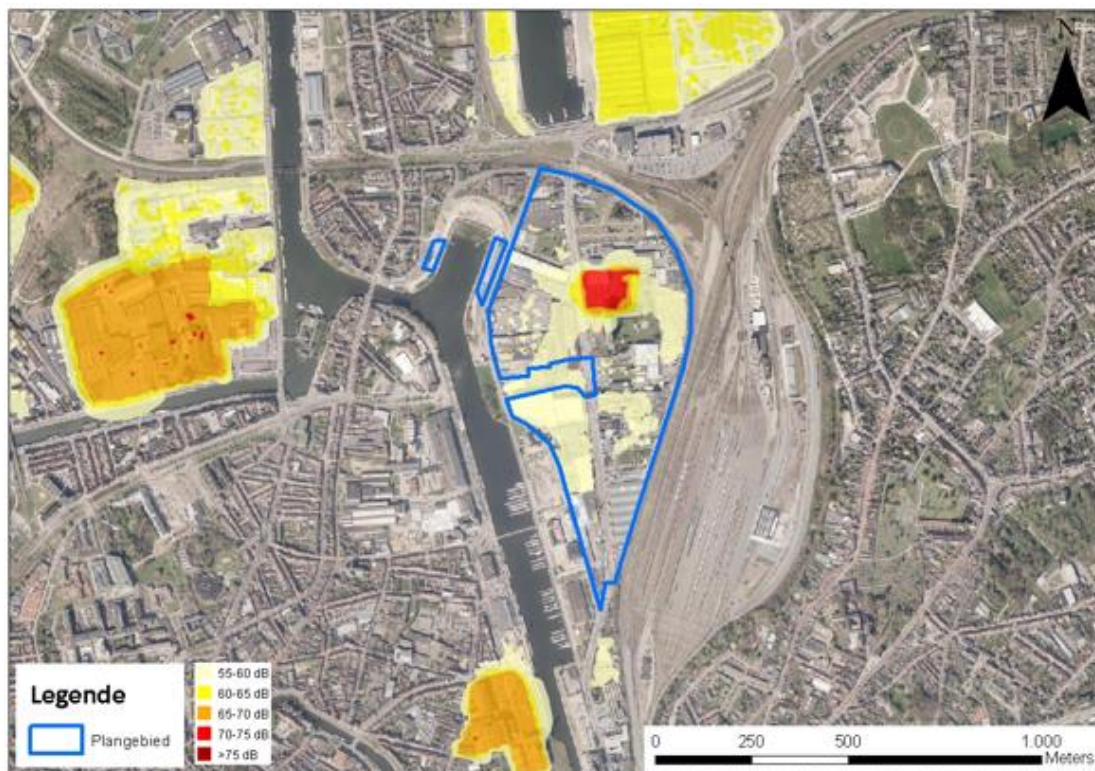
Figuur 7-24: Strategische geluidsbelastingskaart voor de stad Gent betreffende spoorverkeer Lnight volgens RL 2002/49/EG met referentiejaar 2016 (Bron: Open Data Portaal Gent)

Uit bovenstaande kaarten blijkt dat de Afrikalaan en de spoorweg Gent – Antwerpen de dominante geluidsbronnen zijn ter hoogte van het plangebied. Op de weg zelf komen Lden-niveaus voor boven de 75 dB(A) en de kritische contour van 55 dB(A) rond de weg reikt tot ca. 200 m ver in het plangebied. Het spoorweggeluid van de spoorweg Gent – Eeklo is ook een relevante geluidsbron waarvan de kritische contour van 55 dB(A) Lden tot ca. 250 m ver in het plangebied reikt.

De strategische geluidsbelastingkaarten voor industrie worden weergegeven in onderstaande Figuur 7-25 en Figuur 7-26. Uit deze kaarten blijkt dat de zone rond het gebouw van 'Mercedes-Benz' en het bedrijventerrein van Christeyns de dominante geluidsbronnen zijn ter hoogte van het plangebied. De Lden- en Lnight-niveaus komen ter hoogte van 'Mercedes-Benz' resp. boven de 75 dB(A) en 70 dB(A), en ter hoogte van Christeyns tussen resp. 65 en 70 dB(A), en 55 en 60 dB(A). De overige bedrijventerreinen kennen Lden- en Lnight-niveau tussen resp. 60 en 65 dB(A), en 50 en 55 dB(A).

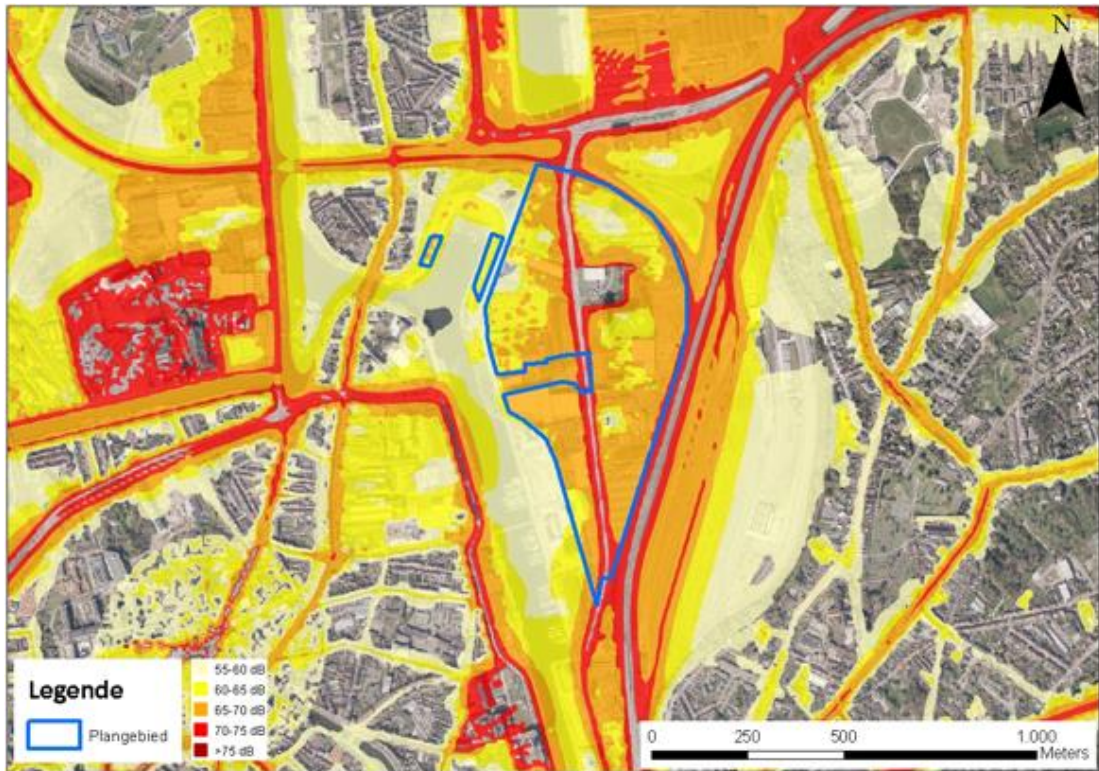


Figuur 7-25: Strategische geluidsbelastingkaart voor de stad Gent betreffende industrie Lden volgens RL 2002/49/EG met referentiejaar 2016 (Bron: Open Data Portaal Gent)

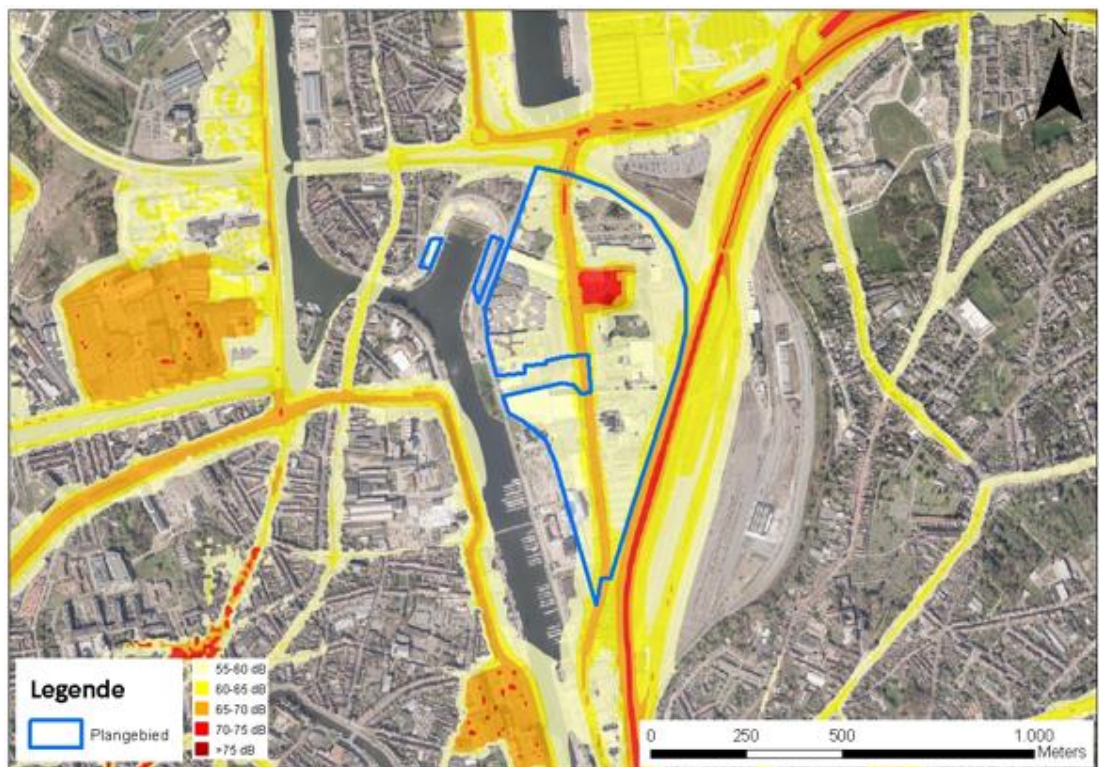


Figuur 7-26: Strategische geluidsbelastingskaart voor de stad Gent betreffende industrie Lnight volgens RL 2002/49/EG met referentiejaar 2016 (Bron: Open Data Portaal Gent)

Onderstaande figuren geven het totaalbeeld weer van de strategische geluidsbelastingskaarten voor wegverkeer, spoorverkeer en industrie samen. Hieruit kan afgeleid worden dat op Lden-niveau zowel de Afrikalaan, de spoorweg als de zone rond het gebouw van 'Mercedes-Benz' de dominantste geluidsbronnen zijn. Tijdens de nachtperiode (Lnight-niveau) blijven enkel de spoorweg en de zone rond het gebouw van 'Mercedes-Benz' gemiddelde geluidsniveaus produceren hoger dan 70 dB(A).



Figuur 7-27: Strategische geluidsbelastingskaart voor de stad Gent totaal Lden volgens RL 2002/49/EG met referentiejaar 2016 (Bron: Open Data Portaal Gent)



Figuur 7-28: Strategische geluidsbelastingskaart voor de stad Gent totaal Lnight volgens RL 2002/49/EG met referentiejaar 2016 (Bron: Open Data Portaal Gent)

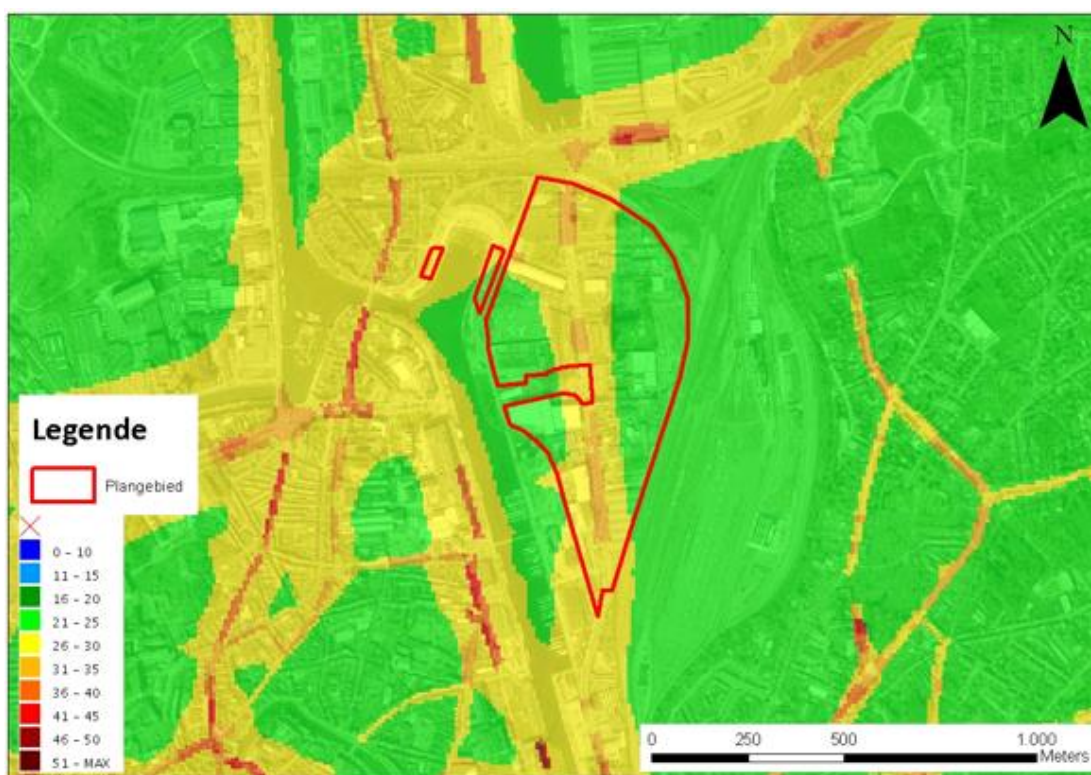
b. Lucht

Voor de bestaande feitelijke toestand wordt beroep gedaan op de IRCEL/CELINE-kaarten, beschikbaar op de website <https://www.vmm.be/data> met 2018 als meest recente jaar. Deze kaarten zijn het resultaat van een luchtkwaliteitsmodellering met een hoge ruimtelijke resolutie. Sinds 2016 houden deze kaarten ook rekening met zgn. “street canyon”-effecten (verhoogde immissies op en langs verkeersassen tussen bebouwing omdat de afscherming door deze bebouwing zorgt voor een minder snelle verspreiding en verdunning van de voertuigemissies).

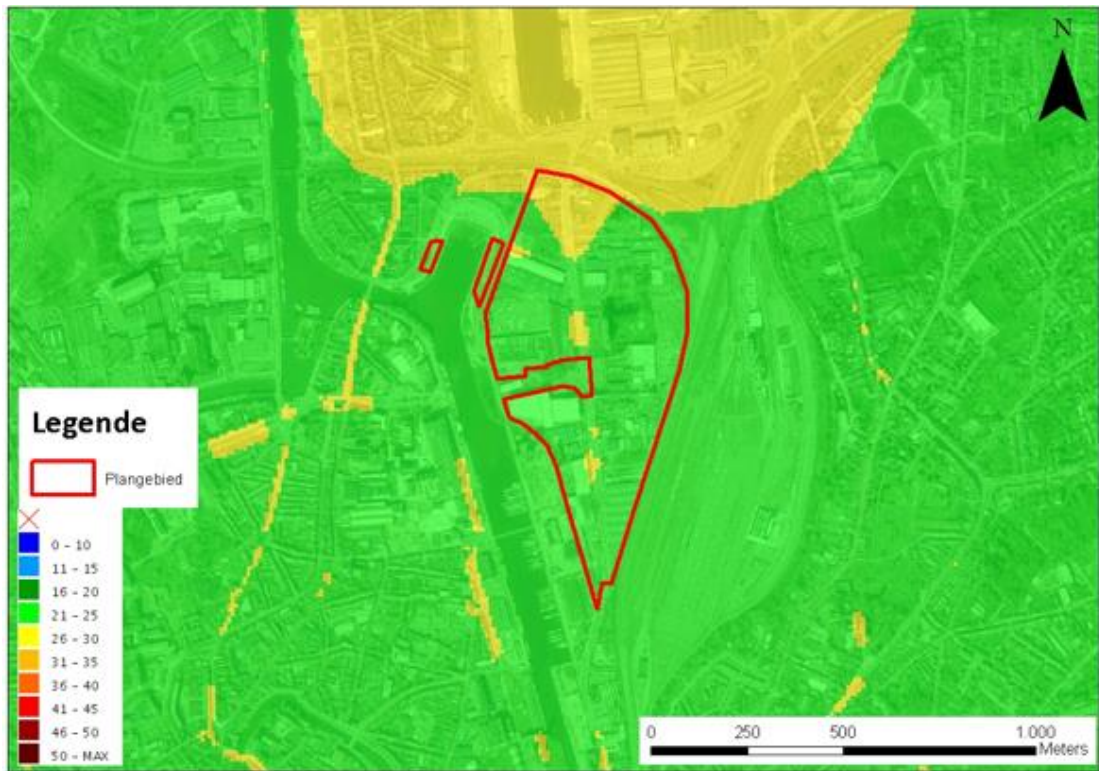
Het immissieniveau van NO₂ (stikstofdioxide) lag in 2018 tussen 26 – 30 µg/m³ en 21 – 25 µg/m³ in het grootste deel van het plangebied. Verhoogde immissiewaarden tot 31 – 35 µg/m³ komen voor op en rond de Afrikalaan en Australiëstraat, zogenaamde “street canyons” met vertraagde verspreiding en verdunning van de emissies door de wind. In het noorden van het plangebied in de zone Amerikalaan – Afrikalaan – Lubeckstraat loopt het gemiddelde immissieniveau op tot tussen 36 en 40 µg/m³.

Voor fijn stof lopen de immissiewaarden minder uiteen, omdat de bijdrage van de lokale (verkeers-) emissies aan de totale immissie veel kleiner is dan voor NO₂ (en de achtergrondbijdrage dus groter). Het plangebied valt volledig in de categorie 21-25 µg/m³ voor PM₁₀, met verhoogde waarden ter hoogte van het kruispunt van Afrikalaan en Amerikalaan tussen 26 en 30 µg/m³. Voor PM_{2,5} geldt dezelfde tendens, met overall waarden tussen 13 en 15 µg/m³ en verhoogde waarden tussen 16 en 20 µg/m³ ter hoogte van bovengenoemde “street canyons” Afrikalaan en Australiëlaan.

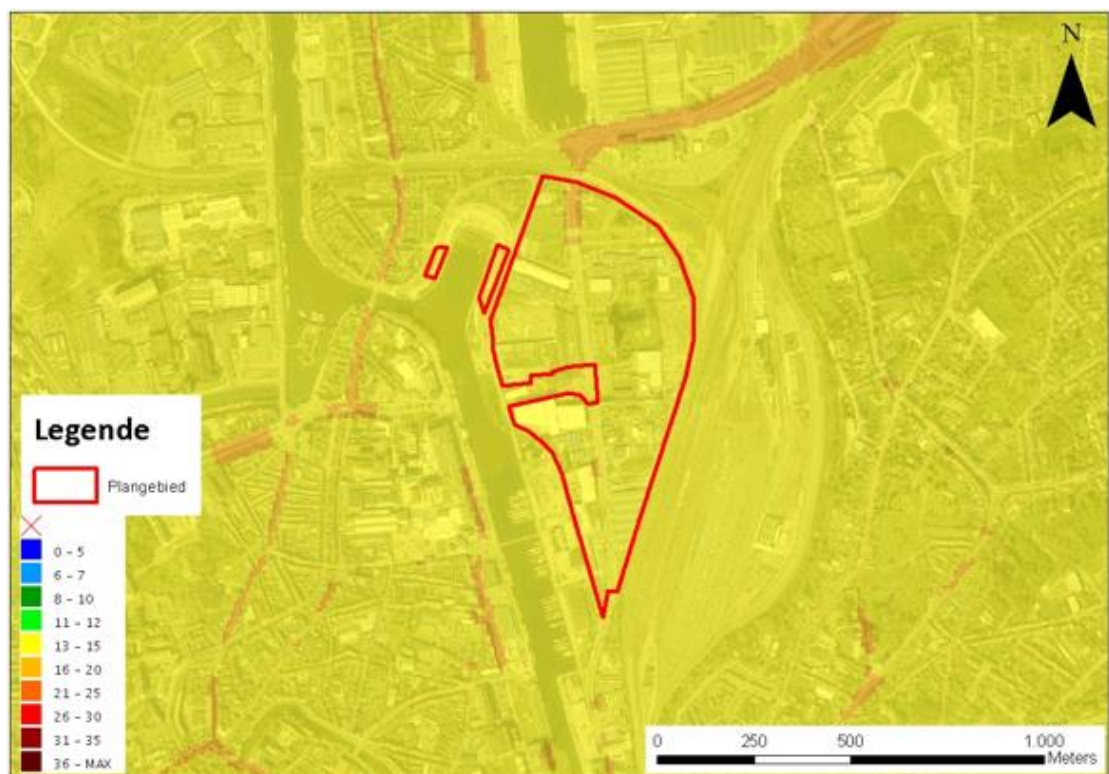
Binnen en in de directe omgeving van het plangebied worden de Vlare-normen ruim gerespecteerd, behalve voor NO₂ ter hoogte van de zone Amerikalaan – Afrikalaan – Lubeckstraat waar het gemiddelde immissieniveau net de norm niet overschrijdt. Ter hoogte van de Vliegtuiglaan aan Decathlon nabij het plangebied wordt de NO₂-norm overschreden.



Figuur 7-29: Jaargemiddelde NO₂ in 2018 in de omgeving van het plangebied (Bron: VMM)



Figuur 7-30: Jaargemiddelde PM_{10} in 2018 in de omgeving van het plangebied (Bron: VMM)



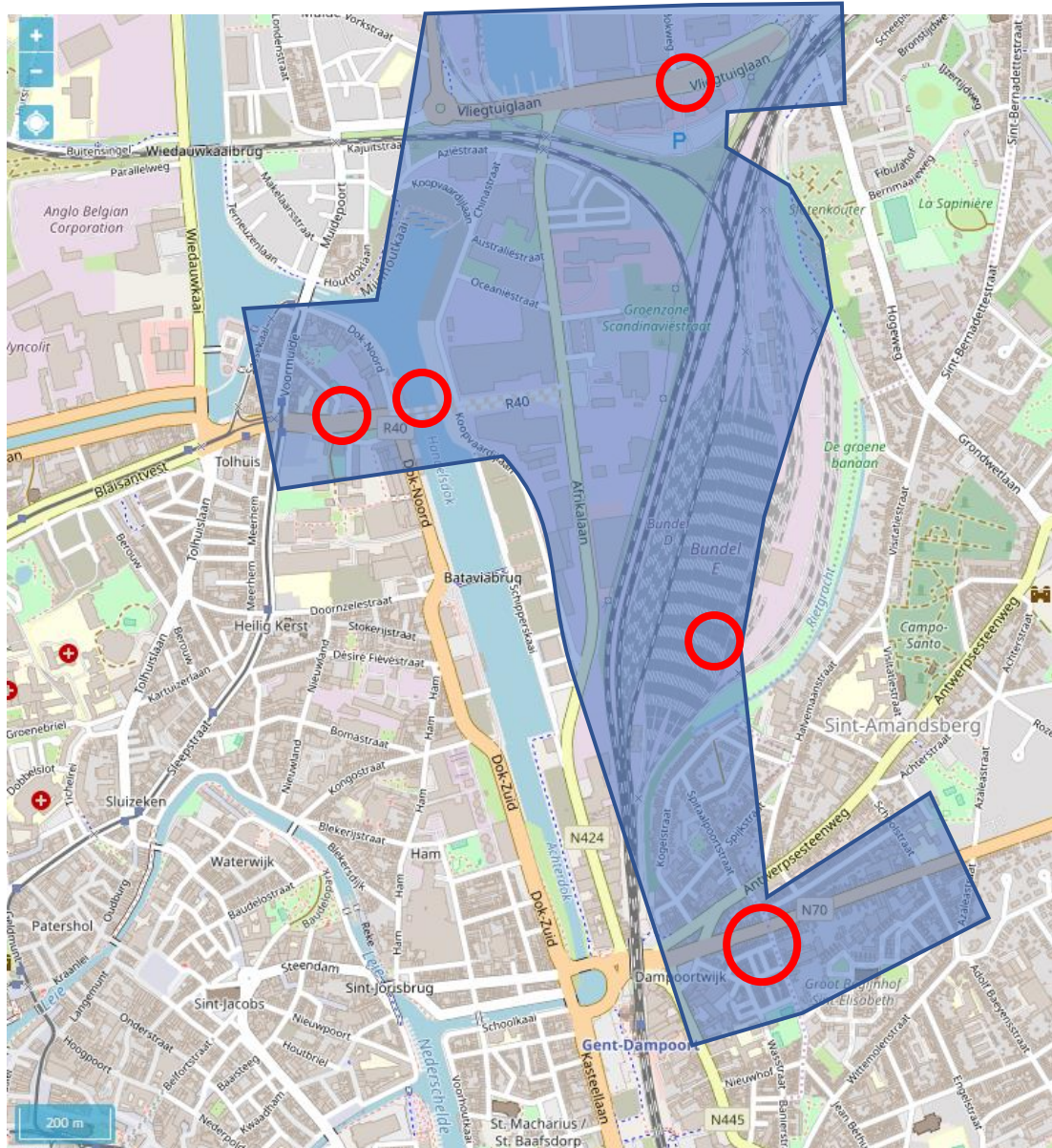
Figuur 7-31: Jaargemiddelde $PM_{2,5}$ in 2018 in de omgeving van het plangebied (Bron: VMM)

7.3. Scoping van de milieueffecten

7.3.1. Mens – Mobiliteit

a. Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied voor de discipline Mens – Mobiliteit omvat het volledige plangebied en de belangrijkste ontsluitingswegen waar in overeenstemming met de logica van de wegcategorisering, effecten op het verkeer te verwachten zijn.



Figuur 7-32: Situering van het studiegebied voor de discipline Mens – Mobiliteit met aanduiding van maatgevende kruispunten in studiegebied voor bestaande situatie en tracé Verapazbrug (Bron: Open Streetmap)

Indicatief worden alle N-wegen in de omgeving van het plangebied geselecteerd, evenals de ontsluitingswegen van het plangebied zelf waarbij de Afrikaan (N424) het belangrijkste wegsegment is.

Verder wordt wegens de geplande aanleg van de Verapazbrug ook de huidige R40 aan de westzijde van het Handelsdok (as Dok-Noord – Dok-Zuid) opgenomen in het studiegebied, met inbegrip van het Neuseplein en de Tolpoort.

Tenslotte wordt ten noorden van het plangebied de Vliegtuiglaan (N424) meegenomen ter hoogte van Decathlon Gent en een aansluitend gedeelte van de wijk Muide – Meulestede – Afrikalaan ten noordwesten van het plangebied.

Binnen het plangebied wordt het kruispunt N424 Afrikalaan x Koopvaardijlaan als maatgevend beschouwd. Daarnaast zijn buiten het plangebied nog bijkomende maatgevende kruispunten gelegen die opgenomen worden in het studiegebied, nl.:

- > N424 Afrikalaan x N456 Vliegtuiglaan
- > N424 Koopvaardijlaan x Dampoort
- > R40 Muidelaan x R40 Neuseplein x Voormuide x Sint-Salvatorstraat
- > R40 Neuseplein x R40 Wiedauwkaai x N430 Blaisantvest x Neuseplein

b. Mogelijke effecten

Het voorgenomen plan heeft tot gevolg dat het industriegebied heringericht kan worden met verweefbare maakbedrijven, kantoren, woningen en gemeenschapsvoorzieningen. De ontsluiting van de economische activiteiten zal geclusterd worden zodat vermenging met woningen zoveel als mogelijk vermeden wordt. Parkeren gebeurt enkel nog ondergronds en/of in een gebouw.

De bestemmingswijziging zal een wijziging in verkeersgeneratie teweegbrengen, met invloed op de ontsluiting van gemotoriseerd verkeer, maar ook op het fiets- en voetgangersnetwerk.

c. Conclusie

Aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline Mens – Mobiliteit kunnen niet uitgesloten worden. De discipline Mens – Mobiliteit dient dan ook verder in het planproces nader in detail onderzocht te worden op plan-MER-niveau.

7.3.2. Geluid en trillingen

a. Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied wordt beschouwd als zijnde het plangebied, inclusief de omgeving waar de invloed van geluids- en trillingsbronnen t.g.v. de geplande activiteiten te verwachten zijn. Het studiegebied wordt gekozen rekening houdende met de bepalingen uit Vlarem II. Enerzijds wordt de zone tot op 500 meter van de rand van het plangebied bekeken (Richtlijnenboek geluid en trillingen 28/2/2011). Anderzijds wordt uit reden van akoestisch comfort de zone van de 1ste lijnsbebouwing bekeken.

Daarnaast wordt ook rekening gehouden worden met verkeersgeluid. De invloedssfeer van de belangrijke wegen in de onmiddellijke omgeving van het plangebied, onder meer de N456 Vliegtuiglaan, zal mee onderzocht worden. Het huidige omgevingsgeluid zal ook geïnventariseerd worden aan de hand van immissiemetingen (10 ambulante locaties).

b. Mogelijke effecten

Het voorgenomen plan heeft tot gevolg dat het industriegebied heringericht kan worden met verweefbare maakbedrijven, kantoren, woningen en gemeenschapsvoorzieningen. De bestemmingswijziging zal een wijziging van het geluidsklimaat teweegbrengen. Daarnaast dient bij de verdere uitwerking/dimensionering van het programma rekening gehouden te worden met het effect van het huidige omgevingsgeluid (weg- en spoorverkeer en industrie) op de nieuwe woonwijken. Verder dient ook bijzondere aandacht besteed aan de verenigbaarheid van industriële

activiteiten waaronder laden en lossen, en aan het opstellen van akoestische eisen aan technische installaties i.f.v. leefbaar wonen. Tenslotte zullen ingrepen op wegenis (spoor en weg) onderzocht worden. Door de bouwblokken zal er ook een afscherpende werking optreden.

c. Conclusie

Aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline Geluid en trillingen kunnen niet uitgesloten worden. De discipline Geluid en trillingen dient dan ook verder in het planproces nader in detail onderzocht te worden op plan-MER-niveau.

7.3.3. Lucht

a. Afbakening van het studiegebied

Voor de discipline Lucht wordt het studiegebied afgebakend tot het gebied waar de emissies een waarneembare impact hebben op de concentraties van de omgevingslucht.

