



RUP 175 Afrikalaan Toelichtingsnota voorontwerp

27 september 2023

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



Colofon

Stad Gent

Departement Stedelijke Ontwikkeling-Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

Publicatiedatum

27 september 2023

Contact

Raf Mandervelt-ruimtelijk planner

raf.mandervelt@stad.gent

Tel. 09266 79 50

www.stad.gent/afrikalaan

Postadres

Stad Gent-Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent

Bezoekadres (na afspraak)

Stadskantoor - Balie Bouwen, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent

Tel. 09266 79 50, www.stad.gent/baliebouwen

Kernteam Stad Gent

Marc De Ridder	Stad Gent - Dienst Economie
Pieter Van Bulck	Stad Gent - Dienst Milieu en Klimaat
Jessie De Laender	Stad Gent - Mobiliteitsbedrijf
Laura Baets	Stad Gent - Dienst Wonen
Evelyn Fiers	Stad Gent - Stedelijke Vernieuwing - Programmaregie
Peter Vanden Abeele	Stad Gent - Stadsbouwmeester
MER-deskundigen	ANTEA



Elektronisch ondertekend op
26/10/2023 om 23:34:32 (GMT+02:00) door
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur Stad en
OCMW Gent



Elektronisch ondertekend op
26/10/2023 om 10:37:07 (GMT+02:00) door
Sami Souguir, schepen van Cultuur,
Stadsontwikkeling en Ruimtelijke Planning

Inhoud

1. Inleiding	8
2. Situering	10
2.1. Geografische situering	10
2.2. Aanleiding voor dit RUP	11
3. Context	12
3.1. Historiek	12
3.2. Beschrijving van het plangebied	13
3.2.1. Bestaande functies en morfologie	13
a. Bedrijvigheid	
b. Wonen	
3.2.2. Bestaande groenstructuur en publieke ruimte	17
3.2.3. Bestaande ontsluiting en parkeren	18
3.2.4. Bestaande beeldbepalende elementen	19
3.3. Juridische context	21
3.3.1. Bestemmingsplannen binnen het plangebied	21
a. Gewestplan Gentse en kanaalzone (1977)	
b. Gewestelijk RUP voor de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent (2005)	
c. Bijzonder Plan van Aanleg Afrikalaan (1991)	
d. Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Oude Dokken (2011): zones Z1a, Z1c en Z4 (Chinastraat-Koopvaardijlaan)	
3.3.2. Bestemmingsplannen die grenzen aan het plangebied	23
a. Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan nr. 135 Oude Dokken (2011): overige zones	
b. Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 172 Dampoort (2023)	
c. Het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan Handelsdokbrug (2012)	
d. Gewestelijk RUP Afbakening Zeehavengebied Fase II (2012)	
e. Gemeentelijk RUP nr. 149 'Vliegtuiglaan' (2012)	
3.3.3. Overige elementen uit de juridische context	26
3.4. Planningscontext	27
3.4.1. Ruimte voor Gent-Structuurvisie 2030	27
3.4.2. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en beleidsplan Ruimte Vlaanderen (in opmaak)	31
3.4.3. Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (2004) en ontwerp Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen (2023)	31
3.4.4. Overige, relevante elementen uit de planningscontext	32
3.5. Voorbereidend onderzoek	33
3.5.1. Startnota (2020)	34

<i>a. Ambitie</i>	
<i>b. Programma</i>	
<i>c. Inrichting</i>	
<i>d. Beschrijving van de te verwachten milieueffecten</i>	
3.5.2. Scopingnota (2021)	38
<i>a. Algemeen</i>	
<i>b. Thema wonen en voorzieningen</i>	
<i>c. Thema economische functies</i>	
<i>d. Thema groen en publieke ruimte</i>	
<i>e. Thema mobiliteit</i>	
<i>f. Thema milieueffecten</i>	
3.5.3. Masterplannen en studies binnen het plangebied	43
<i>a. Masterplan Kaap-Triferto (2023)</i>	
<i>b. Masterplan Spie (2023)</i>	
<i>c. Masterplan MB_Hedin (2023)</i>	
<i>d. Conceptstudie Scandinaviëblokken (in opmaak)</i>	
<i>e. Masterplan Lübeck (2020)</i>	
4. Planvoornemen	66
4.1. Visie	66
4.2. Ruimtelijk concept	68
4.3. Afrikalaan en de impact op het ontsluitingssysteem	72
4.3.1. Afrikalaan-Zuid: onderdeel van de stadsring R40	73
4.3.2. Afrikalaan-Noord: hoofdontsluiting naar R4	75
4.4. Verfijning van het netwerk voor fietsers en voetgangers	78
4.5. Groenblauw netwerk	79
4.6. Economische zones	81
4.6.1. Programma	81
4.6.2. Inrichting	84
4.7. Gemengde zones 'Spie', 'Kaap-Triferto' en 'Scandinaviëstraat-Noord'	85
4.7.1. Programma	85
<i>a. Economische functies</i>	
<i>b. Wonen</i>	
<i>c. Overzicht programma projectzones</i>	
4.7.2. Inrichting	92
<i>a. Stapelen van economische functies in clusters langs de Afrikalaan</i>	
<i>b. Het stedelijk bouwblok als basismodel voor het wonen</i>	
<i>c. Hoogteaccenten: visie op hoogbouw</i>	
<i>d. Omgaan met erfgoed</i>	
<i>e. Parkeren</i>	
4.8. Woonzone Scandinaviëstraat	98

4.9. Tijdelijke inrichtingen	99
5. Vertaling naar een grafisch plan met voorschriften	100
5.1. Voorschriften in functie van wegenis	100
5.2. Voorschriften voor economische zones	101
5.3. Voorschriften voor de gemengde zones	101
5.4. Voorschriften voor de woonzone	102
6. Onderzoek tot milieueffectenrapportage	103
6.1. Alternatievenonderzoek	103
6.2. Doorwerking milieueffectrapportage	103
6.2.1. Mens-mobiliteit	104
<i>a. Methodiek</i>	
<i>b. Conclusies</i>	
<i>c. Milderende maatregelen</i>	
6.2.2. Geluid en trillingen	106
<i>a. Methodologie</i>	
<i>b. Conclusies</i>	
<i>c. Milderende maatregelen</i>	
6.2.3. Lucht	107
<i>a. Methodologie</i>	
<i>b. Conclusies</i>	
6.2.4. Mens-gezondheid	107
<i>a. Methodologie</i>	
<i>b. Conclusies</i>	
<i>c. Milderende maatregelen</i>	
6.2.5. Mens-ruimte	109
<i>a. Methodologie</i>	
<i>b. Conclusies</i>	
<i>c. Milderende maatregelen</i>	
6.2.6. Bodem	111
6.2.7. Water	111
6.2.8. Biodiversiteit	111
6.2.9. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	112
6.2.10. Klimaat	112
<i>a. Methodologie</i>	
<i>b. Conclusies</i>	
<i>c. Milderende maatregelen</i>	
6.3. Voortoets in het kader van een passende beoordeling	114
7. Ruimtelijk veiligheidsrapport	116

7.1. Geplande ontwikkelingen rond bestaande inrichtingen	116
7.2. Geplande bedrijventerreinen	117
8. Gevolgen en acties ter realisatie	118
8.1. Maatregelen ter realisatie	118
8.2. Planbaten, planschade en compensatie	120
8.2.1. Planschade	120
8.2.2. Planbaten	121
8.2.3. Kapitaalschade	122
8.2.4. Gebruikerscompensatie	122
9. Afstemmen van categorieën van gebiedsaanduiding	123
10. Opgave van voorschriften strijdig met dit RUP	124
11. Bijlage 1: Historiek	125
12. Bijlage 2: Aanvulling op de juridische context	130
12.1. Ingedeelde inrichtingen	130
12.2. Arab- en Vlaremschade-inrichtingen	132
12.3. OVAM dossierinfo	133
12.4. Brownfieldconvenanten	135
13. Bijlage 3: voorbereidend stedenbouwkundig onderzoek	136
13.1. Stadsontwerp Oude Dokken (OMA 2006)	136
13.2. STEC-studie (2008)	139
13.3. Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek omgeving Afrikalaan (2016)	142
13.4. Typologisch onderzoek naar grondgebonden woningen binnen het RUP Afrikalaan (2020)	149
14. Bijlage 4: Beleidsplannen	156
14.1. Algemene beleidsplannen	156
14.1.1. Bestuursakkoord 2012-2018	156
14.1.2. Bestuursakkoord 2019-2024	156
14.2. Sectorale beleidsplannen: thema groen	157
14.2.1. Groenstructuurplan (2012)	157
14.2.2. Visienota groenklimatemissies (2020)	158
14.2.3. Biologische waarderingskaart Gent (2020)	159
14.3. Sectorale beleidsplannen: thema klimaat	160

14.3.1. Gents klimaatplan (2020)	160
14.4. Sectorale beleidsplannen: thema economie	160
14.4.1. Visienota detailhandel en horeca 2018-2023	160
14.4.2. Kantoren in de Gentse Binnenstad (2016)	161
14.4.3. Beleidsnota economie '2020-2025'	161
14.5. Sectorale beleidsplannen: thema water	161
14.5.1. Water in de Stad (2018)	161
14.6. Sectorale beleidsplannen: thema wonen	162
14.6.1. Beleidsnota wonen 2020 - 2025	162
14.6.2. Studie studentenhuisvesting (2021)	163
14.6.3. Motivatie voor het voorzien van sociale huisvesting	163
14.6.4. Woonstudie (2023)	164
14.7. Sectorale beleidsplannen: thema mobiliteit	164
14.7.1. Mobiliteitsplan (2015)	164
14.7.2. Parkeerplan Gent 2020 (2014) en parkeerrichtlijnen (2018)	166
14.7.3. Stadsregionaal fietsroutenetwerk (2018)	167
14.7.4. Raamplan voorlopige zuidelijke havenring (2005) en actualisatie (2020)	168
<i>a. Raamplan (2005)</i>	
<i>b. Actualisatie raamplan 'voorlopige zuidelijke havenring' (2020)</i>	
14.7.5. Regionaal mobiliteitsplan (2023)	172
14.8. Wijkplannen	172
14.8.1. Stadsvernieuwingsproject Muide Meulestede Morgen (2019)	172
14.8.2. Wijkmobiliteitsplan (in opmaak)	174
15. Bijlage 5: planmilieueffectenrapport	175
16. Bijlage 6: ruimtelijk veiligheidsrapport	176

1. Inleiding

Dit document is de toelichtingsnota bij het voorontwerp van 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 Stad Gent voert hiermee het beleidsplan 'Ruimte voor Gent-structuurvisie 2030' uit (2018). Voor we de bestemming vastleggen, gaan we na welke effecten het plan met zich meebrengt. Samen met het RUP maken we dan ook een planmilieueffectenrapport en een ruimtelijk veiligheidsrapport op.

Aan een ruimtelijk uitvoeringsplan gaat een heel proces vooraf. Meer uitleg over dit proces vind je in de **procesnota**. We beschrijven de belangrijkste fasen::

Vorige fasen: start - en scopingfase (2019-2021)

Dit was het begin van het planningsproces. De startnota bevatte een uitgebreide analyse. De nota werkte de ambitie voor het gebied op basis van Ruimte voor Gent verder uit en gaf al de eerste krijtlijnen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Daarnaast bevatte de startnota de aanpak van het plan MER en de te onderzoeken effecten. Het college van burgemeester en schepenen keurde de startnota goed op 30 juni 2020. In het najaar van 2020 legden we de nota een eerste maal voor aan een ruim publiek en een aantal adviesinstanties.

De scopingnota volgde uit de raadplegings- en adviesronde en gaf aan op welke punten nog verder onderzoek nodig was. Het college van burgemeester en schepenen keurde de scopingnota goed op 1 april 2021.

Huidige fase: voorontwerp (2022-2023)

Na de scopingfase is de nodige tijd genomen om het onderzoek verder uit te werken en de masterplannen - die intussen voor de drie projectgebieden werden opgestart - te begeleiden. Het voorontwerp bundelt dit onderzoek voor een eerste maal onder de vorm van een grafisch plan met voorschriften en een bijbehorende toelichtingsnota. Aan het voorontwerp is een ontwerp van planmilieueffectenrapport (plan-MER) en ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) gekoppeld. Het voorontwerp (incl. MER en RVR) leggen we opnieuw voor aan de adviesinstanties. We informeren de ruime bevolking via een infomoment dat gepland staat in het najaar van 2023.

Volgende fase: ontwerp (2024-2025)

Het voorontwerp evolueert tot een ontwerp van RUP dat we voorlopig laten vaststellen door de gemeenteraad en nadien - samen met het ontwerp MER en RVR - opnieuw voorleggen aan de ruime bevolking via een openbaar onderzoek.

Na het openbaar onderzoek en de bijbehorende adviesronde passen we het ontwerp RUP aan en leggen we het opnieuw voor aan de gemeenteraad, ditmaal voor definitieve vaststelling. Tegelijk gebeurt ook de finale kwaliteitsbeoordeling van het MER en het RVR. Na de publicatie in het Belgisch Staatsblad en eenmaal de schorsingstermijnen verstreken zijn, is het RUP definitief van kracht.

Dit document maakt deel uit van het **voorontwerp**. De toelichtingsnota omvat volgende onderdelen:

- > Na een korte situering van het plangebied, geven we nog eens duidelijk aan wat de specifieke aanleiding is voor dit planinitiatief. We verwijzen hierbij uitdrukkelijk naar het beleid uit 'Ruimte voor Gent-Structuurvisie 2030' dat we met RUP willen uitvoeren.
- > Het volgende hoofdstuk gaat dieper in op de context en beschrijft zowel de bestaande situatie binnen het plangebied als de beleidsmatige context. Deze informatie vind je ook al terug in de startnota. Om de context van het nieuwe voorontwerp te vatten, hebben we een paragraaf toegevoegd met een samenvatting van de resultaten uit de start- en scopingfase en van de bijkomende onderzoeken en processen die in de tussenfase gebeurd zijn.
- > Het hoofdstuk 'gewenste ontwikkeling' geeft extra duiding bij de beleidskeuzen die aan de basis liggen van dit voorontwerp, en dit door middel van een visie, ruimtelijke concepten en een gewenste ruimtelijke structuur voor het plangebied.
- > Deze gewenste ontwikkeling is vervolgens geënt op een analyse van de milieueffecten waarvan we de resultaten in een volgend hoofdstuk samenvatten. We geven hierbij ook telkens aan op welke wijze de conclusies doorwerken in dit voorontwerp.
- > Hetzelfde doen we in het volgend hoofdstuk voor het onderzoek naar de ruimtelijke veiligheid.
- > De toelichtingsnota bevat daarnaast ook een onderbouwing om aan te tonen dat er geen passende beoordeling is vereist. De nota bevat ook een register van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot planschadevergoeding, een planbatenheffing of een kapitaalschadecompensatie.
- > In de twee laatste hoofdstukken geven we aan de hand van de wijziging van gebiedscategorieën de ruimtebalans weer en welke stedenbouwkundige voorschriften worden opgeheven.
- > Voor meer informatie over het voorbereidend onderzoek en de plannings- en juridische context verwijzen we naar de bijlagen van deze toelichtingsnota.
- > Het milieueffectenrapport (MER) en het ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) zijn samen met het voorontwerp opgemaakt. De uitgebreide rapporten zijn integraal als bijlage opgenomen.

Naast de toelichtingsnota bestaat het voorontwerp nog uit volgende documenten:

- > Een **grafisch plan** dat aangeeft voor welk gebied het plan van toepassing is.
- > Een nota met **stedenbouwkundige voorschriften** voor elk van de gebieden die zijn aangeduid op het grafisch plan.
- > Een plan met grafische weergave van de **feitelijke en juridische toestand**.