Het studiegebied omvat minstens het plangebied. De wegsegmenten van de belangrijkste wegen van en naar het plangebied worden mee opgenomen in het studiegebied. De afbakening van het studiegebied in functie van het onderzoek naar de verkeersemisies is dientengevolge dezelfde als voor het aspect mens – mobiliteit (zie §7.3.1.a). Daarnaast zijn de emissies t.g.v. exploitatie van industrie/hinderlijke activiteiten tevens van belang voor de afbakening van het studiegebied.

b. Mogelijke effecten

Bij de discipline Lucht zijn ten gevolge van het planvoornemen twee aspecten mogelijks van belang: verkeersemisies en emissies ten gevolge van activiteiten (bijvoorbeeld gebouwenverwarming).

Verkeersemisies

Bijkomende verkeersemisies zullen afhankelijk zijn van de hoeveelheid bijkomend verkeer. Zoals vermeld in de discipline Mens – Mobiliteit (zie §7.3.1.b) kan het voorgenomen plan wijzigingen met zich meebrengen in de verkeersgeneratie t.o.v. de referentiesituatie. Bovendien blijkt uit de analyse van de bestaande situatie dat voor NO₂ ter hoogte van ter hoogte van de zone Amerikalaan – Afrikalaan – Lubeckstraat de milieukwaliteitsnormen net niet overschreden worden. Ter hoogte van de Vliegtuiglaan aan Decathlon nabij het plangebied wordt de NO₂-norm wel overschreden. In het plan-MER zullen de verkeersemisies verder onderzocht worden.

Emissies ten gevolge van activiteiten

Volgens het programma van het planvoornemen worden zowel het woningaanbod als de economische activiteiten uitgebreid. In de bestaande situatie zijn reeds meerdere industriële sites aanwezig, waarvan de bedrijvensites Christeyns en 'Triferto' de grootste zijn met milieuhinderlijke activiteiten. De bestaande industriële sites krijgen de kans om zich verder te ontwikkelen op de huidige locaties, mits het naleven van een aantal duidelijke randvoorwaarden.

Er wordt een duidelijke grens gesteld aan de ontwikkeling van de SEVESO-activiteiten zoals bij het bedrijf Christeyns. Niet-SEVESO-activiteiten kunnen ook verder uitgebreid worden. Andere economische bedrijven, m.n. Triferto (klasse 1 voor productie industriële meststoffen) en kleinere bedrijvensites in de overige deelgebieden krijgen de ruimte om verder te ontwikkelen. Verder worden ook nieuwe economische bedrijven toegelaten in de vorm van maak bedrijven zoals schrijnwerkers, ontwerpateliers, herstel- en werkplaatsen en opslagruimten.

Door verdere economische ontwikkelingen zijn bijkomende geleide emissies te verwachten. Op planniveau zijn de verdere ontwikkelingen van de bestaande bedrijven en de te verwachten installaties van de nieuwe bedrijven nog niet gekend zodat geen concrete uitspraak gedaan kan worden over de omvang van deze bijkomende emissies.

Alle bedrijven zullen op projectniveau inzake luchtmissies moeten voldoen aan de normen conform VLAREM en hun milieu/omgevingsvergunning. Mogelijke effecten kunnen voornamelijk gemilderd worden met bronmaatregelen op projectniveau. Deze effectgroep wordt bijgevolg niet verder uitgewerkt op plan-MER niveau.

Klimaat

Met betrekking tot klimaataspecten wordt nog meegegeven dat de emissies van gebouwenverwarming ondergeschikt zijn aan de emissies van verkeer. De verwarmingsemissies kunnen echter als beperkt aanzien worden rekening houdend met de recente energienormering en richtlijnen. Effecten van gebouwenverwarming zijn bovendien voornamelijk te milderen op projectniveau door het werken met gecombineerde systemen op de site, het werken met optimale technieken van isolatie, verluchting en circulatie en de technische aspecten van de in te zetten verwarming. Deze zaken worden niet binnen een RUP geregeld.

Inzake klimaataspecten zal de impact van de gebouwenverwarming kwalitatief benaderd worden in een aparte hoofdstuk "klimaatreflex", op basis van de plangegevens die voorhanden zijn. De relevante parameters m.b.t. verkeersemissies zullen eveneens in dit apart hoofdstuk begroot worden.

c. Conclusie

Op basis van voorgaande effectbespreking blijkt dat de luchtmissies van de geplande (industriële) activiteiten onbekend zijn (= leemten in de kennis) en niet verder bestudeerd dienen te worden op plan-MER niveau. Voor de luchtmissies afkomstig van verkeer kunnen aanzienlijke effecten echter niet uitgesloten worden. Deze effectgroep dient dan ook verder in het planproces nader in detail onderzocht te worden op plan-MER-niveau.

7.3.4. Mens – Gezondheid

a. Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied voor de discipline Mens – Gezondheid bestaat minimaal uit het plangebied. Bijkomend zal het studiegebied inzake gezondheid en hinder aspecten uitgebreid worden tot de nog relevante zone waar zich effecten voor de mens kunnen voordoen (bv. door geluidshinder, significante invloed op luchtkwaliteit, visuele beïnvloeding, ...). Deze uitbreiding van het studiegebied zal dus deels het gevolg zijn van de resultaten van de effectbepalingen voor de andere (deel)disciplines, en wordt vnl. bepaald door de wegen waar er ten gevolge van het planvoornemen een substantiële wijziging van de verkeersstromen kan verwacht worden.

b. Mogelijke effecten

Blootstelling aan omgevingsgeluid kan leiden tot hinderbeleving en slaapverstoring. Echte gezondheidsrisico's (hart- en vaatziekten, verhoogde bloeddruk) treden redelijkerwijze pas op bij etmaalwaarden van 65 dB(A) of meer. Door uitvoering van het planvoornemen kan een geluidstoename niet uitgesloten worden. Bovendien worden waarden van meer dan 70 dB(A) reeds bereikt in de bestaande toestand als gevolg van het wegverkeer op de Afrikalaan, waardoor dit verder zal onderzocht worden in het plan-MER.

Met betrekking tot de potentiële gezondheidseffecten van luchtverontreiniging kan blootstelling aan hoge dosissen NO₂ en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) leiden tot verlaagde longfunctie en een toename van luchtwegklachten. Fijn stof kan tevens carcinogene stoffen bevatten. Er zijn geen eenduidige drempelwaarden, maar bij een ernstige overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen zijn gezondheidsrisico's te verwachten. Gezien een toename aan luchtmissies niet kan uitgesloten worden door uitvoering van het planvoornemen, wordt dit verder onderzocht in het plan-MER.

Door het planvoornemen valt bijkomende verlichting niet uit te sluiten. Deze kan zorgen voor lichthinder ter hoogte van nabije woningen.

De gezondheidseffecten hebben zowel betrekking op bestaande als nieuwe bewoning.

c. Conclusie

Aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline Mens - Gezondheid kunnen niet uitgesloten worden. De discipline Mens - Gezondheid dient dan ook verder in het planproces nader in detail onderzocht te worden op plan-MER-niveau.

7.3.5. Bodem

a. Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied voor de discipline Bodem bestaat uit het plangebied en een zone van 200 m daarrond waar relevant, met aandacht voor die zones waar grondwerken kunnen plaatsvinden of waar tijdens de exploitatie nog een invloed op de bodem te verwachten valt.

De geologische situatie wordt beschreven tot op een realistische aanname van de maximale diepte van een bouwput/uitgraving.

b. Mogelijke effecten

Bodemverstoring en grondstofvoorraden

Het plan voorziet in de mogelijkheid tot vergraving of graafwerkzaamheden en een wijziging van de verharding. Volgens de bodemkaart is de natuurlijke bodem van het plangebied reeds volledig verstoord. Kwetsbaarheid van de bodem voor profielwijziging wordt beperkt ingeschat.

Gezien de dikte van de Quartaire lagen (zie 7.2.1.a) zullen de planingrepen niet ingrijpen op tertiaire lagen. Het planvoornemen zal bijgevolg niet significant ingrijpen op de diepere ondergrond.

Het plan voorziet geen noemenswaardige reliëfwijziging, noch uitbating van de ondergrond. Er zijn geen ontginningen in of grenzend aan het plangebied aanwezig. Het plan is niet van die aard dat er een significante invloed is op eventuele aanwezige grondstofvoorraden.

Rekening houdend met de reeds verstoorde bodem en de geschiedenis van het plangebied, wordt de bodem beperkt gevoelig inzake verdichting geacht. Effecten inzake structuurwijziging worden niet significant tot beperkt negatief beoordeeld.

Bodemzetting kan optreden door ontwatering of samendrukken van slappe (samendrukbare) bodemlagen. De aanwezige verstoorde bodems zijn echter weinig kwetsbaar voor verdichting. Bovendien maken de aanwezige boringen in en nabij het plangebied geen melding van veen in de ondergrond. Echter, gezien vergravingen of graafwerkzaamheden uitgevoerd moeten worden, kunnen bodemzettingen en effecten op stabiliteit niet op voorhand uitgesloten worden.

Indien er in de fase van uitvoering meer gedetailleerde informatie over de stabiliteit wordt verkregen en er slappere lagen zouden voorkomen, kunnen er op projectniveau steeds voorzorgen worden genomen om de potentieel negatieve effecten te herleiden tot een verwaarloosbaar tot beperkt negatief effect. Effecten van het planvoornemen worden op planniveau verwaarloosbaar ingeschat.

Het effect van het planvoornemen op de effectgroepen bodemverstoring en grondstofvoorraden is verwaarloosbaar. Aanzienlijke effecten worden bijgevolg niet verwacht.

Bodemkwaliteit en bodemverontreiniging

Volgens de databank van OVAM zijn op bijna alle percelen in het plangebied bodemonderzoeken uitgevoerd. Op verschillende percelen zijn reeds meerdere bodemonderzoeken, bodemsaneringsprojecten en ook eindevaluatieonderzoeken opgemaakt. Zolang deze terreinen geen wijzigingen ondergaan, zijn de risico's op verspreiding of blootstelling gering.

Volgens het programma van het planvoornemen moeten bestaande gebouwen en verhardingen echter verwijderd worden en zullen graafwerkzaamheden plaatsvinden. Daarnaast sluiten de economische activiteiten in het programma van het planvoornemen risico's op bodemverontreiniging in de exploitatiefase niet uit. Ook eventuele accidentele bodemverontreiniging door het planvoornemen is niet uit te sluiten, noch het feitelijk voorkomen van verontreinigde grond.

Bij bouwwerkzaamheden, bodemverstoring en nieuwe inrichtingen dient de geldende regelgeving te worden gevolgd. Ook na uitvoering van het planvoornemen dienen de activiteiten te voldoen aan de Vlare-, Vlarebo- en Vlarema-reglementering waar van toepassing. Deze reglementering varieert naargelang de aard van de activiteit, nl. wonen, economie of gemengd. Een strikte opvolging van de wetgeving terzake maakt dat het risico op bodemverontreiniging tot een minimum wordt herleid. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op bodemkwaliteit (verspreiden van verontreiniging) door het grondverzet, calamiteiten, interferentie met saneringen en economische activiteiten. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/ VLAREBO/ VLAREM/ VLAREMA.

Er wordt tevens verwezen naar de technische richtlijn grondwaterhandelingen (veelal veeleer toepasbaar op projectniveau en minder op planniveau): <http://www.ovam.be/bodem/duurzame-bodemsanering/technische-richtlijn-grondwaterhandelingen-beheer-van-bodemverontreiniging>.

Verder zou een toekomstige wijziging in bestemming ook een wijziging in bestemmingstype van de bodem tot gevolg kunnen hebben. Dit zou kunnen betekenen dat door het wijzigen van de bestemming mogelijk nieuwe onderzoeks- en saneringsverplichtingen gegenereerd worden bij de overdracht van gronden. Dit indien een bestemmingstype wijzigt met een verstrenging van de norm tot gevolg. De regelgeving bij overdracht – dewelke zich op projectniveau situeert – dient alvast te worden gevolgd.

Bodemerosie

Het planvoornemen voorziet geen dermate wijzigingen in het bodemgebruik die erosie tot gevolg kunnen hebben. Het plangebied is bovendien niet gevoelig voor erosie. Aanzienlijke effecten ten aanzien van bodemerosie worden bijgevolg niet verwacht.

Erfgoedwaarde

In het plangebied zijn geen zogenaamde 'waardevolle erfgoedbodems' aanwezig. Er worden dan ook geen effecten verwacht. Deze effectgroep hoeft niet nader onderzocht te worden.

Verharding

Volgens het planvoornemen worden verharde oppervlaktes voorzien. De ruimte voor maakbedrijven heeft het grootste aandeel bebouwing en verharding. Mogelijke effecten hiervan hebben vooral betrekking op grondwater (wijziging infiltratie en run off) en oppervlaktewater (mogelijk bijkomend risico op overstromingen) en worden bijgevolg besproken onder de discipline Water.

c. Conclusie

Op basis van mogelijk te verwachten ingrepen en voorgaande effectbespreking blijkt dat er slechts verwaarloosbare of beperkt negatieve effecten met betrekking tot de discipline Bodem te verwachten zijn. Aanzienlijke effecten binnen de discipline Bodem worden niet verwacht. De potentiële milieueffecten werden in voldoende mate in beeld gebracht. Er is geen nader onderzoek van de discipline Bodem in het vervolg van het planproces nodig.

In het verdere traject van het plan-MER zal de bestaande toestand van de bodemkwaliteit wel blijvend geactualiseerd worden aan de hand van de reeds uitgevoerde bodemonderzoeken. Zo kan nagegaan worden of er in de bestaande toestand een knelpunt te verwachten is inzake bodemkwaliteit. Indien nodig zullen milderende maatregelen voorgesteld worden om een oplossing te bieden voor potentiële knelpunten, maar verwacht wordt dat, mits naleving van de regelgeving, er geen aanzienlijke effecten zullen zijn.

7.3.6. Water

a. Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied voor de discipline Water bestaat uit minimaal het plangebied en een zone van 200 m daarrond waar relevant. Bijkomend zal het studiegebied worden opengetrokken buiten de begrenzing en dit afhankelijk van de afvoer van afvalwater en hemelwater, beïnvloeding van waterlopen, grondwaterlagen (grondwatervoerende lagen) en de relatie tot het deelbekken.

b. Mogelijke effecten

Grondwater

Het plan voorziet in de mogelijkheid tot ondergrondse constructies zoals ondergrondse parkings. Rekening houdend met de ligging van het plangebied in matig tot zeer gevoelig gebied voor grondwaterstroming, dient de nodige aandacht besteed te worden tijdens de aanlegfase (bemaling) en tijdens de exploitatiefase (aanwezigheid van ondergrondse constructies).

Ondergrondse constructies en bouwputten kunnen aanleiding geven tot tijdelijke bemalingswerken. De bemaling beïnvloedt de stromingsrichting van het grondwater. Dit zal naar de bouwput of sleuf toestromen, zodat een 'bemalingskegel' ontstaat. De grootte van de bemalingskegel is afhankelijk van de bemalingsdiepte en van de bodemsamenstelling; hoe grover het materiaal, hoe verder de invloed van de bemaling zich zal doen voelen. De impact van de bemaling hangt tevens af van de diepte van de werkput en de wijze van bemalen (al dan niet afgesloten put, retourbemaling, andere). Het RUP doet geen uitspraken over bemalingskwesties. Deze behoren tot de aanlegfase en worden verder berekend tijdens het voorbereidend studiewerk van de architect/stabiliteitsingenieur. Er wordt verondersteld dat na evaluatie indien nodig gepaste maatregelen kunnen worden opgenomen indien er een aanzienlijke invloed zich zou voordoen.

Permanente invloed bij ondergrondse constructies: opstuwning voor de constructie op de grondwaterstroming en verlaging erna. De aard ervan is afhankelijk van tal van factoren zoals de grondwaterstand (lokaal afhankelijk), de bodemsoort en de richting van de grondwaterstromingen.

Ook het verwijderen van reeds aanwezige ondergrondse constructies kunnen een invloed hebben op de grondwaterstroming. Rekening houdend met de dikte van de watervoerende laag (zie §7.2.1.b) worden geen aanzienlijke effecten op de grondwaterstroming verwacht als gevolg van diepe ondergrondse constructies.

Het RUP kan evenwel in haar voorschriften op deze gevoeligheid/onderzoeksnood inzake grondwaterhuishouding ingaan. Zie verder onder conclusie §c .

Ter hoogte van het plangebied zijn geen infiltratiemetingen gekend. Rekening houdend met het antropogene karakter van de bodem wordt verondersteld dat hemelwater niet makkelijk kan infiltreren naar de ondergrond. Volgens het planvoornemen worden verharde oppervlaktes voorzien waar de kans op infiltratie verder afneemt. Er worden echter ook meer groenvoorzieningen aangelegd zodat de onverharde oppervlakte en bijgevolg de kans op infiltratie toeneemt. Bovendien wordt extra ruimte op maaiveldniveau voorzien om het hemelwater afkomstig van de bedaking en verhardingen op te vangen en ter plaatse te laten infiltreren. Minimaal 7% van de bebouwde en verharde oppervlakte is bestemd voor water. Deze 7%-regel komt voort uit de richtlijnen die reeds gebruikt worden door waterbeheerders bij het beoordelen van verkavelings- en bouwprojecten. De ruimte voor water wordt niet meegerekend in de oppervlakte voor groen, maar wordt afgetrokken van de oppervlakte voor maakbedrijven omdat deze bestemming het grootste aandeel bebouwing en verharding heeft. Bijgevolg zal de nodige ruimte voorzien worden om hemelwater te laten infiltreren. Gezien de gewestelijke 'Hemelwaterverordening' en het 'Algemeen Bouwreglement' van stad Gent gerespecteerd dienen te worden, en rekening houdend met de aanleg van groenvoorzieningen en de 7%-regel, kan worden verwacht dat de toestand verbeterd wordt tegenover de bestaande situatie. De voorziene maatregelen zullen leiden tot een verminderde versnelde afvoer van hemelwater.

Volgens de grondwaterkwetsbaarheidskaart is het plangebied gelegen in een zone die als zeer kwetsbaar (Ca1) wordt aangeduid. Dit betekent dat het risico op verontreiniging van het grondwater in de bovenste watervoerende laag hoog is. Algemene voorzorg die kan genomen worden, is het vermijden van verontreiniging vanaf de bodem naar de ondergrond toe (veelal eerder toepasbaar op projectniveau en minder op planniveau).

De invloed op grondwaterkwaliteit is vergelijkbaar met de beschrijving onder bodem in voorgaande paragraaf 7.3.5.b. De bestaande Vlareem/ Vlarema/ Vlarebo-regelgeving zal gevolgd worden zodat effecten op planniveau verwaarloosbaar zijn.

Eventuele accidentele grondwaterverontreiniging door het planvoornemen is niet uit te sluiten, noch het feitelijk voorkomen van verontreinigde grond, maar bij bouwwerkzaamheden en bodemverstoring en bij nieuwe inrichtingen dient de geldende regelgeving (Vlareem, Vlarebo, Vlarema) te worden gevolgd. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten verwacht op grondwaterkwaliteit (verspreiden van verontreiniging) door het grondverzet/ calamiteiten/ interferentie met saneringen. Gepaste voorzorgen worden verzekerd via het Bodemdecreet/ VLAREBO/ VLAREM/ VLAREMA.

Eventuele bemaling tijdens de aanlegfase is tijdelijk. Op projectniveau dient steeds voldaan te worden aan de geldende Vlareem-regelgeving inzake bemaling opdat bemaling een zo klein mogelijke impact heeft. Op het projectniveau zijn er ook technische mogelijkheden te voorzien zoals bemalingsdebieten beperken, afdammen bouwputten, retourbemaling, infiltratie elders maar nabij maximaliseren, enz. Aanzienlijke effecten worden niet verwacht.

Binnen en nabij het plangebied zijn geen grondwaterbeschermingszones gelegen. De meest nabije grondwaterwinning voor drinkwater is gelegen op een afstand groter dan 15 km van het plangebied. In het plangebied zijn wel grondwaterwinningsvergunningen verleend aan twee bedrijven.

Momenteel is nog niet duidelijk of er zich bijkomende bedrijven binnen het plangebied zullen vestigen die grondwater zullen winnen. Het oppompen van grondwater is opgenomen in de indelingslijst van Vlarem. In ieder geval dienen eventuele vergunningen voor grondwaterwinningen door bedrijven onderworpen te worden aan de vergunningsplicht en dienen eventuele significante effecten via deze weg uitgesloten te worden. Tijdens het aanvragen van de vergunning zal immers advies dienen te worden gevraagd aan de Vlaamse Milieumaatschappij.

Er kan redelijkerwijze geconcludeerd worden dat op het voorliggende planniveau geen aanzienlijke effecten ten aanzien van de grondwaterhuishouding en grondwaterkwaliteit worden verwacht.

Oppervlaktewater

Gelet op de ligging van de waterlopen ten opzichte van het plangebied, wordt aangenomen dat met het planvoornemen geen rechtstreekse ingrepen op waterlopen of oevers zullen gebeuren (zoals afgraven of aanleggen van oevers/dijken, openleggen of overwelven van waterlopen, hermeandering/ rechttrekking). Er worden geen effecten verwacht ten aanzien van de structuurkwaliteit van de waterlopen.

Het dichtstbijzijnde potentieel overstromingsgevoelig gebied is gelegen op meer dan 500 m van het plangebied. Er liggen geen signaalgebieden binnen of in de (ruime) omgeving van het plangebied. Hemelwater dat neerkomt in het plangebied stroomt af naar het Houtdok en Handelsdok. Het planvoornemen zal geen invloed hebben op deze afstroming. Gelet op de afstand tot overstromingsgevoelig gebied en op de te respecteren gewestelijke 'Hemelwaterverordening' en het 'Algemeen Bouwreglement' van stad Gent, wordt geen significante impact op overstromingsrisico's verwacht.

Het planvoornemen kan gepaard gaan met bijkomende lozing van afvalwater, zowel huishoudelijk als bedrijfsafvalwater. Het bedrijfsafvalwater zal aan specifieke vergunningsvoorwaarden moeten voldoen.

Bedrijven en woningen gelegen in een niet-gekarteerde zone van het zoneringsplan dienen afvalwater individueel te zuiveren met een individuele behandelingsinstallatie voor afvalwater (IBA). Bedrijven in het noordoostelijk deel van het plangebied (ter hoogte van de Lübecksite) en de twee woonblokken van de Scandinaviëstraat zijn voorzien van een aansluiting op de openbare riolering. De hoeveelheid bijkomend afvalwater wordt beperkt ingeschat omdat de Scandinaviëblokken reeds aangesloten zijn op de openbare riolering en verondersteld wordt dat de mensen die zullen werken in het plangebied ook in het zuiveringsgebied wonen en/of gecompenseerd worden door mensen die buiten het zuiveringsgebied gaan werken. Gelet op de basiscapaciteit van het ontvangende RWZI van Gent wordt geen significante impact verwacht.

Voor wat betreft handelingen in het openbaar domein dient de code voor goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen gerespecteerd te worden. Op projectniveau dient voorafgaand aan de ontwikkeling een oplossing te zijn uitgewerkt voor het afvalwater. Deze oplossing kan er in bestaan om bijkomend aan te sluiten op de RWZI of lokaal te zuiveren, afhankelijk van de beoordeling op die moment, de kennis die dan beschikbaar is en de eventuele bijkomende werken die reeds werden uitgevoerd.

Het te verwachten programma (en de gerelateerde vuilvracht) dient in de toekomstig concreet en tijdig met VMM, rioleringsbeheerders en Aquafin afgestemd te worden.

Er kan redelijkerwijze geconcludeerd worden dat op het voorliggende planniveau geen aanzienlijke effecten ten aanzien van de structuurkwaliteit, oppervlaktewaterkwaliteit, en -kwantiteit worden verwacht.

c. Conclusie

De kwetsbaarheden en mogelijk relevante effecten of niet relevante effecten inzake grondwater en oppervlaktewater zijn voldoende in beeld gebracht en beoordeeld waar nodig. Effecten zijn verwaarloosbaar of hooguit beperkt negatief. Effecten zullen niet aanzienlijk zijn. Er dient wel opgemerkt te worden dat hierbij rekening gehouden wordt met het verdere genoodzaakt technisch studiewerk op projectniveau en er van uitgaande dat de geldende regelgeving (op projectniveau) in acht wordt genomen.

Bij het verwijderen van bestaande of het bouwen van nieuwe ondergrondse constructies dient op projectniveau gegarandeerd te worden dat er geen aanzienlijke impact op de grondwaterstroming verwacht kan worden.

Op projectniveau zal nog verder technisch studiewerk noodzakelijk zijn (bv. infiltratieproeven), hetgeen ook kan worden aangegeven in de toelichtingsnota van het RUP.

Voor wat betreft het afvalwater dient op projectniveau voorafgaand aan de ontwikkeling een oplossing uitgewerkt te zijn voor het afvalwater. Deze oplossing kan er in bestaan om bijkomend aan te sluiten op de RWZI of lokaal te zuiveren, afhankelijk van de beoordeling op die moment, de kennis die dan beschikbaar is en de eventuele bijkomende werken die reeds werden uitgevoerd.

Het te verwachten programma (en de gerelateerde vuilvracht) dient in de toekomstig concreet en tijdig met VMM, rioleringsbeheerders en Aquafin afgestemd te worden.

Er is geen nader onderzoek van de discipline Water in het vervolg van het planproces nodig.

7.3.7. Biodiversiteit

a. Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied voor de discipline Biodiversiteit valt samen met het algemeen studiegebied: het plangebied zelf en een zone van ca. 200 m daarrond. Een verruiming van het studiegebied is mogelijk in functie van mogelijke ecologische relaties of barrières van het plangebied met andere gebieden, rustverstoring (valt binnen de 200 m) of wijzigingen in waterhuishouding.

b. Mogelijke effecten

Beschermde gebieden

In en in de ruime omgeving van het plangebied bevinden zich geen Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebieden of Ramsargebied. Het meest nabij gelegen Habitatrichtlijngebied, in casu het HRL-gebied 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent', bevindt zich op ca. 2,8 km afstand van het plangebied. Het plangebied bevindt zich niet op een mogelijke migratieroute tussen twee deelplangebieden van een Habitat- of Vogelrichtlijngebied (zoals bijvoorbeeld verbinding via waterlopen of groenstructuren), noch is er beïnvloeding vanuit het plan te verwachten. Er is geen passende beoordeling noodzakelijk. Rekening houdend met de aard van het plan worden er geen aanzienlijke of betekenisvolle effecten op NATURA-2000 gebieden verwacht.

In en in de nabije omgeving van het plangebied bevinden zich geen VEN-gebieden. Het meest nabij gelegen VEN-gebied, in casu 'Damvallei', bevindt zich op ca. 2,9 km afstand van het plangebied. Een verscherpte natuurtoets wordt niet nodig geacht. Rekening houdend met de aard van het plan worden er geen aanzienlijke effecten op VEN-gebied verwacht.

Biotoopverlies/biotoopwijziging

Het plan is niet gelegen in of nabij Vlaamse en erkende natuurresevaten of bosreservaten. Het meest nabij gelegen natuurreservaat, in casu het natuurreservaat 'Bourgoyen – Ossemeersen', bevindt zich op ca. 3,3 km afstand van het plangebied

Volgens de biologische waarderingskaart (versie 2018) bevinden zich een beperkt aantal biologisch waardevolle zones in het plangebied. Het planvoornemen voorziet bijkomende bodemverstoring zoals verharding, bebouwing en vergraving. Gezien deze niet plaatsvinden ter hoogte van de biologisch waardevolle gebieden, wordt slechts een beperkte negatieve wijziging aan biotopen en inname van leefgebied verwacht door uitvoering van het planvoornemen.

Bovendien wordt het Kapitein Zeppospark uitgebreid, het park Handelsdok-oost uitgebreid en het Scandinaviëpark uitgebreid. Langs de spoorweg wordt een groenzone afgebakend die voldoende breed is om het waardevolle groen van de spoorwegbermen te behouden en voldoende groeikansen te geven. Verder worden in het plangebied een aantal groene dwarsverbindingen gerealiseerd en wordt ook binnen de bouwblokken een fijnmazig netwerk van groene buitenruimten voorzien. Met deze groene ontwikkelingen worden binnen het planvoornemen juist positieve effecten verwacht. Er wordt echter niet verwacht dat hiermee een belangrijk leefgebied gevormd zal worden voor (zeldzame) soorten, onder andere vanwege de verstoring vanuit de zone voor economische activiteiten. Mogelijke positieve effecten zullen bijgevolg niet aanzienlijk zijn.

Door uitvoering van het planvoornemen kunnen bijkomende stikstofdeposities, hoofdzakelijk ten gevolge van verkeersemisies en van economische activiteiten, in de nabije omgeving in deze fase niet uitgesloten worden. Rekening houdende met de geldende wetgeving om emissies (en deposities) te beperken, en met de dominante windrichting in Vlaanderen, zullen mogelijke effecten zich hoofdzakelijk voordoen ten noordoosten van het plangebied. In de nabije omgeving van het plangebied zijn geen waardevolle habitats gelegen die gevoelig zijn voor bijkomende stikstofdeposities. Er worden bijgevolg geen aanzienlijke biotoopwijzigingen verwacht ten gevolge van bijkomende stikstofdeposities.

Het planvoornemen sluit een permanente bemaling op voorhand niet uit zodat indirecte effecten op biotopen ten aanzien van permanente grondwaterstandswijzigingen niet uit te sluiten zijn. Gelet op de afwezigheid van waardevolle (grondwaterafhankelijke) biotopen worden deze indirecte effecten niet significant beschouwd.

Op basis van bovenstaande analyse kan redelijkerwijze geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijke effecten zijn op biotoopverlies/-wijziging.

Rustverstoring (geluid, licht, recreatiedruk)

In en rondom het plangebied komen geen belangrijke faunistische waarden voor.

Volgens de risicoatlas vogels en vleermuizen m.b.t. windturbines (versie 2015) is het plangebied gelegen in een bufferzone (risicoklasse 1) als pleister- en rustgebied voor watervogels en steltlopers en als slaappleaats. Voor wat betreft vleermuizen is in het plangebied de westzijdelangs het Houtdok en Handelsdok gelegen in zowel risicoklasse 2 (risico) als 1 (mogelijk risico).

Door uitvoering van het planvoornemen kan een bijkomende verstoring naar de naastliggende gebieden verwacht worden, zowel door geluidsverstoring, visuele verstoring of door verstoring omwille van bijkomende verlichting.