Enmaal het RUP van kracht is, zijn het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften de wetmatige basis om omgevingsvergunningsaanvragen te beoordelen. Ze hebben dan ook verordenende kracht.

De toelichtingsnota en het plan met weergave van de feitelijke en juridische toestand hebben geen verordenende kracht. Ze geven duiding bij de beleidskeuzes die aan de basis liggen van het grafisch plan met zijn voorschriften en zijn in die zin een belangrijk inhoudelijk onderdeel van dit RUP.

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) en de Gentse binnenstad (Korenmarkt op ca. 2 km).



De geschiedenis van het gebied is 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 infrastructures 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 altijd een belangrijke economische inslag heeft gekend. Deze economische activiteiten zijn nog altijd 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 voor dit RUP

Met het nieuwe RUP willen we uitvoering geven aan de beleidslijnen uit **Ruimte voor Gent-Structuurvisie 2030 (2018)**. Doelstelling voor de omgeving van de Afrikalaan is de beoogde transformatie van deze economische zone naar een nieuw stadsdeel met (efficiënt benutte) ruimte voor eigentijdse bedrijvigheid en een verweving met wonen.

Het **huidig planningskader** biedt onvoldoende mogelijkheden om deze geplande ontwikkeling op te vangen.

- > Ten westen van de Afrikalaan is op vandaag enkel industrie toegestaan. Deze gewestplanbestemming is al enkele decennia oud en dateert nog uit de tijd dat het gebied deel uitmaakte van de havenontwikkeling ten noorden van de Dampoort.
- > Het BPA Afrikalaan (1991) regelt de bestemming en inrichting van het deel ten oosten van de Afrikalaan. Ook dit BPA is al enkele decennia oud. De gedetailleerde bestemmings- en inrichtingsvoorschriften zijn duidelijk achterhaald.

Met het nieuwe ontwikkelingskader vindt het gebied **aansluiting bij de plangebieden** in de onmiddellijke omgeving (RUP Dampoort, RUP Oude Dokken).

Met dit RUP willen we bovendien een **kader bieden voor de masterplanprocessen** die de transformatie van het gebied zullen begeleiden.

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 en dit na een uitgebreide analyse van de ruimtelijke veiligheid.

3. Context

3.1. Historiek

Voor een uitgebreide beschrijving van de historiek van het gebied verwijzen we naar de bijlagen. 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. Wegens de slechte bouwstaat zijn alle woningen in 2018 gesloopt.

Centraal in het gebied verscheen 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 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

Het plan 'bestaande feitelijke toestand' geeft de huidige situatie (opname februari 2023) in kaart weer. Voor een uitgebreide beschrijving van het plangebied verwijzen we naar het planmilieueffectenrapport in bijlage.

3.2.1. Bestaande functies en morfologie

a. Bedrijvigheid

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 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 eigendom van de groep Gent en zal in de toekomst worden ingezet voor economische activiteiten (zie 3.5.3.e).

Net als de functionele samenstelling is ook de morfologie van het gebied zeer divers. De bedrijfsites 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.



De bedrijfsite Christeyns (1) bevindt zich ten zuiden en ten oosten van de Verapazbrug. De bedrijfsite 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 productievestiging uit voor oleochemicaliën, zepen voor industriële toepassingen, zepen voor consumentenwaspoeders en perazijnzuur (desinfectant/bleekmiddel) (klasse I volgens de geldige milieuwetgeving). Christeyns nv is als gevolg van de aard en hoeveelheid van de aanwezige gevaarlijke producten een hogedrempel-Sevesobedrijf. Deze bedrijfsite in Gent is de hoofdzetel van nv Christeyns. Zij hebben ook nog andere vestigingen buiten Gent.

De productievestiging 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 en 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.



Foto: zicht op de gebouwen van Christeyns vanaf het Scandinaviëpark

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 een vergunning verleend voor het oprichten van een loods.

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. De site geeft achteraan uit op de Koopvaardijlaan.

Foto: zicht op het Europees Distributiecentrum van Christeyns vanaf de Koopvaardijlaan

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 Fohrstraat (vroegere 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).



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.

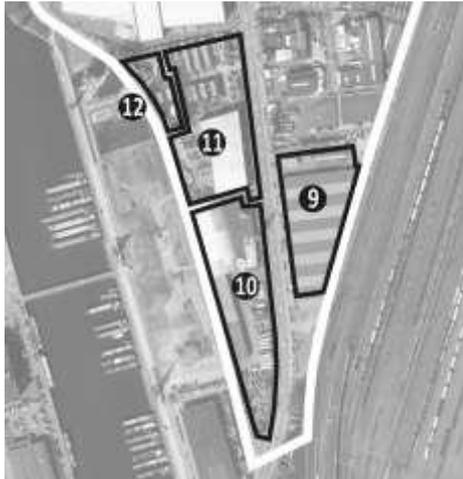
De drie bedrijvensites ten noorden van de Australiëstraat hebben een zeer uiteenlopende invulling. Op de site **Wyckaert-MAWYC (4)** bevindt zich vooraan een kantoorgebouw met een verzekeringsmakelaar. Dit kantoorgebouw is wegens zijn architecturale waarde opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed (zie juridische context). 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 (Lesco) (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 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 vrachtwagens. De toonzalen geven uit op de Afrikalaan, de werkplaatsen en opslagruimten bevinden zich achteraan de site.



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.

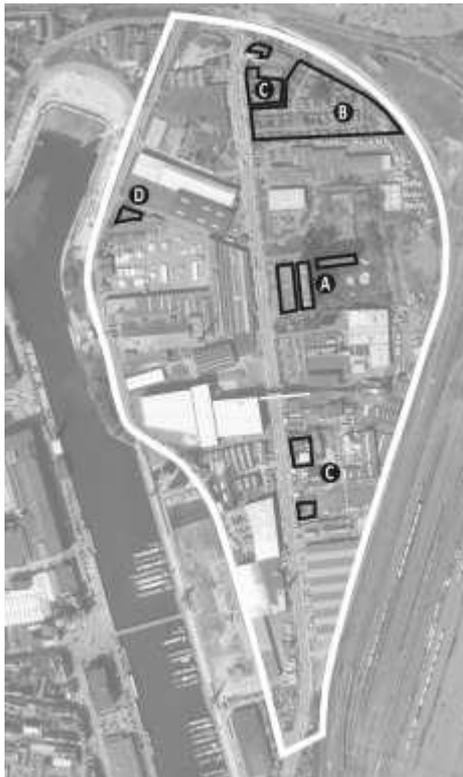


Ten zuiden van Christeyns bevinden zich de bedrijfsgebouwen van **De Swaef - Oost (9)**. Het gaat om een reeks van zes gelijkaardig gebouwen met kenmerkende nok, dwars op de straat, van straat tot spoorweg. De gebouwen kennen een diverse invulling: o.m. groothandel in sanitair, veilingzaal, winkel met 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 (12)**. De actieve productie is verhuisd naar een andere site. De huidige gebouwen worden nog gebruikt voor een tijdelijke invulling en voor opslag.

b. Wonen



De meeste woningen bevinden zich in de twee woongebouwen van de Scandinaviëstraat (A).

Het appartementsgebouw aan de straatzijde (**residentie 'Zweden'**) telt 224 appartementen¹ en vormt met zijn 18 bouwlagen duidelijk een baken in het stadslandschap. Tussen het appartementsgebouw en de straat bevindt zich een supermarkt.

Achteraan bevindt zich nog een lager appartementsgebouw (**residentie Finland**) met 70 appartementen².

De 46 sociale woningen (voornamelijk noodwoningen) op de **Lübecksite (B)** zijn recent gesloopt. 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 enkel instandhoudings- en interne verbouwingswerken toe.

¹ Cijfer uit 'Conceptstudie Scandinaviëstraat' (2023).

² Cijfer gebaseerd op de oorspronkelijke stedenbouwkundige vergunning (Litt. A /9/67)

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).

3.2.2. Bestaande groenstructuur en publieke ruimte³



In uitvoering van het project Oude Dokken 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).

Binnen het plangebied bevindt zich één park, met name het Scandinaviëpark (3). In het park staat een speeltuin. Ten noorden van residentie Finland is meer opgaand groen aanwezig en verwijst een lokale laagte naar de vroegere Rietgracht. Op de hoek van de Azië- en Chinastraat bevindt zich een klein bosje. Een bomenrij zorgt voor een visuele buffer tussen de Aziëstraat en de sporen. Deze bomenrij loopt door aan de overzijde van de Afrikalaan en gaat over in een begroeide spoorwegberm (2). Een smalle groenbuffer zorgt voor de verbinding met het Scandinaviëpark. Tussen de ontsluitingsstraat van Christeyns en de bedrijfsgebouwen op De Swaef-Oost rest nog een smalle groenstrook als scheiding met de sporen. Centraal op de site van Christeyns is tot slot nog een grasvlakte aanwezig.

³ Voor bijkomende informatie kunnen we verwijzen naar het MER en de meest recente biologische waarderingskaart, zoals opgenomen in bijlage.

3.2.3. Bestaande ontsluiting en parkeren



De Afrikalaan vormt de hoofdontsluiting van het gebied (zie 1). De laan loopt zuidwaarts richting station Dampoort en de stadsring R40. In noordelijke richting sluit de weg met een lichtengeregeld T-kruispunt 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 Verapazbrug (in aanleg) 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. Langs het water is een fiets- en wandelpromenade aangelegd. Met de aanleg van de Verapazbrug wordt de Koopvaardijlaan onderbroken voor auto- en vrachtverkeer. Het deel ten zuiden van de brug behoudt de naam 'Koopvaardijlaan'. Het deel ten noorden van de brug is hernoemd als 'Fohrstraat'.

De Oceaniëstraat en Australiëstraat verbinden de Fohrstraat 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.

3.2.4. 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.

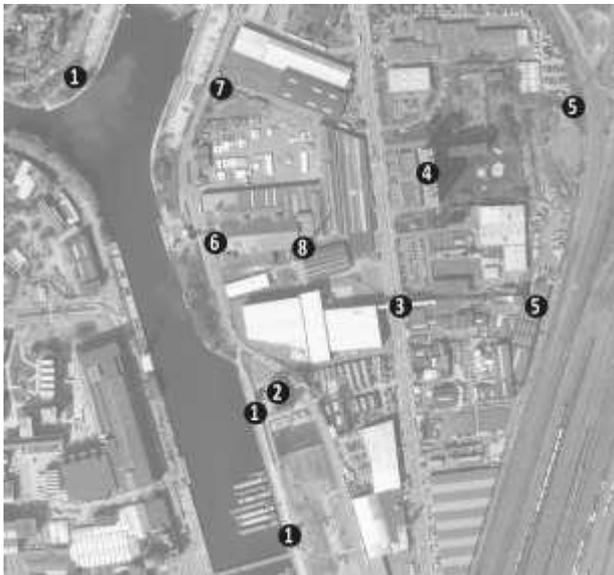


Foto: zicht vanaf Schipperskaai in noordelijke richting



Foto: zicht vanaf Afrikalaan op Koopvaardijlaan met vooraan het stadsgebouw Melopee, het 'rode' woongebouw 'Faar' en woongebouw 'de Pergola' als sluitstuk

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 maritieme verleden. Tussen de Koopvaardijlaan en Schipperskaai (2) verrijst een nieuwe woonwijk, in uitvoering van het RUP Oude Dokken. In totaal komen er ca. 400 nieuwe woningen met bijbehorende publieke ruimte, woongroen en een nieuw stadsgebouw (Melopee). Naast het zuiver wonen is er ook ruimte voor ondersteunende commerciële activiteiten (reca) en beperkt kantoren. Het project voorziet in een mix van appartementen, grondgebonden woningen, sociale woningen en budgethuurwoningen. Het project is verdeeld in verschillende deelprojecten met elk een eigen 'branding' (Gentse naam) en ontwerpteam. De twee noordelijke bouwvelden zijn op vandaag al gerealiseerd. De hoogteaccenten 'Faar' en 'Pergola' geven mee vorm aan het Gentse stadslandschap. Centraal in de wijk bevindt zich het stadsgebouw Melopee. Dit gebouw combineert een basisschool met kinderopvang en een wijksporthal. Het is 18 m hoog en omvat 5 bouwlagen. Het gebouw heeft een kenmerkende architectuur met een grote, groene 'buiten'kamer aan de zijde van de Schipperskaai.

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 de appartementsblokken op het omgevend stads- en havenlandschap.

Aan de oostrand 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. Juridische context

Het plan 'bestaande juridische toestand' geeft de situatie in kaart weer. Dit hoofdstuk beperkt zich tot de meest relevante documenten voor de opmaak van het RUP. De overige juridische elementen zijn terug te vinden in bijlage.

3.3.1. Bestemmingsplannen binnen het plangebied

a. Gewestplan Gentse en kanaalzone (1977)



Volgens het **gewestplan** 'Gentse en Kanaalzone' (KB van 14 september 1977) is de Afrikalaan de scheiding tussen een woongebied aan de oostzijde en een industriegebied aan de westzijde. De bestemming en inrichting van het oostelijk deel is verder uitgewerkt in het BPA Afrikalaan (1991).

Het nieuwe RUP zal de gewestplanbestemming volledig vervangen.

Uittreksel uit het gewestplan 'Gentse en kanaalzone' (1977)

b. Gewestelijk RUP voor de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent (2005)

Volgens het 'gewestelijk RUP voor de **afbakening** van het grootstedelijk gebied Gent'⁴ behoort het plangebied integraal tot het grootstedelijk gebied. Voor het gebied binnen de afbakening van dit gemeentelijk RUP bracht dit evenwel geen bestemmingswijziging met zich mee.

⁴ Besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005

c. Bijzonder Plan van Aanleg 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 bedrijventone 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 het 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 moet de hoogte beperkt zijn 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 bestemd ('bevoren'). 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.

Het nieuwe RUP zal dit BPA met zijn achterhaalde bestemmings- en inrichtingsvoorschriften integraal vervangen, met uitzondering van de zone voor spoorwegen.

Uittreksel uit het BPA Afrikalaan (1991)

d. Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Oude Dokken (2011): zones Z1a, Z1c en Z4 (Chinastraat-Koopvaardijlaan)

Het RUP nr. 135 Oude Dokken vormt het juridisch kader voor de ontwikkeling van het voormalig havengebied rond het Houtdok en Handelsdok. Het stadsontwerp van OMA vormt de basis voor het RUP. De kenmerkende afwisseling van dichts bebouwde stroken en parken vertaalt zich ook in het grafisch plan.



Twee van deze bouwzones worden in dit RUP herbestemd als parkzone. Het gaat om de bouwzones Z1a en Z1c, aan weerszijden van het Houtdok. Beide zones zijn bestemd voor stedelijk wonen. Hoofdbestemming is wonen. Gemeenschapsvoorzieningen, kantoren (< 500 m² per complex), diensten, recreatie, horeca en detailhandel (< 1500 m² voor dagelijkse sector; < 3000 m² niet-dagelijkse sector) zijn toegelaten als nevenbestemming en dit tot een maximum van 30% van de totale bruto vloeroppervlakte (BVO) per zone. De maximale BVO per zone bedraagt 5500 m² voor zone 1a en 9000 m² voor zone 1c. De bouwhoogte bedraagt respectievelijk 18 m voor zone 1a en 21m voor zone 1c, waarbij in zone 1a nog een hoogteaccent mogelijk is tot maximum 35 m.

Uittreksel uit het RUP Oude Dokken (2011)

De eigenaar-Sogent- heeft middels een dading uit 2009 afgezien van de ontwikkelingsrechten. Beide zones zijn intussen op vandaag ingericht als park. Ze vormen samen met de resterende parkzones rond het Houtdok en de zone voor kaaien op de kop van het Houtdok-het Kapitein Zeppospark. Ook de aanpalende zone voor wegenis met de Chinastraat en Koopvaardijlaan zal een nieuwe bestemming krijgen in dit RUP.

3.3.2. Bestemmingsplannen die grenzen aan het plangebied

We beperken ons tot de voornaamste bestemmings- en inrichtingsvoorschriften van de zones die grenzen aan het plangebied. Voor meer info en een volledig overzicht van alle plannen in de omgeving, verwijzen we u naar de website van de Stad Gent (vastgoedinformatie.stad.gent).

a. Gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan nr. 135 Oude Dokken (2011): overige zones

Zones 1a, 1c en 4 (Chinastraat--Koopvaardijlaan) zijn hierboven al behandeld. De overige zones blijven bestemd zoals voorzien in het RUP nr. 135 Oude Dokken.

Voor de situering van de zones ten noorden van de Verapazbrug verwijzen we naar bovenstaande figuur.

Het gebied op de kop (Z1b) van het Houtdok is bestemd voor stedelijk wonen. Hoofdbestemming is wonen. Gemeenschapsvoorzieningen, kantoren (< 5000 m²), diensten, recreatie, horeca en detailhandel (< 1500 m² voor dagelijkse sector; < 3000 m² niet--dagelijkse sector) zijn toegelaten als nevenbestemming en dit tot een maximum van 30% van de totale BVO per zone. De maximale BVO bedraagt 62.500 m². De nevenbestemmingen situeren zich in hoofdzaak aan de zuid- en oostzijde van de bouwzone. Het wonen bestaat uit een combinatie van appartementen en grondgebonden woningen (min. 15%).

De nieuwe gebouwen komen tegen de Chinastraat. De Aziëstraat schuift op in noordelijke richting en komt langs de sporen te liggen. Aan de zuidzijde geeft zone 1b uit op de kade die als publieke ruimte is bestemd. Op de hoek van deze kade en de Chinastraat is een hoogteaccent mogelijk van minstens 60 m tot maximaal 80 m. Voor het overige bedraagt de bouwhoogte overal max. 18 m tenzij langs het Houtdok en de hoek Chinastraat--Aziëstraat, waar bouwhoogten tot 28 m zijn toegelaten. De grondeigenaars hebben in 2022 ontwerpend onderzoek opgestart voor de verdere invulling van de betrokken zone, en dit ter voorbereiding van het vergunningstraject.

De deelzone aan de overzijde van het bedrijf Triferto (zone 1d) 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. Als er voor wonen wordt gekozen, zijn ook beperkte en kleinschalige voorzieningen zoals kleinhandel, diensten, kantoren, gemeenschapsvoorzieningen, reca, enz. toegelaten. Kwetsbare functies, zoals ziekenhuizen, scholen, rust- en verzorgingstehuizen, zijn er niet toegelaten door de aanwezigheid van een Seveso-bedrijf in de omgeving. De bouwhoogte van de sokkel bedraagt maximaal 25 m met één verplicht hoogteaccent van minimaal 30 m en maximaal 40 m. In de bouwzone is de aanleg van één of meer dwarsstraten op het Handelsdok verplicht.



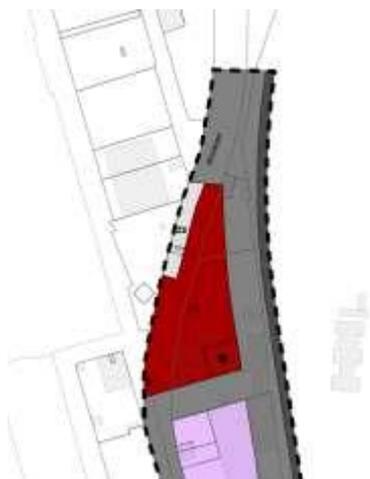
Het strokenpatroon zet zich verder ten zuiden van de Verapazbrug. De omgeving van de voormalige betonsilo's fungeert als publieke groenzone. De deelzone ten zuiden van deze groenzone (Z1f) is bestemd voor stedelijk wonen in een combinatie van appartementen en grondgebonden woningen (minstens 20%) en dit tot een maximale BVO van 15.000 m². 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 haar beurt weer bestemd voor stedelijk wonen, waarbij het aandeel wonen aangevuld kan worden met gemeenschapsvoorzieningen op buurniveau. De maximale BVO bedraagt 16.500 m². De bouwhoogte bedraagt maximum 18 m, met uitzondering van één hoogteaccent tot maximaal 50 m.

Uittreksel uit het RUP Oude Dokken (2011)

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 maximale BVO bedraagt 25.000 m². 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.

b. Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 172 Dampoort (2023)

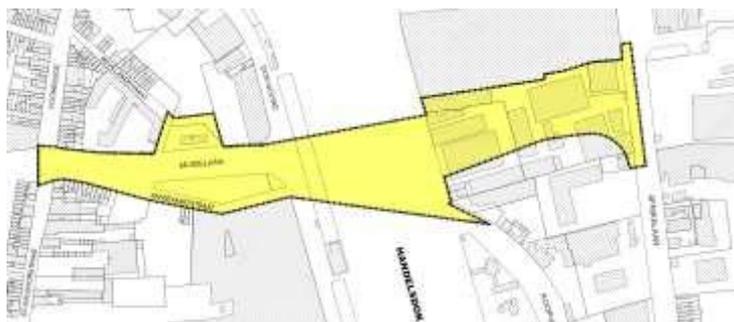


Het RUP nr. 172 Dampoort sluit ten zuiden aan bij het plangebied voor het RUP Afrikalaan. Dit RUP is van kracht sinds 1 mei 2023. Het RUP vormt het juridisch kader voor de geplande infrastructuurprojecten op en rond de Dampoort. De stadsring R40 wordt verlegd in een nieuw tracé langs de sporen. De R40 gaat in een tunnel ten zuiden van de huidige onderdoorgang aan het Luc Lemingrepad en komt pas voorbij de kruising met de Land Van Waaslaan terug boven. De nieuwe stadsring komt achter het bouwblok tussen de Koopvaardijlaan en de sporen te liggen. De Koopvaardijlaan zelf buigt net voor de oude site van De Keukeleire af en krijgt een nieuwe, haakse aantakking op de stadsring.

Uitbreiding van de stadsring R40 in Dampoort

Het deel ten noorden van deze afbuiging wordt betrokken in de aanpalende bouwzone Z1. De zone voor bovenlokale wegen waarin de nieuwe stadsring komt te liggen, is 28 m breed (24 m breedte voor de weg en 4 m extra werfzone). De driehoekige bouwzone tussen de Nieuwe Dokken (zone Z1h uit het RUP Oude Dokken), Koopvaardijlaan en stadsring (zone Z1) is bestemd voor wonen. De maximale BVO bedraagt 17300 m². Minstens 25% van het aantal woningen is gezinsvriendelijk. Minstens 10% van de BVO is bestemd voor ondersteunende voorzieningen. Langs de nieuwe stadsring geldt een verplichte bouwlijn. De bouwhoogte bedraagt maximaal 18 m en maximaal 5 bouwlagen. Aan de kruising met de Koopvaardijlaan is een hoogteaccent van minimaal 35 m en maximaal 10 bouwlagen en maximaal 42 m en 12 bouwlagen mogelijk. Binnen de zone is een park van minstens 2500 m² nodig, in aansluiting op de parkzone uit het RUP Oude Dokken.

c. Het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan Handelsdokbrug (2012)



Provinciaal RUP Handelsdokbrug

Het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan Handelsdokbrug bakent een zone voor publieke ruimte af om de bestemmingsmatige onderbouw te bieden voor de aanleg van de Handelsdokbrug, later Verapazbrug genoemd. De voorschriften verwijzen naar de inrichtingsprincipes voor een secundaire weg type III. Delen die geen deel uitmaken van de secundaire weg, worden ingericht als publieke ruimte ter ondersteuning van stedelijke ruimte langs het water. Bij de concrete uitwerking van de brug en de weg moeten volgens het RUP de nodige geluidsmilderende maatregelen genomen worden. Het realiseren van gesloten bouwwanden langs het water wordt zoveel als mogelijk beperkt, zodat de relatie tussen het water en de huidige omgeving maximaal tot zijn recht kan komen. De visuele relatie tussen oost- en westzijde moet worden gewaarborgd en de zichtrelatie

over het water moet gegarandeerd blijven in noord-zuidelijke zin met aandacht voor effecten op bouwkundig erfgoed, zoals de zichten op de kranen.

d. 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 kantoren van havengerelateerde bedrijven of van bedrijven die elders in de haven een logistieke activiteit uitoefenen.

Uittreksel uit het gewestelijk RUP Afbakening Zeehavengebied Fase II (2012)

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



Uittreksel uit het gemeentelijk RUP Vliegtuiglaan (2012)

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.

3.3.3. Overige elementen uit de juridische context

Bijlage 2 bevat een overzicht van de verleende milieuvergunningen en al uitgevoerde bodemonderzoeken.

In het plangebied gelden er geen verkavelingsvergunningen, noch een bescherming als gebouw, dorpsgezicht of landschap.

Het kantoorgebouw op de site Wyckaert is opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed wegens de consequente toepassing van architectonisch beton bij de voor- en achtergevel. In 1972

liet het bedrijf Mecra Metam Corporation nv dit bedrijfsgebouw optrekken naar ontwerp van architect Etienne Verbeurgt.

De opname van dit pand op de vastgestelde inventaris is zeer recent. Het inventaris pand maakt deel uit van het op 1 juni 2023 getekend ministerieel besluit tot vaststelling van de inventaris van het bouwkundig erfgoed in de provincie Oost-Vlaanderen. Het vaststellingsbesluit is op 15 juni 2023 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. De rechtsgevolgen gekoppeld aan het vaststellingsbesluit zijn vanaf 20 juni 2023 van kracht. Dit wil zeggen dat vanaf 20 juni 2023 de zorg- en motiveringsplicht van kracht is voor alle eigen werken en activiteiten van de Stad. Ook het opmaken van een ruimtelijk uitvoeringsplan is gevat door de zorgplicht.

Het voorontwerp-RUP en het ontwerp-MER zijn evenwel opgemaakt zonder de wetenschap dat dit gebouw vanaf 20 juni 2023 een nieuwe rechtsrealiteit zal kennen. De gevolgen van deze nieuwe rechtsrealiteit zullen in een volgende fase van het RUP verder worden onderzocht, om aan de gestelde zorg- en motiveringsplicht te voldoen.

De sociale huisvesting en kleuterschool langs de Lübeckstraat zijn opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed (<https://inventaris.onroenderfgoed.be/erfgoedobjecten/127437>). Door de sloop van de woningen en de school is de erfgoedwaarde evenwel verloren gegaan.

Het Handels--en Houtdok zijn in de Vlaamse Hydrografische Atlas opgenomen als 'bevaarbare waterloop'. Onbevaarbare waterlopen zijn er niet.

3.4. Planningscontext

3.4.1. Ruimte voor Gent-Structuurvisie 2030

De structuurvisie 2030 (van kracht sinds 22 augustus 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 antwoord bieden op de specifieke uitdagingen die zich stellen op het vlak van participatie (burgeruitdaging), leefkwaliteit, klimaat, demografie, mobiliteit en economie.

Het projectgebied maakt deel uit van de **kernstad**⁵. 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 de klemtoon weliswaar liggen op de economische activiteiten⁶. 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.

⁵ Dit is de gordel van 19^{de}-eeuwse wijken rond de binnenstad (het historisch centrum en het kunstenviertel).

⁶ Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent (2018) p. 71.

Wegens het strategisch belang is de omgeving van de Afrikalaan geselecteerd als onderdeel van de 'noordelijke strategische zone'. In het RSG⁷ zijn de Dampoort en de Oude Dokken al als strategisch project geselecteerd. Het project Oude Dokken is intussen in uitvoering, het project Dampoort beschikt al over een planningskader (RUP Dampoort) en wordt in uitvoering gekoppeld aan het project 'Gent Spoort' (zie 3.3.3). 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 ziet er als volgt uit:

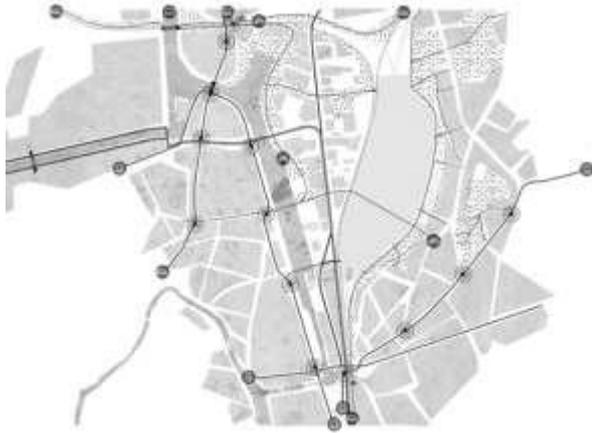


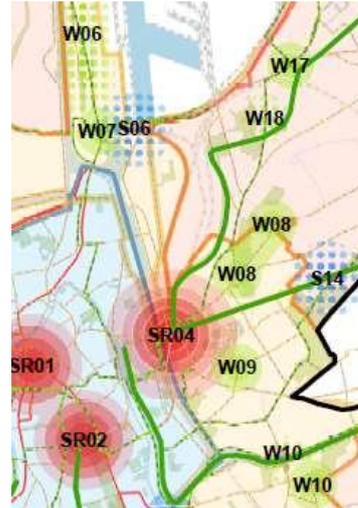
Fig.: conceptfiguur voor de mogelijke ontwikkeling van de noordelijke strategische zone

'We **structureren** dit vrij organisch gegroeide en diverse bedrijfengebied 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'⁸.

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.

⁷ Ruimtelijk Structuurplan Gent (2003)

⁸ Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent (2018) p. 95



Uitbrengsel hypotheseweerter ruimtelijke structuur Uitbrengsel 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 groepeeret. 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 nog niet zijn uitgebouwd op deze plek.

Het projectgebied krijgt een belangrijke opgave inzake **weginfrastructuur**. De 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). De 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 rangeerstation 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. Hen 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 en we stimuleren de bouw van traditionele compacte grondgebonden woningen met drie, vier of meer slaapkamers in nieuwe projecten. Daarnaast experimenteren we ook met **andersoortige gezinsvriendelijke woningtypes**: dit zijn al dan niet gestapelde woningclusters met ruimere woningen met drie of vier slaapkamers, voldoende (fietsen)bergingen, een eigen toegang en een fors bemeten buitenruimte, zodat deze ook aantrekkelijk kunnen zijn voor gezinnen met kinderen.*

In de eigen projecten (Groep Gent) realiseren we minstens 20% sociale woningbouw en 20% budgetwonen of kavelprojecten. Bij private projecten voorzien we waar mogelijk ook ruimte voor sociale huisvesting en budgethuurwoningen. We onderzoeken hierbij de mogelijkheden om extra ontwikkeling toe te laten als er sociale woongelegenheden of een betaalbaar aanbod (uitgedrukt in prijs / m²) in voorzien worden, en dit door plaatselijk hoger bouwen toe te laten, ruiloperaties te stimuleren of andere (fiscale) compensaties te voorzien.

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- en 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'⁹.

⁹ Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent (2018) p. 258

3.4.2. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en beleidsplan Ruimte Vlaanderen (in opmaak)

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 functies. De concrete afbakening van dit stedelijk gebied is gebeurd door een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (zie juridische context). 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 hoofdwatwegennet. 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.