Het plangebied en de nabije omgeving vormen geen leefgebied voor zeldzame geluidsverstoringsgevoelige soorten, zodat geen aanzienlijke effecten worden verwacht. Rekening houdend met de voorkomende activiteiten in en in de nabije omgeving, zijn de voorkomende soorten per definitie reeds aangepast aan geluidsverstoring.

Verstoring door bijkomende verlichting kan onder andere effecten hebben op het voorkomen van vleermuizen. Echter, gezien de minder waardevolle omgeving van het plangebied voor vleermuizen, worden aspecten inzake verstoring van vleermuizen niet significant beschouwd.

Op basis van bovenstaande analyse kan redelijkerwijze geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijke effecten zijn als gevolg van rustverstoring.

Barrièrevorming en versnippering

Het plangebied is gelegen in een industriezone met uitgebreide bebouwing van bedrijven. Woningen komen beperkt verspreid voor in het plangebied, vnl. de Scandinaviëblokken en bedrijfswoningen. Het gebied wordt doorsneden door de Afrikalaan, en begrensd door het Handelsdok en Houtdok aan de westrand en de spoorweg langs de oostrand. Het plangebied bevindt zich niet ter hoogte van een belangrijke migratieroute voor (zeldzame) soorten. Bovendien zijn binnen het plangebied zelf nauwelijks relevante biologische waarden gelegen, waarvoor het plangebied mogelijk als stapsteen zou kunnen fungeren. Door de aanleg van bijkomende groenvoorzieningen, kan de biologische waarde in deze deelgebieden juist verhoogd worden waardoor de nieuwe groene zones wel als stapsteen kunnen dienst doen. Samenvattend wordt door het planvoornemen geen bijkomend aanzienlijk negatief barrière-effect verwacht. Evenmin zal een aanzienlijke versnippering van waardevolle habitats of leefgebied van soorten optreden. Er zijn eerder in beperkte mate positieve effecten te verwachten.

Er wordt niet verwacht dat uitvoering van het planvoornemen tot gevolg zal hebben dat bestaande genetische uitwisselingen tussen bepaalde (deel)populaties worden verhinderd. Er worden met andere woorden geen aanzienlijk negatieve effecten verwacht op de genetische diversiteit, soortendiversiteit, ecosysteemdiversiteit of de landschapsdiversiteit van het plangebied en zijn omgeving.

Op basis van bovenstaande analyse kan redelijkerwijze geconcludeerd worden dat er geen aanzienlijk negatieve effecten zijn op versnippering en barrièrewerking.

c. Conclusie

Op basis van mogelijk te verwachten planingrepen en voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijk negatieve effecten met betrekking tot de discipline Biodiversiteit te verwachten zijn. Aanzienlijke effecten binnen de discipline Biodiversiteit worden niet verwacht. De potentiële milieueffecten werden in voldoende mate in beeld gebracht. Er is geen nader onderzoek van de discipline Biodiversiteit in het vervolg van het planproces nodig.

7.3.8. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

a. Afbakening van het studiegebied

Het studiegebied omvat minimaal het plangebied en een zone van 200 m daarrond. De gebieden waar landschappelijke structuren, elementen en componenten gewijzigd worden, maken deel uit van het studiegebied, evenals de gebieden waar er invloed is op de landschappelijke en/of archeologische erfgoedwaarde. De omvang van het studiegebied kan verruimd worden in functie van de visuele impact van de geplande ontwikkelingen (perceptieve kenmerken).

b. Mogelijke effecten

Landschapsstructuur en –erfgoedwaarden

Volgens de landschapskenmerkenkaart wordt de landschapsstructuur niet gedomineerd door één bepaalde structuur. In werkelijkheid is het plangebied een industriezone met uitgebreide bebouwing van bedrijven en een beperkte verspreiding van woningen.

Het gebied wordt doorsneden door de Afrikalaan, en begrensd door het Handelsdok en Houtdok aan de westrand en de spoorweg langs de oostrand.

Het planvoornemen voorziet geen aantasting, vernietiging of doorsnijding van kenmerkende landschapsstructuren, zoals door het rechte trekken van waterlopen, dempen van holle wegen, afgraven van taluds, aanleggen of wijzigen van dijken, bermen, omvormen van landgebruik, omleggen historische wegen- of dijkenpatroon, rooien van vegetatie-elementen zoals bosstructuren, bomenrijen, houtkanten, heggen enz.

Het programma van het planvoornemen draagt bij tot de continuïteit van het landschap van een industriezone met een beperkte verspreiding van woningen. Het planvoornemen wordt eerder positief beoordeeld.

Aanzienlijke effecten op landschapsstructuur en -erfgoed worden dan ook niet verwacht.

Landschapsuitzicht

Het bestaande landschapsbeeld wordt bepaald door enerzijds de aanwezigheid van industrie en de aanwezige infrastructuur zoals de wegenis en spoorweg, en anderzijds het Houtdok en Handelsdok. Global gezien heeft het plangebied in de huidige situatie een weinig waardevolle beeldwaarde.

Door de geplande ontwikkelingen binnen het plangebied zal een invloed op het landschapsuitzicht onvermijdelijk zijn. Een deel van de bestaande bedrijfsgebouwen blijft bestaan (of tenminste gefaseerd vervangen door nieuwe bebouwing) en nieuwe maakbedrijven worden toegelaten. Het plan streeft hierbij naar een sterke stedelijke wand langs de Afrikalaan. Aan de zijde van de parken wordt de nadruk gelegd op maximaal open bouwblokken om meer groen en luchtigheid binnen te brengen. Op strategische plaatsen langs de Afrikalaan wordt eveneens ruimte voorzien voor hoogteaccenten. Richting de gemengde gebieden toe wordt de bouwhoogte en dichtheid gradueel afgebouwd. De gemengde gebieden met woningen bevinden zich dan ook aan de achterzijde van de bouwblokken, gekoppeld aan de parken en publieke ruimten.

Verder worden ook grotere, aaneengesloten groengebieden ingericht die samenhangen met de bestaande groenstructuren. Van deze ruimte voor groen raamwerk in het plangebied worden juist positieve effecten verwacht op het landschapsbeeld.

Aanzienlijke negatieve effecten inzake landschapsuitzicht worden dan ook niet verwacht.

Bouwkundig erfgoed

In het plangebied en de directe omgeving zijn geen beschermde of vastgestelde landschappelijke erfgoedwaarden aanwezig, maar wel twee bouwkundige erfgoedwaarden.

Het bouwkundig erfgoed "Sociale huisvesting en kleuterschool" op de Lübecksite in het noorden van het plangebied is recent gesloopt zodat geen bijkomend aanzienlijk effect verwacht wordt als gevolg van het planvoornemen.

Het bouwkundig erfgoed "kantoorgebouw van Mecra Metam Corporation NV" tussen de Afrikalaan en Australiëstraat is gelegen in een deelgebied dat volgens het planvoornemen wordt bestemd als zone voor stedelijke functies met menging van economische activiteiten en wonen. Het planvoornemen kan bijgevolg een effect hebben op de contextwaarde van het kantoorgebouw.

Gezien het negatief effect beperkt tot één locatie binnen het plangebied, wordt het niet als aanzienlijk negatief beschouwd. Er wordt geconcludeerd dat er geen aanzienlijke effecten op bouwkundig erfgoed zullen optreden.

Archeologie

Er zijn geen bodems in het plangebied opgenomen in de databank waardevolle bodems. Enkel de Lübecksite is aangeduid als 'gebied waar geen archeologie te verwachten is'. De zone in het plangebied ten westen van het Houtdok is gelegen in de historische stadskern van Gent, zijnde een vastgestelde archeologische zone en archeologisch erfgoed. Volgens de CAI (versie mei 2020) zijn er geen vindplaatsen gelegen in en nabij het plangebied.

Wegens het antropogene en reeds sterk verstoorte karakter van het plangebied is de archeologische trefkans vrij klein te noemen, echter niet onmogelijk. Immers, wat betreft archeologisch erfgoed dient er niet enkel rekening gehouden te worden met de gekende vindplaatsen. Deze vertegenwoordigen namelijk slechts een fractie van de totale hoeveelheid erfgoed die in de bodem aanwezig is. De ondergrond binnen het plangebied kan in theorie dus beschouwd worden als bodemarchief, waar voorzichtig mee moet omgesprongen worden in functie van het voorkomen van potentieel archeologische waarden. Door uitvoering van het planvoornemen is vergraving mogelijk. Hierdoor bestaat een potentiële kans op het verstoren van archeologische waarden.

De aan- of afwezigheid van archeologische sporen kan hoe dan ook enkel met verder onderzoek worden vastgesteld. Zulk archeologisch (voor)onderzoek is geregeld binnen de geldende regelgeving (verplichting tot opmaak van een archeologienota onder bepaalde voorwaarden). In het Onroerenderfgoeddecreet is geregeld dat bij een vergunningsaanvraag onder bepaalde voorwaarden een bekrachtigde archeologienota moet zitten. De verplichting is afhankelijk van een aantal criteria en drempels. Dit dient op projectniveau onderzocht te worden. Of er een verplichting bestaat om een archeologienota toe te voegen aan de vergunningsaanvraag is onder meer afhankelijk van de totale oppervlakte van de percelen, de oppervlakte van de geplande bodemingrepen, de ruimtelijke bestemming van het terrein en de ligging binnen of buiten een archeologische zone uit de vastgestelde inventaris of binnen een beschermde archeologische site.

Daarnaast is ook de vondstmeldingsplicht van toepassing. Iedereen die, op een ander moment dan bij het uitvoeren van een archeologisch vooronderzoek, een archeologische opgraving of het gebruik van een metaaldetector, een roerend of onroerend goed vindt waarvan hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat het archeologische erfgoedwaarde heeft, is verplicht daarvan binnen drie dagen aangifte te doen bij het agentschap. De Vlaamse Regering kan de nadere regels daarvoor bepalen.

Daar er in de regelgeving garanties zijn om archeologie een plaats te geven in de ontwikkeling, is het niet noodzakelijk om nog een apart voorschrift op te nemen in het RUP hiervoor. Er zijn voldoende garanties op projectniveau om hier maatregelen rond te treffen. Effecten worden als zijnde niet aanzienlijk beoordeeld.

c. Conclusie

Op basis van mogelijk te verwachten planingrepen en voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie te verwachten zijn. De potentiële milieueffecten werden in voldoende mate in beeld gebracht. Er is geen nader onderzoek van de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie in het vervolg van het planproces nodig.

7.3.9. Mens – Ruimtelijke aspecten

a. Afbakening van het studiegebied

Inzake ruimtelijke en functionele aspecten beperkt het studiegebied zich tot het plangebied en haar directe omgeving. Voor de effectgroep 'ruimtebeleving' kan het algemene studiegebied - het plangebied zelf en een zone van ca. 200 m daarrond – plaatselijk verruimd worden tot de zone waarbinnen het plangebied zichtbaar is.

b. Mogelijke effecten

Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context

Het plangebied kent reeds een lange ruimtelijke geschiedenis wegens de ligging op de overgang van stad en haven. Wonen en bedrijven vormen de hoofdrolspelers in de ontwikkeling van het gebied. Momenteel ligt de klemtoon op industrie met een beperkte verspreiding van woningen, vnl. de Scandinaviëblokken en bedrijfswoningen.

Volgens het planvoornemen blijven de bestaande economische activiteiten langs de Afrikalaan behouden, en wordt ruimte voorzien voor menging van wonen en maakbedrijven. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan het groen-blauw netwerk en fiets- en voetgangersnetwerk. Er worden echter geen nieuwe barrières gecreëerd gezien het Handelsdok en Houtdok reeds als natuurlijke barrière fungeren en de spoorweglijn ongewijzigd blijft. Het planvoornemen voorziet een gedifferentieerde bouwhoogte. De basisschaal uit Ruimte voor Gent (3-4 bouwlagen) geldt telkens als ondergrens. Op elk bouwveld zijn vervolgens mogelijkheden voor middelhoogbouw (tot 6 bouwlagen). Deze lokale verhogingen zijn telkens gekoppeld aan een voorliggend park of open ruimte. Het planvoornemen voorziet vervolgens hoogteaccenten (10-12 bouwlagen) op een aantal strategische plekken. Op de zuidelijke kop (De Swaef Zuid) is ruimte voor een kantoortoren. Het park 'Handelsdok-oost' wordt afgewerkt met een woontoren. Op de site Triferto zijn twee hoogteaccenten mogelijk. Een zuidelijke 'werk'toren veruitwendigt het programma van de zgn. 'hybride' bedrijven. Een noordelijke woontoren begeleidt de link tussen het nieuwe 'Trifertopark' en de Scandinaviëstraat. Dit accent kan op schaal van hoogbouw worden getrokken, mits een duidelijke ruimte- en kwaliteitswinst (bvb. door middel van extra groen of publieke ruimte). Ook op het bouwveld naast de bestaande hoogbouw aan de Scandinaviëstraat een extra hoogteaccent mogelijk. Een slanke woontoren (tot max. 17 bouwlagen) vormt een eigentijds antwoord op de hoogbouw uit de zestiger jaren en symboliseert de dynamiek die we ook in dit projectgebied willen genereren. Verschillende hoge gebouwen zullen aanzienlijk hoger zijn dan de bebouwing in de omgeving. De planvisie voorziet echter de afstemming van bebouwingsvorm op de bestaande/geplande omgeving en groenstructuren. Bovendien zal het planvoornemen aandacht hebben voor de publieke ruimte en de doorwaadbaarheid van het gebied (vooral voor voetgangers en fietsers).

Er kan redelijkerwijze geconcludeerd worden dat op het voorliggende planniveau geen aanzienlijke effecten ten aanzien van de ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context worden verwacht.

Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit

Het planvoornemen zal het ruimtegebruik en de gebruikskwaliteit van het plangebied sterk wijzigen.

Momenteel betreft het plangebied een eerder rommelige industriezone met uitgebreide bebouwing van bedrijven en verharde parkings. Woningen komen beperkt verspreid voor in het plangebied, vnl. de Scandinavië-blokken en bedrijfswoningen. De Scandinaviëblokken vormen hier het belangrijkste hoogteaccent. Groenstructuren zijn aanwezig achter de Scandinaviëblokken, in wijk-parken ter hoogte van het Kapitein Zeppospark, Handelsdok Oost en Achterdok, en langs de spoorweg.

Het voorgenomen plan wenst de bestaande economische activiteiten langs de Afrikalaan te behouden, en nieuwe zones te herbestemmen voor menging van wonen en maakbedrijven. Het plan streeft hierbij naar een sterke stedelijke wand langs de Afrikalaan. Aan de zijde van de parken wordt de nadruk gelegd op maximaal open bouwblokken om meer groen en luchtigheid binnen te brengen. Op strategische plaatsen wordt eveneens ruimte voorzien voor hoogteaccenten.. De gemengde gebieden met woningen bevinden zich dan ook aan de achterzijde van de bouwblokken, gekoppeld aan de parken en publieke ruimten.

De gemengde gebieden worden getransformeerd naar duurzame, autoluwe, levendige en kwalitatieve wijken met ruimte voor wonen, werken en groenstructuren. Deze transformatie wordt positief beoordeeld op vlak van wonen, werken en groenstructuren. Bestaande bedrijvigheid en industrie kunnen behouden blijven in het plangebied. Tot slot zal het planvoornemen plaats bieden voor een nieuwe vorm van bedrijvigheid gericht op maakbedrijven. Effecten ten aanzien van bedrijvigheid worden dan ook verwaarloosbaar ingeschat.

Aanzienlijk negatieve effecten worden dus niet verwacht. De transformatie wordt juist positief beoordeeld op vlak van wonen, werken en groenstructuren.

Ruimtebeleving

Het voorgenomen plan wenst de gemengde gebieden te transformeren naar een duurzame, autoluwe, levendige en kwalitatieve wijken met ruimte voor wonen, werken en groenstructuren. De krachtlijnen van het RUP omvatten verschillende elementen teneinde een kwalitatief project te realiseren, door onder andere een groen raamwerk, fijnmazige fietsstructuur, heldere ontsluitingsstructuur en verschillende kwaliteitseisen van de gebouwen.

Momenteel heeft het plangebied relatief beperkte visuele kwaliteiten (rommelige bedrijfsgebouwen, beperkte doorwaadbaarheid, ...). Gezien een gebied met momenteel mindere visuele kwaliteit tot een ruimtelijk kwalitatief geheel wordt omgevormd, wordt het planvoornemen positief beoordeeld op vlak van ruimtebeleving.

De gevellijnen worden gedefinieerd vanuit de omgevende ruimte. Aan de zijde van de parken worden de bouwblokken open gesteld en wordt maximaal ingezet op woongevels. Langs de Afrikalaan wordt maximaal ingezet op een sterke stedelijke wand.

Effecten betreffende de visuele beleving van bewoners, bezoekers of passanten worden niet als aanzienlijk negatief beschouwd.

De bouwhoogte wordt gedifferentieerd met hoogteaccenten (10 tot 12 bouwlagen tot maximum 17 bouwlagen). Effecten op wind en schaduwwerking zijn dus niet uitgesloten. Deze aspecten zullen verder onderzocht worden in het plan-MER.

c. Conclusie

Op basis van mogelijk te verwachten planingrepen en voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de effectgroep 'Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context'. Ten aanzien van de effectgroep 'Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit' worden effecten verwaarloosbaar tot positief ingeschat. Effecten betreffende de visuele beleving van bewoners, bezoekers en passanten wordt positief beoordeeld. De potentiële milieueffecten werden in voldoende mate in beeld gebracht voor deze effectgroepen. Er is geen nader onderzoek van deze effectgroepen in het vervolg van het planproces nodig.

Aanzienlijke effecten van wind- en schaduwwerking ten gevolge van het aantal bouwlagen kunnen niet uitgesloten worden. Deze effectgroep dient dan ook verder in het planproces nader in detail onderzocht te worden op plan-MER-niveau.

7.3.10. Klimaatreflex

a. Beleidskader

Vlaanderen zet in op zowel mitigatie als adaptatie van klimaatverandering:

- > Mitigatie: Tegengaan of beperken van klimaatverandering door het reduceren van de broeikasgasuitstoot.
- > Adaptatie: Aanpassing van natuurlijke en menselijke systemen aan de huidige en de te verwachten gevolgen van klimaatverandering.

Het Klimaatportaal Vlaanderen is op 13 september 2018 voorgesteld in Mechelen aan lokale besturen en experts. Het Klimaatportaal is een initiatief van de Vlaamse Milieumaatschappij en wordt aangeboden als startpunt voor alle datasets over de klimaattoestand, -effecten of -impact in Vlaanderen. Concreet wordt gefocust op 5 thema's: hitte, overstroming, zeespiegelstijging, droogte en de globale klimaattoestand.

In januari 2015 werd het tweede Gentse klimaatplan 2014 – 2019 goedgekeurd door de Gentse gemeenteraad. Ondertussen is het derde Gentse klimaatplan 2020 – 2025 in ontwerpfasen. Dit klimaatplan geeft met concrete acties en budgetten invulling aan de doelstellingen om tegen 2030 de CO₂-uitstoot te verminderen met 40% en tegen 2050 klimaatneutraal te zijn. Zowel klimaatmitigatie als klimaatadaptatie komen hierbij aan bod. Volgens de ontwerpnota zal ingezet worden op volgende domeinen:

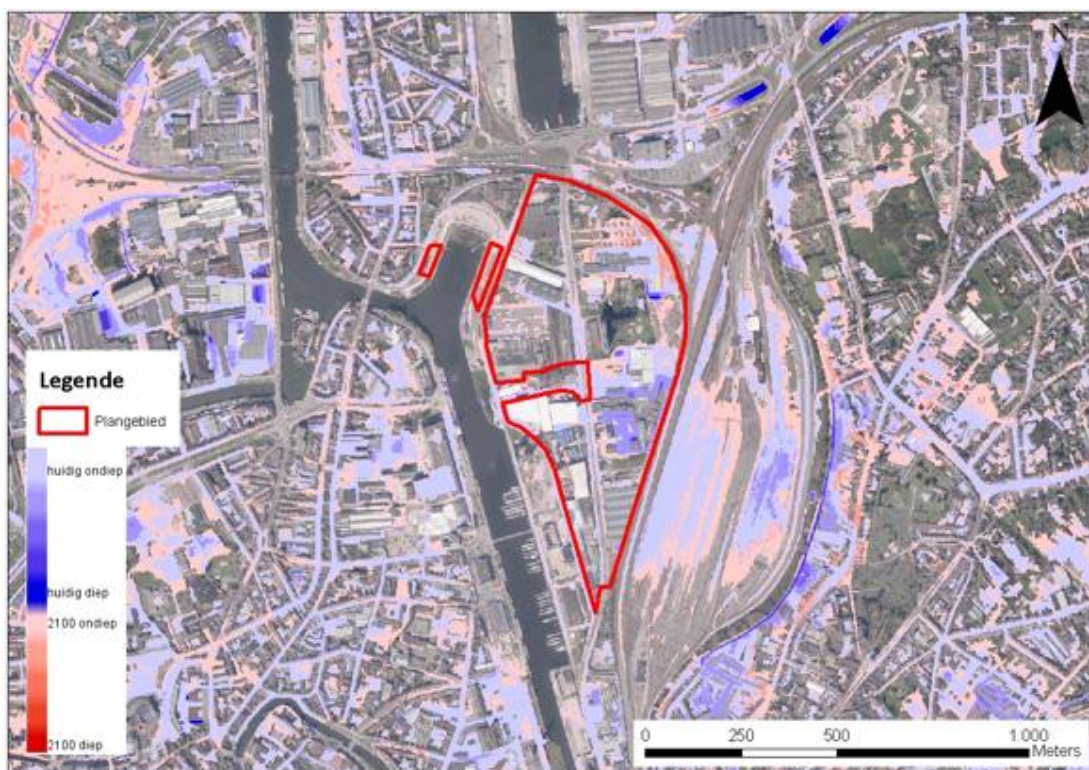
- > Energiezuinig wonen
- > Hernieuwbare energie
- > Bedrijven en tertiaire sector
- > Transport
- > Voeding
- > Circulaire economie
- > Actieplan Klimaatadaptatie 2020-2025

b. Invloed van het planvoornemen op het klimaat

Overstroming

Overstromingen vanuit rivieren of door intense neerslag veroorzaken geregeld schade in dichtbebouwd Vlaanderen. Door klimaatverandering met nattere winters en intensere neerslag kunnen er vaker overstromingen voorkomen, ook op plaatsen die tot nog toe niet overstromden. Meer gebouwen en kwetsbare instellingen kunnen dan overstromen. Ook worden hogere piekwaterstanden verwacht bij overstromingen en dus ook meer schade.

Het Klimaatportaal Vlaanderen geeft inzicht in de aangroei van overstroombaar gebied door klimaatverandering. In onderstaande figuur toont de kaart in rode tinten het gebied waar thans geen risico op laagfrequente overstroming is, maar in de toekomst wel. Laagfrequent is daarbij eens in de 1000 jaar.



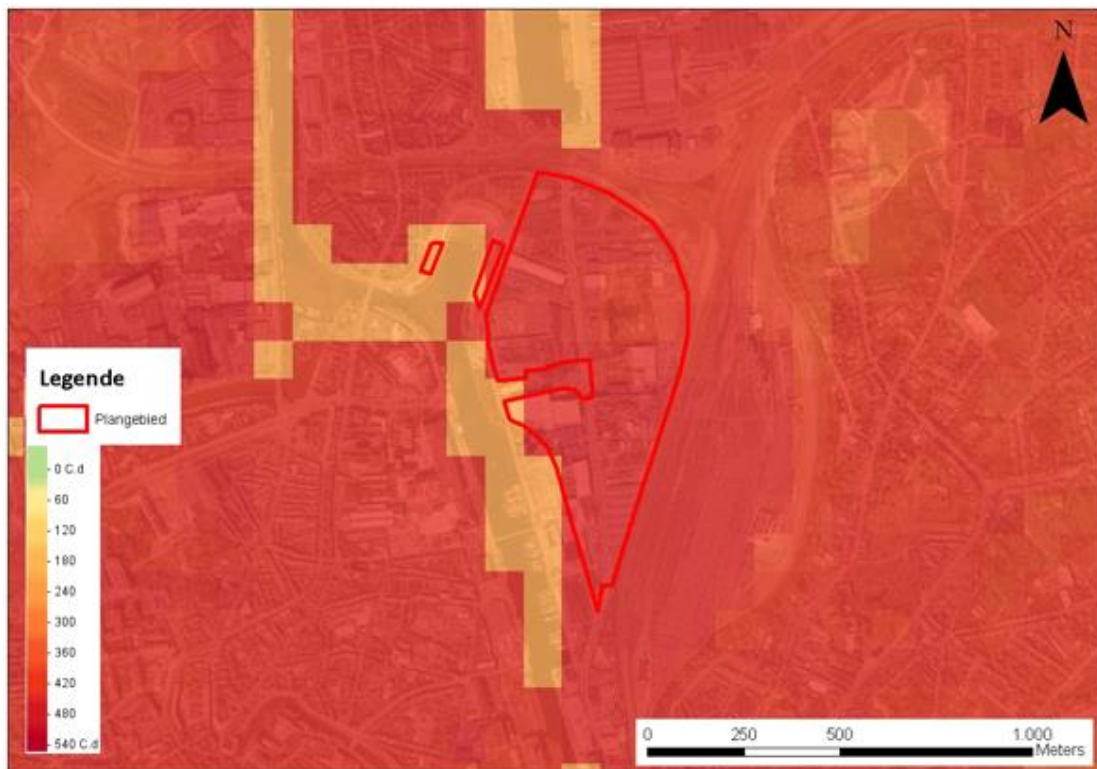
Figuur 7-33: Aangroei overstroombaar gebied – Hoog impact scenario 2100 (Bron: Klimaatportaal Vlaanderen)

Hieruit blijkt dat het plangebied in geval van het hoog-impactscenario tegen 2100 gevoelig is voor een beperkte toename in overstroombaar gebied ter hoogte van Triferto, Christeyns en de Lübecksite. De zones die in 2017 reeds aangeduid worden als overstroombare gebied zullen tegen 2100 aangroeien in diepte.

Het planvoornemen voorziet in bebouwing en verharding. Bebouwing en verharding kunnen een potentiële invloed uitoefenen op infiltratie van regenwater en overstromingszones, zowel direct als indirect. In het programma van het planvoornemen wordt echter ook aandacht besteed aan klimaatbestendigheid. Zo zullen meer groenvoorzieningen aangelegd worden, en zal minimaal 7% van de bebouwde en verharde oppervlakte bestemd worden voor de opvang en infiltratie van hemelwater afkomstig van de bedaking en verhardingen. Deze 7%-regel is conform richtlijnen die vandaag al door waterbeheerders gebruikt worden bij het beoordelen van verkavelings- en bouwprojecten. De watervoorzieningen worden niet meegerekend in de oppervlakte voor (openbaar) groen, maar in deze voor maakbedrijven, gezien deze component het grootste aandeel bebouwing en verharding heeft.

Hittestress

Steden in Vlaanderen krijgen heel wat vaker te kampen met hittestress dan de landelijke omgeving. Hoe groter de stad, hoe groter het effect. Onder het huidige klimaat in Vlaanderen komen gemiddeld 4 hittegolfdagen per jaar voor. Bij het hoge-impactklimaatscenario kan dit oplopen naar gemiddeld 50 hittegolfdagen in een jaar in Vlaanderen. Bijna de volledige kwetsbare bevolking (kinderen tot 4 jaar en ouderen van 65+) krijgt dan te maken met lange perioden van hittestress.



Figuur 7-34: Aantal hittegolfdagen – Hoog impact scenario 2100 (Bron: Klimaatportaal Vlaanderen)

Uit het klimaatportaal Vlaanderen blijkt dat het plangebied op langere termijn (voornamelijk richting 2100) erg vatbaar is voor hittestress, behalve ter hoogte van het Handelsdok en Houtdok. Het plangebied is beperkt vatbaarder dan de omgeving. Dit kan verklaard worden door de bestaande bebouwing met meer verharde oppervlakten en donkere materialen in vergelijking met de groenere zones ten oosten van het plangebied.

Het plan voorziet in bebouwing en verharding. Bijgevolg kan het planvoornemen een invloed hebben op een mogelijke versterking van het hitte-eiland effect. In het programma van het planvoornemen wordt echter ook aandacht besteed aan klimaatbestendigheid o.m. door de uitbouw van een groen-blauw raamwerk en extra richtlijnen voor toekomstige bebouwing en verharding in de bouwvelden (o.m. efficiënt ruimtegebruik, beperken van verharding en inzetten op groendaken).

Droogte

In 1976, 2011, 2017 en 2018 kreeg Vlaanderen reeds te maken met extreme droogte. Dit geldt ook voor de meest recente jaren. De temperatuurstijging zorgt voor meer verdamping van bodemvocht. Als het in de zomer ook minder zal regenen, verklaart dit waarom in de toekomst extreme droogte vaker en intenser kan voorkomen in Vlaanderen. Er wordt een hogere droogte-impact verwacht voor grote delen van het watersysteem en voor tal van sectoren.

Uit het klimaatportaal Vlaanderen blijkt dat de bodem in het plangebied volledig gekenmerkt wordt als stedelijk gebied wegens een aanduiding als antropogene bodem volgens de bodemkaart. Daarnaast wordt verwacht dat het aantal droge dagen zal toenemen, de lengte van de droge periode zal toenemen, de totale zomerneerslag zal dalen en verdamping zal toenemen.

Het plan voorziet in bebouwing en verharding. Bijgevolg heeft het planvoornemen een invloed op mogelijke extreme droogte. In het programma van het planvoornemen wordt echter ook aandacht besteed aan klimaatbestendigheid in de vorm van een groen raamwerk. Het maximaal voorzien van groen zodat water vastgehouden en geïnfiltreerd kan worden, zal de toekomstige droogte tegengaan. Ook de 7%-regel dat zorgt voor meer opvang en infiltratie van hemelwater afkomstig van de bedaking en verhardingen kan de strijd aanbinden met toekomstige droogte.

Klimaat

Met betrekking tot de discipline 'klimaat' blijkt uit de kaarten van het Klimaatportaal Vlaanderen (voor het hoog impact scenario 2100) dat de temperatuur zal stijgen en dat de totale hoeveelheid neerslag zal stijgen. De hoeveelheid neerslag zal echter dalen in de zomermaanden, en toenemen in de wintermaanden. Dit is vergelijkbaar met de omgeving.