Op verzoek van de Stad Gent heeft de Vlaamse overheid bij Ministerieel Besluit van 21 april 2023 de planningsbevoegdheid voor de opmaak van het RUP aangaande de stedelijke ontwikkelingen gerelateerd aan het grootstedelijk gebied Gent en het deel van de Afrikalaan dat geselecteerd is als primaire weg gedelegeerd aan de Stad Gent.

3.4.3. Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (2004) en ontwerp Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen (2023)

Binnen het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan vervult de stad een belangrijke rol binnen het 'kerngebied'. De as Afrikalaan--Verapazbrug is door de provincie geselecteerd als **secundaire weg type III**. Door deze selectie heeft de provincie initiatief genomen om een ruimtelijk uitvoeringsplan voor de Verapazbrug op te maken (goedgekeurd bij Ministerieel Besluit op 24 september 2012).

In maart 2023 keurde de deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen het ontwerp van haar ruimtelijk beleidsplan 'Maak ruimte voor Oost-Vlaanderen' goed. De provincie zet in haar strategische visie acht kernwaarden voorop. Voor de ontwikkeling in dit RUP zijn vooral de kernwaarden op het vlak van gezondheid en veiligheid, kwaliteit en comfort, klimaatgezond, autonomie en robuustheid van belang. Vijf ruimtelijke principes concretiseren de kernwaarden. Elk van de vijf principes zien we vertaald in de beleidslijnen voor dit RUP:

- > Gezonde ecosystemen en ecosysteemdiensten garanderen
- > Nabijheid en bereikbaarheid versterken
- > Meervoudig en intensief ruimtegebruik versterken
- > Klimaatbestendig en klimaatneutraal inrichten
- > Maatschappelijke betaalbaarheid verhogen

Aan de strategische visie zijn drie specifieke beleidskaders gekoppeld:

- > Beleidskader voor de transitie naar een robuuste en veerkrachtige ruimte
- > Beleidskader voor de transitie naar een circulaire samenleving
- > Beleidskader voor de transitie naar een solidaire (be)leefomgeving

Op verzoek van fr Stad Gent heeft de deputatie bij besluit van 30 maart 2023 de planningsbevoegdheid voor de opmaak van het RUP aangaande het deel van de Afrikalaan dat geselecteerd is als secundaire weg, gedelegeerd aan de Stad Gent.

3.4.4. Overige, relevante elementen uit de planningscontext

In bijlage geven we een uitgebreid overzicht van de verschillende beleidsplannen die van toepassing zijn op het plangebied van dit RUP. In dit hoofdstuk beperken we ons tot de elementen die **essentieel** zijn voor de verdere uitwerking van ons RUP.

De keuze om Z1a en Z1c niet te bebouwen (zie 3.3.1.d) vindt zijn basis in het **bestuursakkoord** 2012-2018. Dit bestuursakkoord legt meteen al de link naar de opmaak van een nieuw uitvoeringsplan voor de omgeving Afrikalaan om hier naast bedrijvigheid ook wonen mogelijk te maken. Het bestuursakkoord 2018--2024 werkt deze beleids optie verder uit, en dit in toepassing van het beleidsplan 'Ruimte voor Gent'.

We enten het groenblauw raamwerk binnen dit plangebied aan een grotere structuur zoals vormgegeven in de **visienota groenklimateassen** (2020). We zoeken dan vooral naar een goede link met de groen-recreatieve link die zich net ten noorden van het plangebied bevindt en de sporen bundel en de flankerende groenzones als drager heeft.

Voorliggend RUP ondersteunt uiteraard het streven van de Stad om tegen 2030 klimaatrobust en tegen 2050 **klimaat**neutraal te zijn. Het bij elkaar brengen van wonen en werken biedt hiervoor alvast een enorme opportuniteit. Het MER-luik van deze studie gaat hier uitgebreid op in. Hoewel een dergelijk streven niet altijd rechtstreeks te vatten is in een RUP, zullen we de voorschriften zodanig opstellen dat ze klimaatrobuste en -neutrale ingrepen maximaal stimuleren.

Het Pprovinciaal Ruimtelijk Structuurplan selecteert het zuidelijk deel als secundaire weg type III. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen duidt het noordelijk deel nog aan als primaire weg. In principe komt de planningsbevoegdheid voor de Afrikalaan toe aan respectievelijk de provinciale en Vlaamse overheid. Gezien het belang van de ruimtelijke samenhang bij de transformatie naar een nieuw stadsdeel, achten beide overheden het opportuun dat de Stad Gent haar rol als procesvoerende overheid opneemt. Zowel de provincie als de Vlaamse overheid hebben dan ook formeel hun planningsbevoegdheid gedelegeerd aan de Stad Gent.

Deze **categorisering** van de Afrikalaan is evenwel in herziening. De wegcategorisering wordt immers losgekoppeld van de ruimtelijke beleidsplannen. De Vlaamse regering heeft de wegen van het Vlaams hoofdwegennet geselecteerd. De Afrikalaan maakt daar geen deel meer van uit. In het regionaal mobiliteitsplan (in opmaak)¹⁰ is intussen beslist dat de Afrikalaan ook geen rol meer zal opnemen in het zogenaamde 'dragend netwerk' van regionale en interlokale wegen. Het regionaal mobiliteitsplan zal de Afrikalaan dan ook formeel in zijn rol als lokale weg bevestigen. Of de Afrikalaan nu een primaire, secundaire of lokale rol krijgt, hij blijft in ieder geval een belangrijke verkeersader voor het grootstedelijk gebied. Het RUP zal hiervoor dan ook de nodige ruimte moeten

¹⁰ Het voorlopig ontwerp van het regionaal mobiliteitsplan is goedgekeurd in de vervoerregioraad van 23 maart 2023 (zie juridische en beleidsmatige context in de discipline mens-mobiliteit uit het MER).

voorzien. Voor de volledigheid geven we nog mee dat de as Vliegtuiglaan--Port Arthurlaan volgens het ontwerp regionaal mobiliteitsplan wel nog een regionale rol zal opnemen als 'voorlopige zuidelijke havenring', en dit zowel voor het auto- als het vrachtverkeer.

Het huidige **parkeerplan** ziet het plangebied als onderdeel van de groene zone. Binnen het parkeerbeleid zijn parkeerrichtlijnen voor ontwikkelingen vastgelegd met als bedoeling dat de ontwikkelingen tegemoet komen aan de toekomstige vervoersnoden van de bewoners/werknemers van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Aangezien de mobiliteitscontext, zeker in de omgeving van het plangebied, geen statisch gegeven is, wordt het parkeerbeleid evenzeer gemonitord en regelmatig bijgesteld. Het plangebied is uitstekend gelegen om maximaal in te zetten op de **fietsbereikbaarheid**. Naast de verbinding met de kernstad en de Dampoort moeten we inzetten op een goede connectie met de fietsnelweg F400 die zich net ten noorden van het plangebied bevindt.

Voor grootschalige detailhandel of recreatie is er in het plangebied geen ruimte. Om het wonen en werken op deze locatie te ondersteunen, zijn kleine winkels, reca of diensten uiteraard wel welkom. De '**beleidsnota economie 2020--2025**' ziet in het gebied wel ruimte voor kantoorontwikkeling, vooral in relatie tot de knoop rond Dampoort.

De '**beleidsnota wonen 2020--2025**' benadrukt de nood aan bijkomende betaalbare woningen onder de vorm van sociale huisvesting en budgethuurwoningen. De streefdoelen uit Ruimte voor Gent, met name 25% sociale huisvesting en 15 % betaalbare woningen, staan voorop. De studie 'studentenhuisvesting' bevestigt de hoge nood aan (betaalbare) studentenhuisvesting. Ook dit gebied leent zich voor studentenhuisvesting, gezien de nabijheid van de (nieuw te bouwen) onderwijscampus aan de Dampoort en de sterke link met de kernstad.

De **structuurschets Muide Meulestede** wil het Zeppospark beter bereikbaar maken voor de bewoners van de wijk en zoekt naar mogelijkheden om de barrièrewerking van de sporen te minimaliseren. De schets ziet een nieuwe voetgangers- en fietsverbinding onder of over de sporen in het verlengde van de Kajuitstraat. Daarnaast zet de structuurschets in op het versterken van de groenstroken langs de sporen als onderdeel van de uit te bouwen groen-recreatieve ring. Straten en pleinen moeten aangename verblijfsruimtes worden. De maatregelen in het (nog verder uit te werken) wijkmobiliteitsplan moeten het auto- en vrachtverkeer in de wijk dan ook afleiden naar de verbindingen aan de rand van de wijk.

De uitkomst van de studies voor de **voorlopige zuidelijke havenring (incl. Afrikalaan – Noord)** en de **spoorinfrastructuur op de lijn Gent--Eeklo** zal erg bepalend zijn voor het noordelijk deel van het plangebied. We kunnen met dit RUP niet wachten tot deze studies zijn afgerond. Het RUP zal enerzijds voldoende ruimte moeten geven aan deze infrastructuren om een omgevingskwalitatieve inpassing mogelijk te maken en anderzijds de aanpalende bouwzones minstens moeten toelaten en waar nodig verplichten om te anticiperen op de toekomstige ontwikkelingen.

3.5. Voorbereidend onderzoek

Het voorontwerp bouwt verder op de conclusies van de start- en scopingnota. We starten dit hoofdstuk dan ook met een samenvatting van de krijtlijnen uit de voorgaande documenten uit het RUP-proces. De voorbereidende studies die aan de basis lagen van deze documenten, zijn samengevat in bijlage. Nadien gaan we dieper in op de studies en trajecten die in voorontwerpfase zijn gestart en geven we aan hoe we met deze resultaten zullen omgaan.

3.5.1. Startnota (2020)

a. Ambitie

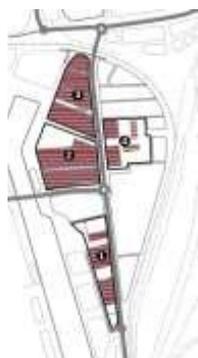
Vijf ambities liggen aan de basis van de startnota en zullen ook de verdere uitwerking van het RUP sturen:

- > Ambitie 1 bouwen aan een nieuw stadsdeel: we maken een nieuwe stadswijk met een sterke structuur en een eigen identiteit, weliswaar gelinkt aan de bestaande netwerken in zijn omgeving.
- > Ambitie 2 productieve woonstad: het gebied behoudt zijn economische inslag. Focus ligt vooral op maakbedrijven. We voegen evenwel wonen en ondersteunende functies toe en maken er zo een volwaardige stadswijk van.
- > Ambitie 3 verkeersstructuur op maat: we passen de bovenlokale verkeersstructuur zo goed mogelijk in en stemmen de lokale ontsluiting hierop aan.
- > Ambitie 4 klimaatbestendige wijken: we gaan voluit voor de voetgangers en fietsers en koppelen de ontwikkeling aan een stevig groenblauw raamwerk.
- > Ambitie 5 flexibele ontwikkelingsstrategie: we initiëren de samenwerking tussen de verschillende stakeholders en actoren en komen zo tot een geïntegreerde gebiedsontwikkeling.

De startnota vertaalt de ambitie vervolgens in een voorstel van programma en ruimtelijke inrichting.

b. Programma

De startnota bakent **vier projectgebieden** af waarin we wonen en werken combineren:



1. Spie
2. Triferto
3. Kaap
4. Scandinaviëstraat

Om tot de gewenste functievermenging te komen, is een bijsturing van de marktlogica noodzakelijk. Die zou in dit gebied immers automatisch leiden tot een invulling met in hoofdzaak appartementen en kantoren. Deze bijsturing is ingegeven vanuit ontwerp onderzoek en heeft geleid tot een aantal duidelijke **onder- en bovengrenzen** voor de betrokken functies:

- > Om ook **maakbedrijven** de kans te bieden om zich in dit gebied te vestigen, leggen we per projectgebied een minimale oppervlakte voor dit type bedrijven op:
 - Projectgebied 1 (Spie): min. 14.000 m² BVO
 - Projectgebied 2 en 3 (Kaap--Triferto): min. 41.000 m² waarvan 12.000 m² voor hybride bedrijven
 - Projectgebied 4 (MB_Hedin): min. 2500 m²
- > **Kantoren** worden gevat door een minimale en maximale programmavork. Zeker in het zuidelijk deel is ruimte voor een kantoren, gezien de link met station Dampoort. We stellen een minimum van 10.000 m² voorop. Het maximum voor kantoren voor het volledige plangebied bedraagt 29.500 m².

- > **Gestapeld wonen** is maar mogelijk als er ook voldoende grondgebonden woningen (minstens 25%) en betaalbare woningen onder de vorm van sociale woningen (minstens 25%) en budgethuurwoningen (minstens 15%) worden gerealiseerd. Ontwerpend onderzoek wees uit dat er in de 4 projectgebieden samen ruimte is voor ca. 671 bijkomende woningen, waarvan 188 grondgebonden, 168 sociale woningen en 101 budgethuurwoningen. De aantallen zijn indicatief en kunnen dus nog wijzigen in de loop van het verdere (masterplan)proces. De percentages dienen evenwel telkens gehaald te worden.
- > We spreken pas over een stadswijk als er daarnaast nog ruimte is voor ondersteunende voorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen. Het minimum aandeel **ondersteunende voorzieningen** is niet begroot in de startnota. Het aandeel **gemeenschapsvoorzieningen** is vastgelegd op minstens 2,5% van de totale BVO per projectgebied.

Aan de programmatorische doelstellingen worden telkens **kwaliteitscriteria** gekoppeld:

- > Zo legt de startnota verder uit wat we verstaan onder ‘**maak-**’ en ‘**hybride**’ bedrijven. Het gaat telkens ook om activiteiten die potentieel verweefbaar zijn met het wonen. Om een te grote versplintering tegen te gaan, stelt de startnota een minimale schaalgrootte voorop (min. 500 m² per unit). Bij de maakbedrijven is het vooral zaak om te zoeken naar een verregaande mogelijkheid tot stapelen. Hoe beter men stapelt, hoe meer ruimte er op het maaiveld vrijkomt voor andere functies (waaronder het wonen).
- > **Grondgebonden woningen** moeten volgens de startnota beschikken over volgende kwaliteiten:
 - type klassieke rijwoning (buur links en buur rechts), aanleunwoning (+ buur achter) of schakelwoning, waarbij het aandeel schakelwoningen beperkt blijft tot 25% van het totaal aantal grondgebonden woningen.
 - een minimale vloeroppervlakte van 150 m² met ruimte voor 3 à 4 slaapkamers
 - een tuin van minstens 35 m² of terras van 20 m² bij schakelwoningen

De startnota beschouwt de bestaande woningen van **residenties Zweden en Finland** langs de Scandinaviëstraat als onderdeel van projectgebied 4. Het is een duidelijke keuze om de woonfunctie op deze plek te houden en te streven naar een verdere kwaliteitsverhoging van het patrimonium en de woonkwaliteit in de omgeving.



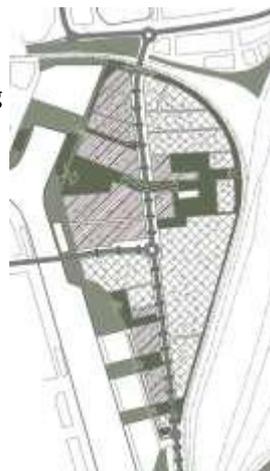
Buiten de projectgebieden kiezen we in de startnota voor een **zuiver economische** ontwikkeling.

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 de bestaande en nieuwe woningen.

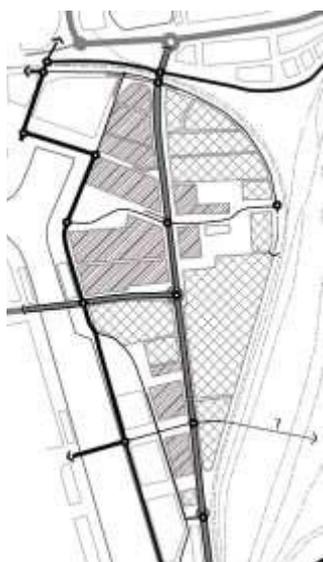
Zowel de Lübecksite als de site ten zuiden van Christeyns (De Swaef-Oost) blijven gereserveerd voor economische activiteiten.

c. Inrichting

Een **groenblauw raamwerk** stuurt de verdere inrichting van het gebied. Aan de noord- en oostzijde vinden we een leidraad in het lijnvormig groen langs de sporen. Aan de westzijde vormen de opeenvolgende parken aan het water ons aanknopingspunt. In de projectgebieden Spie en Kaap-Triferto brengen we het groen zo diep mogelijk in het gebied binnen. We voorzien minstens 20 m² openbaar groen per woning. In Kaap-Triferto kiezen we voor één groter park, in aansluiting op het Zeppospark. In de Spie trekken we de open ruimten in de bouwblokken van de Nieuwe Dokken door tot aan de Afrikalaan en vervullen er het 'brochettemodel'.

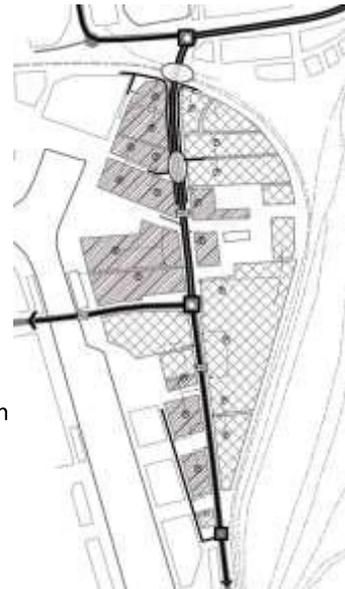


We vragen ook de nodige aandacht voor **water**. Zo reserveren we in de projectgebieden alvast minstens 7% van de bebouwde en verharde oppervlakte voor watervoorzieningen.



Het gebied leent zich uitstekend voor een ontwikkeling op maat van **fietser en voetganger**. Fietsvriendelijk ontwerpen staat voorop op alle niveaus. Langs het water bevindt zich een bovenlokale verbinding die ter hoogte van de spoorweg aansluiting vindt op de stedelijke fietsring F400. Langs de vernieuwde Afrikalaan worden veilige en comfortabele fietspaden voorzien. Een nieuwe oost-westroute door het gebied verbindt de Scandinaviëstraat met het Zeppospark. In de Spie trekken we de fietsroute die nu over de Bataviabrug loopt, minstens door tot aan de Afrikalaan. We onderzoeken de mogelijkheid om deze fietsverbinding verder in oostelijke richting door te trekken tot Sint Amandsberg.

Het noordelijk deel van de **Afrikalaan** is één van de drie belangrijke invalswegen naar de stad. Het is dan ook van belang dat deze weg voldoende capaciteit heeft om deze verkeersfunctie op te nemen. Om de capaciteit te verhogen, is een grondige heraanleg noodzakelijk. In eerste instantie moeten we een oplossing zoeken voor de spookruising. Het aantal kruispunten moet tot een minimum beperkt blijven. Rechtstreekse erftoegangen zijn uit den boze. De nieuwe Afrikalaan zal meer ruimte vragen dan op vandaag het geval is. Het zuidelijk deel van de Afrikalaan maakt deel uit van de stadsring. Ook hier moet het aantal aansluitingen tot een minimum beperkt blijven en is wellicht een breder straatprofiel nodig. Het aantal parkeerplaatsen trachten we tot het minimum te beperken. We bundelen zoveel mogelijk de capaciteit en zetten in op meervoudig gebruik.



In de projectgebieden bouwen we de **volumetrie** op in 4 schaalniveaus:

- > Een **basisschaal** van minstens 3 bouwlagen
- > Op elk bouwveld zijn bijkomend mogelijkheden voor **middelhoogbouw** tot max. 6 bouwlagen.
- > Op vijf indicatief aangeduide plaatsen zijn hoogteaccenten in de **tussenschaal** mogelijk, tot 12 bouwlagen.
- > Twee van deze hoogteaccenten mogen opgetrokken worden tot een **hoogbouw** van 17 bouwlagen.

De positionering van economische en woonfuncties is in principe vrij te kiezen per bouwveld, maar logisch is dat de economische functies zich langs de Afrikalaan positioneren en de woningen zich eerder richten op het groen en autoluwe binnen gebieden. In beperkte gevallen is ook wonen boven een economische functie mogelijk.

d. Beschrijving van de te verwachten milieueffecten

Dit RUP is duidelijk plan-MER-plichtig. De startnota bevat een uitgebreide analyse van de huidige situatie. Nadien geeft de startnota per discipline aan wat de mogelijke milieueffecten kunnen zijn, zowel in het plangebied als in zijn onmiddellijke omgeving. Uit deze eerste scoping blijkt dat er aanzienlijke effecten te verwachten zijn op het vlak van mobiliteit, geluid en trillingen, gezondheid, ruimtebeleving en een aantal relevante klimaataspecten (o.m. droogte en hittestress). Voor deze disciplines is verder onderzoek vereist. De startnota beschrijft vervolgens de wijze waarop het onderzoek zal worden gevoerd.

3.5.2. Scopingnota (2021)

De scopingnota geeft aan hoe we met de resultaten van de inspraak- en adviesronde moeten omgaan.

Vanuit de eigenaars van de projectgebieden kwam een duidelijke vraag naar voren om meer betrokken te worden bij de verdere inrichting van de projectgebieden. De masterplantrajecten die in de loop van 2022--2023 zijn uitgezet, zijn hier een direct gevolg van.

De aanwezigheid en verdere ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf Christeyns zijn onderzocht in een ruimtelijk veiligheidsrapport waarvan de resultaten doorwerken in dit voorontwerp.

Heel wat van de inspraakreacties hadden betrekking op concrete infrastructuurprojecten, zoals de heraanleg van de Afrikalaan en de spoorkruising. Deze infrastructuurprojecten maken evenwel geen voorwerp uit van dit RUP. Zoals aangegeven in de procesnota, engageert de Stad zich om de inspraakelementen mee te nemen bij de verdere begeleiding van deze projecten.

De inspraak- en adviesronde heeft tot extra onderzoek geleid op volgende punten. We geven ook telkens aan hoe het voorontwerp hierop anticipeert¹¹.

a. Algemeen

Elementen uit de inspraak--en adviesronde	Wijze waarop het voorontwerp-RUP hierop anticipeert
De voorschriften moeten flexibel en gedeeld ruimtegebruik ondersteunen.	De voorschriften laten de nodige flexibiliteit voor de invulling van het programma, de ruimtelijke inrichting en de volumes (zie verder).
Vraag naar ruimte voor tijdelijke invullingen	Het voorontwerp biedt hiervoor een duidelijk kader (zie 4.9).
Link naar de studie 'Water In De Stad' ontbreekt.	Link is toegevoegd (zie 14.5.1).

b. Thema wonen en voorzieningen

Elementen uit de inspraak- en adviesronde	Wijze waarop het voorontwerp-RUP hierop anticipeert
De startnota gaat enkel uit van klassieke rij- of aanleunwoningen of schakelwoningen. Op basis van de inspraakreacties gaan we na of er nog andere types mogelijk zijn die dezelfde kwaliteiten genereren maar een grotere mate van schakeling of stapeling toelaten.	Dit aspect komt uitgebreid aan bod in de masterplannen. Op basis van het voorbereidend onderzoek zorgt het voorontwerp-RUP voor een voldoende aanbod aan gezinsvriendelijke woningen, onder de vorm van grondgebonden woningen en gezinsvriendelijke appartementen (zie 4.7.1.b).

¹¹ De tabel beperkt zich tot de punten die verder onderzoek vroegen. Voor een volledig overzicht van alle advies- en inspraakreacties verwijzen we u door naar de scopingnota (2021).

Geen grondgebonden woningen aan de voet van de Verapazbrug	Aan de Verapazbrug vestigen zich in hoofdzaak bedrijven. De nieuwe gebouwen houden bovendien enige afstand van brug.
Aandeel grondgebonden woningen is ongelijk verdeeld.	Het voorontwerp gaat uit van gelijke verdeling per deelzone (telkens 25% van het aantal).
Motiveren van en onderzoek naar de effecten van hoogbouw	Het planvoornemen werkt een duidelijke visie op hoogbouw uit (zie 4.7.2.c). De effecten van hoogbouw op planniveau komen aan bod in het MER (zie 6.2.5). De voorschriften geven duidelijke richtlijnen voor een verder onderzoek op vergunningenniveau.
Motiveren van de keuze om ook studentenhuisvesting in dit gebied toe te staan.	Het planvoornemen motiveert de keuze voor studentenhuisvesting in het gebied (zie 4.7.1.b)
Vraag om ondersteunende voorzieningen flexibel in te vullen, zowel naar oppervlakte - de startnota stelt een minimumgrens van 400 m ² - als naar functie.	In de voorschriften beschrijven we wat we verstaan onder 'ondersteunende voorzieningen' en geven we ook de nodige voorbeelden. De minimumgrens vervalt.
Nood aan (buiten) speel- en sportruimte en gemeenschapsvoorzieningen	De nood aan buitenspeelruimte is ondervangen door voldoende parken en groene ruimten te voorzien (zie 4.5). Het RUP bevat ook een duidelijke norm voor gemeenschaps- en ondersteunende voorzieningen (zie 4.7.1.a)
Nood aan ruimte voor kleine handelszaken en recreatie	Het RUP bevat ook een duidelijke norm voor gemeenschaps- en ondersteunende voorzieningen (zie 4.7.1.a).
Nood aan een duidelijk kader met overgangsmaatregelen voor de bestaande woningen op de hoek met de Amerikalaan	Het RUP bevat de nodige overgangsmaatregelen voor deze woningen en koppelt hier een voorkoopprecht aan.
Onderzoek naar de mogelijkheid om de woon- en beeldkwaliteit van de Scandinaviëblokken te verhogen	Het RUP integreert de resultaten van de conceptstudie voor de Scandinaviëblokken en bevat een aantal duidelijke voorschriften om verdere ingrepen aan het gebouw te begeleiden.

c. Thema economische functies

Elementen uit de inspraak- en adviesronde	Wijze waarop het voorontwerp-RUP hierop anticipeert
Nood aan extra criteria die de gewenste verweving van wonen en werken in de projectgebieden kunnen begeleiden.	De verweving tussen wonen en werken en de mogelijke effecten hiervan, komen uitgebreid aan bod in de masterplannen, het planvoornemen en het MER. De effectieve realisatie van deze verweving situeert zich in hoofdzaak op uitvoerings- en beheer

	niveau. Het onderzoek naar het samenbrengen van de functies op projectniveau is een verplicht onderdeel van de inrichtingsstudie.
Nood aan een duidelijk kader voor de bestaande bedrijven in de projectgebieden (gefaseerde ontwikkeling)	De bestaande bedrijven zitten mee in de masterplantrajecten. Elk van de masterplannen stelt een gefaseerde ontwikkeling voorop, op het ritme van de bestaande bedrijven. Het RUP voorziet de nodige overgangsmaatregelen voor bestaande bedrijven.
Nood aan een meer flexibele invulling van 'maak'bedrijven, en dit zowel naar oppervlakte als naar type bedrijvigheid	Het RUP werkt een duidelijke definitie voor bedrijven uit en biedt voldoende flexibiliteit voor de verdere invulling. In tegenstelling tot wat we in de scopingnota vooropstelden, laten we alsnog het onderscheid tussen hybride bedrijven en maakbedrijven weg (zie 4.6.1).
Onderzoek naar de mogelijkheden voor andere economische functies, zoals een hotel en grootschalige binnenrecreatie	Toeristisch logies maken deel uit van het programma binnen de zones voor gemengd stedelijke functies. De mogelijkheden voor grootschalige binnenrecreatie zijn onderzocht, maar niet weerhouden (zie 4.7.1).
Vraag om het verplicht percentage bebouwing op de gevellijn te verlagen (75%).	Na bijkomend onderzoek is dit percentage verlaagd tot 60%.
Vraag om het stapelen van bedrijfsruimten niet te verplichten.	Stapelen is en blijft een onmisbaar onderdeel in de ontwerpstrategie. De masterplannen werken deze strategie voor de projectgebieden verder uit. Buiten de projectgebieden focussen we ons op de principes van zuinig ruimtegebruik en het realiseren van een minimale bouwhoogte aan de Afrikalaan.

d. Thema groen en publieke ruimte

Elementen uit de inspraak- en adviesronde	Wijze waarop het voorontwerp-RUP hierop anticipeert
Onderzoek naar ruimte voor stadsgerichte landbouw	Het RUP biedt een ondersteunend kader voor stadsgerichte landbouw (zie 4.6.1).
Onderzoek naar de mogelijkheid om de 7%-regel voor water over het hele plangebied te laten gelden	Ruimte voor water komt aan bod in het planvoornemen. De voorschriften voorzien in alle zones minstens 10% vrije en onverharde ruimte.
Onderzoek naar de mogelijkheid om de ambities op het vlak van groen en water te verhogen	We verwijzen naar het voorbereidend onderzoek in de masterplanprocessen en het concept en verdere inrichting van het groenblauwe netwerk (zie 4.5).

Vraag om de last voor de aanleg van het Trifertopark evenredig te verdelen	De voorschriften stellen duidelijk dat de parkzones die in overdruk zijn aangeduid, in eerste instantie de groenlast (20 m ² /woning, 5m ² /kamer) moeten opvangen. De masterplannen werken verder op deze basiskeuze uit de startnota. In uitvoering van de masterplannen zullen de eigenaars onderling de nodige regelingen uitwerken om de noodzakelijke parken te realiseren.
--	---

e. Thema mobiliteit

Elementen uit de inspraak- en adviesronde	Wijze waarop het voorontwerp-RUP hierop anticipeert
Onderzoek naar mogelijkheid om nieuwe stadswijken zo autoluw mogelijk te maken	Het planvoornemen steunt op het principe om de nieuwe woonomgeving zo autoluw mogelijk te maken (zie 4.3).
Onderzoek naar mogelijkheid om een park & ride te voorzien in het plangebied	Deze mogelijkheid is onderzocht, maar niet weerhouden door de impact van een dergelijke voorziening op het verkeersfunctioneren en omdat het gebied te dicht tegen de kernstad ligt.
Onderzoek naar de ontsluitingsvarianten en de ruimte die nodig is om de Afrikalaan om te vormen	Dit aspect komt uitgebreid aan bod bij de bespreking van het planvoornemen (zie 4.3) en in het MER (zie 6.2.1)
Voor het deel ten zuiden van de Verapazknoop is een wegbreedte van 33 m nodig.	Verder onderzoek wijst uit dat een wegbreedte tot 30 m volstaat (zie 4.3.1). Het RUP neemt extra voorschriften op om de impact op het functioneren van de Afrikalaan te beperken.
Voor het noordelijk deel is 45 m nodig, met maximaal één lichtengeregeld kruispunt en zo weinig mogelijk aantakkingen	De impact van het project op de Afrikalaan komt uitgebreid aan bod in het MER. Verder onderzoek wijst uit dat een breedte tot 40 m volstaat (zie 4.3.2). Het RUP neemt extra voorschriften op om de impact op het functioneren van de Afrikalaan te beperken.
In beeld brengen van de ontsluitingsopgaves van de aanpalende ontwikkelingszones uit het RUP Oude Dokken (i.c. zones Z1b en Z1d) en de mogelijke gevolgen hiervan voor het projectgebied Kaap-Triferto	Dit aspect komt aan bod in het masterplan Kaap-Triferto en zit vevat in het planvoornemen (zie 4.3) en in het MER (zie 6.2.1).
Onderzoek naar de haalbaarheid van de gewenste fietsverbindingen langs de sporen en over het rangeerstation richting Sint-Amansberg	Deze mogelijkheden zijn onderzocht, maar finaal niet weerhouden. De realisatie van een fietsverbinding richting Sint-Amansberg is technisch onhaalbaar wegens afstand (>500 m). De fietsverbinding langs de sporen is niet weerhouden wegens de lage netwerkwaarde en de negatieve impact op de ecologische verbinding.