Zoals reeds vermeld voorziet het planvoornemen in bebouwing en verharding, maar wordt er ook aandacht besteed aan klimaatbestendigheid in de vorm van de 7%-regel en een groen raamwerk.

c. Conclusie

Aanzienlijke effecten ten aanzien van klimaat kunnen niet uitgesloten worden, en dienen dan ook verder in het planproces nader in detail onderzocht te worden op plan-MER-niveau.

7.3.11. Globale conclusie over de te onderzoeken milieueffecten

Naar aanleiding van de scoping van de milieueffecten blijkt dat de te verwachten milieueffecten voor de disciplines Bodem, Water, Biodiversiteit en Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie van het voorgenomen plan beperkt zijn. Dit geldt ook voor de effectgroepen 'Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context' en 'Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit'. Deze disciplines en effectgroepen zullen binnen het verder planningsproces niet nader onderzocht worden. Het onderzoek dat in deze startnota is opgenomen, volstaat voor deze disciplines en effectgroepen. Er zijn geen leemten vastgesteld die ervoor zorgen dat de aanzienlijkheid van de effecten binnen deze disciplines/thema's niet beoordeeld zou kunnen worden.

Voor de volgende disciplines/effectgroepen blijkt uit de uitgevoerde scoping dat verder onderzoek vereist is, zodat deze verder uitgewerkt zullen worden in het plan-MER door een erkend MER-deskundige:

- > Mens – Mobiliteit
 - Verkeersgeneratie
 - Functioneren verkeerssystemen
 - Mobiliteitsaspecten verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid
 - Parkeren
- > Geluid en trillingen
 - Het effect op de geluidseisen voor de wijziging van type gebied (herbestemming van industriegebied);
 - Het risico van geluidshinder ter hoogte van meest nabije bewoning en eventuele andere geluidsgevoelige zones;
 - Geluid afkomstig van het verkeer;
 - Het effect van het huidige omgevingsgeluid (weg- en spoorverkeer en industrie) op de nieuwe woonwijken.
- > Lucht
 - Verkeersemissies

- > Mens – Gezondheid
 - Effecten ten gevolge van gewijzigde luchtkwaliteit, geluidsklimaat en licht
 - Leefkwaliteit binnen plangebied i.f.v. wonen en recreatie
- > Mens – Ruimtelijke aspecten
 - Ruimtebeleving
- > Klimaatreflex

De relevante klimaataspecten worden besproken in een apart hoofdstuk 'Klimaatreflex'. Hierin worden verschillende elementen m.b.t. klimaat gegroepeerd zoals mitigatie (lucht) en adaptatie (water).

De discipline Licht, warmte en straling wordt niet weerhouden als relevante discipline in het kader van de voorgenomen plannen. Deze discipline dient in het plan-MER dus niet als aparte discipline onderzocht te worden, maar kan wel aan bod komen bij de discipline Mens in functie van een bespreking van potentiële lichthinder.

Het milieueffectenonderzoek (op plan-MER-niveau) wordt opgesteld in overeenstemming met de richtlijnenboeken van de dienst MER. Eén van de erkende MER-deskundigen zal optreden als MER-coördinator. De MER-coördinator zal tevens instaan voor de uitwerking van de discipline Klimaat. Het team van MER-deskundigen wordt als volgt samengesteld:

Tabel 7-3: Team van MER-deskundigen

Deskundige	Discipline	Erkenningsnummer	Erkend tot
Paul Arts	MER-Coördinator	LNE/ERK/MERCO/2019/0004	Onbepaalde duur
Koen Slabbaert	Mens – Mobiliteit	MB/MER/EDA/805	Onbepaalde duur
Guy Putzeys	Geluid en trillingen	MB/MER/EDA/393-V2	Onbepaalde duur
Dirk Dermaux	Lucht	MB/MER/EDA/645-V1	Onbepaalde duur
Ulrik Van Soom	Mens – Gezondheid	MB/MER/EDA/351	Onbepaalde duur
Paul Arts	Mens – Ruimtelijke aspecten	MB/MER/EDA/664	Onbepaalde duur

7.4. Methodologie milieubeoordeling

7.4.1. Algemene methodologie

Bij elke verder te onderzoeken discipline in het MER worden achtereenvolgens behandeld:

- > afbakening van het studiegebied (eventuele invloedsgebied van de effecten): deze hangt af van het type effect;
- > beschrijving van de juridische en beleidscontext, en het beoordelings- en significantiekader voor de effecten;
- > Er wordt vanuit gegaan dat bestaande regelgeving wordt gerespecteerd wegens afdwingbaar in die specifieke regelgeving (bvb. archeologisch vooronderzoek, milieuhygiënisch onderzoek, bodemverontreiniging, ...)
- > beschrijving van de referentiesituatie: in deze startnota wordt de beschrijving van de referentiesituatie kort toegelicht. Deze informatie wordt in het MER zelf nog verder uitgedetailleerd en aangevuld.
- > beschrijving van de geplande toestand en beoordeling van de effecten (aanzet methodiek effectbeoordeling)

De economische en maatschappelijke effecten en relaties tot handhaving behoren niet tot de decretaal vereiste onderzoeksaspecten van een plan-MER en worden hier dan ook niet in behandeld. Daar zijn andere meer geschikte instrumenten voor.

- > conclusie.
- > beschrijving van milderende maatregelen en aanbevelingen ter optimalisatie:
 - met de focus op maatregelen/aanbevelingen op het niveau van het RUP (grafisch plan en voorschriften)
 - waar relevant maatregelen/aanbevelingen op het niveau van de projecten die binnen het plangebied zullen worden gerealiseerd en waarvoor een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd
 - waar relevant maatregelen/aanbevelingen via andere instrumenten en besluitvorming (hier onder de noemer ‘flankerend beleid’ gebracht).

Na de beschrijving en beoordeling per MER-discipline bevat het plan-MER, conform de MER-regelgeving, nog volgende algemene hoofdstukken:

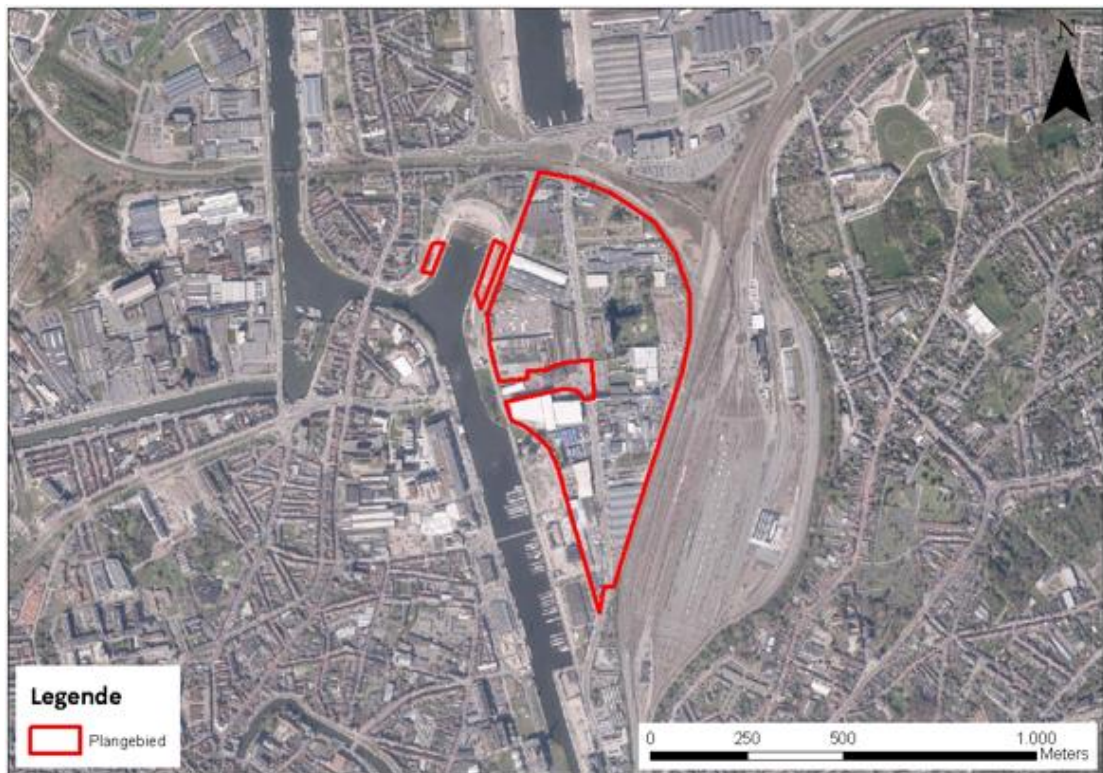
- > synthese van milieueffecten en milderende maatregelen/aanbevelingen;
- > leemten in de kennis (onzekerheden omtrent het plan zelf, kennis over de bestaande milieu-toestand of de effectinschatting) en voorstellen m.b.t. monitoring;
- > niet-technische samenvatting;
- > verklarende woordenlijst;
- > bijlagen.

7.4.2. Afbakening van het plan- en studiegebied

Onder de term plangebied verstaat men het gebied waar de voorgenomen activiteiten gepland zullen zijn (perimeter van het RUP in dit geval).

In het plan-MER wordt één plancontour gedefinieerd. De afbakening wordt grotendeels bepaald door de spoorweg aan noord- en oostzijde, het plangebied van het voorontwerp van RUP Dampoort aan de zuidzijde en het plangebied van het RUP Oude Dokken aan de westzijde. De bouwzones Z1a en Z1c van het RUP Oude Dokken worden evenwel mee opgenomen in het plangebied om de parkinvulling (Kapitein Zeppospark, voorheen Houtdokpark) ook bestemmingsmatig te verankeren.

Omdat de ruimte nodig voor de aanleg van de Verapazbrug zijn bestemming al kent d.m.v. het betreffend PRUP wordt deze ruimte niet meegenomen in het plangebied van RUP Afrikalaan.



Figuur 7-35: Plangebied

Het studiegebied wordt globaal gedefinieerd als het plangebied met daarbij het potentieel invloedsgebied van de effecten. De afbakening van het studiegebied is afhankelijk van het invloedsgebied van de afzonderlijke ingrepen en milieukarakteristieken. Dit kan per milieueffect verschillen.

- > In principe wordt voor elke discipline een aparte afbakening van het studiegebied gemaakt (zie ook beschrijving per discipline). Voor de meeste disciplines bestaat het studiegebied uit het plangebied zelf en haar directe omgeving. 200 m wordt aangenomen als standaardgrens voor de mogelijke omvang van de directe invloedssfeer.
- > Voor de discipline Mens - Mobiliteit en de daarvan afgeleide effecten inzake geluid en lucht is het studiegebied mogelijks ruimer. Er wordt verwezen naar §7.3.1.a.

Het studiegebied wordt verder verduidelijkt in de specifieke disciplines. In het MER zal de afbakening van het studiegebied verder worden verfijnd op basis van bijkomende gegevens en terreinkenmerken.

7.4.3. Referentiesituatie voor de milieubeoordeling

Referentiesituatie

De referentiesituatie is de toestand van het plangebied waarnaar gerefereerd wordt in functie van de effectbeoordeling. Hierbij kan de referentiesituatie gelijk gesteld worden aan de huidige toestand, maar ook aan een toekomstige toestand, afhankelijk van het tijdsperspectief van het voorgenomen plan.

Gezien het een plan-MER betreft, situeert het referentiejaar zich in de toekomst, met name het jaar dat de geplande ontwikkelingen redelijkerwijze gerealiseerd zullen worden. Tegen dit moment kunnen in het studiegebied eveneens relevante ontwikkelingen gebeurd zijn, zowel infrastructureel/verkeerskundig als naar invulling van het studiegebied:

- > Het verleggen van de stadsring R40 naar de Afrikalaan – Koopvaardijlaan via de geplande Verapazbrug
- > Ontwikkelingen i.k.v. RUP Oude Dokken (wonen, stadsgebouw en publieke ruimte Schipperskaai, Kapitein Zeppospark)
- > Ontwikkeling multifunctionele economische zone i.k.v. RUP Vliegtuiglaan
- > Ontwikkeling logistieke activiteiten ter hoogte van de Lübecksite i.k.v. BPA Afrikalaan

Ten aanzien van de referentiesituatie wordt in een plan-MER voor een RUP een onderscheid gemaakt tussen de planologische en de feitelijke referentiesituatie:

- > Juridische/planologische referentiesituatie: ruimtegebruik conform het huidig planologisch kader, zoals afgeleid uit de bestemmingsplannen op de verschillende beleidsniveaus.

Momenteel is het BPA Afrikalaan (goedgekeurd bij KB van 30/10/1991) van kracht in het gebied tussen Afrikalaan en de spoorweg. Het BPA bestemt deze zone als bedrijvzone in afwijking op de bestemming 'woongebied' volgens het gewestplan. De woningen in het gebied kunnen volgens de toelichtingsnota bij het BPA wel nog behouden blijven en zijn als dusdanig planmatig bestendig ('bevoren'). Het gaat dan om de noodwoningen van de Lübeckwijk, de woningcluster op de hoek Amerikalaan – Afrikalaan en de twee kleine woonclusters ten zuiden van Christeyns. Enkel de meergezinsgebouwen aan Scandinaviëstraat hebben een volwaardige woonbestemming gekregen. Daarnaast is ook het gemeentelijk RUP 'Oude Dokken' (goedgekeurd bij besluit van deputatie 23/06/2011) van kracht in de zone 'Kapitein Zeppospark' (het Houtdokpark). Aan de westzijde van het Houtdok is een ontwikkelingszone voorzien. De ruimte voor de aanleg van de Verapazbrug is bestemd als 'zone voor publieke ruimte' volgens het PRUP 'Handelsdokbrug' (2012). De andere zones in het plangebied (vnl. ten westen van Afrikalaan) zijn door het gewestplan bestemd als industriegebied. Verder maakt het plangebied deel uit van het 'Grootstedelijk gebied Gent', zoals afgebakend met het gewestelijk RUP, maar het gewestelijk RUP voorziet geen specifieke voorschriften voor het plangebied.

- > Feitelijke referentiesituatie: deze referentiesituatie is gebaseerd op de feitelijke situatie op het terrein, rekening houdende met de reeds vergunde en gerealiseerde activiteiten, aangevuld met gekende ruimtelijke ontwikkelingen die normaliter gerealiseerd zullen zijn vóór de realisatie van het plan.

Ter hoogte van de Lübeckwijk zijn de noodwoningen recent gesloopt en werd de site tijdelijk ingevuld met recreatieve en socioculturele activiteiten zoals een stadsboerderij en bouwspeelplaats. Ondertussen zijn deze tijdelijke activiteiten gestopt en zijn de terreinen braakliggend. De Lübecksite zal in de nabije toekomst ruimte bieden voor logistieke activiteiten. Daarnaast zijn de aparte deelzones in het westen van het plangebied nog in volle ontwikkeling.

Beide referentiesituaties zullen in het plan-MER beschouwd worden, maar er wordt verwacht dat de ene meer aandacht zal vereisen dan de andere. Gezien het hier om een plan-MER gaat waarbij een gemeentelijk RUP het voorwerp van het onderzoek vormt, wordt aangenomen dat het beschrijven van de mogelijke effecten ten aanzien van de juridische referentiesituatie meer aandacht zal vragen.

In het plan-MER zal inzichtelijk gemaakt worden welke (toekomstige) ontwikkelingen tot de referentie-situatie behoren, rekening houdende met geplande toekomstige ontwikkelingen in de omgeving en verwachte modale verschuivingen (bvb. o.b.v. Klimaatplan Vlaanderen, Luchtplan Vlaanderen). Niet alle in rekening te brengen ontwikkelingen zijn voor alle disciplines even relevant.

Vagere of nog niet besliste toekomstige ontwikkelingen worden niet meegenomen als zijnde onderdeel van de referentiesituatie, maar zijn zogenaamde ontwikkelingsscenario's. Zowel het RUP Dampoort als de Tijdelijke Zuidelijke Havenring kunnen als voorbeeld genoemd worden. De uiteindelijke beslissing rond deze ontwikkelingen (tunnel/gelijkvloers kruispunt en spoorbrug/wegbrug) zijn relevant i.f.v. de disciplines Mens – Mobiliteit, Lucht, Geluid en Mens – Gezondheid. De plannen zijn op dit moment evenwel onvoldoende concreet om meegenomen te worden in dit plan-MER als zijnde onderdeel van de referentiesituatie, maar kunnen wél meegenomen worden als een ontwikkelingsscenario.

Geplande situatie

De geplande situatie is de toestand van het studiegebied na uitvoering van het voorgenomen plan, en dit zonder rekening te houden met eventuele milderende maatregelen/aanbevelingen. Het voorgenomen plan wordt beschreven in hoofdstuk 4 van voorliggende startnota. De milieubeoordeling beoordeelt het verschil tussen de geplande situatie en de referentiesituatie.

7.4.4. Grensoverschrijdende effecten

Het plangebied ligt (in vogelvlucht) op meer dan 15 km van de grens met Nederland. Gezien de aard van de voorgenomen activiteit en de afstand tot de lands- en gewestgrenzen, worden er geen grensoverschrijdende effecten verwacht.

7.4.5. Effectenbeoordeling en milderende maatregelen

Waardeschaal en effectbeoordeling

In het plan-MER zal de bespreking, beoordeling en evaluatie van de effecten van het plan voor de verschillende milieudisciplines rekening houden met globale ingreep-effectrelaties. De beoordeling van de effecten gebeurt o.b.v. expert judgement en is - waar dit mogelijk is - gebaseerd op cijfermatige gegevens.

In een plan-MER worden in principe enkel de effecten in de exploitatiefase en de permanente effecten in de aanlegfase besproken. Dit betekent dat de mogelijke *tijdelijke* effecten tijdens de aanlegfase van niet worden beoordeeld (vb. geluidshinder, werfverkeer,... tijdens de aanlegfase).

Om een overzicht te verkrijgen van het belang van de verschillende effecten wordt voor elk effect volgende indelingswijze gehanteerd over de verschillende disciplines heen:

Aanzienlijk negatief (-3)	Aanzienlijk positief (+3)
Negatief (-2)	Positief (+2)
Beperkt negatief (-1)	Beperkt positief (+1)
Geen significant effect (0)	

Er wordt bij de beoordeling van de negatieve effecten zowel rekening gehouden met de omvang en schaal van de impact van het plan of haar onderdelen, als met de kwetsbaarheid van de omgeving voor het betreffend milieuaspect. Volgend algemeen significantiekader kan daarbij vooropgesteld worden:

Kwetsbaarheid	Grote impact	Middelmatige impact	Beperkte impact
Zeer kwetsbaar	-3	-2	-1
Matig kwetsbaar	-2	-1/-2	0/-1
Weinig kwetsbaar	-1	0/-1	0

Voor bepaalde MER-disciplines (geluid, lucht) en effectgroepen (b.v. verkeersdoorstroming) bestaan in het richtlijnenboek vastgelegde of algemeen aanvaarde gekwantificeerde significantiekaders, die uiteraard toegepast zullen worden.

Milderende maatregelen

Op basis van de grootte van de cijfergegevens kan vervolgens snel afgeleid worden in hoeverre de deskundigen een effect als belangrijk beoordeeld hebben en kan tevens afgeleid worden in hoeverre een milderende maatregel vereist is, en welke de impact is van de maatregel (resterend effect). Het voorstellen/opleggen van milderende maatregelen is gekoppeld aan de effectbeoordeling:

Beoordeling van het effect	Koppeling met milderende maatregelen
Beperkt negatief (score –1)	Onderzoek naar milderende maatregel is minder dwingend; als de milieukwaliteit in de referentiesituatie echter reeds slecht is kunnen milderende maatregelen toch nodig zijn om een bijkomende verslechtering te vermijden.
Negatief (score –2)	Er dient gezocht te worden naar milderende maatregelen.
Aanzienlijk negatief (score –3)	Er dienen in elk geval milderende maatregelen voorgesteld te worden.

7.4.6. Discipline Mens - Mobiliteit

a. Methodiek beschrijving van de referentiesituatie

Met betrekking tot de referentiesituatie zal er in eerste instantie een omschrijving worden gegeven van de bestaande toestand aan de hand van de huidige bereikbaarheid van het plangebied. Hierbij wordt uitgegaan van het STOP-principe. In dit bereikbaarheidsprofiel worden volgende modi weergegeven: langzaam verkeer (met opsplitsing van voetgangers en fietsers), openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en bereikbaarheid vrachtverkeer.

Maatgevend voor de doorstroming op het wegennet is de verkeersafwikkeling op de belangrijkste kruispunten, zoals beschreven in het studiegebied in §7.3.1.a

De belangrijkste bron voor het inschatten van de huidige toestand op vlak van mobiliteit zijn intensiteitsgegevens tijdens de spitsuren. In eerste instantie wordt uitgegaan van de beschikbare verkeersgegevens uit het meest recente verkeersmodel van de stad Gent.

Conform het MER-richtlijnenboek Mens – Mobiliteit moeten modelgegevens gevalideerd worden aan de hand van bestaande verkeersstellingen van maximum 3 jaar oud. Gezien het Mobiliteitsplan Gent dateert van 2015, dienen nieuwe verkeersstellingen uitgevoerd te worden. Er kan echter ook gebruik gemaakt worden van andere uitgevoerde onderzoeken, zoals i.h.k.v. het MER Dampoort en MER Verapazbrug.

Vervolgens wordt de referentiesituatie beschreven. Voor de discipline Mens – Mobiliteit situeert de referentiesituatie zich in de toekomst, wegens de realisatie van de Verapazbrug en andere relevante ontwikkelingen. Daarom zal bij de verkeersmodellering gebruik gemaakt worden van het verkeersmodel met referentiejaar 2030.

In functie van de effectbeoordeling zal rekening gehouden worden met de vermoedelijke verkeers- toename tegen het referentiejaar van het plan-MER. Gelet op de verschillende geplande infrastructurele projecten, zal het studiegebied een nieuw bereikbaarheidsprofiel krijgen in vergelijking met de bestaande toestand. Daarnaast zullen ook de verschillende ruimtelijke projecten een impact hebben op het druktebeeld van de ontsluitende wegen en kruispunten. Bijgevolg zullen de wijzigingen van de bereikbaarheid van het plangebied voor de verschillende modi in beeld gebracht worden, opnieuw uitgaande van het STOP-principe.

In paragraaf 7.4.3. wordt beschreven welke (besliste) ontwikkelingen deel uitmaken van de toekomstige referentiesituatie.

b. Methodiek milieubeoordeling

Om inzicht te krijgen in de omvang en de aard van het verkeer dat wordt gegenereerd, wordt een mobiliteitsprofiel bepaald. Voor de bepaling van de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte wordt het verwacht aantal werknemers, bewoners en bezoekers geraamd op basis van informatie aangeleverd door de opdrachtgever (strategisch masterplan), verkeerskundige kencijfers (Richtlijnenboek MOBER, CROW) en/of beredeneerde aannames. Gelet op de aard van de geplande activiteiten (gemengde invulling wonen en economie) wordt er gekozen voor 2 maatgevende referentiemomenten in beeld te brengen, nl. ochtendpiek en avondpiek van een representatieve werkdag.

Vervolgens wordt de vervoersvraag toegedeeld aan de verschillende verkeersdragers (wegennet, langzaam vervoersassen, ...) en aan- en afvoerroutes. Gezien de grootte van het studiegebied wordt een verkeersmodellering voorzien op twee schaalniveaus, nl. een inschatting van de verkeerstoename op strategisch/macroniveau met doorrekening van het verkeersmodel van de stad Gent, en een detailfocus op de afwikkeling van de voornaamste kruispunten binnen het studiegebied op operationeel/microniveau m.b.v. statische rekenmethodes.

Vervolgens worden de verschillende effecten op de omgeving ten gevolge van de verkeersgeneratie van het planvoornemen onderzocht en beoordeeld. Volgende effectgroepen zullen voor de discipline Mens – Mobiliteit aan bod komen:

- > Verkeersgeneratie
- > Functioneren verkeerssystemen
- > Mobiliteitsaspecten verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid
- > Parkeren

Voor de beoordeling van deze effectengroepen worden conform het MER-richtlijnenboek Mens – Mobiliteit onderstaande beoordelingscriteria en significantiekaders in acht genomen.

Tabel 7-4: Beoordelingscriteria discipline mens – mobiliteit

Effecten	Criterium	Methodiek	Beoordeling significantie o.b.v.
Functioneren langzaam verkeer (voetgangers en fietsers)	Verandering in bereikbaarheid van (bestaande) functies binnen het studiegebied	Kwantitatieve en kwalitatieve analyse (eventuele) wijzigingen in circulatie fietsers en voetgangers. Grafische analyse ja/nee doorsnijding van bestaande fiets- en wandelroutes.	Al dan niet gegarandeerde bereikbaarheid van (bestaande) functies. Wijziging van de afstand die voetgangers/fietsers moeten afleggen (omrijfactor) op een selectie van representatieve routes. Wijziging van het wandel- en fietscomfort.
Functioneren openbaar vervoer	Verandering in haltebereik en doorstroming openbaar vervoer binnen het studiegebied	Grafische analyse dekkingsgraad haltebereik openbaar vervoer Kwalitatieve analyse (eventuele) wijzigingen circulatie en doorstroming openbaar vervoer	Al dan niet gegarandeerde bereikbaarheid van (bestaande) functies
Functioneren (vracht)autoverkeer (Personen- en goederenvervoer)	Doorstroming op relevante aansluitpunten en kruispunten binnen studiegebied	Kwantitatieve beoordeling van afwikkelingsniveau op kruispunten	Afhankelijk van beschikbare informatie: Ofwel evolutie verhouding intensiteit/capaciteit (verzadigingsgraad) Ofwel evolutie gemiddelde wachttijd (per voertuig) <i>(zie uitdieping onderstaande tabellen)</i>
Verkeersveiligheid en -leefbaarheid	Wijziging kans op conflicten tussen weggebruikers.	Kwantitatieve en kwalitatieve analyse kans op conflicten	Wijziging aantal conflictpunten en positionering ten aanzien van bestaande risicopunten voor ongevallen. Wijziging oversteekbaarheid (gemiddelde wachttijd) voor voetgangers. Impact wijziging verkeervolume op gewenst type fietsvoorziening cf. keuzegrafiek Vademecum Fietsvoorzieningen.

Parkeerbalans	Toename parkeerdruk openbaar domein	Kwantitatieve beoordeling verschil tussen begrootte behoefte (op basis van kencijfers) en voorziene parkeeraanbod	Mate van verhoging/oplossend vermogen parkeerdruk op openbaar domein <i>(zie uitdieping onderstaande tabel)</i>
---------------	-------------------------------------	---	--

Tabel 7-5: Significantiekader omrijfactor langzaam verkeer

Referentie-situatie	Evolutie ten opzicht van referentie	Toekomstige eindsituatie		
		> 1,4	1,2 – 1,4*	< 1,2
> 1,4	Verbetering	+	++	+++
	Status quo	0		
	Verslechtering	-		
1,2 – 1,4	Verbetering			++
	Status quo		0	
	Verslechtering	--		
< 1,2	Verbetering			+
	Status quo			0
	Verslechtering	---	--	-

* Een omwegfactor van 1,3 wordt normaliter als aanvaardbaar gezien. Voor een significant effect moet de omwegfactor met minstens 0,2 toe- of afnemen t.o.v. de referentiesituatie.

Tabel 7-6: Significantiekader verkeersafwikkeling autoverkeer - verzadigingsgraad

Verzadigingsgraad toekomstige situatie (incl. plan/project)	Evolutie t.o.v. verzadigingsgraad referentiesituatie (in procentpunt*)								
	Toename verzadigingsgraad				Verschil < 5 %-punt	Afname verzadigingsgraad			
	> 50 %-punt	20 à 50 %-punt	10 à 20 %-punt	5 à 10 %-punt		5 à 10 %-punt	10 à 20 %-punt	20 à 50 %-punt	> 50 %-punt
>100%	---	---	---	--	0	0	0	+	+
90-100%	---	---	--	-	0	0	+	++	++
80-90%	--	--	-	-	0	+	++	+++	+++
<80%	-	-	0	0	0	+	+++	+++	+++

* Procentpunt: rekeneenheid waarmee de verandering van een percentage wordt uitgedrukt. Een stijging van 40% naar 80% is een verhoging van 100% of een verhoging van 40 procentpunten

Tabel 7-7: Significantiekader verkeersafwikkeling autoverkeer – gemiddelde wachttijd

Gemiddelde wachttijd autoverkeer							
referentiesituatie		toekomstige situatie					
		0-10 s	10-20 s	20-55 s	55-80 s	80-120 s*	>120 s
Gemiddelde wachttijd	Eerste groenfase voldoende ?	Altijd	Bijna altijd	Vaak	Minder vaak	Wachtrij na 1 ^e groenfase	Wachttijd langer dan maximum acceptabele cyclustijd cf. Vademecum Veilige wegen en kruispunten
0-10 s	Altijd	0	-	--	---	---	---
10-20 s	Bijna altijd	+	0	-	--	---	---
20-55 s	Vaak	++	+	0	-	--	---
55-80 s	Minder vaak	+++	++	+	0	-	--
80-120 s*	Wachtrij na 1 ^e groenfase	+++	+++	++	+	0	-
>120 s	Wachttijd langer dan maximum acceptabele cyclustijd cf. Vademecum Veilige wegen en kruispunten	+++	+++	+++	++	+	0

Tabel 7-8: significantiekader kwalitatieve beoordeling verkeersveiligheid

Wijziging van de indicator	Beoordeling
door creatie van bijkomende conflictpunten en/of de bijkomende verkeersdruk verslechtert naar verwachting een bestaande gevaarlijke situatie	---
door creatie van bijkomende conflictpunten en/of de bijkomende verkeersdruk ontstaat naar verwachting een nieuwe (potentieel) gevaarlijke situatie	--
er ontstaan bijkomende conflictpunten nabij een bestaande gevaarlijke situatie doch de bijkomende verkeersdruk blijft beperkt waardoor er weinig risico is op bijkomende ongevallen	-
er ontstaan geen bijkomende conflictpunten nabij een bestaande gevaarlijke situatie en naar verwachting ontstaat er t.g.v. de ontwikkeling ook geen nieuw (potentieel) gevaarlijke situatie	0
De ontwikkeling houdt de potentie in om een bestaande gevaarlijke situatie te verbeteren	+
De ontwikkeling zal een bestaande gevaarlijke situatie met zekerheid verbeteren, maar niet volledig oplossen	++
De ontwikkeling zal een bestaande gevaarlijke situatie met zekerheid volledig oplossen	+++

Tabel 7-9: Significantiekader oversteekbaarheid voetgangers

Gemiddelde wachttijd voetgangers		toekomstige situatie					
referentiesituatie		0-5 s	5-10 s	10-15 s	15-30 s	30-60 s	>60 s
Gemiddelde wachttijd	Mate van oversteekbaarheid	goed	redelijk	Matig	Slecht	Zeer slecht	Onaanvaardbaar slecht
0-5 s	Goed	0	-	--	---	---	---
5-10 s	redelijk	+	0	-	--	---	---
10-15 s	Matig	++	+	0	-	--	---
15-30 s	Slecht	+++	++	+	0	-	--
30-60 s	Zeer slecht	+++	+++	++	+	0	-
> 60 s	Onaanvaardbaar slecht	+++	+++	+++	++	+	0

Tabel 7-10: Significantiekader beoordeling parkeerdruk

score	Effect	Toelichting
+++	Sterk positief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt gedekt, plus het aanbod lost een bestaand problematisch tekort volledig op (bezetting op openbaar domein zakt onder 85%).
++	Matig positief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt gedekt, plus het aanbod lost een bestaand problematisch tekort grotendeels op (bezetting op openbaar domein zakt tussen 100% en 85%).
+	Licht positief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt gedekt, plus het aanbod lost een bestaand problematisch tekort gedeeltelijk op (bezetting openbaar domein blijft boven 100%).
0	Geen/verwaarloosbaar effect	De voorgenomen activiteit dekt de eigen (bijkomende) parkeerbehoefte zonder significant overschot (5%).
-	Licht negatief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt niet gedekt, maar de parkeerdruk op de omgeving blijft onder de grens van 85%. De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt ruim gedekt, maar omdat er geen bestaand problematisch tekort is in de omgeving, werkt het overaanbod autogebruik in de hand.
--	Matig negatief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt niet gedekt, en de parkeerdruk op de omgeving overschrijdt de grens van 85%.
---	Sterk negatief	De (bijkomende) parkeerbehoefte wordt niet gedekt, en de parkeerdruk op de omgeving overschrijdt de grens van 100%.