Vraag om rekening te houden met het nieuwe openbaar vervoersplan (2020)	Het nieuwe OV-plan is opgenomen in het MER.
---	---

f. Thema milieueffecten

Elementen uit de inspraak- en adviesronde	Wijze waarop het voorontwerp-RUP hierop anticipeert
Verzet tegen afbakening afzonderlijke 'Seveso'zone	Het voorontwerp voorziet één zone voor de huidige Seveso-inrichting en koppelt hier een aantal duidelijke bestemmings- en inrichtingsvoorschriften aan, gebaseerd op het onderzoek naar de ruimtelijke veiligheid (zie 4.6.1). In dit onderzoek is ook de vraag om minstens 100 m te houden tussen de Seveso-activiteiten en de nieuwe residentiële bestemming, meegenomen.
Onderzoek naar de mogelijkheden voor duurzame energievoorzieningen (bv. warmtenet)	Dit onderzoek moet verder gebeuren op vergunningenniveau. De stedenbouwkundige voorschriften bieden alvast een juridisch kader voor de noodzakelijke ingrepen.
Mogelijkheid van een spoor op hoogte meenemen als ontwikkelingsscenario bij de beoordeling van de milieueffecten	Dit aspect is onderzocht in het MER.
De keuze om de parkstroken in het deel ten zuiden van Verapaz door te trekken tot aan de Afrikalaan heroverwogen indien zou blijken dat deze ingreep bijkomende geluidsoverlast veroorzaakt voor de bewoners van de Koopvaardijlaan	Uit het onderzoek naar de impact van geluid in het MER blijkt dat deze ingreep niet noodzakelijk is (zie 6.2.2).
Onderzoek naar mogelijke geluidsoverlast van vrachtwagens in de gemengde stadswijk	Dit aspect is onderzocht in het MER.
Vraag hoe RUP kan bijdragen in uitbouw van duurzame energievoorzieningen	De voorschriften bieden een duidelijk kader voor duurzame energievoorzieningen. De concrete realisatie gebeurt in uitvoering van de masterplannen.

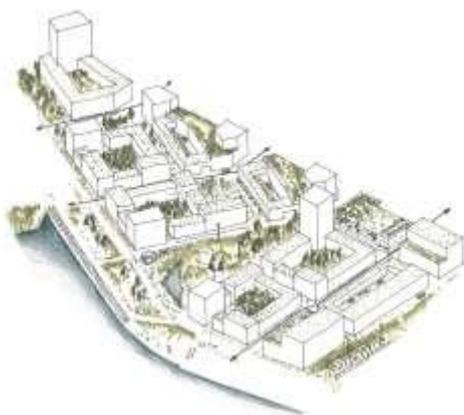
3.5.3. Masterplannen en studies binnen het plangebied



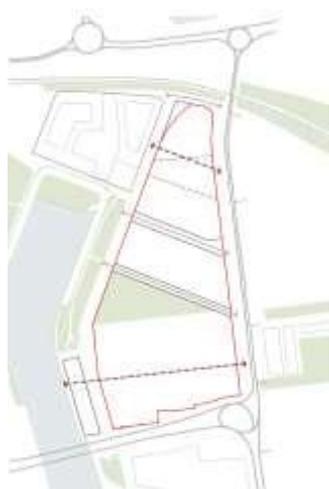
Na de scopingfase zijn diverse studies en masterplannen opgestart die input leveren voor het voorontwerp van RUP. De masterplannen voor de sites Kaap-Triferto, Spie en MB_Hedin zijn een rechtstreeks gevolg van de vraag van de eigenaars om meer betrokken te worden bij de inrichting van hun sites. Ze geven een beeld van de toekomstige ontwikkeling van hun respectievelijke sites, en dit binnen de krijtlijnen van de scopingnota. Het masterplan Lübeck en de conceptstudie voor de Scandinaviëblokken zijn dan weer uitgevoerd in opdracht van de Stad Gent. We vatten de resultaten van deze plannen en studies samen en geven aan hoe we ermee omgaan in de opmaak van het RUP.

a. Masterplan Kaap-Triferto (2023)

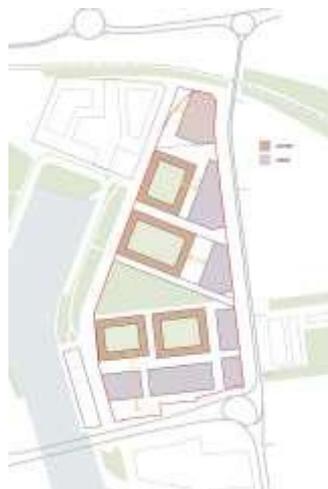
Het masterplan Kaap-Triferto (versie januari 2023) is opgemaakt door 360 architecten en BUUR in opdracht van de eigenaars of lasthebbende binnen de projectgebieden 'Kaap' en 'Triferto'. Het masterplan biedt een zicht op de toekomstige ontwikkeling van het volledige gebied tussen de Verapazbrug, Koopvaardijlaan, Aziëstraat en Afrikalaan. Ook de - tot nu toe gekende - ontwikkelingsperspectieven van de projectzones die zich net buiten het plangebied bevinden (Z1b en Z1d uit het RUP Oude Dokken) worden mee in beeld gebracht.



De ontwerpers gaan in hun visie uit van een nieuwe **maakwijk**, een toekomstgerichte stadswijk waarin wonen, werken en voorzieningen samen komen in een dense, stedelijke context.



4 inprikkers

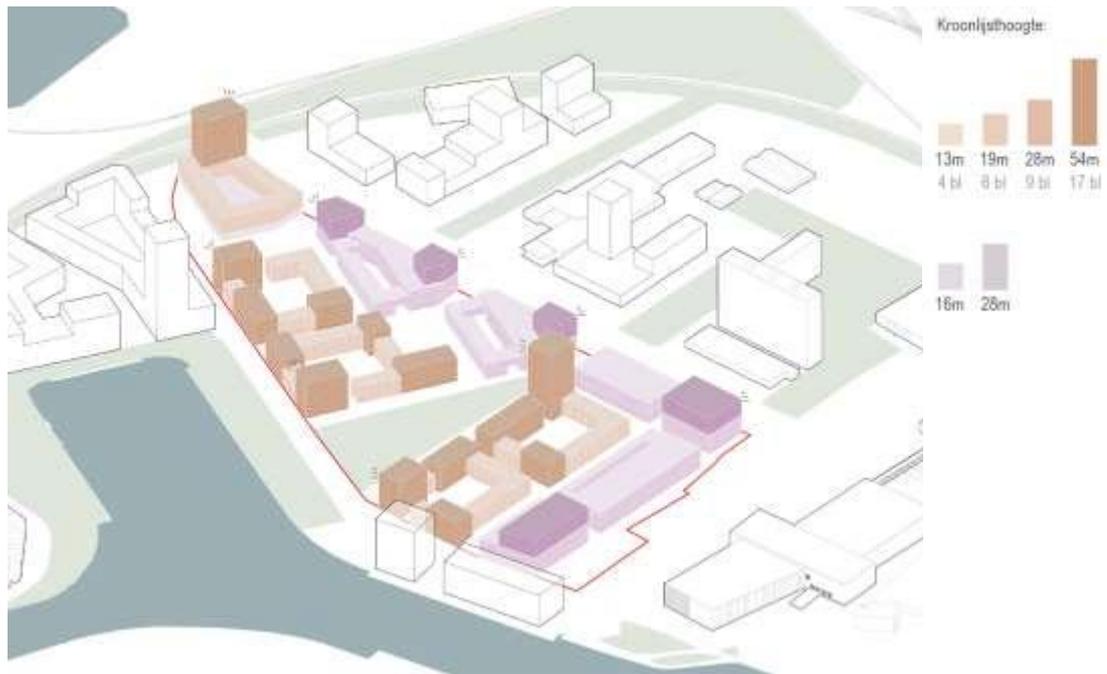


Flexibele bouwvelden

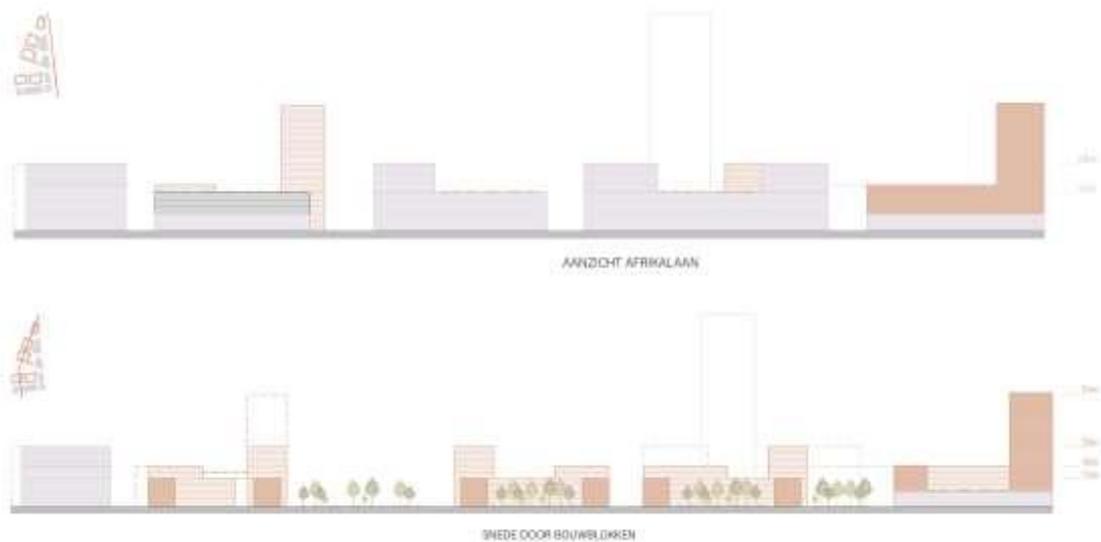


Krukas

Het masterplan zet een nieuw **raamwerk** uit om de ontwikkeling van de maakwijk te sturen. De bouwlijnen anticiperen op een mogelijke verbreding van de Afrikalaan. De nieuwe gebouwen staan minstens 5m achteruit. Het masterplan houdt evenwel ook rekening met een scenario waarbij 7,50 m moet worden teruggetrokken. Naast de Oceanië- en Australiëstraat worden twee nieuwe oost-westassen geïntroduceerd, één door de site Triferto en één door de noordelijke bouwvelden. Deze assen staan niet enkel in voor de ontsluiting van de eigen site, maar laten ook toe om de ontsluiting van de aanpalende bouwvelden buiten het plangebied (met name de zones Z1b en Z1d uit het RUP Oude Dokken) hieraan te koppelen. Het masterplan spreekt van '**inprikkers**' omdat het de bedoeling is dat het gemotoriseerd verkeer zo snel mogelijk de bouwvelden inrijdt zodat het binnengebied vrij kan blijven van autoverkeer. De assen definiëren bouwvelden die flexibel in te richten zijn met maakbedrijven aan de zijde van de Afrikalaan en wonen aan de kant van water en groen. Het masterplan kiest ervoor om het wonen te bundelen in robuuste, stedelijke **bouwblokken** met een variërende bouwhoogte. De binnenzijde van deze bouwblokken krijgt een uitgesproken groen karakter. Het masterplan ondersteunt de keuze om één groot park te voorzien op de site Triferto maar voorziet nog in bijkomend woongroen op elk bouwveld. Een '**krukas**' rijgt de verschillende publieke ruimten binnen het masterplan aan elkaar en dit naar analogie met de ontwikkeling aan de Nieuwe Dokken. Het meest noordelijke ontwikkelingsveld is wat atypisch: wonen en bedrijvigheid worden hier gecombineerd in één samenhangend gebouw.



Beeld van de gewenste volumetrie met indicatieve aanduiding van de volumes in zones Z1b en Z1d en bijbehorende 'hoogteladder'.



Het masterplan is ambitieus, maar realistisch in het **stapelen van de economische functies**. Het stapelen van de (grootschalige) maakeconomie wordt voorzien op twee bouwlagen (2 X 6 m), aan te vullen met een extra bouwlaag van 4 m voor kleinere of hybride bedrijvigheid of kantoren. De basisschaal voor economische gebouwen komt hierdoor te liggen op 16 m.

De bouwblokken krijgen een basis van **4 bouwlagen** (13 m), en dit om een schielsprong met de gestapelde economische functies aan de ene zijde en de ontwikkelingen in de bouwvelden Z1b en Z1d aan de andere zijde te vermijden. In elk blok zijn **optoppingen** mogelijk tot 6 bouwlagen (19 m). Om het stedelijk karakter verder te versterken laat het masterplan zowel in de economische als in de woondelen telkens één **accentvolume** toe tot 9 bouwlagen (28 m). Het masterplan kiest tot slot nog twee strategische plekken, zowel op de kop van de Kaap als op de kop van het Trifertopark, om het daar voorziene hoogteaccent op te trekken tot 17 bouwlagen of 54 m.

Het masterplan werkt met het pakket aan **maakbedrijven**, zoals toebedeeld in de scopingnota. De minimale maat die we in de startnota voor ogen hadden (min. 500 m² / unit) wordt verlaten en

vervangen door een mix van kleinere entiteiten van 150 à 200 m² tot grotere entiteiten van 5000 à 10.000 m², al dan niet in gestapelde vorm. Het plan pleit voor een brede en flexibele invulling, waar naast maak- en hybride bedrijven ook ruimte is voor bedrijven die het ecosysteem van de maakwijk kunnen versterken of (logistiek) faciliteren. De maximumgrens aan kantoren wordt niet overschreden.

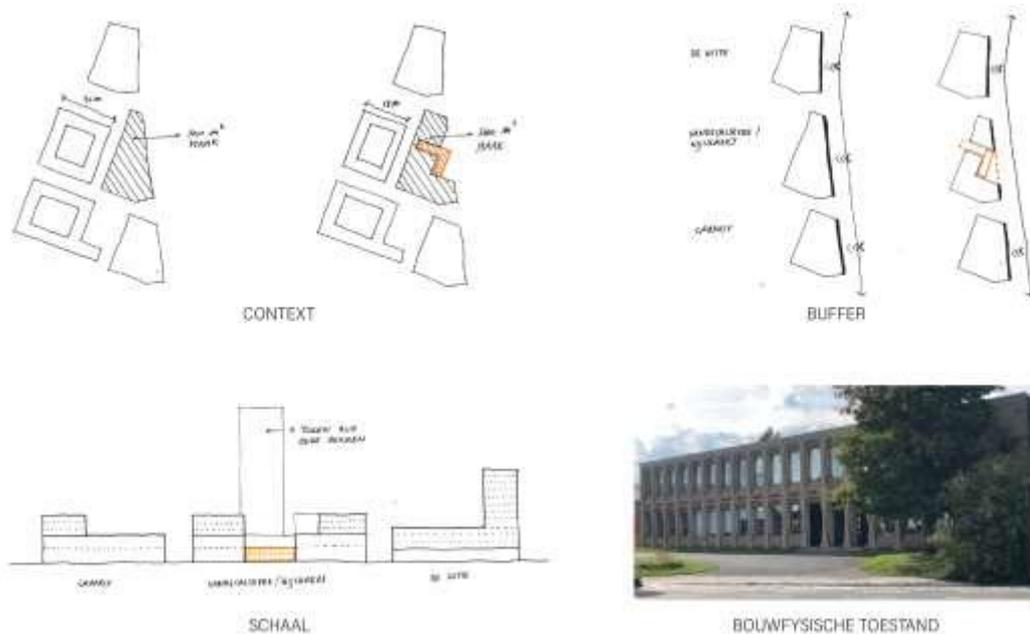
Het masterplan bevat het engagement om de nodige **sociale (25%) en budgethuurwoningen (15%)** te voorzien. Men kiest ervoor om het doelgroepgericht wonen te verspreiden over de verschillende bouwvelden. De quota inzake **grondgebonden wonen** worden gehaald. De lagere delen van de bouwblokken zijn volgens het masterplan hiervoor uitermate geschikt. Omdat de standaardbouwhoogte is opgetrokken van 3 naar 4 bouwlagen, zet het masterplan vooral in op geschakelde woonvormen. Om de juiste doelgroep, met name de gezinnen met kinderen, te blijven bereiken, stelt het masterplan een aantal duidelijke randvoorwaarden aan deze woningtypes:

- > De woningen zijn voldoende groot (min. 150 m² BVO).
- > De woningen tellen minstens 3 slaapkamers.
- > De woningen hebben een leefruimte op het gelijkvloers of op +1.
- > Er is een private toegang op de begane grond.
- > De buitenruimte bedraagt minstens 20 m².
- > De woningen hebben toegang tot een - al dan niet collectieve - bergruimte op de begane grond.

Het masterplan speelt in op de mogelijkheid uit de scopingnota om ook **studentenhuusvesting** te voorzien. Tot 10% van de BVO van het woonprogramma kan hiervoor ingezet worden.

Elk bouwveld biedt ruimte voor **buurtgerichte functies en gemeenschapsvoorzieningen**. Ook voor deze functies worden de quota uit de scopingnota ruim gehaald.

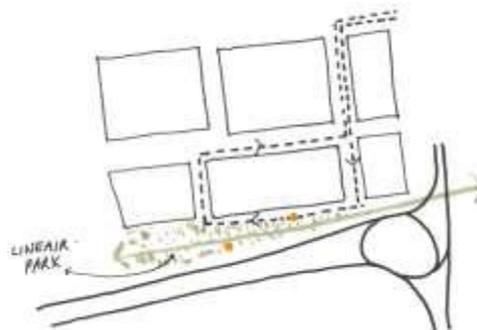
Het masterplan bevat een uitgebreide analyse van de **erfgoedobjecten** binnen het projectgebied. Enkel het gebouw van Wyckaert is opgenomen in de inventaris (zie 3.3.3). Het masterplan stelt dat behoud niet evident is, gezien de forse taakstelling voor maakbedrijven voor deze site (5000 m²), in combinatie met het belangrijk aandeel grondgebonden woningen. Bij behoud van het kantoorgebouw neemt de maakeconomie een zodanig omvangrijke ruimte in op het perceel dat het aandeel wonen niet meer voldoende massa heeft om de continuïteit van de wijk te garanderen. Tegelijk creëert het behoud van het gebouw een grote schaa sprong met de rest van de bebouwing langs de Afrikalaan en vervalt de bufferende werking van de maakeconomie ten opzichte van het wonen.



Een aantal van de erfgoedobjecten op de site Triferto laten zich wel integreren in het plan. Het gaat dan om één van de twee schoorstenen, een deel van de graffiti-muren en de achterliggende staalstructuur aan de zuidrand van de site, de trapegevels van de voormalige labo's aan de Fohrstraat en de vroegere conciërgewoningen op de hoek met de Oceaniëstraat.



Ontwerpend onderzoek in functie van trapegevels voormalig labobebouw Triferto



Ontwerpend onderzoek naar de mogelijke integratie van de twee schoorstenen aan de zuidrand van Triferto

Onderstaande **randvoorwaardenkaart** vat de belangrijkste krachtlijnen uit het masterplan samen. Het zijn deze krachtlijnen die we inbrengen bij de verdere opmaak van het voorontwerp.



Onderstaande tabel vat de **ruimteboekhouding** voor het projectgebied samen¹².

DEELZONE	EIGENDOM	TERREIN (m ²)	MAAK (m ² BVO)	HYBRIDE (m ² BVO)	KANTOREN (m ² BVO)	TOT. ECON (m ² BVO)	GRONDGEBONDEN WONEN (m ² BVO)	GRONDGEBONDEN WONEN (#)	GESTAPELD WONEN (m ² BVO)	GESTAPELD WONEN (#)	waarvan sociaal (#)	waarvan budgethuur (#)	waarvan marktconform (#)	TOT. WONEN (m ² BVO)	TOT. WONEN (#)	STUDENTENHUISVESTING (m ² BVO)	STUDENTENHUISVESTING (#)	VOORZIENINGEN (m ² BVO)	TOTAAL m ² BVO	V/T	PUBLIEK GROEN OP EIGEN TERREIN (m ²)
3c	Triferto	42500	15000	12000	3000	30000	11184	72	26656	226	71	42	113	37840	298	3784	108	2507	70347	1,66	10628
3d	Carnoy	13600	5335	2326	0	7661	7836	50	13180	106	39	23	51	21016	163	2102	60	1243	29920	2,20	1258
3e	Wyckaert_VdC	14240	5316	3535	3000	11851	6017	40	12143	104	34	20	50	18160	144	1816	52	1052	31063	2,18	1344
3f	Lesco_De Witte	6260	4030	0	0	4030	0	0	17130	145	34	20	91	17130	145	1713	49	180	21340	3,41	1084
	MP Kaap_Triferto	76600	29681	17861	6000	53542	25037	162	69109	581	178	105	305	94146	750	9415	269	4982	152670	1,99	14314

¹² Cijfers uit het definitief masterplan van 01/02/2023, p. 95, gerekend met rooilijn op 7,50 m van de Afrikalaan, gemiddelde BVO/ appartement van 115 m². Studentenhuisvesting is niet meegerekend in totale BVO en is daarom in een aparte kleur aangeduid. Aantal kamers in studentenhuisvesting berekend op basis van gemiddeld 35 m² / kamer. Masterplan laat nog de keuze om de 9415 m² in te zetten voor permanent wonen of voor studentenhuisvesting. De kolom voorzieningen omvat zowel gemeenschapsvoorzieningen als buurtondersteunende voorzieningen. Voor de weergave van het publiek groen op de site Triferto is uitgegaan van de 'nog op te nemen oppervlakte publiek groen op eigen terrein' (2428 m²) én de oppervlakte die voortkomt uit de toepassing van de groennorm (20 m² per woning) in de andere deelzones (+8200 m²).

Dit masterplan is voor advies voorgelegd aan de verschillende stadsdiensten, de Gecoro en de Kwaliteitskamer. Het gecoördineerd advies is - samen met het ontwerp masterplan - ter kennisneming voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen van 9 maart 2023.

Uit de adviesronde bleek dat het masterplan op een aantal punten nog verder uitgewerkt of aangepast moet worden. Zo dient de rekenwijze voor het bepalen van de bruto vloeroppervlakte (BVO) aangepast aan het begrippenkader voor stedenbouwkundig onderzoek en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, zoals gevalideerd door het departement Omgeving en het college van burgemeester en schepenen in zitting van 28 augustus 2014. Deze richtlijnennota uit 2014 stelt alle parkeervoorzieningen (waaronder dus ook fietsenstallingen) én (al dan niet overdekte) buitenruimten vrij van berekening als BVO. Daarnaast dient aan de Verapazbrug nog de nodige ruimte voorzien te worden voor de aanleg van een extra rijstrook en dient ook de selectie van grondgebonden woningtypes aangepast aan de voorwaarden, gesteld in het besluit (en mee opgenomen in dit voorontwerp). De inrichting van de parken vraagt tot slot nog verdere uitwerking. We nemen de resultaten van dit masterplan en de bijbehorende adviesronde mee in de verdere uitwerking van het voorontwerp.

b. Masterplan Spie (2023)

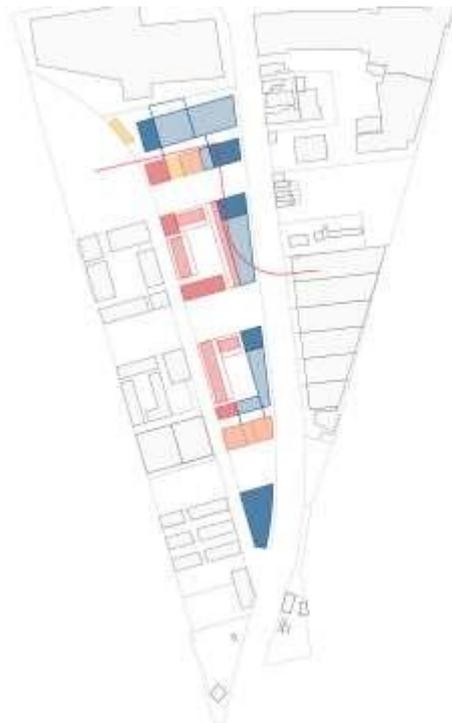
TRANS architecten maakt het masterplan Spie op in opdracht van alle eigenaars en lasthebbenden binnen het projectgebied 'Spie'. Het masterplan (versie maart 2023) biedt een zicht op de toekomstige ontwikkeling van het volledige gebied tussen de site Christeyns, de Koopvaardijlaan en de Afrikalaan.

De visie voor de Spie bouwt voort op de scopingnota en realiseert in deze zone de overgang tussen residentiële functies en economische functies met maakbedrijvigheid als hoofdfunctie.

De basislayout van het plan is gebaseerd op volgende uitgangspunten:

- > een afstand van 2,50 m tot 4 m ten opzichte van de huidige rooilijn aan de Afrikalaan
- > een 'buffer' van 50 m ten opzichte van de Seveso-inrichting van Christeyns waarin geen wonen is toegestaan
- > het doortrekken van de drie parkstroken die voorzien zijn in het project Oude Dokken tot aan de Afrikalaan

De basislay-out leidt vervolgens tot 4 bouwblokken die elk een eigen invulling krijgen:



- > Op de kop van de Spie wordt een kantoorgebouw voorzien.
- > Het tweede bouwveld omvat studentenhuisvesting, voorzieningen, woningen en 'light' maakbedrijven rond een centraal, groen binnengebied.
- > Het derde bouwveld kent eenzelfde opbouw, zij het dat er geen studentenhuisvesting is voorzien en de bedrijven meer ruimte krijgen ('medium maak').
- > Het vierde bouwveld is atypisch en bundelt 'heavy' bedrijvigheid naast de Seveso-inrichting. Appartementen en studentenhuisvesting krijgen een plaats aan het Handelsdokpark.



Drie toegangen voor het vrachtverkeer



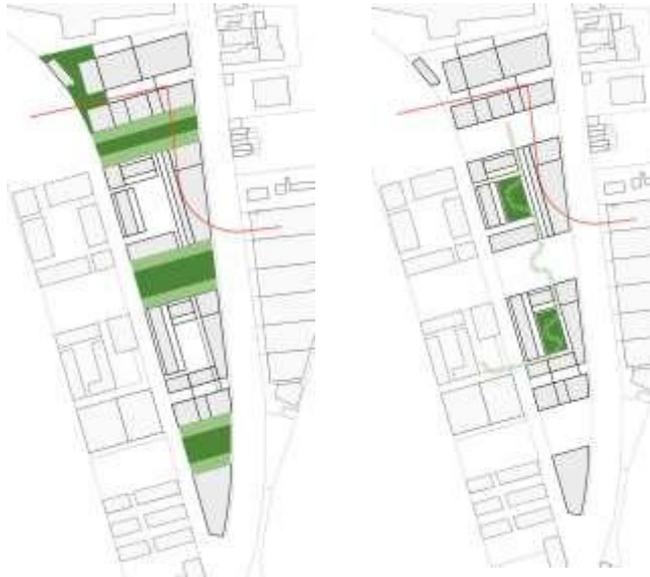
Dimensioneren van logistieke straat en koer



Voorstel ondergrondse parking en toegang woningen en kantoren

De bouwblokken zijn in hoofdzaak toegankelijk via de Koopvaardijlaan. Enkel het vrachtverkeer kan nog rechtstreeks in- en uitrijden aan de Afrikalaan. Het masterplan bundelt de toegang voor vrachtverkeer in drie in- en uitritten. Elke in- en uitrit geeft uit op een logistieke straat en bijbehorende 'koer'. Straat en koer zijn gedimensioneerd op basis van de voertuigen die de maakbedrijven moeten bereiken. Bedrijven die beleverd worden met bestelwagens en kleine vrachtwagens vinden hun plaats in het tweede en derde bouwblok. Het meest noordelijke bouwblok is bestemd voor bedrijven die zwaar vrachtverkeer aantrekken. De ontsluiting van de woningen en

kantoren gebeurt via de Koopvaardijlaan. Het masterplan voorziet in een ondergrondse parking per bouwveld, goed voor 720 plaatsen.



Groenstroken

Collectief groen

Het masterplan trekt de parkstroken uit de Nieuwe Dokken door tot aan de Afrikalaan. Aan de gebouwszijde wordt telkens 10 m afstand gehouden om de inrichting van brandwegen mogelijk te maken. De noordelijke groenstrook verbreedt ten opzichte van de aanduiding in de scopingnota (20 m -> 32 m). De twee centrale binnengebieden krijgen een groene invulling maar blijven privaat (collectief).



Het masterplan definieert vier bouwhoogtes:

- > Een basisschaal van 4 bouwlagen.
 - Bij woningen vertaalt deze basisschaal zich in bouwhoogtes tot 13 m. Deze schaal is het meest geschikt voor (al dan niet geschakelde) grondgebonden woningen.
 - De grotere vrije hoogten bij bedrijven maakt dat deze basisschaal zich bij deze functies vertaalt in een hoogte tot 22 m.
- > Een stedelijke schaal
 - Bij woningen zijn binnen dergelijke bouwhoogte 6 bouwlagen mogelijk.
 - De economische functies houden dezelfde schaal aan, maar een richtinggevend aantal bouwlagen is moeilijker.
- > Het kantoorgebouw op de kop van de Spie telt 9 bouwlagen.

- > Op twee plaatsen ziet het masterplan mogelijkheden voor hoogbouw. De twee torens houden meer afstand van de hoogteaccenten aan de overzijde van de Koopvaardijlaan en worden zodanig ingepast dat ze geen schaduw werpen op de noordelijk gelegen woningen. Beide hoogteaccenten worden ingevuld met studentenhuisvesting.

Het masterplan behoudt het historisch pand op de site Haerens en laat het invullen met buurtgerichte functies. Daarnaast wordt nog ruimte voor gemeenschapsvoorzieningen geboden in de plint van de woonblokken.

Onderstaande **randvoorwaardenkaart** vat de belangrijkste krachtlijnen uit het masterplan samen. Het zijn deze krachtlijnen die we inbrengen bij de verdere opmaak van het voorontwerp.



Onderstaande tabel vat de **ruimteboekhouding** voor het projectgebied samen¹³.

¹³ Cijfers uit het ontwerp masterplan van 22/03/2023, p. 86, gerekend met rooilijn op 4 m. Aantal entiteiten is weergegeven zoals voorgesteld in het masterplan (160 m² per grondgebonden woning, 120 m² per appartement). Studentenhuisvesting is wel meegerekend in totale BVO.