7.4.7. Discipline Geluid en trillingen

a. Methodiek beschrijving van de referentiesituatie

Met betrekking tot de referentiesituatie zal er in eerste instantie een omschrijving worden gegeven van de bestaande toestand op basis van de geografische gegevens, de ligging van de wegen, de meest nabijgelegen geluidsgevoelige (woonzones, natuur) en geluidsproducerende (bedrijvigheid) zones en de beschikbare meetgegevens betreffende het huidige omgevingsgeluid. Er zal nagegaan worden voor welke zones van het studiegebied er reeds meetgegevens ter beschikking zijn uit vorige studies. Deze gegevens mogen maximaal 3 jaar oud zijn.

Verder worden 10 ambulante geluidsmetingen voorzien verspreid over het studiegebied, ter bepaling van de referentiesituatie. Daarnaast zal ook een geluidsmodel (SRM II) gebruikt worden om een geluidskaart op te maken van de huidige situatie. Enkele ambulante meetpunten zullen als ijkingspunt voor de berekeningen gebruikt worden.

Voor de discipline Geluid en trillingen situeert de referentiesituatie zich in de toekomst. Gezien de relatie met discipline Mens – Mobiliteit, wordt hetzelfde referentiejaar gehanteerd, nl. 2030, wegens de realisatie van de Verapazbrug en andere relevante ontwikkelingen.

In paragraaf 7.4.3. wordt beschreven welke (besliste) ontwikkelingen deel uitmaken van de toekomstige referentiesituatie.

b. Juridische en beleidsmatige context

Vlarem II

Voor ingedeelde inrichtingen gelden de richtwaarden voor het specifiek geluid van bestaande of nieuwe inrichtingen (titel II van Vlarem, gewijzigd bij BVR op 19/1/1999), die afhangen van de geldende milieukwaliteitsnormen in de omgeving en van het actueel geluidsniveau.

Volgens de voorschriften van Vlarem II, Bijlage 2.2.1. "Milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht" gelden volgende normen voor het $L_{A95,1h}$ van het oorspronkelijk omgevingsgeluid, afhankelijk van de gewestplanbestemming (of daarmee equivalente BPA- of RUP-bestemming) of de ligging t.o.v. een andere bestemming.

Tabel 7-11: Milieukwaliteitsnormen Vlarem II voor geluid in open lucht (dB(A), LA95)

Gebied	overdag	's avonds	's nachts
1. Landelijke gebieden en gebieden voor verblijfsrecreatie	40	35	30
2. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m van industriegebieden niet vermeld in punt 3 of van gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen	50	45	45
3. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m van gebieden voor ambachtelijke bedrijven en middelgrote ondernemingen, van dienstverleningsgebieden of van ontginningsgebieden tijdens de ontginning	50	45	40
4. Woongebieden	45	40	35
5. Industriegebieden, dienstverleningsgebieden, gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen en ontginningsvoorzieningen tijdens ontginning	60	55	55
6. Recreatiegebieden uitgezonderd gebieden voor verblijfsrecreatie	50	45	40
7. Alle andere gebieden, uitgezonderd : bufferzones, militaire domeinen en deze waarvoor in bijzondere besluiten richtwaarden worden vastgesteld	45	40	35
8. Bufferzones	55	50	50
9. Gebieden of delen van gebieden op minder dan 500 m gelegen van voor grindwinning bestemde ontginningsgebieden tijdens ontginning	55	50	45
10. Agrarische gebieden	45	40	35

Opmerking: Als een gebied valt onder twee of meer punten van de tabel dan is in dat gebied de hoogste richtwaarde van toepassing.

Dag van 07.00 tot 19.00 uur / Avond van 19.00 tot 22.00 uur / Nacht van 22.00 tot 07.00 uur

De toetsing van de meetresultaten aan de milieukwaliteitsnormen of richtwaarden uit Vlarem II in functie van de ligging van de meetpunten volgens het gewestplan is juridisch vereist en geeft aan in hoeverre de huidige geluidsbelasting hieraan conform is. Het verschil tussen het huidige omgevingsgeluid en de milieukwaliteitsnorm geeft vervolgens aan welke toename van omgevingsgeluid is toegelaten voor nieuwe Vlarem-ingedeelde inrichtingen. Deze toegelaten waarde wordt vervolgens vergeleken met het verwachte specifieke geluid van de bestaande en/of geplande industrie binnen het plangebied.

Verkeersgeluid

Verkeersgeluid t.g.v. weg- en spoorverkeer is de belangrijkste geluidsbron in het plangebied (zie §7.2.5.a), maar tot op heden bestaan geen bindende Vlaamse richtwaarden voor verkeersgeluid. In afwachting van een officieel toetsingskader werden door de Vlaamse Overheid echter “gedifferentieerde referentiewaarden” naar voor geschoven voor wegverkeer en spoorverkeer (discussienota, 19/09/2008). Er is in die nota ook een opsplitsing naar type weg gemaakt (hoofd- en primaire vs. secundaire en lokale wegen) en tussen bestaande en nieuwe wegen. Dat de waarden referentiewaarden zijn, betekent dat er naar kan worden gerefereerd bij het bepalen van een strategie voor de beheersing van het omgevingslawaai, zonder enkel concreet engagement vanwege de betrokken actoren (AWV, NMBS, enz.).

Tabel 7-12: Gedifferentieerde referentiewaarden voor weg- en spoorverkeer (uit discussienota 19/09/2008)

Type infrastructuur en classificatie	Situatie	Lden	Lnight	Opmerkingen
Hoofd- en primaire wegen	Nieuwe woon-ontwikkeling	55	45	-
	Nieuwe wegen	60	50	-
	Bestaande wegen	70	60	-
Secundaire wegen	Nieuwe woon-ontwikkeling	55	45	Voor de beoordeling van het geluidsdrukkniveau bij woningen die: ofwel over minstens één gevel beschikken waarop de geluidsbelasting meer dan 20 dB lager is dan de referentiewaarde ofwel over minstens één gevel beschikken die niet wordt blootgesteld aan een geluidsbelasting boven de referentiewaarden én voorzien zijn van voldoende isolatie op alle gevels die wél worden blootgesteld aan een hogere geluidsbelasting, dient de toetsing te gebeuren ten aanzien van de met 5 dB verhoogde referentiewaarden.
	Nieuwe wegen	55	45	
	Bestaande wegen	>55	>45	
Lokale wegen	Nieuwe woon-ontwikkeling	stand-still		
		65	55	
		55	45	
	Nieuwe wegen	stand-still		
		65	55	
		55	45	
Bestaande wegen	stand-still			
	65	55		
	>55	>45		
Spoor	Nieuwe woon-ontwikkeling	62	52	-
	Nieuwe spoorwegen	67	57	-
	Bestaande spoorwegen	73	63	-

Bij de bepaling van de referentiewaarden ter hoogte van de referentiepunten zal, waar relevant, worden rekening gehouden met de bepalingen in de nieuwsbrief van de cel MER, gecommuniceerd op datum van 16/12/2015.

Indien het planvoornemen geen nieuwe/aanpassingen op weginfrastructuur voorziet, maar mogelijks wel verhogingen inzake verkeersgeneratie in de omliggende wegen kan teweegbrengen, dan is het van belang om te bekijken hoeveel effect het planvoornemen zelf genereert. Onder de 1 dB toename (< ca.25% toename van verkeer) is het effect van het planvoornemen te klein om milderende maatregelen voor te stellen.

c. Methodiek milieubeoordeling

Volgende effectgroepen zullen voor de discipline Geluid en trillingen aan bod komen:

- > Het effect op de geluidseisen voor de wijziging van type gebied (herbestemming van industriegebied);
- > Het risico van geluidshinder ter hoogte van meest nabije bewoning en eventuele andere geluidsgevoelige zones;
- > Geluid afkomstig van het verkeer;
- > Het effect van het huidige omgevingsgeluid (weg- en spoorverkeer en industrie) op de nieuwe woonwijken.

In het kader van het plan-MER wordt een geluidsmodellering voorzien. Het effect van het plan met betrekking tot wegverkeer zal berekend worden met SRM II. Voor het berekenen van de geluidsimpact van het wegverkeer zal gesteund worden op de mobiliteitsgegevens die worden aangeleverd vanuit de discipline Mens – Mobiliteit.

Alhoewel spoorverkeer actueel een belangrijke geluidsbron is binnen het plangebied (zie §7.2.5.a), zal het plan hier geen (directe) impact op hebben (het plan genereert in principe geen bijkomende treinritten). Het planvoornemen kan wel wijzigingen met zich meebrengen in het huidige industriegeluid (nieuwe, verdwenen of verplaatste geluidsbronnen), maar op planniveau is het niet mogelijk om dit effect betrouwbaar te modelleren. De effecten inzake industriegebied worden derhalve kwalitatief beoordeeld. Deze kwalitatieve beoordeling kan resulteren in aanbevelingen of milderende maatregelen in de vorm van handvaten om woningen en (maak)bedrijven akoestisch naast/boven elkaar te laten functioneren zonder elkaar te hinderen. Voorbeeld hiervan is het voorzien van inpandig laden en lossen.

Op basis van de berekeningen van de geplande impact van wegverkeer zal de geplande situatie vergeleken worden met de referentiesituatie. Op die manier kunnen de zones met positieve effecten en deze met negatieve effecten voor de discipline Geluid objectief gekwantificeerd worden. De berekende contourkaarten van de geplande situatie zullen ter beschikking gesteld worden voor de discipline Mens – Gezondheid (blootstelling aan geluidshinder).

Aangezien wegverkeer de enige geluidsbron is die voor de geplande situatie gekwantificeerd wordt, zal bij de effectbeoordeling gebruik worden gemaakt van het significantiekader voor wegverkeer (meer bepaald voor secundaire en lokale wegen).

De berekende geluidsniveaus in de geplande toestand worden vergeleken met die in de referentie-toestand, hetgeen leidt tot de zgn. tussenscore. Vervolgens wordt deze tussenscore al dan niet versoepeld resp. verstrengd op basis van het absoluut geluidsniveau:

- > Negatieve tussenscores worden afgezwakt indien het geluidsniveau t.h.v. de woningen na realisatie van het plan nog altijd onder de grenswaarde voor nieuwe primaire wegen ligt;
- > Positieve of neutrale tussenscores worden afgezwakt tot een *negatieve* score -1 indien het niveau na planrealisatie nog altijd boven de norm voor bestaande wegen ligt.

- > Het toegepast significantiekader maakt dus geen onderscheid tussen bestaande en nieuwe wegen maar laat de "strengheid" van de beoordeling afhangen van het effectief absoluut geluidsniveau.

Indien de aldus bekomen eindscore verschilt voor Lden en Lnight, wordt de meest negatieve score gebruikt. In geval van (aanzienlijk) negatieve scores wordt gezocht naar milderende maatregelen of aanbevelingen.

Tabel 7-13: Beoordelingskader Lden voor hoofdwegen en primaire wegen

Lden voor	Lden na	Effect (verschil Lden na – Lden voor)						
		< -6 dB(A)	-6 - -3 dB(A)	-3 - -1 dB(A)	-1 - +1 dB(A)	+1 - +3 dB(A)	+3 - +6 dB(A)	> +6 dB(A)
tussenscore		+3	+2	+1	0	-1	-2	-3
<= 55 dB(A)	<= 55 dB(A)	+3	+2	+1	0	0	0	0
	> 55 dB(A)	nvt	nvt	nvt	0	-1	-2	-3
55 – 65 dB(A)		+3	+2	+1	0	-1	-2	-3
> 65 dB(A)	<= 65 dB(A)	+3	+2	+1	0	nvt	nvt	nvt
	> 65 dB(A)	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-3

voor Lnight liggen de absolute geluidsniveaus 10 dB(A) lager

Aangezien in het plan nieuwe bewoning wordt voorzien in een geluidsbelaste omgeving, worden niet enkel de effecten van het plan op haar omgeving, maar ook de effecten van de omgeving op het plan nagegaan. M.a.w. de geschiktheid van de verschillende delen van het plangebied voor wonen wordt ingeschat. Hierbij wordt het afwegingskader gebruikt uit het richtlijnenboek geluid. Hierbij wordt niet alleen met geluid van wegverkeer maar ook van spoorverkeer (cfr. geluidsbelastingkaart Lden) rekening gehouden.

Tabel 7-14: Afwegingskader geschiktheid voor wonen i.f.v. Lden-niveau

	Lden-niveau		Afweging wenselijkheid	Welke gevolgen aan geven – noodzaak tot milderende maatregelen
	Weg (dB)	Spoor (dB)		
1	< 55	<62	OK	Geen beperkingen aan herbestemming
2	55-60	62-67	Lager dan referentiewaarden voor nieuwe infrastructuur; dus herbestemming niet a priori uitgesloten, maar: - milderende maatregelen (buffering) wenselijk, zij het niet noodzakelijk; - voldoende isolatie voorzien is wenselijk, zij het niet noodzakelijk;	- Herbestemming tot woongebied OK; - Mogelijkheden nagaan om effect te milderen, dit doen als het kan; - bij bouwaanvraag in dit gebied minstens suggereren om voldoende isolatie te voorzien (zie H4)

3	60-65	67-72	<p>Hoger dan referentiewaarden voor nieuwe infrastructuur, dus herbestemming in principe te vermijden, behalve indien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gegarandeerd kan worden dat voldoende isolatie voorzien wordt in de toekomstige woningen in dit gebied; <p>of</p> <ul style="list-style-type: none"> - vóór het gebied bebouwd wordt de geluidsbelasting in het gebied tot categorie 1 of 2 teruggebracht wordt door buffers of schermen. 	<p>De herbestemming tot woongebied is niet ideaal; als er andere locaties beschikbaar zijn verdienen deze wellicht de voorkeur.</p> <p>Indien toch wordt herbestemd moet initiatiefnemer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bij elke individuele bouwaanvraag in dit gebied voldoende isolatie opleggen (zie H4); <p>ofwel</p> <ul style="list-style-type: none"> - milderende maatregelen voorzien om tot cat. 1 of 2 te komen (over het algemeen zijn dergelijke milderende maatregelen haalbaar indien er tenminste ruimte is voor schermen of buffers: eerste analyse haalbaarheid maken in plan-MER, detailleren in inrichtingsstudie bij verkaveling - zie case.)
4	65-70	72-77	<p>Meer dan 5 dB boven de referentiewaarden voor nieuwe infrastructuur, dus herbestemming in principe te vermijden, behalve indien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vóór het gebied bebouwd wordt, met buffers of schermen de geluidsbelasting tot categorie 1 of 2 (of 3 – in dat geval nog bijkomend isolatie opleggen) teruggebracht wordt. 	<p>Niet wenselijk om dit gebied te herbestemmen tot woongebied.</p> <p>Indien toch wordt herbestemd moet initiatiefnemer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - milderende maatregelen voorzien om tot cat. 1, 2 (of 3 – in dat geval nog bijkomend isolatie opleggen) te komen; het is mogelijk dat dergelijke milderende maatregelen haalbaar zijn, maar dat valt niet in zijn algemeenheid te zeggen.
5	> 70	> 77	<p>Meer dan 10 dB boven de referentiewaarden voor nieuwe infrastructuur, dus herbestemming in principe te vermijden, behalve indien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - vóór het bebouwd wordt, met buffers of schermen de geluidsbelasting tot categorie 1 of 2 (of 3 – in dat geval nog bijkomend isolatie opleggen) teruggebracht wordt. 	<p>Niet wenselijk om dit gebied te herbestemmen tot woongebied.</p> <p>Indien toch wordt herbestemd moet initiatiefnemer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - milderende maatregelen voorzien om tot cat. 1, 2 (of 3 – in dat geval nog bijkomend isolatie opleggen) te komen; dergelijke milderende maatregelen zijn echter doorgaans niet aan een realistische kostprijs te realiseren.

7.4.8. Discipline Lucht

a. Methodiek beschrijving van de referentiesituatie

In eerste instantie wordt de plaatselijke luchtkwaliteit in het studiegebied beschreven voor de relevant geachte componenten. Enkel de verkeersemisies en –immissies zullen bestudeerd worden voor voorliggend planvoornemen, gezien de effecten van andere luchtmissies in plan-MER-stadium onbekend zijn.

Om de lokale effecten op lucht van het verkeer in te schatten, zal voor de bestaande toestand gebruik worden gemaakt van de luchtmodellen IFDM Traffic en/of CAR-Vlaanderen 3.0. Met behulp van deze modellen kunnen de (te verwachten) immissieniveaus berekend worden. Inzake voertuigemissieparameters en achtergrondconcentraties in de luchtmodellering zal vanuit het voorzorgsprincipe uitgegaan worden van de gegevens van het jaar 2025 uit het luchtmodel. De luchtkwaliteit verbetert stelselmatig door de steeds strenger wordende emissienormen (zowel voor voertuigen als voor andere emissiebronnen) en de vernieuwing van het wagenpark, en zal in 2030 derhalve beter zijn dan in 2025. Echter, de achtergrondconcentraties en gemiddelde voertuigemissies die in het luchtmodel zitten voor 2030, zijn wellicht te optimistisch ingeschat. Daarom worden als “worst case” benadering de hogere achtergrondconcentraties en voertuigemissies van 2025 toegepast op de verkeerscijfers bekomen uit het verkeersmodel met referentiejaar 2030.

De benodigde verkeersintensiteiten worden aangeleverd vanuit de discipline Mens – Mobiliteit.

b. Methodiek milieubeoordeling

Volgende effectgroep zal voor de discipline Lucht aan bod komen:

- > Verkeersemisies t.g.v. verkeersbewegingen

De beoordeling van de verkeersemisies in de geplande situatie wordt kwantitatief ingeschat. De effecten van het door het plan gegenereerde verkeer t.h.v. de geselecteerde wegsegmenten worden ingeschat m.b.v. IFDM Traffic en/of CAR-Vlaanderen 3.0.

IFDM Traffic mag in principe enkel gebruikt worden voor wegen buiten bebouwde kom. Waar min of meer gesloten (woon)bebouwing aanwezig is, zullen de verkeersemisies van deze segmenten eveneens met CAR Vlaanderen doorgerekend worden. Het model CAR Vlaanderen kan in tegenstelling tot IFDM Traffic wel rekening houden met “street canyon”-effecten.

De berekende immissiewaarden in de referentietoestand en de geplande toestand worden getoetst aan de milieukwaliteitsnormen volgens Vlarem. Hieronder worden de normen gegeven voor de stoffen NO₂, PM₁₀ (Bijlage 2.5.3.11. van VLAREM II) en PM_{2,5} (Bijlage 2.5.3.14. van VLAREM II) die minstens relevant zijn voor de verkeersemisies. Er worden immissiegrenswaarden gegeven enerzijds voor jaargemiddelden en anderzijds (behalve bij PM_{2,5}) voor dag- of uurgemiddelden (aantal toegelaten overschrijdingen per jaar). EC (‘Elementair koolstof’) is een pollutant die vooral met betrekking tot verkeersemisies en –immissies relevant is. Hiervoor zijn echter nog geen kwaliteitsdoelstellingen van kracht.

Tabel 7-15: Immissiegrenswaarden volgens VLAREM II en Europese dochterrichtlijnen

Polluent	Middelingstijd	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	# toegelaten overschrijdingen
NO ₂ en NO _x	1 uur	200	Max. 18 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM ₁₀)	24 uur	50	Max. 35 keer per jaar
	Kalenderjaar	40	-
Fijn Stof (PM _{2,5})	Kalenderjaar	20	-

De effectbeoordeling van het planvoornemen gebeurt op basis van de immissiebijdrage. Per rasterpunt in het modelgebied van IFDM Traffic en per wegsegment in CAR Vlaanderen kan de bijdrage berekend worden van het planvoornemen aan de lokale luchtkwaliteit (immissieverschil tussen referentie- en geplande toestanden). Deze bijdrage wordt getoetst aan het significantiekader conform het Richtlijnenboek lucht, waarbij de bijdrage telkens wordt uitgedrukt in % t.o.v. de milieu-kwaliteitsnorm (met +/- 1, 3 en 10 % als effectscoregrenzen):

Tabel 7-16: Beoordelingscriteria discipline Lucht

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Beoordeling significantie op basis van
Verkeersemissies	Emissies en immissies t.g.v. verkeer gegenereerd door het plan	Bepaling immissieconcentratie op straatniveau van NO _x , PM ₁₀ , PM _{2,5} en EC d.m.v. luchtmodellering (referentie en toekomstige situatie)	Toetsing t.o.v. immissienormen Significantiekader Lucht: bijdrage verkeer t.o.v. milieukwaliteitsnorm

Tabel 7-17: Significantiekader discipline Lucht

Immissiebijdrage (= X) t.o.v. de milieukwaliteitsnorm van de pollutant of toegelaten aantal overschrijdingen	Beoordeling
X < + 1%	Niet significante (0) of positieve bijdrage (+1 tot +3)
X > + 1%	Beperkte bijdrage (-1)
X > + 3%	Belangrijke bijdrage (-2)
X > + 10%	Zeer belangrijke bijdrage (-3)

De significantiedrempels zijn dus 1, 3 en 10 % van de norm. Voor NO₂ en PM₁₀ levert dit als grenswaarden resp. +/- 0,4, 1,2 en 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ op, voor PM_{2,5} zijn de grenswaarden resp. +/- 0,2, 0,6 en 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

7.4.9. Discipline Mens – Gezondheid

a. Methodiek beschrijving van de referentiesituatie

Het aspect hinder vertoont een grote interactie met de disciplines Geluid en Lucht. In de discipline Mens – Gezondheid ligt de focus op de gezondheid van de mens waarbij de bewoningsdichtheid een belangrijke factor is. Op basis van de bespreking in disciplines Geluid en Lucht zullen de relevante parameters vergeleken worden met de gezondheidskundige advieswaarden (GAW). Voor de impact van het planvoornemen op de luchtkwaliteit in de omgeving zijn de volgende verkeersgerelateerde parameters relevant: NO₂, PM_{2,5} en EC. De resultaten zullen geïnterpreteerd worden ten aanzien van kwetsbare bevolkingsgroepen (bvb. kinderdagverblijven, scholen, ziekenhuizen, woonzorgcentra/ ouderenzorg, sport- en speelterreinen, groenzones/parken) en woonzones.

b. Methodiek milieubeoordeling

Voor de beoordeling van de discipline Mens – Gezondheid worden conform het richtlijnenboek volgende stappen doorlopen:

- > Ruimtegebruik beschrijven en betrokken populatie inventariseren
- > Potentiële relevante milieustressoren (chemische, fysische of biologische stressoren) en de nabijheid van groene ruimte identificeren
- > Inventariseren van de gegevens uit de technische disciplines (in het bijzonder de resultaten van de geluids- en luchtmodellering)
- > De gezondheidsimpact beoordelen
- > Post-evaluatie

Tabel 7-18: Beoordelingscriteria discipline Mens – Gezondheid

Effectgroep	Criterium	Methodologie	Beoordeling significantie op basis van
Effecten op omgeving ten gevolge van gewijzigde luchtkwaliteit, geluidsklimaat en licht	Wijziging lucht- en geluidsimmissies thv bewoning in effectgebied	Kwantitatieve afweging van immissieniveaus (aan te leveren vanuit disciplines Lucht en Geluid)	Mate waarin blootstelling bevolking toe- of afneemt Omvang van beïnvloede populatie en ernst van het effect
Leefkwaliteit binnen plan-gebied ivf wonen en recreatie	Lucht- en geluidsniveau binnen plangebied in geplande situatie	Toetsing immissie-niveaus (aan te leveren vanuit lucht en geluid) aan GAW	Mate waarin voldaan wordt aan de GAW

In het plan-MER gebeurt een dubbele beoordeling t.a.v. de discipline Mens - Gezondheid. De gezondheidsimpact wordt bepaald op het niveau van de individuele huidige en geplande bouwblokken die (deels) bestemd zijn voor wonen en/of kwetsbare functies (scholen,...).

Ten eerste zal voor het plangebied zelf, in functie van de toekomstige 'kwetsbare' functies (wonen, scholen, ...), nagegaan worden in welke mate de gezondheidskundige advieswaarden (GAW) voor de relevante parameters in de toekomstige situatie gehaald worden.

Tabel 7-19: Gezondheidskundige advieswaarden (GAW) voor de potentieel relevante stressoren

Polluent	Middelingstijd	Maximum toegelaten aantal overschrijdingen	Waarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Fijn stof (PM_{10})	1 dag	3	50
	Jaar		20
Fijn stof ($\text{PM}_{2,5}$)	1 dag	3	25
	Jaar		10
Stikstofdioxide	1 uur	0	200
	Jaar		20

De GAW voor PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$ stemmen overeen met de richtwaarden van de WHO. Voor NO_2 is de richtwaarde van de WHO $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, maar in het Richtlijnenboek Gezondheid is een strengere GAW van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ opgenomen, omdat uit een studie van het Franse ANSES³¹ is gebleken dat de richtwaarde van de WHO als onvoldoende beschermend kan beschouwd worden, omdat bij die concentratie reeds respiratoire effecten bij kinderen kunnen optreden. Voor elementair Koolstof (EC of 'Black Carbon') bestaat nog geen GAW. Dit betreft de schadelijke roetfractie in uitlaatgassen. Er wordt een kwalitatieve beoordeling gegeven o.b.v. de mogelijke toename van dit pollutent.

De richtwaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie op het vlak van geluid zijn recent (oktober 2018) bijgesteld als volgt:

- > Lden: 53 dB(A)
- > Lnight: 45 dB(A)

Ten tweede zal ook de impact van het planvoornemen op de omgeving onderzocht worden. In de discipline Mens – Gezondheid wordt t.a.v. het planvoornemen het door het plan gegenereerd verkeer als enige relevante bron van milieustressoren beschouwd. Voor het inschatten van de impact van het plan op de lokale lucht- en geluidskwaliteit zal maximaal gebruik gemaakt worden van de resultaten van de lucht- en geluidsmodellering.

Dit gebeurt door de mate van blootstelling van de bewoning in de omgeving van het plangebied in de geplande situatie te vergelijken met die van het referentiescenario. De beoordeling van het effect zal bovendien (kwalitatief) verfijnd of genuanceerd worden i.f.v. de aanwezigheid van kwetsbare locaties. Voor de chemische stressoren (luchtpolluenten) wordt gebruik gemaakt van het beoordelingskader van het richtlijnenboek, dat niet enkel rekening houdt met de bijdrage van het plan op zich ("tussen-score"), maar deze score verstrengt of versoepelt naargelang de mate waarin (80% van) de GAW wordt overschreden of niet.

³¹ Agence Nationale de Sécurité de l'Alimentation.

Tabel 7-20: Beoordelingskader chemische stressoren

Wijziging t.o.v. referentiesituatie (in % GAW)	Tussenscore	Gem immissie na <80% GAW eindscore	Gem immissie na 80-100% GAW eindscore	Gem immissie na >100% GAW eindscore
$x \leq -10\%$	+3	+3	+3	+2
$-10\% < x \leq -3\%$	+2	+3	+2	+1
$-3\% < x \leq -1\%$	+1	+2	+1	0
$-1\% < x \leq 0\%$	0	+1	0	-1
$0\% < x < +1\%$	0	0	0	-1
$+1\% < x \leq +3\%$	-1	0	-1	-2
$+3\% < x \leq +10\%$	-2	-1	-2	-3
$x > +10\%$	-3	-2	-3	-3

Inzake geluidshinder worden de effectscores (“tussenscores”) overgenomen van de discipline Geluid en trillingen.

7.4.10. Discipline Mens – Ruimtelijke aspecten

a. Methodiek beschrijving van de referentiesituatie

Bij het beschrijven van de referentiesituatie wordt o.m. aandacht besteed aan de aanwezige functies van en binnen het plangebied, met de nadruk op die functies die hinder kunnen ondervinden van schaduwwerking of wind (veelal de meer kwetsbare functies).

b. Methodiek milieubeoordeling

De effecten van het planvoornemen op mens – ruimtelijke aspecten worden kwalitatief beoordeeld. In het plan-MER zal de effectgroep ‘Impact op ruimtebeleving’ verder beoordeeld worden.

Tabel 7-21: Beoordelingscriteria discipline Mens – Ruimtelijke aspecten

Effecten	Criterium	Methodiek	Beoordeling significantie o.b.v.
Impact op ruimtebeleving	Visuele impact van de geplande bebouwing en inrichting van het domein	Kwalitatieve beoordeling o.b.v. planontwerp	Mate waarin visuele impact van het plan op haar omgeving zal wijzigen

Ruimtebeleving

Effecten ten aanzien van de visuele beleving van gebruikers van het gebied en omwonenden werden reeds beschreven in §7.3.9.b. In het plan-MER zullen mogelijke effecten op schaduwwerking en wind verder besproken worden.

Beoordelingscriteria met betrekking tot de discipline mens kunnen nooit volledig uit kwantitatieve grootheden bestaan door de complexiteit en het holistisch karakter van het studieobject. De beoordeling in de verschillende effectengroepen zal daarom enerzijds steunen op objectieve criteria-waarden en anderzijds steunen op onderzoek met betrekking tot invloed op omgevingsfactoren, perceptie en gedrag.

8. Ruimtelijke veiligheidsrapportage

Gezien de aanwezigheid van een hoogdrempelig Seveso-bedrijf binnen het plangebied (NV Christeyns) en het plan mogelijks een invloed heeft op de risico's en gevolgen van zwaar ongeval, zal het plan worden voorgelegd aan het Team Externe Veiligheid van de Vlaamse overheid. Deze instantie zal dan beslissen of er voor het plan al dan niet een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) dient opgemaakt te worden. Het Team Externe Veiligheid zal in dit geval ook lid worden van het planteam in functie van het op te maken RVR.

9. Bijlage 1 : Historiek

De van oorsprong lager gelegen gronden bevonden zich lange tijd buiten de oorspronkelijke stadsomwalling. De Ferrariskaart (1770 – 1777) duidt het gebied nog aan als meersengebied, zonder noemenswaardige bewoning of infrastructuur.

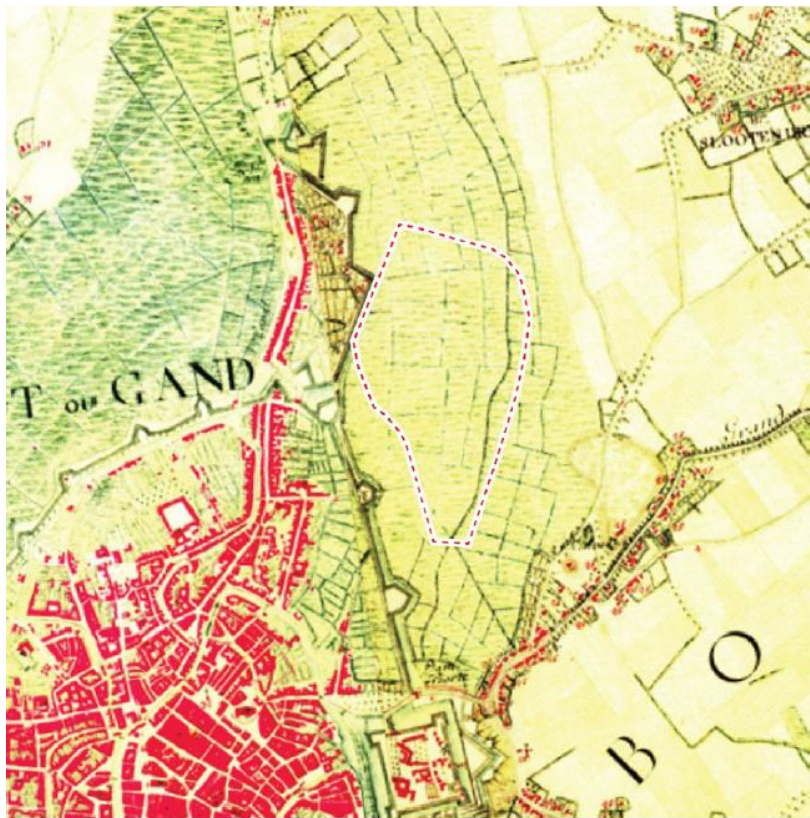


Fig. Ferrariskaart (1770 – 1777)

Om de economische expansie van de stad (vnl. katoennijverheid) te faciliteren, werd begin 19^{de} eeuw een nieuw kanaal gegraven om Gent te verbinden met de zee. Het kanaal Gent-Terneuzen bevond zich ten westen van het onderzoeksgebied en liep van de Tolhuissluis tot in Terneuzen. De aanleg van het kanaal was meteen het startschot voor de verdere havenontwikkeling aan de noordrand van de stad. Meteen na de openstelling van het kanaal werd het Handelsdok gegraven (1829). Midden 19^{de} eeuw werd het een eerste maal verbreed en uitgebreid met het Houtdok (1881). Parallel aan de uitbouw van de waterinfrastructuur is gestart met het spoorwegenet. De spoorverbinding tussen het oude Dampoortstation en Eeklo liep over het huidige tracé van de Afrikalaan. Met de aanleg van deze lijninfrastructuur raakte het gebied alsmaar meer bebouwd. Tussen het Houtdok en de spoorlijn vestigden zich een aantal bedrijven. We zien ook al een eerste aanzet van het huidige stratennet tussen de Koopvaardijlaan en de Afrikalaan. Ook ten oosten van de spoorlijn vinden we een aantal gebouwen terug. De Rietgracht scheidt de bebouwing van de resterende meersgronden aan de oostzijde van het gebied.

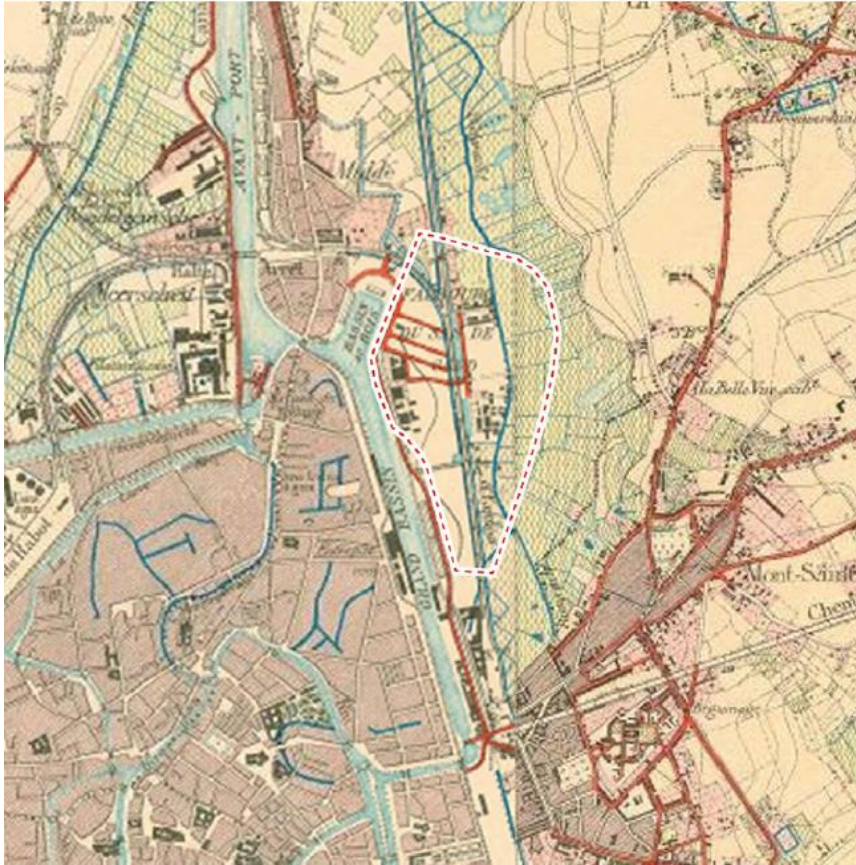


Fig : Uitsnede uit de topografische kaart 1893



Fig : Foto uit eind 19^{de} eeuw met zicht op het gebouwenfront langs de Koopvaardijlaan vanaf de overzijde van het Handelsdok. Op de foto zijn de typerende 'trapgevels' van Triferto al te herkennen.

Met de uitbouw van de spoorlijn richting Antwerpen en het bijbehorende emplacement, verschuift de spoorlijn naar de oostzijde van het gebied. De Afrikalaan (Boulevard d'Afrique) vormt nu de centrale as doorheen het gebied. Langs de sporen verschijnt een nieuwe weg, waarvan de huidige Amerikalaan de restant is. Het gebied staat nu in zijn geheel bekend als 'terrain industriel'. Met het verschuiven van de spoorweg is ook de Rietgracht (grotendeels) gesupprimeerd. De huidige laagte in het Scandinaviëpark is nog een restant van deze oorspronkelijke grachtenstructuur.

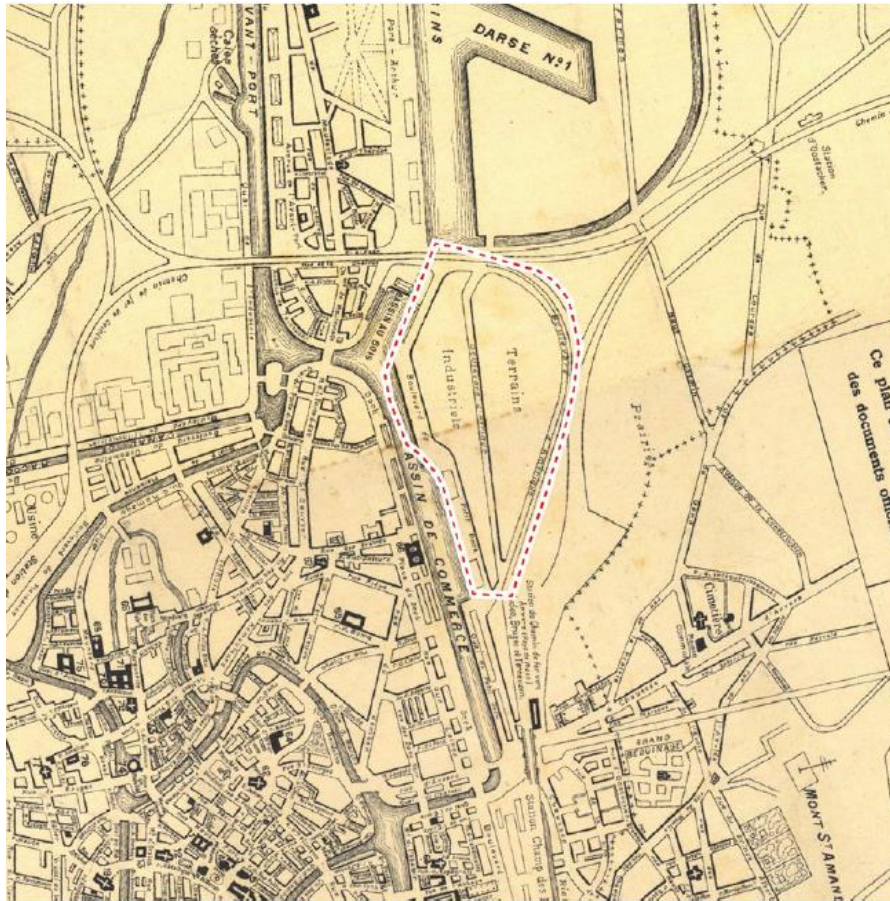


Fig. Heinz, 1912

Na de Tweede Wereldoorlog raakt het gebied volledig volgebouwd. Waar het gebied in de 19^{de} eeuw nog in hoofdzaak een economische inslag kende, krijgt het gebied nu een meer gemengd karakter door de planmatige inbreng van woningen. Een kaartuitsnede uit de 'wederopbouwperiode' (ca. 1950) toont dat in eerste instantie een wijk met noodwoningen werd opgericht op de terreinen tussen de Afrikalaan en de Chinastraat. Nadien volgde nog een tweede wijk tussen de Afrika- en de Amerikalaan (voornamelijk Lübecksite). In tegenstelling tot de woningen op de terreinen tussen de Afrikalaan en de Chinastraat zijn de woningen op de Lübecksite decennialang blijven staan. De woningen zijn pas recent gesloopt.

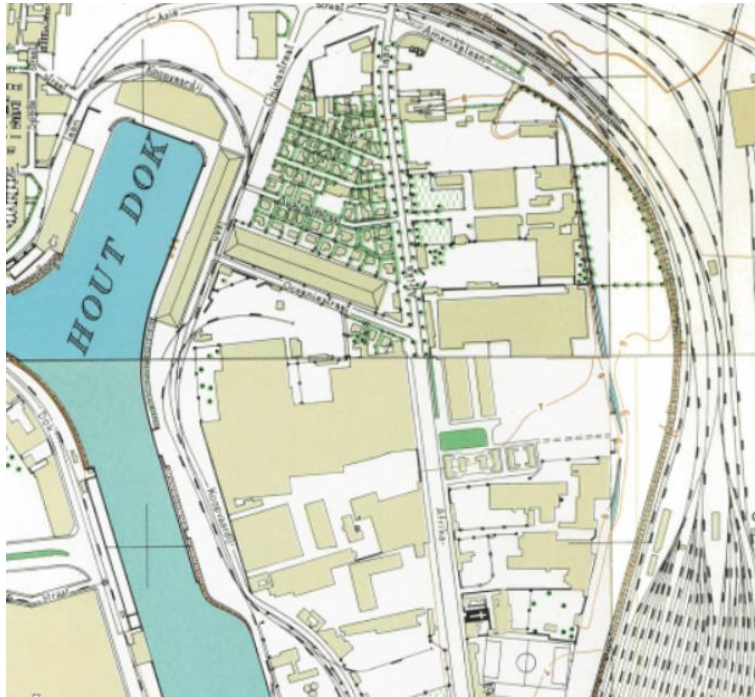
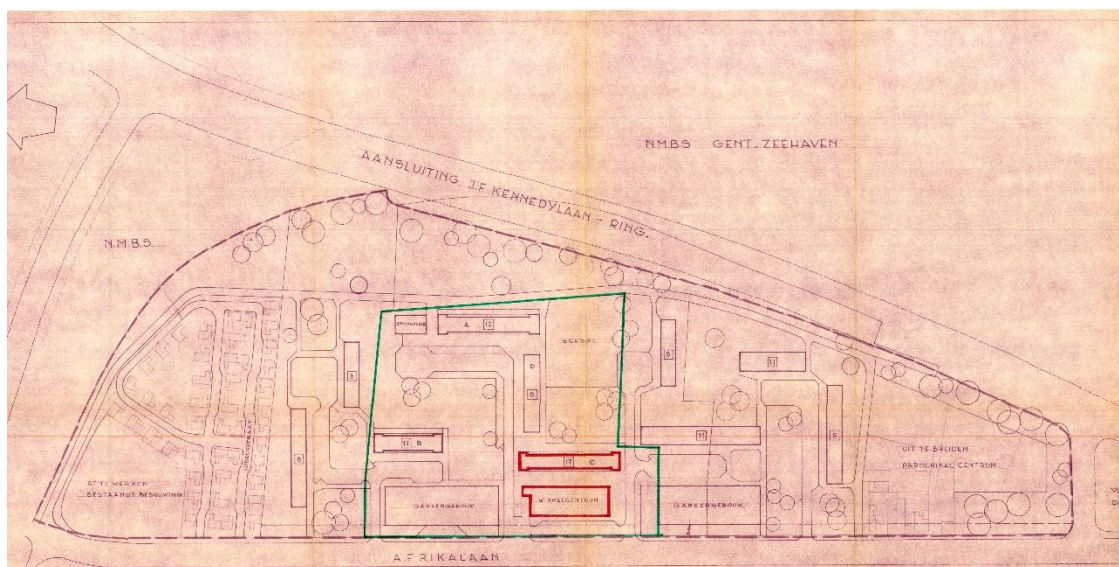


Fig : Topografische kaarten Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw (ca. 1950).

In de jaren 1960 ontstond de intentie om het gebied tussen de Afrikalaan en de spoorlijn een zuiver residentiële invulling te geven. De Afrikalaan zelf zou verlegd worden naar de buitengrens van het gebied, net naast de sporenbundel. Tussen de nieuwe 'ring' en de Afrikalaan zou een volledig nieuwe woonwijk komen. Geheel in de toenmalige tijdsgeest koos het plan voor hoogbouw in een parkachtige omgeving. Naast wonen was ruimte voor een nieuwe school, winkels en gemeenschapsvoorzieningen.



Van dit plan zijn slechts een beperkt aantal elementen gerealiseerd. Eind jaren 1960 werd de eerste woontoren gebouwd langs de Scandinaviëstraat. Tussen de hoogbouw en de straat werd een 'winkelcentrum' opgericht. Om beide gebouwen te ontsluiten, werd een nieuwe straat aangelegd. Het openbaar domein drong diep in het binnengebied door, met de bedoeling om er in de toekomst nog 3 andere woontorens mee te ontsluiten. In de daaropvolgende jaren werd evenwel slechts 1 van de 3 geplande gebouwen gerealiseerd o.m. wegens de woningcrisis eind jaren 1970 – begin jaren 1980.

Vanaf de jaren 1980 kende het gebied opnieuw een evolutie naar meer bedrijvigheid. De al gevestigde bedrijven, waaronder Christeyns en De Swaef, breidden verder uit. Aan de oostzijde vestigden zich een aantal nieuwe KMO's. De economische invulling van de zone ten oosten van de Afrikalaan is finaal bestendigd in het BPA Afrikalaan.

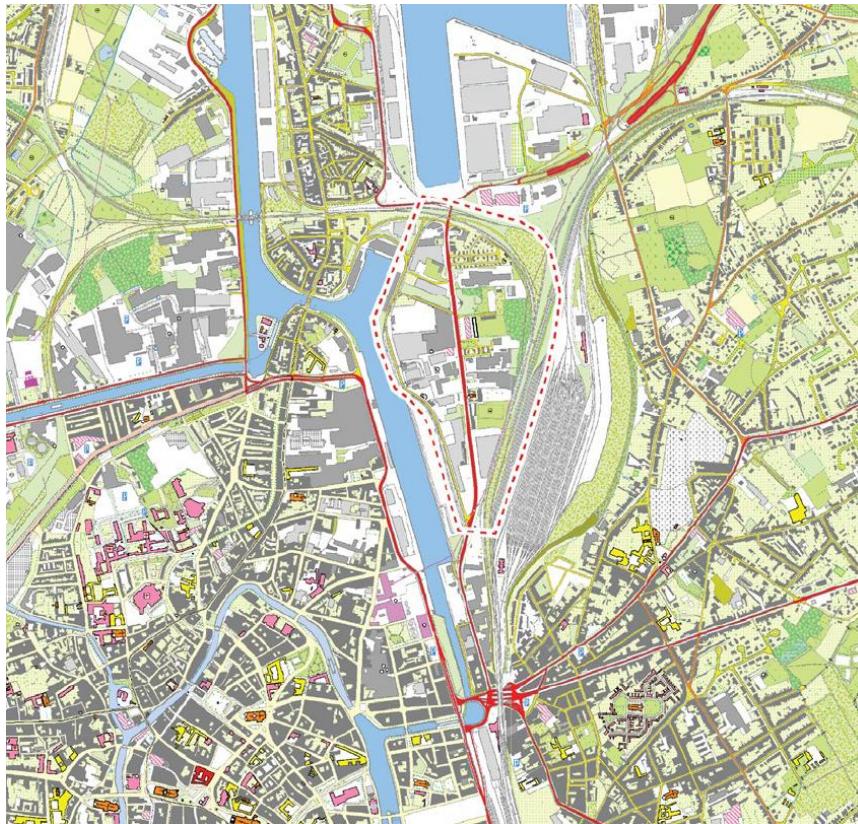


Fig. meest recente Topografische kaart

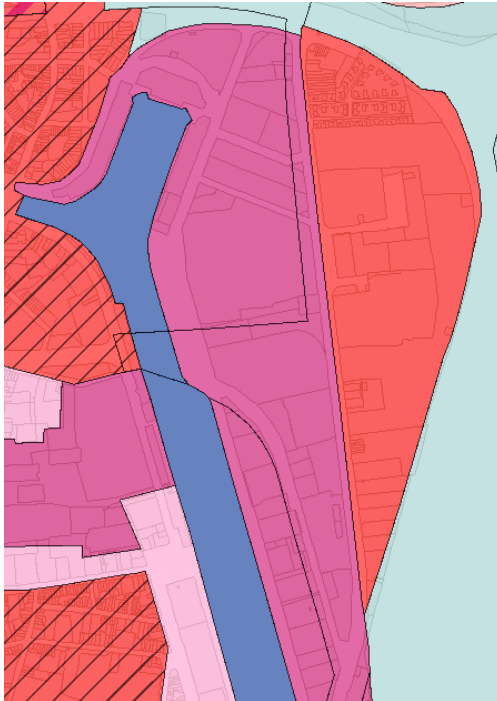
10. Bijlage 2 : Juridische context



Overzicht bijzondere plannen van aanleg en ruimtelijke uitvoeringsplannen in en rond het plangebied

- > BPA Afrikalaan (1991)
- > RUP Oude Dokken (2011)
- > Provinciaal RUP Handelsdokbrug (2012)
- > RUP Dampoort in opmaak (voorontwerp eind 2018)
- > RUP Vliegtuiglaan (2012)
- > RUP Groenas 1 (2009)
- > BPA Campo Santo (1988)

10.1. Gewestplan (1977)



Het oorspronkelijke gewestplan laat een tweeledige structuur zien. Het deel ten oosten van de Afrikalaan is bestemd als woongebied. Het deel ten westen van de Afrikalaan fungeert als industriegebied, net als de omgeving van de Oude Dokken.

10.2. Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Grootstedelijk gebied Gent (2009)

Het projectgebied maakt deel uit van het 'grootstedelijk gebied Gent', zoals afgebakend met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het gewestelijk RUP voorziet geen specifieke voorschriften voor het projectgebied.

10.3. Gewestelijk RUP Afbakening Zeehavengebied Fase II (2012)



Het zeehavengebied bevindt zich ten noorden van het plangebied. De ruimte tussen de Port Arthurlaan en het Grootdok is bestemd voor zeehaven en watergebonden bedrijven en voor

10.5. BPA Afrikalaan (1991)

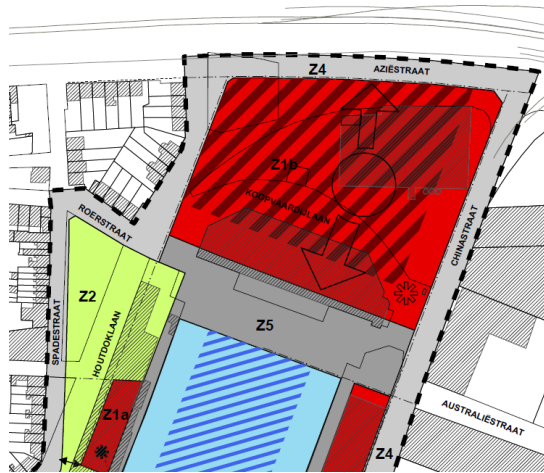


Het Bijzonder Plan van Aanleg Afrikalaan (goedgekeurd bij KB van 30 oktober 1991) bestemt het gebied tussen de Afrikalaan en de spoorweg in hoofdzaak als bedrijvenczone en dit in afwijking op de bestemming woongebied volgens het gewestplan. De afwijking is in hoofdzaak gemotiveerd vanuit de **geplande herontwikkeling van de zone richting bedrijvigheid**. KMO's, commerciële bedrijven en groothandel vormen de hoofdbestemming. Bedrijfswoningen zijn toegestaan als nevenbestemming (max. 1 per perceel). 80% van de zone mag 'bezet' worden. Bouwhoogte bedraagt maximaal 10 m, mits respecteren van een afbouw ten opzichte van de perceelsgrenzen (max. 4 m op 4 m van de grens en dan onder 45° tot max. 10 m hoog). Op de zonegrens dient de hoogte beperkt tot 8 m (om dan onder 45° toe te nemen tot max. 10 m hoogte). De woningen in het gebied konden volgens de toelichtingsnota bij het BPA wel nog behouden blijven en werden als dusdanig **planmatig bestendig** ('bevroren'). Het ging dan om de noodwoningen van de Lübeckwijk, de woningcluster op de hoek Amerikalaan – Afrikalaan en de twee kleine woonclusters ten zuiden van Christeyns. Enkel de meergezinsgebouwen aan de Scandinaviëstraat kregen een volwaardige woonbestemming. De toelichtingsnota bij het bestemmingsplan voorzag dit plan enkel als tussenfase, waarbij het volgens de preliminaire stedenbouwkundige visie wel degelijk **de bedoeling was dat het volledige plangebied op termijn zou evolueren naar een bedrijventerrein**.

10.6. Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Oude Dokken (2011)

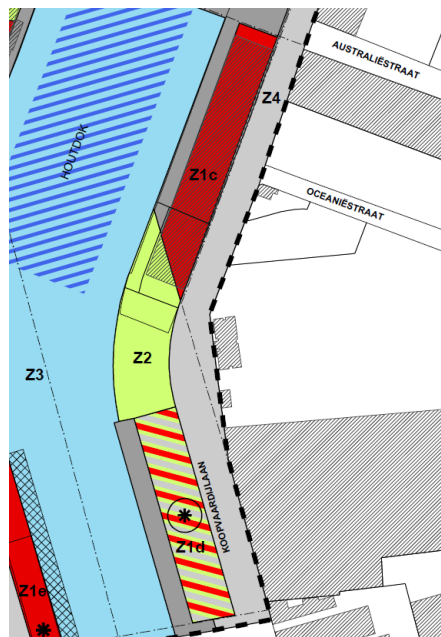
Het plangebied van het RUP nr. 135 Oude Dokken (goedgekeurd bij besluit van deputatie op 23 juni 2011) bevindt zich ten westen van het projectgebied. Het bestemt in hoofdzaak de oude

havengronden die rechtstreeks uitgeven op het water. Het plan vormt de juridische vertaling van het 'strokenplan' OMA uit 2006 (stadsontwerp voor het projectgebied Oude Dokken, zie 11.1).



Het gebied op de kop (Z1b) van het Houtdok is bestemd voor stedelijk wonen in een combinatie van appartementen en grondgebonden woningen (min. 15%). Kantoren zijn als nevenbestemming mogelijk tot een maximum van 5000 m². Het bouwblok alinieert op de uitgezette zichtassen. In een zuidoostelijke uithoek is een hoogteaccent tot 80 m mogelijk. Voor het overige bedraagt de bouwhoogte overall max. 18 m tenzij langs het Houtdok en de hoek Chinastraat – Aziëstraat waar bouwhoogten tot 28 m zijn toegelaten. De ruimte tussen het bouwblok en het Houtdok is bestemd als 'kaai' (Z5).

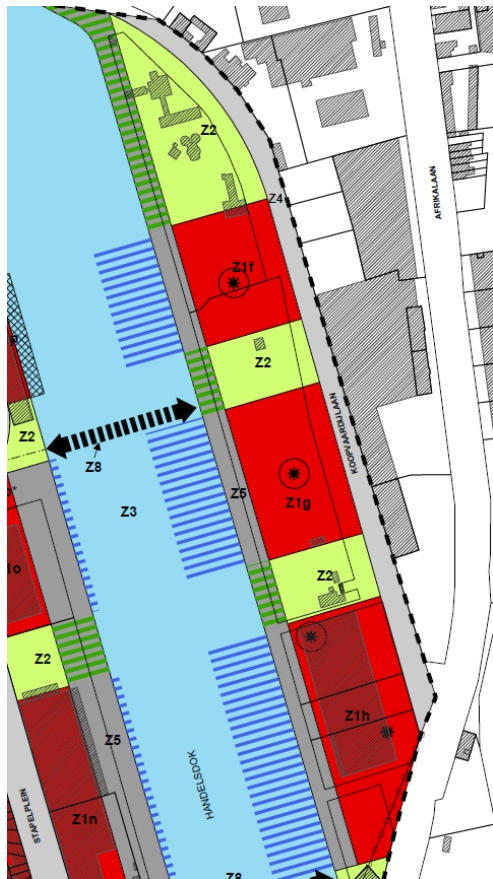
Aan de westzijde van het Houtdok is een ontwikkelingszone voorzien tussen de huidige Houtdoklaan en het Houtdok zelf (zone Z1a).



De deelzone aan de overzijde van het bedrijf Triferto krijgt een bestemming als zone voor publiek domein met nabestemming stedelijk wonen. De nabestemming treedt maar in voege van zodra de overslaginstallatie van het bedrijf Triferto gesloopt is. De nabestemming gaat uit van stedelijk wonen (appartementen of grondgebonden woningen) of kantoorachtigen, en dit in een volume tot maximaal 40 m.

Het RUP voorziet daarnaast nog twee bijkomende (woon)ontwikkelingszones: Z1a ten westen van het Houtdok en Z1c ten oosten van het Houtdok. In antwoord op het burgerinitiatief (ingediend in het kader van de definitieve vaststelling van het RUP) heeft de Stad stad Gent³² evenwel beslist deze zones niet te ontwikkelen. Intussen zijn beide zones al toegevoegd aan het Kapitein Zeppospark. Voorliggend RUP zal deze beslissing nu ook bestemmingsmatig vertalen.

³² Gemeenteraadszitting van 21 februari 2011



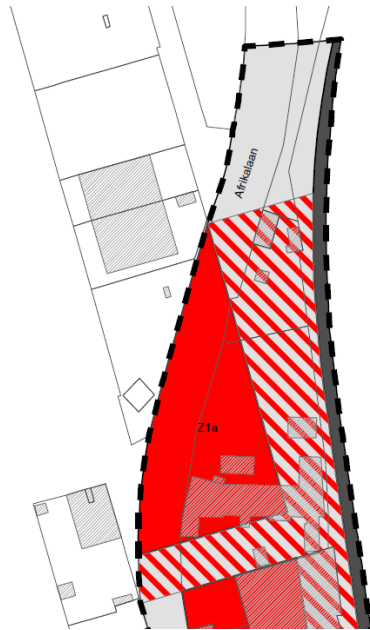
Het strokenpatroon zet zich verder ten zuiden van de Verapazbrug. De omgeving van de voormalige betonsilo's fungeert als publieke groenzone. De deelzone ten zuiden van deze groenzone (Z1f) is bestemd voor stedelijk wonen in een combinatie van appartementen en grondgebonden woningen (minstens 20%). De bouwhoogte bedraagt maximum 18 m, met uitzondering van één hoogteaccent tot maximaal 50 m.

In het verlengde van de Bataviabrug (zie schematische pijlaanduiding Z8) is een publieke groenzone voorzien. De deelzone ten zuiden van deze groenzone (Z1g) is op zijn beurt weer bestemd voor stedelijk wonen, waarbij het aandeel wonen aangevuld kan worden met gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau (zie project Schipperskaai). De bouwhoogte bedraagt maximum 18 m, met uitzondering van één hoogteaccent tot maximaal 50 m.

Een publieke groenzone scheidt Z1g van een volgende deelzone voor stedelijk wonen (Z1h). De deelzone is bestemd voor stedelijk wonen in een combinatie van appartementen en grondgebonden woningen (minstens 20%). De bouwhoogte bedraagt maximum 18 m voor de sokkel, met uitzondering van twee hoogteaccenten tot maximaal 50 m. Het aanleggen van één of twee straten dwars op het Handelsdok is verplicht.

10.7. 'Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 172 Dampoort' in opmaak(voorontwerp 2018)

Het plangebied van het 'Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 172 Dampoort' bevindt zich ten zuiden van het projectgebied. Het RUP bevindt zich momenteel in fase van voorontwerp ('oude planningsprocedure').



Het voorstel van RUP voorziet in een herbestemming van de terreinen in de onmiddellijke omgeving van het station Gent Dampoort (gebied voor stedelijke ontwikkeling en industriegebied volgens het gewestplan). De heraanleg van de R40 vormt de ruggengraat van het plan. Het voorontwerp voorziet in een zone voor de aanleg van nieuwe wegenis (incl. tunnel) langs de sporen. Aan de noordzijde van het plangebied is een verbrede zone voor wegenis voorzien in functie van de inpassing van een keerlus voor het vrachtverkeer. De Koopvaardijlaan wordt met het infrastructuurproject gesplitst. Het zuidelijk deel takt via een haakse aansluiting aan op de nieuwe stadsring. De nieuwe stadsring zet zich dan in noordelijke richting in het verlengde van de Afrikalaan.

Het noordelijk deel van de Koopvaardijlaan sluit hier vervolgens via een schuine aansluiting op aan. Het driehoekig gebied tussen nieuwe stadsring, het zuidelijk deel van de Koopvaardijlaan en de projectontwikkeling van de Oude Dokken is voorzien voor stedelijk wonen in een hoofdbestemming met onder andere kantoren en gemeenschapsvoorzieningen en een beperkt aandeel wonen. Bouwhoogte is gelijkaardig aan deze van het aanpalende projectzone uit RUP Oude Dokken (18 m of 5 bouwlagen).

10.8. Gemeentelijk RUP nr. 149 'Vliegtuiglaan' (2012)



Legende

	RUP grens
	zonegrens
	perceelsgrens
	gebouwen
	multifunctionele economische zone
	groenzone
	zone voor lokale openbare wegen
	bouwvrije strook
	hoogspanningsleiding (indicatieve positie)

Dit RUP (goedgekeurd bij besluit van deputatie op 8 maart 2012) bestemt de ruimte tussen de sporenbundel en de Vliegtuiglaan als multifunctionele economische zone. De klemtoon ligt op gemengde en grootschalige detailhandel (complementair aan de binnenstad). Daarnaast is ruimte voorzien voor logistiek en distributie, geluidshinderlijke recreatie, een hotel (gelinkt aan de haven) en beperkte kantoren of kantoorachtigen in een kopgebouw als antwoord op de toekomstige infrastructurele context. De bestaande bebouwing kan worden uitgebreid. Aansluitpunten op het hogere wegennet zijn beperkt en te linken aan het plan voor de aanleg van de voorlopige zuidelijke havenring (zie verder). Het plan voorziet de nodige ruimte voor de aanleg van een nieuwe oost-westfietsverbinding, als alternatief voor de huidige fietsinfrastructuur langs de Vliegtuiglaan. Aan de zuidzijde is een 10 m brede groenstrook voorzien.

10.9. Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 139 Groenas 1 (2009)



Het RUP Groenas 1 flankeert het BPA Afrikalaan aan de oostzijde. Het RUP bestemt een brede groenstrook ten oosten van de sporenbundel en initieert de aanleg van een fiets- en wandelverbinding achter de huizenrij van de Halvemaanstraat en de Hogeweg.

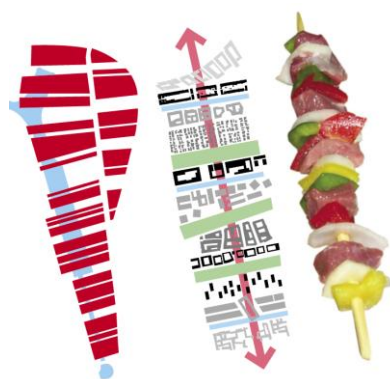
10.10. Bijzonder Plan van Aanleg SA.-11 Campo Santo (1988)

Dit bestemmingsplan bestrijkt de oude kern van Sint-Amandsberg en reikt eveneens tot tegen de oostgrens van het BPA Afrikalaan. De gronden tussen de delen die gevat zijn door het RUP Groenas 1 en het BPA Afrikalaan zijn, net als in het BPA Afrikalaan, bestemd als zone voor spoorwegen.

11. Bijlage 3: voorbereidend stedenbouwkundig onderzoek (vervolg)

11.1. Stadsontwerp Oude Dokken (OMA 2006)

Het stedenbouwkundig bureau OMA ontwikkelde in 2006 in opdracht van Sogent een voorstel van stedenbouwkundige en projectmatige uitwerking van het gebied rond de Oude Dokken. Het bureau beperkte zich niet tot het latere plangebied van het RUP Oude Dokken, maar omvatte een stedenbouwkundige visie voor het volledige gebied tot tegen de sporenbundel. Het stadsontwerp voorziet een hoogstedelijke ontwikkeling op de grens van binnenstad en haven. Als antwoord op de noord-zuidgerichte infrastructuur van de haven en de spoorweg krijgt het gebied een oost-westgedomineerde structuur en dit in een afwisseling van dense bebouwing en brede groenstroken (zgn. 'Brochettemodel').



Het stadsontwerp zet de structuur kracht bij door zorgvuldig uitgekozen hoogteaccenten. Uitgesproken 'landmarks' markeren de relatie met de binnenstad en de haven.

Fig. Basisconcept voor het stadsontwerp Oude Dokken (OMA)

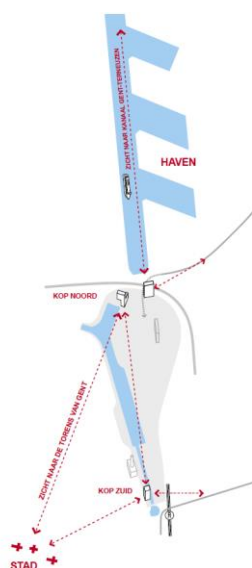


Fig. 'Landmarks' leggen link met stad en haven

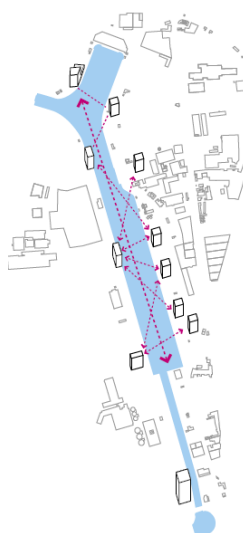
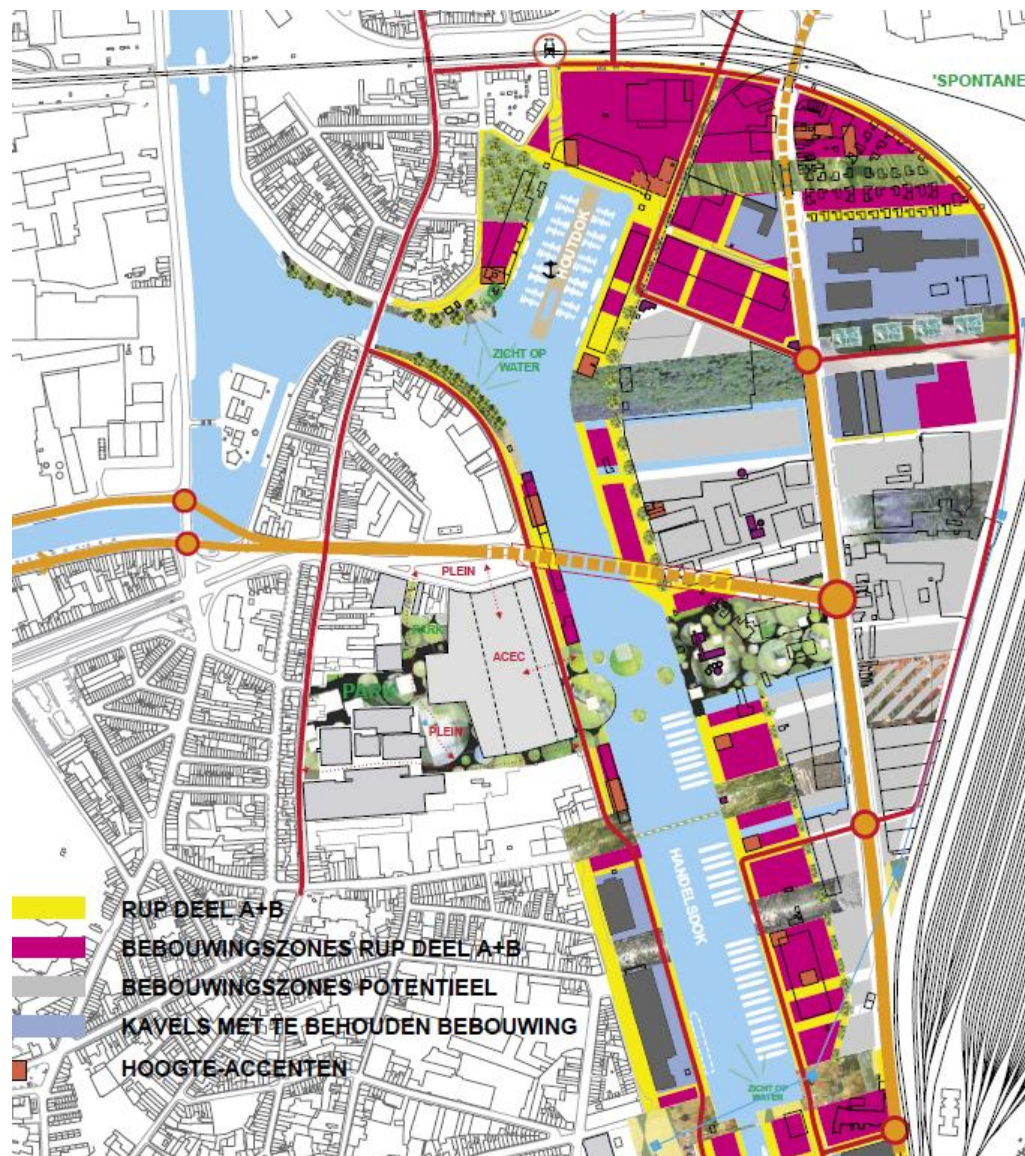
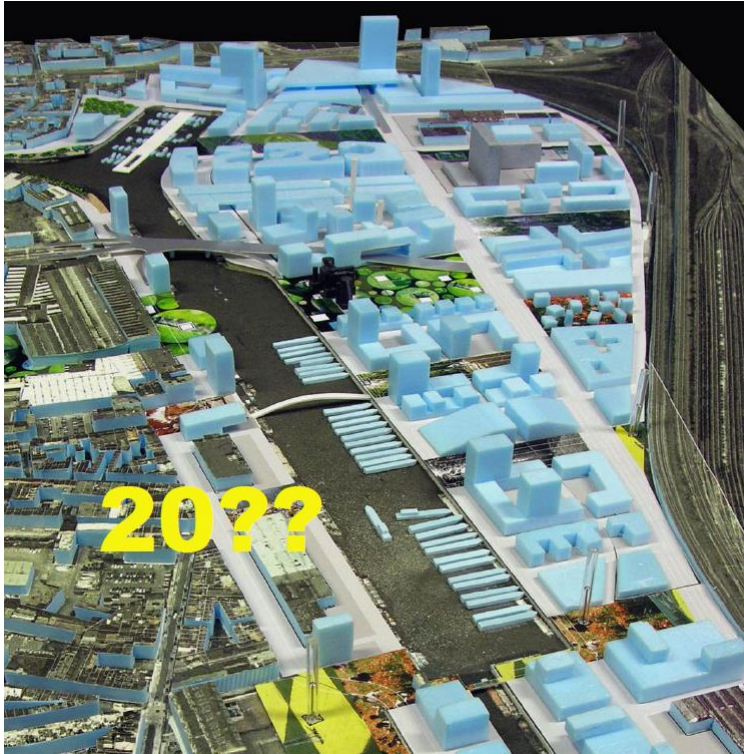


Fig. zorgvuldig uitgekozen hoogteaccenten op lokale schaal



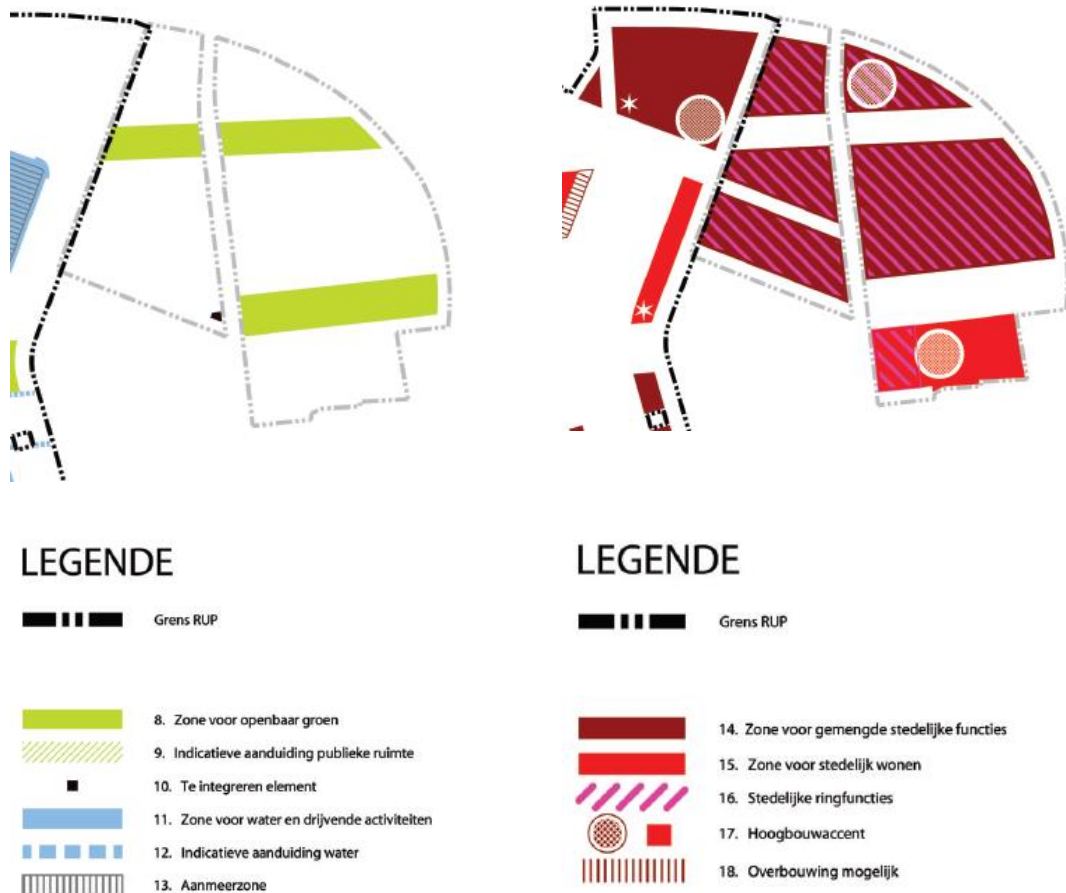
Het stadsontwerp voorziet een uitgesproken woonprogramma, in een omgeving met een goede bereikbaarheid en hoogwaardige publieke ruimten. Brede parken creëren het nodige groen en verbinden het water met de sporenbundel over de Afrikalaan heen. De interne ontsluiting verloopt in een aantal lussen aan de buitenzijde van het gebied, zodat de aantakking op de Afrikalaan beperkt kan blijven. Het stadsontwerp voorziet in een gefaseerde ontwikkeling. De kavels langs het water worden in een eerste fase ontwikkeld, de zone ten noorden van de Verapazbrug in een tweede en de bestaande economische functies langs de Afrikalaan in een laatste fase.



LEGENDE

- Nieuwe ontwikkeling volgens het stadsontwerp, op te nemen in het RUP
- Bestaande bebouwing geïntegreerd in het stadsontwerp, mogelijks op te nemen in het RUP
- Nieuwe ontwikkelingen toegelaten volgens het stadsontwerp, mogelijks op te nemen in het RUP
- Primaire weg II bevoegdheid Vlaams gewest
- Ruimtelijk niet conform het stadsontwerp
- Ruimtelijk en functioneel niet conform het stadsontwerp

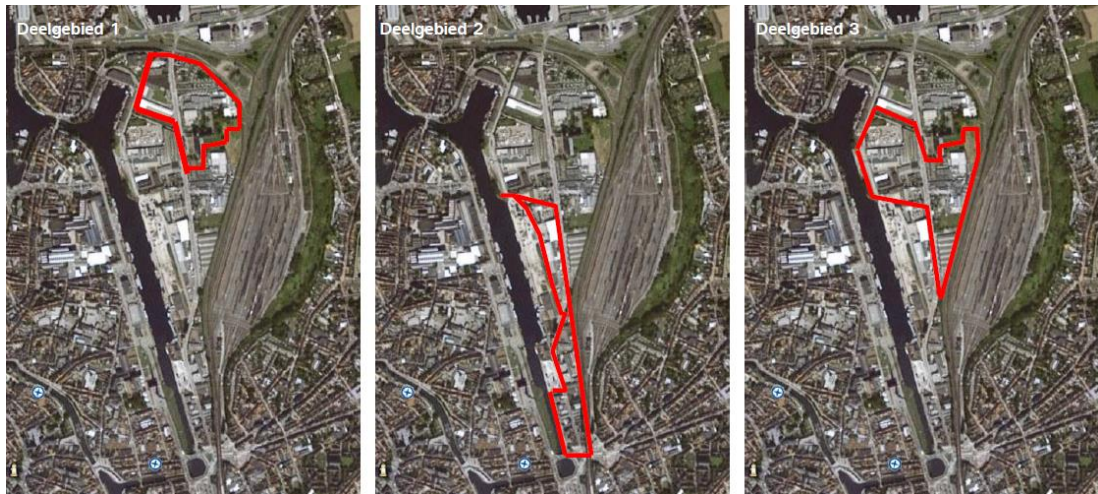
Om het stadsontwerp van OMA om te zetten in een juridisch verordenend plan, is een voorstudie voor een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt. De studie richt zich in eerste instantie op de gronden die later voorwerp zullen uitmaken van het finale RUP Oude Dokken (zie boven), maar geven ook een doorkijk op het toen geplande vervolgverhaal binnen de contouren van het huidige RUP Afrikalaan. Onderstaande figuren vatten de planintenties voor de noordelijke deelgebieden samen.



Finaal is ervoor gekozen het RUP Oude Dokken te beperken tot het gedeelte rond het Houtdok. Het gebied rond de Afrikalaan zou dan via een apart plan herbestemd worden.

11.2. STEC -studie (2008)

Het onderzoeksgebied van deze studie overlapt in grote mate met het plangebied voor dit RUP. De STEC-studie vormde de basis voor het latere 'stedenbouwkundig onderzoek' (BUUR; 2016). De studie kende in eerste instantie een belangrijke economische inslag. Na afweging van alternatieven, werd er per deelgebied een voorkeursscenario voorgesteld. We vatten het voorstel uit de studie als volgt samen :



Deelgebied 1 : deel ten westen van Afrikalaan : Australiëstraat-Oceaniëstraat-Aziëstraat

Visie	Gemengd gebruik met accent op bedrijfsruimte en gemiddelde dichtheid	
Programma	Stedelijk wonen	100 – 150 woningen (50 won. per ha)
	Voorzieningen (leisure, winkels)	5000 – 10000 m ² BVO
	Kantoren (kleinschalige en middenschalige kantoorruimten van ca. 250 m ² BVO tot ca. 1500 m ²)	
Dichtheid	V/T	1,5 – 2,5
Ruimtelijk beeld	Westzijde : aansluiten bij ontwikkeling Oude Dokken, snel lagere bouwhoogte en densiteit naar de Afrikalaan toe	
	Langs de Afrikalaan geen wonen (of zeer beperkt), ruimte voor werk; mogelijk ook grotere gebouwen van minstens 15 m	

Deelgebied 1 : deel ten oosten van de Afrikalaan : Lübeck, site Mercedes, wooncluster

Visie	Gemengd gebruik met accent op bedrijfsruimte en gemiddelde dichtheid	
Programma	Overwegend behoud huidige functies met accent op bedrijfsruimte	
	Concentratie stadswoningen wordt opgeheven; woningen in Svenska complex blijven	
	Overwegend grootschalige bedrijfsruimten met laag aandeel kantoren (max. 50% kantoorvloer per kavel), in combinatie met showrooms (zichtlocaties)	

Dichtheid	V/T bedrijfsruimtefuncties	0,5
	V/T overige functies	1,5
Ruimtelijk beeld	<p>Oostzijde : relatief lage bouwhoogten en dichtheden, aansluitend bij bedrijfsbebouwing</p> <p>Langs de Afrikalaan mogelijkheden voor grotere gebouwen van minstens 15 m</p>	

Deelgebied 2 : zuidelijk deelgebied

Visie	Gemengd gebruik met accent op kantoren	
Programma	Hoogstedelijk programma met bovengemiddelde dichtheid en sterke menging van functies	
	Kantoren (met name binnen straal van 400 m van de Dampoort)	70%
	Voorzieningen (retail, winkels)	20%
	Wonen	Max. 10%
Dichtheid	V/T	3
Ruimtelijk beeld	<p>Zwaartepunt van het plangebied</p> <p>Hoogstedelijk programma met ruimte voor middelgrote gebouwen die flink de hoogte ingaan</p> <p>Aantrekkelijk gebied voor realiseren van landmarks langs R40 en richting Dampoort</p> <p>Belangrijk is levendige plinten te realiseren</p> <p>Gebied transformeert naar een intensief bebouwde, binnenstedelijke locatie waarin een flink deel van de huidige functies kunnen voorkomen, maar dan in een hogere dichtheid. Dit biedt interessante marktkansen voor de gevestigde grondeigenaars.</p>	

Deelgebied 3 : middengebied

Visie	Huidige bestemmingen handhaven, in combinatie met een 'face lift'	
Programma	Huidige bestemmingen blijven gehandhaafd	

	Gebied ondergaat opknopbeurt van de openbare ruimte, zonder dat er sprake is van het uitkopen / verplaatsen van bedrijfsruimtegebruikers en andere functies	
Dichtheid	V/T	0,3 – 0,5
Ruimtelijk beeld	Bedrijventerrein met divers karakter : overwegen grootschalige bedrijfsruimtegebruikers, naast kleinschalige gebruikers. Modern gemengd terrein, met functionele verschijningsvorm	

De STEC studie vormde de aanleiding voor het opzetten van een proces- en overlegstructuur rond de toekomst van het gebied. Het college stelde in zijn besluit dat in dit proces moet worden nagegaan *'hoe economische activiteit in het gebied "Afrikalaan" kan bestendig blijven in het kader van de nieuwe aanpalende functies onder andere in het project Oude Dokken'*. Specifiek voor deelgebied 1 werd de vraag gesteld om de voorgestelde visie te toetsen op zijn haalbaarheid én een planinitiatief voor te bereiden.

12. Bijlage 4 : Relevante beleidsplannen

12.1. Bestuursakkoord 2012-2018

Het bestuursakkoord 2012 – 2018 bevat volgende beleidslijnen voor het betrokken gebied :

We ontwikkelen de zone rond de Oude Dokken verder tot de geplande woonwijk en sturen het project bij door de voorziene groenoppervlaktes uit te breiden. De totale geplande wooncapaciteit wordt gevrijwaard.

De zone ten westen van het Houtdok wordt niet bebouwd en krijgt vorm als een park voor de Muide, in aansluiting bij het thans bestaande parkje aan de Spadestraat. Ook de oeverzone tussen het Houtdok en de nieuwe woningen langs de noordzijde van het Houtdok zal maximaal open en groen aangelegd worden en hierbij aansluiten.

Aan de overzijde van het water, ten oosten van het Houtdok, wordt langs het water een groot centraal wijkpark ontwikkeld. Het bouwblok dat daar voorzien was, zal niet op deze plaats gerealiseerd worden en vervangen worden door een groenzone. Deze groenzone kan nog uitgebreid worden door de Koopvaardijlaan te knippen of een ander tracé te geven.

De geplande bouwblokken langs beide zijden van het Houtdok worden verschoven en opgenomen in de ontwikkeling van de zone tussen de Koopvaardijlaan en de Afrikalaan. Meerdere bedrijven in deze zone zijn immers bereid tot gesprekken over een optimalisering van het ruimtegebruik of een herlocalisatie naar zones die beter geschikt zijn voor economische bedrijvigheid. Om het wonen in deze omgeving mogelijk te maken komt een nieuw Ruimtelijk Uitvoeringsplan tot stand voor minstens de zone tussen de Koopvaardijlaan, de Handelsdokverbinding, de Afrikalaan en de spoorweg Gent-Eeklo. De studie ter voorbereiding van dit RUP wordt meteen opgestart.

12.2. Bestuursakkoord 2019 – 2024

De verwijzing naar het gebied rond de Afrikalaan vinden we terug onder het hoofdstuk ‘innovatief ondernemen’:

De Gentse economie en arbeidsmarkt zijn divers, dynamisch en innovatief. Kenmerkend is dat ze zowel op technologisch als op sociaal-innovatief vlak sterk staan. Onze economische toekomststrategie kiest duidelijk voor meer jobs en toegevoegde waarde binnen een innovatieve, klimaatneutrale en duurzame economie. De maatschappelijke uitdagingen op het vlak van onder meer grondstoffen, energie, tewerkstelling en korte keten zien we vooral als het begin van een nieuwe dynamiek. Zo maken we een verdere sociaal-ecologische transitie naar een veerkrachtige economie en arbeidsmarkt.

*Om economische groei mogelijk te maken, is er nood aan voldoende ruimte om te ondernemen en toegevoegde waarde te creëren. Voor de inrichting van nieuwe bedrijventerreinen mikken we op meer intensief ruimtegebruik door onder andere compacter te bouwen of te stapelen. We bepalen daarnaast criteria rond circulariteit en duurzaamheid, ook wat betreft mobiliteit. De bedrijventerreinen Tech Lane Ghent, Wiedauwkaai, R4/N70 Oostakker, **Afrikalaan** en UCO-site worden voltooid en krijgen een duidelijke profilering. Het Eiland Zwijnaarde wordt een kennisgedreven cluster met hoog innovatiegehalte, de Arsenaalsite en Nieuwe Vaart broedplaatsen voor nieuwe maakbedrijvigheid, de UCO-site focust op innovatie en tewerkstelling in de sociale economie, de Wiedauwkaai op maakeconomie voor KMO's, aan de Dampoort en Gent Sint-Pieters wordt de*

kantoorfunctie verweven met het stadsweefsel. The Loop ontwikkelen we verder als een nieuw stadsdeel met ruimte voor economie. Ook het herontwikkelen van verouderde industriële sites staat hoog op de agenda.

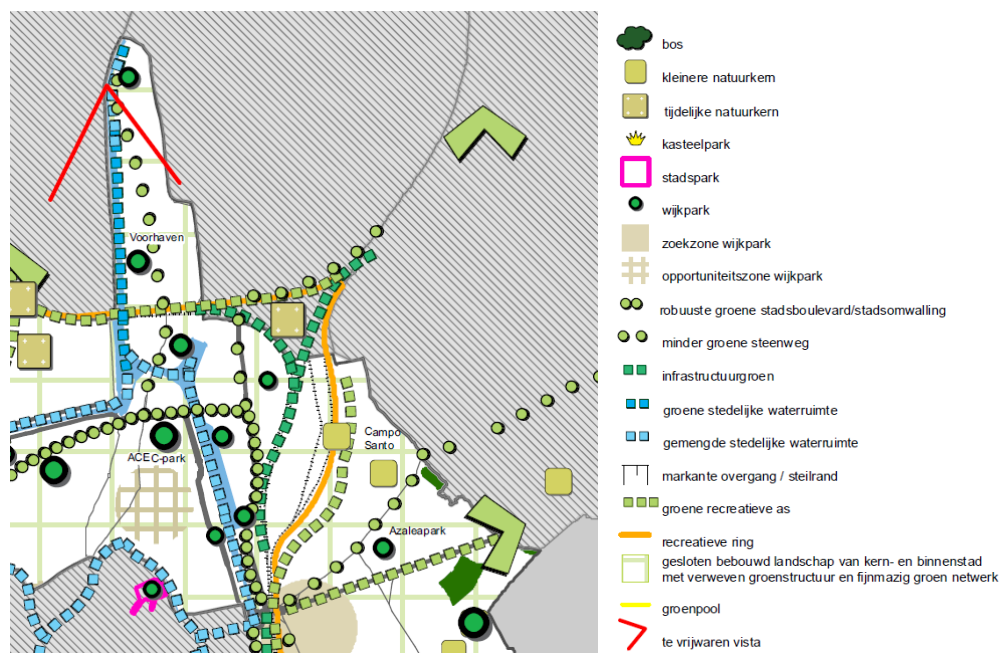
Verder is ook onderstaande ambitie voor de uitbouw van parken en groen in de stad relevant :

Bij stadsontwikkelingsprojecten zorgen we telkens voor een kwaliteitsvol park. Zo realiseren we het Ecowijkpark, Rijsenbergpark, Tondelierpark, Kapitein Zeppospark (Houtdokpark) en het Handelsdokpark Oost (bij de voormalige betoncentrale die wordt afgebroken) en starten we met de realisatie van een groot park in Nieuw Gent.

12.3. Groenstructuurplan (2012)

Met de goedkeuring van het Groenstructuurplan maakte de Stad Gent werk van een samenhangende en robuuste groenstructuur. Het plan ondersteunt de veelzijdige betekenis van het groen (ecologisch, recreatief, landschappelijk, klimaat).

Voorliggend projectgebied maakt deel uit van de gewenste ruimtelijke groenstructuur voor de kernstad. De stedelijke waterruimte vormt hierin een essentieel onderdeel. Een grid van wijkparken en woongroen geeft goed gespreid over de kernstad ontspanningsruimten aan. Dit grid beoogt een wijkpark (min. 1 ha – min. 10 m² per inwoner) met een verscheidenheid aan groenfuncties zoals ook een trapveld of een hangplek voor jongeren aan te bieden voor alle kernstadsbewoners binnen 400 m van hun woning en nabij, maar kleiner, woongroen binnen de 150 m. Zowel het bestaande parkje aan de Scandinaviëstraat als de recente parkruimten langs het Handelsdok zijn als ‘wijkpark’ aangeduid. De stadsboulevard R40 wordt als groene ader van de kernstad op termijn veel sterker in het stedelijk landschap geaccentueerd met robuuste hoogstammige bomen, waar mogelijk onder de vorm van een dreef. Lijnvormig groen langs de sporenbundel verbindt de kernstad met zijn omgeving. Het tijdelijke groen op de braakliggende gronden tussen de sporen ondersteunt deze verbindende functie. Groenklimaatas 1 bevindt zich aan de overzijde van de sporenbundel.

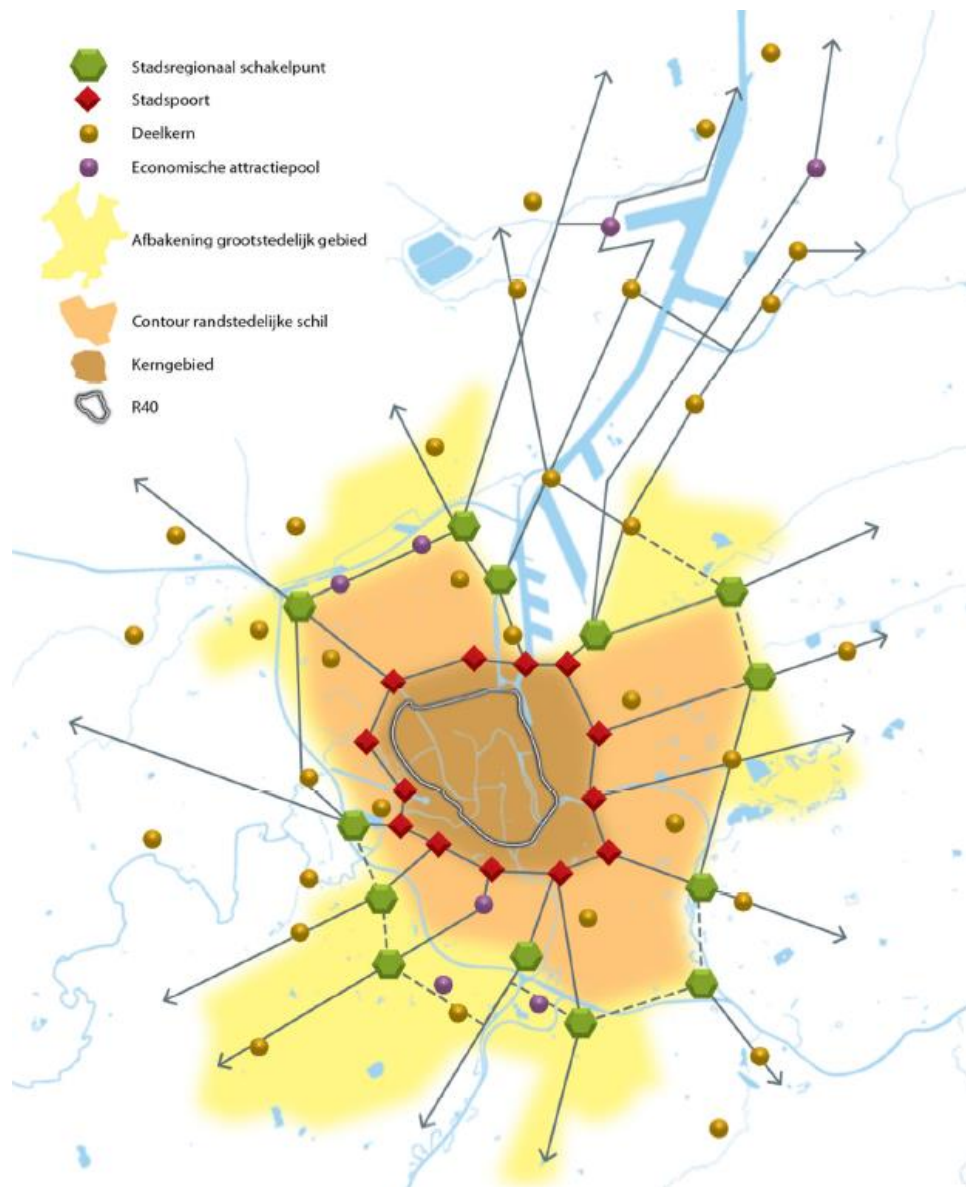


12.4. Mobiliteitsplan (2015)

De Stad Gent wil met dit plan een ambitieus en sturend mobiliteitsbeleid voeren. Hoofddoel is de levenskwaliteit in Gent verbeteren en de stad bereikbaar maken. Het plan gaat uit van een sturend en geïntegreerd mobiliteitsbeleid. De tijdshorizon ligt op 2030. Met het plan willen we de stad toegankelijk houden en tegelijk aantrekkelijk maken voor zowel bewoners als handelaars, bedrijven en bezoekers. Om tot een gedragen plan te komen, kiest de stad voor co-creatie. Door stappen, trappen en openbaar vervoer te versterken, kan de automobiliteit beheerst worden. Het versterken van de alternatieve vervoersmodi en het verschonen van de vervoersmiddelen dragen bij tot de doelstelling om Gent klimaatneutraal te maken tegen 2050. We spelen duurzame mobiliteit uit als troef voor economische ontwikkelingen. De fietsinfrastructuur wordt maximaal versterkt en dit in functie van nieuwe ontwikkelingen en de uitbouw van een stadsregionaal netwerk.

Het noordelijk deel van de Afrikalaan maakt als primaire weg type II deel uit van de ontsluitingsstructuur op Vlaams niveau. Omwille van de specifieke context staat een snelheidsregime tot 50 km/u voorop. De Verapazbrug en het zuidelijk deel van de Afrikalaan (secundaire III) fungeren als stedelijke ringboulevard en combineren verkeers- en verblijfsfunctie. De as Vliegtuiglaan – Port Arthurlaan fungeert als secundaire weg, type II en kan de functie van ‘havenring’ enkel tijdelijk opnemen, en dit in afwachting van de Siffertunnel én mits een duidelijk ontsluitingsconcept voor de wijk Muide - Meulestede.

De fiets fungeert als volwaardig vervoersmiddel. Elke ontwikkeling moet ‘befietsbaar’ worden gemaakt. Kruisingen met drukke verkeersaders gebeuren conflictvrij. We bouwen een samenhangend netwerk uit met vlotte verbindingen en ‘schakel’ punten of poorten tussen kern en rand. Dergelijke ‘schakelpunten’ bevinden zich ten zuiden (station Gent Dampoort) en ten noorden (P&R WEBA) van het projectgebied. Bedoeling is om op deze punten niet enkel de uitwisseling van fietsstromen te faciliteren, maar ook te voorzien in combinatiemogelijkheden van vervoersmodi (bijv. Park & Bike) en een aantal ondersteunende voorzieningen en publieke ruimten. De fietsinfrastructuur langs Verapazbrug en Oude Dokken wordt gezien als strategisch project voor de uitbouw van het stadsregionaal fietsroutenetwerk.



Het Mobiliteitsplan ziet in de (her)opening van het station Muide een opportuniteit om het voorstadsnetwerk (basisfrequentie 2 treinen/uur) aan de noordzijde van de stad te versterken³³. Het doortrekken van tramlijn 4 van Meulestede tot de Dampoort via Dok Noord en Dok Zuid zat al in het Pegasusplan uit 2003 en wordt verder bevestigd. De realisatie van deze zgn. 'Hoefijzerlijn' is een prioriteit voor de stad.

12.5. Parkeerplan Gent 2020 (2014)

Met het strategisch beleidsplan wil Gent een sturend parkeerbeleid voeren. We richten ons hierbij zowel op auto's als op fietsen. De visieopbouw spoot met het algemene Mobiliteitsplan. In uitvoering van het plan is een nota 'parkeerrichtlijnen' opgesteld (2018) met concrete richtlijnen voor ontwikkelaars. Om de kwaliteit van de openbare ruimte (bijvoorbeeld groenvoorzieningen, kindvriendelijke woonstraat, ...) en de leefbaarheid van de stad te handhaven, is elke initiatiefnemer van een bouwplan in principe verantwoordelijk voor het realiseren van een parkeeroplossing op eigen terrein. De richtlijn voor fietsparkeren is een minimumrichtlijn die bepaalt hoeveel

³³ Mobiliteitsplan stad Gent (2015), p. 111.

fietsparkeerplaatsen minimaal gerealiseerd dienen te worden. Het gebruik van krappe autoparkeerrichtlijnen draagt de voorkeur weg omdat dit vermijdbaar autoverbruik tegen gaat. Het parkeerplan duidt het projectgebied aan als (uit te breiden) onderdeel van de 'groene zone', wat wil zeggen dat er op vandaag nog géén betalend parkeren geldt maar dit in de toekomst wél kan worden ingevoerd.

Per type functie gelden volgende richtlijnen voor het autoparkeren :

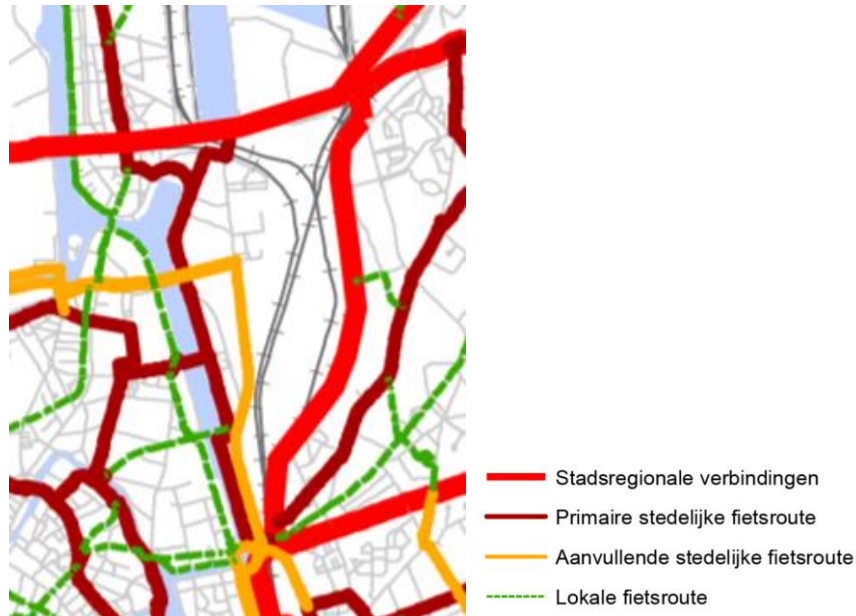
	FUNCTIE	normslag	rode zone	oranje zone	gele zone	groene zone	witte zone	zuidelijke mozaiek	Aandeel bezoekers in totaal
wonen	sociale huurwoning	wooneenheid	max. 0,4	0,4 - 0,6	0,4 - 0,6	0,4 - 0,6	min. 0,4	-	excl. bezoekers
	studentenwoningen	wooneenheid	0	0	0	0	0	-	excl. bezoekers
	serviceflats/assistentiewoningen	wooneenheid	max. 0,4	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	min. 0,4	-	0,15 per woning
	woning / studio's	wooneenheid	max. 0,6	0,6 - 0,8	0,6 - 0,8	0,6 - 1	0,8 - 2	-	excl. bezoekers
	bezoekers	wooneenheid	0	0	0	min. 0,1	0,2 - 0,5	-	
werken (incl. bezoekers)	kantoren zonder baliefunctie	100 m ² bvo	max. 1,5	0,7 - 2	0,7 - 2	2 - 3	3 - 4	max. 2,7	5%
	arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m ² bvo	max. 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	0,9 - 1,5	1 - 1,9	max. 0,9	5%
	arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m ² bvo	max. 0,3	0,1 - 0,4	0,1 - 0,4	0,3 - 0,4	0,4 - 0,9	max. 0,36	5%
commercieel (incl. bezoekers)	detailhandel, supermarkt	100 m ² verkoopsopp	0	1 - 2,5	1 - 2,5	2,5 - 4	3 - 4,5	max. 2,7	85%
	grootschalige detailhandel	100 m ² verkoopsopp	/	/	/	4 - 6	5 - 7	max. 4,5	85%
	commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m ² verkoopsopp	max. 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	1,5 - 3	2,5 - 4	max. 2,25	20%
	Andere (vb. showroom, weekmarkt, winkelcentrum e.d.)	100 m ² verkoopsopp	per ontwikkeling te bepalen						
Andere	per ontwikkeling te bepalen								

Voor fietsen gelden volgende parkeerrichtlijnen in de groene zone :

	FUNCTIE	normslag	rode zone	oranje zone	gele zone	groene zone	witte zone	Aandeel bezoekers in totaal aantal fietsen	
wonen	sociale huurwoning	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	studentenwoningen	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	serviceflats/assistentiewoningen	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	meergezinswoning	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	eengezinswoningen	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	bezoekers	wooneenheid		0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
werken (incl. bezoekers)	kantoren	100 m ² bvo		2	2	2	2	1,5	5%
	arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m ² bvo		1,3	1,3	1,3	1,3	1	5%
	arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m ² bvo		0,9	0,9	0,9	0,9	0,6	5%
commercieel (incl. bezoekers)	detailhandel, supermarkt	100 m ² verkoopsopp	3	3	3	3	3	85%	
	grootschalige detailhandel	100 m ² verkoopsopp	/	/	/	3	3	85%	
	commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m ² verkoopsopp	2	2	2	2	2	20%	
	Andere (vb. showroom, weekmarkt, winkelcentrum e.d.)	100 m ² verkoopsopp	per ontwikkeling te bepalen						
Andere	per ontwikkeling te bepalen								

12.6. Stadsregionaal fietsroutenetwerk (2018)

Het stadsregionaal fietsroutenetwerk bepaalt de belangrijke fietsroutes door de stad. De routes in het plan worden 'prioritair' voor de aanleg van nieuwe fietspaden en andere infrastructuur. De trajecten zijn zo gekozen dat er zoveel mogelijk belangrijke bestemmingen op aangesloten worden.



Het stadsregionaal netwerk voorziet een primaire stedelijke fietsroute in noord-zuid richting langs het Houtdok. De noodzakelijke infrastructuur is momenteel al deels gerealiseerd binnen het project 'Oude Dokken'. De fietsinfrastructuur langs de (te verleggen) stadsring blijft belangrijk als aanvullende route. Verbindingen op stadsregionaal niveau bevinden zich ten oosten (groenklimateas 1) en ten noorden (Vliegtuiglaan – Muide) van het projectgebied.

12.7. Economische studies

De Stad Gent initieert een aantal economische studies die mogelijk relevant zijn voor dit RUP. De studies zijn opgeleverd maar nog niet gevalideerd.

12.7.1. Visienota detailhandel en horeca 2018 – 2023

Met deze nota ontwikkelt de stad een duidelijke visie op het (ruimtelijk) functioneren van detailhandel en horeca. De visienota kent het projectgebied geen specifieke taak toe voor het opvangen van de ruimtebehoefte voor detailhandel en horeca. Het behoort niet tot het kernwinkelgebied. Grootschalige detailhandel wordt elders opgevangen binnen stedelijk gebied. In het gebied is enkel ruimte voor 'kleinhandelsbedrijven, dienstenbedrijven of horecazaken met een beperkte omvang, die een buurtverzorgend karakter hebben en voorzien in dagelijkse aankopen of een buurtversterkende dienstverlening'.

12.7.2. Kantoren in de Gentse Binnenstad (2015)

In samenwerking met de sector en de eindgebruikers heeft de Stad een visie opgesteld om kantoren in de binnenstad te houden. De tijdshorizon is 2030. De visie past binnen de beleidskaders van de Stad, zoals het Klimaat- en het Mobiliteitsplan en Ruimte voor Gent. Kantoren dienen in eerste instantie 'slim' ontworpen, met niet alleen maximaal aandacht voor een optimaal werkklimaat, maar ook de mogelijkheid tot een flexibele invulling en omvorming tot andere functies. Kantoren dragen bij tot een verweven straatbeeld en een kwalitatieve verdichting. Multimodale bereikbaarheid staat centraal. De studie onderscheidt drie types kantoren die in de Gentse kantorenmarkt hun plaats kunnen vinden. Kleine kantoren bevinden zich in de binnenstad, verweven tussen het wonen en de andere functies. Het 'grote' kantoor vindt zijn plaats op

on(der)benutte locaties in het centrum waarbij karaktervol en uniek patrimonium wordt herontwikkeld. De kantoren mengen er zich met andere, stedelijke functies. Op multimodaal ontsloten 'knopen' vormen kantoren onderdeel van zgn. 'hot spots'.

Om de visie tot uitvoering te brengen, is een actieplan opgesteld. Eén van de elementen binnen dit actieplan is een afwegingskader om het noodzakelijk te realiseren kantorenaandeel bij concrete projectvoorstellen te bepalen (zgn. 'kantorentoets'). Dit toetsingskader is momenteel in opbouw.

12.7.3. Verwevingstoets (2019) (in opmaak)

Het beleidsplan Ruimte voor Gent zet maximaal in op het verweven van functies. Om 'verweefbare' activiteiten maximaal kansen te geven in de toekomstige projectontwikkeling, wordt een Verwevingstoets uitgewerkt, dit naar analogie met de Woningtypetoets. Doel is een minimumaandeel economische activiteiten voorop te stellen en dit voor projecten vanaf een bepaalde schaalgrootte en aan de hand van een gebied specifieke afweging. De toets wordt momenteel verder uitgewerkt. Omdat voorliggend uitvoeringsplan vertrekt vanuit een eigen planlogica, zal de toets evenwel niet van toepassing zijn voor voorliggend gebied. De inhoudelijke elementen uit deze toets – zoals de omschrijving en uitwerking van 'verweefbare activiteiten' – werken weliswaar inspirerend voor deze opdracht.

12.8. Ontwerp Klimaatplan 2020-2025

De Stad Gent is intussen toe aan zijn 3^e Klimaatplan (apr. 2020). De Stad wil rekening houden met de gevolgen van de klimaatverandering en streeft ernaar om tegen 2030 een klimaatrobuuste stad te zijn en klimaatneutraal tegen 2050. Deze beleidsdoelstelling werkt op alle niveaus door, van het opstellen van de stedenbouwkundige voorschriften en het beoordelen van de milieu-effecten tot het concreet uitwerken van de plannen voor de gebouwen en hun omgeving.

Energiezuinig wonen is een speerpunt in het Klimaatplan. De nodige middelen worden vrijgemaakt om energierenovaties haalbaar te maken voor meer Gentenaars. Naast energie-efficiëntie is ook het opdrijven van de lokaal geproduceerde, hernieuwbare **energie** onontbeerlijk. Het plan gaat onder meer uit van 'gasloze' woonwijken en het verduurzamen en uitbreiden van warmtenetten. Het plan stelt het ZAWENT-project³⁴ (dit is het project waarbij de nieuwe ontwikkeling aan de Schipperskaai wordt verwarmd met warmte gerecupereerd uit afvalstromen aangevuld met restwarmte van het naburig bedrijf Christeyns) uitdrukkelijk als referentie voor. **Bedrijven** worden – als belangrijke partner – meegenomen in het klimaatverhaal. Op het vlak van **mobiliteit** wordt uiteraard ingezet op een zo duurzaam mogelijke verplaatsingen. **Circulaire economie** moet volop kansen krijgen in de stad. Het Klimaatplan stelt hierbij uitdrukkelijk dat er in de stad opnieuw ruimte moet zijn voor maakeconomie. Om Gent klimaatrobuust te maken dient bebouwing en verharding tot het functionele minimum beperkt te blijven. We zetten in op bronmaatregelen om het regenwater zoveel mogelijk ter plaatse vast te houden (hergebruik, infiltratie). Nieuwe stadsontwikkelingsprojecten zijn maximaal hemelwaterneutraal. De ruimte voor water (bovenop de ruimte voor groen) bedraagt minstens 7% van de afwaterende oppervlakte. We zetten in op het vergroten van het bomenbestand van de stad (min. 1 boom per 5 parkeerplaatsen). We kiezen voor groendaken en groene gevels en hebben aandacht voor verkoelende infrastructuur zoals witgekleurde materialen, schaduwinfrastructuur en zonnewering.

³⁴ Zero AfvalWater met Energie- en NutriëntenTerugwinning

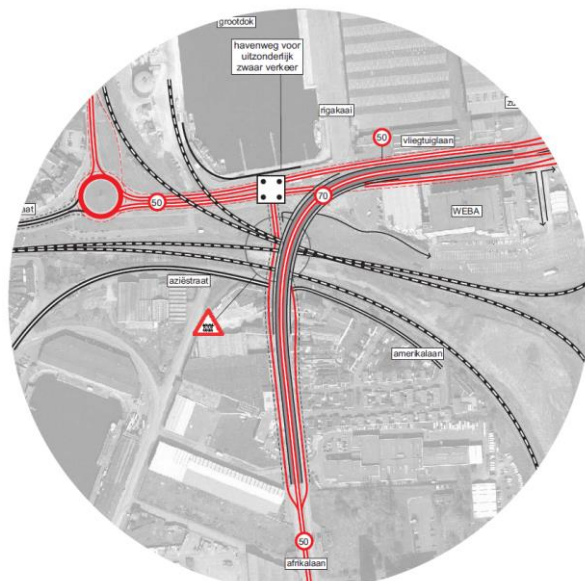
12.9. Stadsvernieuwingsproject Muide Meulestede Morgen (2019)

Op initiatief van de buurt startte de Sstad Gent in 2014 een stadsvernieuwingsproject voor de wijk Muide Meulestede. Het project overkoepelt diverse initiatieven of ‘werven’ om de vooropgestelde visie en doelstellingen in praktijk te brengen. Het gaat dan zowel om een aantal initiatieven op vlak van (betaalbaar) wonen, (co)werken als om gerichte ingrepen in de publieke ruimte. De aanleg van het Houtdokpark (later Kapitein Zeppospark genoemd) vormt één van de acties uit het stadsvernieuwingsproject (zie verder).

Om al deze initiatieven te vatten binnen één ruimtelijk kader, is een wijkstructuurschets opgesteld (BUUR, EVR, 2019). De wijkstructuurschets verbeeldt de ruimtelijke toekomstvisie voor de wijk. Door de aanleg van de Verapazbrug en het verleggen van de ring naar de New Orleansstraat ontstaan belangrijke kansen voor het openbaar domein. Dit openbaar domein krijgt een uitgesproken groen karakter en fungeert als ontmoetingsruimte. De wijkstructuurschets brengt de nodige centraliteit in de wijk en versterkt het voetgangers – en fietsnetwerk. Het onderzoeksgebied van de wijkstructuurschets bevindt zich strikt genomen net buiten het plangebied van dit RUP. Toch is het zinvol om na te gaan op welke wijze de in deze studie uitgezette visie en concepten doorwerken binnen het plangebied.

Doorgaand auto- en vrachtverkeer wordt geleid naar de verbindingen aan de rand van de wijk (as Vliegtuiglaan – Port Arthurlaan en Afrikalaan – Verapazbrug). De wijk krijgt hierdoor een verkeersluw karakter. Om sluisverkeer te vermijden, zijn extra ingrepen nodig. Straten en pleinen krijgen een duidelijke verblijfsfunctie. Parkeren wordt maximaal geclusterd aan de rand van de wijk, waardoor extra verblijfsruimte vrij komt. Heropenen van het station Muide geeft uiteraard een belangrijke impuls aan de wijk, net als een eventuele vertramming van de Meulestedsesteenweg. Het Kapitein Zeppospark draagt bij tot het behalen van de groennorm voor de bewoners van Muidebrug. De structuurschets wil vooral inzetten op het beter bereikbaar maken van het park, onder meer door de realisatie van een noord-zuid gerichte fiets- en wandelverbinding ten westen van de ontwikkelingszone op de kop van het Houtdok (verbinding tussen Aziëstraat en Pauwstraat, over de sporen heen). Op de plek waar de tijdelijke zuidelijke havenring zijn bocht maakt richting New Orleansstraat is ruimte voor bijkomend (buffer) groen en dit als verbinding tussen Groenas 1 en de groenas richting Wondelgem. In de wijk zelf wordt tenslotte extra ruimte gecreëerd voor maakbedrijvigheid, verweven met het wonen. Daarnaast besteedt de studie extra aandacht aan de specifieke potenties van de watergebonden ligging (o.m. voor stadsdistributie).

tunnel richting de Afrikalaan rijdt, merkt dat in de middenberm al een aanzet voor dit viaduct aanwezig is. De bouw van dit 'viaduct' heeft uiteraard belangrijke consequenties voor het plangebied.



Zuidelijke Havenring
Voorstel segment 2: knooppunt Vliegtuiglaan-Afrikalaan

12.10.2. Actualisatie raamplan (2020) (in opmaak)

Het projectbureau Gentse Kanaalzone heeft in 2019 een studie uitgeschreven om het oorspronkelijk raamplan te actualiseren. In tegenstelling tot het raamplan uit 2005 onderzoekt de nieuwe studie nu ook de mogelijkheid om niet de weg maar wel het spoor op te hogen.

Niet alleen de wegbeheerder (AWV), maar ook INFRABEL, NMBS en de Stad Gent zijn uitvoerende partners in het proces. In juni 2020 zal een ontwerp eindrapport worden voorgelegd aan de betrokken actoren en besturen (waaronder ook de Stad Gent), stakeholders (bedrijven) en bewoners. Deze overlegronde zal samenvallen met deze van de startnota.

De opmaak en verdere uitwerking van het raamplan lopen parallel. Het is van belang dat beide processen op elkaar afgestemd worden, en dit zowel inhoudelijk (mbt keuzes voor inrichting van de wegenis en zijn omgevingsaanleg) als procesmatig (communicatie naar bewoners en bedrijven).

13. Bijlage 5 : Projecten in omgeving

13.1. Nieuwe Dokken

De eerste nieuwe woningen in de Oude Dokken verrijzen langs de Schipperskaai. Daar komen ongeveer 400 woningen met bijbehorende publieke ruimte, woongroen en een nieuw stadsgebouw .



Fig : sfeerbeeld van de geplande ontwikkelingen 'Nieuwe Dokken' : Sogent, ism Schipperskaai Development cvba

Naast het zuiver wonen is ook ruimte voor ondersteunende commerciële activiteiten (reca) en beperkt kantoren. Het project voorziet in een mix van 1, 2 en 3 slaapkamerappartementen. Het project is verdeeld in verschillende deelprojecten met elk een eigen 'branding' (Gentse naam) en ontwerpteam.

13.2. Stadsgebouw Schipperskaai

Het stadsgebouw combineert een kinderdagverblijf, buitenschoolse kinderopvang, basisschool en wijksporthal. Het is 18 m hoog en bestaat uit 5 bouwlagen. Aansluitend op het effectieve gebouw komt er aan de kant van de Schipperskaai een grote groene buitenkamer, een soort reusachtige pergola waarin diverse buitenruimten met sportmogelijkheden worden gestapeld. Hoofdtoegang bevindt zich aan het 'marktplaatsplein' naast het woonproject. Aan de Koopvaardijlaan is een zijingang voorzien.

13.3. Publieke ruimte Schipperskaai

De in totaal 5 km lange kaaimuren rond het Handels- en Houtdok wordt gefaseerd hersteld. De kaaimuur aan de oostzijde van het Handelsdok werd als eerste aangepakt. Aan de zijde van het water is een verlaagd wandelpad aangelegd, dat meteen ook als toegangsweg tot de woonboten dienst doet.

De Schipperskaai zelf is intussen al heraangelegd als verkeersvrije promenade voor fietsers en voetgangers. Langs de promenade zijn havenkranen en andere maritieme objecten geplaatst als reminiscentie naar het verleden van de oude haven.

13.4. Kapitein Zeppospark

De kenmerkende kaaimuren van het Houtdok (bakstenen bogen) zijn gerenoveerd. Rond het Houtdok is een nieuw park aangelegd. Om voldoende groen te voorzien voor zowel de bewoners van de aanpalende wijk Muide als voor de nieuwe bewoners van de projectzone op de kop van het Houtdok, kiest de Stad Gent ervoor om de ontwikkelingszones 1a en 1c uit het RUP Oude Dokken niet te ontwikkelen en de vrijgekomen ruimte mee in te richten als park. Op die manier ontstaat een aaneengesloten wijkpark van ca. 2,82 ha.



Fig. Impressie van het nieuw aan te leggen stadspark 'Kapitein Zeppospark'.

13.5. Verapazbrug (2019)

De omgevingsvergunning voor de bouw van de Verapazbrug is recent goedgekeurd (OMV_2019002022). De nieuwe brug verbindt de Muidelaan en de Afrikalaan, over het Houtdok heen. De nieuwe brug wordt, samen met de nog te realiseren tunnel onder de Dampoort onderdeel van de stadsring R40.



Een lichtengeregeld ‘verkeersplein’ verzorgt de aansluiting op de Afrikalaan. Op de brug zelf is de weg uitgevoerd volgens een 2 X 2 – profiel. Aan beide zijden is een fiets- en voetpad voorzien. De wandel- en fietsboulevard van Schipperskaai wordt tussen landhoofd en waterkant doorgetrokken in noordelijke richting om (voorlopig) aan te sluiten op het huidige wegprofiel van de Koopvaardijlaan. Aan de zuidzijde is een extra noodweg voorzien om de zuidelijk gelegen projectvelden te ontsluiten voor de brandweer. Deze weg wordt tevens gebruikt door fietsers en voetgangers. Aan de noordzijde is een helling in twee delen voorzien om fietsers en voetgangers vanaf de Koopvaardijlaan over de brug te brengen. Het project sluit aan op het bestaande profiel van de Afrikalaan: ter hoogte van de Oceaniëstraat in het noorden, ter hoogte van de huidige voetgangersoversteek in het zuiden. De herinrichting tussen Oceaniëstraat en voetgangersoversteek voorziet de nodige opstelstroken (cfr wachtrijlengtes) om het functioneren van het verkeersplein te garanderen. Net ten zuiden van de Oceaniëstraat wordt ten slotte ook de huidige bushalte Scandinaviëstraat ingepast: stadinwaarts heeft de bus een halte op de rijweg, zodat er voldoende ruimte beschikbaar blijft voor fietspad en perron, staduitwaarts is een haltehaven met perron ingepast tussen rijweg en de bestaande bomenrij. Het fietspad en voetpad bevindt zich achter de bomenrij. Hiervoor wordt de bestaande strook langsparkeerplaatsen opgegeven.

De betonnen brug is vormgegeven als in hoofdzaak lineair object (‘stadsbrug’).



Fig. Impressie van de Verapazbrug (Witteveen en Bos)