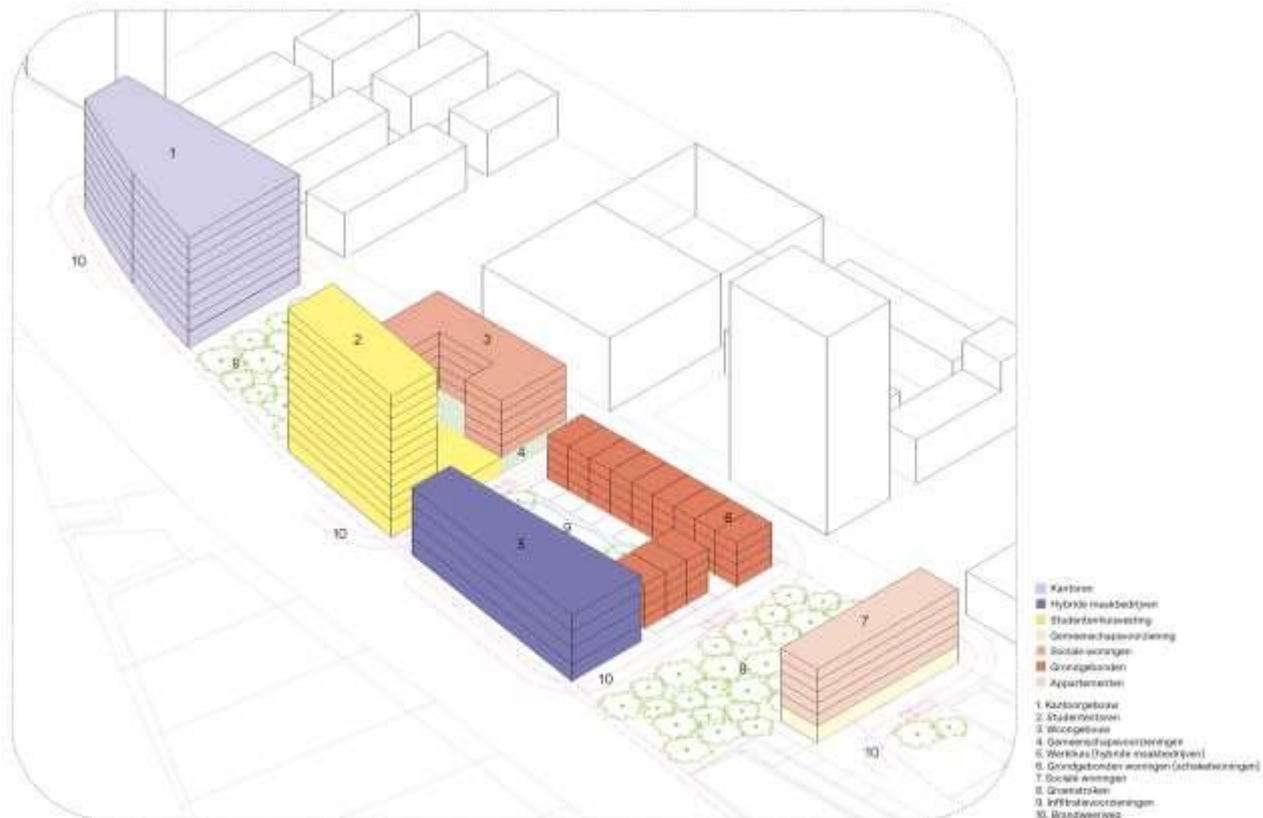
DEELZONE	EIGENDOM	TERREIN (m ²)	MAAK (m ² BVO)	HYBRIDE (m ² BVO)	KANTOREN (m ² BVO)	TOT. ECOM (m ² BVO)	GRONDGEBONDEN WONEN (m ² BVO)	GRONDGEBONDEN WONEN (#)	GESTAPELD WONEN (m ² BVO)	GESTAPELD WONEN (#)	waarvan sociaal (#)	waarvan budgethuur (#)	waarvan marktconform (#)	TOT. WONEN (m ² BVO)	TOT. WONEN (#)	STUDENTENHUISVESTING (m ² BVO)	STUDENTENHUISVESTING (#)	VOORZIENINGEN (m ² BVO)	TOTAAL m ² BVO	V/T	PUBLIEK GROEN OP EIGEN TERREIN (m ²)
3a	De Swaef 1A en 1B	12949	4000	0	12999	16999	3536	22	720	6			6	4256	28	8430	246	240	29925	2,31	
3b	Jet Cars 1C en 1D	17884	10000	0	10501	20501	4491	28	6190	58			58	10681	86	6300	196	1647	39129	2,19	
	MP Spie	30833	14000	0	23500	37500	8027	50	6910	64			64	14937	114	14730	442	1887	69054	2,24	4794

Dit masterplan is voor advies voorgelegd aan de verschillende stadsdiensten, de Gecoro en de Kwaliteitskamer. Het gecoördineerd advies is - samen met het ontwerp masterplan - ter kennisneming voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen van 6 juli 2023.

Uit de adviezen bleek dat het masterplan nog op een aantal punten moest worden aangepast. Zo kwam onder meer naar voren dat de brutovloeroppervlakte (BVO) voor het volledige projectgebied best met 6000 à 7000 m² wordt verlaagd tot een maximum van 63.000 m² in functie van waterinfiltratie, mogelijkheden voor groenaanleg met hoogstammige bomen en kwaliteit van de parken, aandacht voor koelte-effecten en meer algemeen de woonkwaliteit in de bouwblokken. Om het evenwicht in het woonprogramma te bewaren, moest studentenhuisvesting beperkt tot maximaal 10% van de totale BVO. Aan de andere kant was het nodig om het aandeel gemeenschapsvoorzieningen en ondersteunende voorzieningen van 3 % naar 5% van de totale BVO op te trekken. De % sociale woningen en budgethuurwoningen bleven gehandhaafd en zijn volgens het besluit te rekenen op basis van de BVO die maximaal voor wonen kan worden ingezet. Het besluit vraagt om de omgevingsaanleg te herbekijken. De principes van klimaatadaptief ontwerpen staan voorop. De drie parken lopen in principe door van gevel tot gevel en blijven vrij van brandwegen en ontsluitingsinfrastructuur. We laten – bij wijze van uitzondering – evenwel nog twee brandwegen toe : één in het verlengde van de fietsverbinding van de Bataviabrug en één doorheen de meest noordelijke parkstrook. Omwille van voortschrijdend inzicht lijkt het behoud van het vroegere hoofdgebouw van Haerens aan de Koopvaardijlaan niet langer wenselijk. Het gebouw leidt tot een versnippering van de parkzone. Bovendien is het op deze plek niet wenselijk om buurtgerichte – en dus publiekstrekkende – functies onder te brengen, gelet op de nabijheid van een Seveso-inrichting.

Op 23 augustus 2023 vond een bijkomend overleg plaats. De initiatiefnemers van het masterplan vroegen om de standpunten over het aandeel studentenhuisvesting én de wijze waarop het aandeel sociaal en budgethuur moet worden berekenend, te heroverwegen. De conclusies van deze heroverweging zijn verwerkt in deze toelichtingsnota. De ruimtelijke afwegingen die tot deze heroverweging hebben geleid, zijn opgenomen in de uiteenzetting over het gewenst programma binnen de gemengde zones (4.7.1.b).

Op 11 september 2023 ontvingen we een aangepast inrichtingsplan, enkel voor de zuidelijke deelzone. Met dit inrichtingsplan wil men aantonen dat er wel degelijk kan voldaan worden aan alle gestelde adviezen, en dit zonder de maximale BVO voor dit deel van het projectgebied te verlagen.



3D schets uit het inplantingsplan voor de zuidelijke deelzone uit het masterplan Spie (Trans arch, 8/09/2023)

Het bijgevoegde inrichtingsplan (Trans arch, 8/09/2023) houdt de potentie in zich om tegemoet te komen aan de voornaamste adviezen uit de voorgaande adviesronde :

- > De parken lopen van gevel tot gevel, met uitzondering van één brandweg in de noordelijke parkstrook die daar gecombineerd kan worden met de fietsverbinding tussen Bataviabrug en de Afrikalaan.
- > De parken zijn groot genoeg om de groenlast op te vangen en bieden voldoende kansen voor hoogstammig groen.
- > Uit de bijgevoegde schetsen blijkt dat bouwveld 1 b (gebouwen nrs. 2 tot en met 6) groot genoeg is om centraal toch nog de nodige ruimte te reserveren voor het inrichten van een open waterinfiltratievoorziening (nr. 9). Deze centrale ruimte blijft ook vrij van ondergrondse constructies – de parking bevindt zich onder het gebouwencomplex met gemeenschapsvoorzieningen, studentenhuusvesting en sociale en budgethuurwoningen. Tegelijk stellen we ook wel vast dat het meest zuidelijke bouwveld (gebouw nr. 1) deze ruimte niet heeft. Vraag is dus hoe men hier de waterproblematiek zal oplossen. Zoals al meegegeven, mag de last voor de aanleg van open infiltratievoorzieningen niet afgeschoven worden naar het bestaand of toekomstig openbaar domein (parkstrook).
- > Het ontwerpteam en de toekomstige ontwikkelaar maken zich sterk dat het werkhuis in zijn doorgedreven stapelvorm wel degelijk zijn invulling zal kennen met maakbedrijven.

Na afweging van deze elementen kunnen we instemmen met de vraag om het totale bouwvolume voor de zuidelijke deelzone op te trekken tot 30.000 m² zoals voorgesteld in het inrichtingsplan. Randvoorwaarde is wél dat ook voor gebouw nr. 1 (kop van Spie) een oplossing kan worden geboden voor de infiltratie, opvang, bufferen en vertraagd afvoeren van hemelwater op eigen terrein. De 3000 m² extra zijn in die zin dus maar verworven als er een oplossing is voor de waterinfiltratie. Stel dat men toch ruimte moet prijsgeven op het meest zuidelijke bouwveld, is het géén optie om de ‘verloren’ m² te compenseren door het ‘optoppen’ in één van de twee andere

bouvvelden. De in de schetsen weergegeven volumes (gebouwen 2,3,4,5,6 en 7) zijn in die zin te beschouwen als maxima. Verdere optopping of verdichting is hier niet meer mogelijk, gelet op de elementen uit de adviesronde.

We nemen de resultaten van dit masterplan en de bijbehorende adviesronde én de gewijzigde standpunten mbt de maximale BVO voor de zuidelijke deelzone, het aandeel studentenhuisvesting en de rekenwijze voor sociaal en budgethuurwonen mee in de verdere uitwerking van het voorontwerp.

c. Masterplan MB_Hedin (2023)

MAKER architecten maakt het masterplan (versie april 2023) op in opdracht van Hedin Automotive en biedt een zicht op de toekomstige ontwikkeling van de site MB Hedin, in nauwe samenhang met de Scandinaviëstraat aan de zuid- en oostzijde en de Lübecksite aan de noordzijde.

De visie bouwt verder op de scopingnota en voorziet in een verdere versterking van de woonfunctie aan de zijde van de Scandinaviëstraat en een geleidelijke overgang naar de zuiver economische activiteiten die op het noordelijk deel van de site - en een aanpalend deel van de Lübecksite - worden gebundeld.

Het masterplan (versie april 2023) deelt de huidige bedrijfsite op in twee delen:

- > Het noordelijk deel bundelt de huidige en toekomstige activiteiten van het garagebedrijf Mercedes Benz_Hedin Automotive. Het gaat dan zowel om de commerciële activiteiten (verkoop van wagens) als om herstel en bijbehorende opslag van wagens. Omdat dit noordelijk deel niet volstaat om de activiteiten op te vangen, stelt het masterplan voor om een deel van de Lübecksite (15 m brede strook – op vandaag in eigendom van Stad Gent) bij de ontwikkeling te betrekken. Het masterplan MB_Hedin suggereert dat het resterend deel van de Lübecksite nog voldoende groot is om de ontwikkeling op deze site – zoals vooropgesteld in het initiële masterplan uit 2020 – op te vangen, zij het onder een gewijzigde configuratie zoals aangeduid op onderstaande figuur. Daarnaast doet het masterplan nog een suggestie voor een nieuwe invulling als de woningen op de hoek met de Amerikalaan zouden worden gesloopt. Op het aansluitend perceel van Hedin in het zuidoosten - waar zich op vandaag enkele loodsen bevinden - wordt een parkeergebouw voorzien met gedeeld gebruik tussen zowel de economische als de residentiële functies binnen de contour van het masterplan.
- > Het zuidelijk deel - waar zich op vandaag de showroom voor tweedehandsvoertuigen bevindt - kan functioneel losgekoppeld worden van de activiteiten op de Hedinsite en wordt ingevuld met residentiële functies en maakbedrijven. Het masterplan stelt voor om het achterliggend openbaar domein (straatparking Scandinaviëstraat) mee te betrekken in het projectgebied.

Onderstaande figuur vat de ambities van het masterplan samen.



Noordelijk deel

Tussen de Hedin-site en de Lübecksite wordt een gedeelde logistieke weg voorzien, zodat er slechts één aansluiting is met de Afrikalaan voor beide percelen.

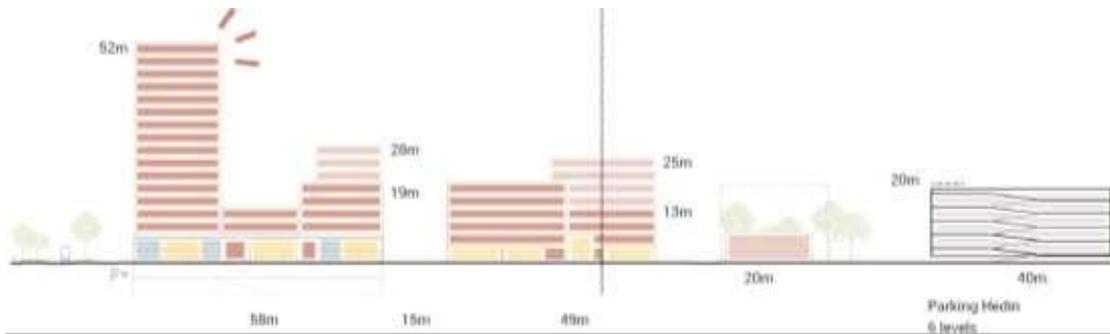
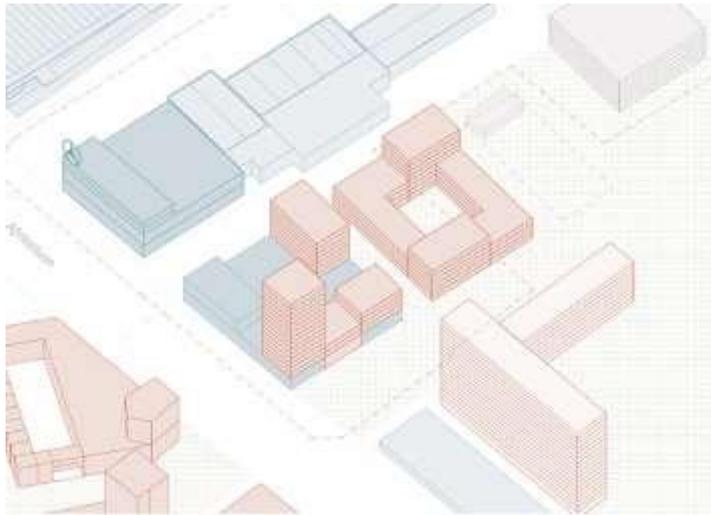
Het deel van de site dat de activiteiten van MB_Hedin bundelt, wordt opgedeeld in drie stroken, elk met een eigen toegang tot de nieuwe ontsluitingsstraat op de Lübecksite.

- > Aan de Afrikalaan komt een gebouw met showroom over meerdere lagen. De nieuwe showroom is minstens 14 m hoog. Optopping tot 21 m is mogelijk. Ten noorden van het gebouw is een bezoekersparking voorzien.
- > Net achter de showroom bevinden zich het magazijn en de werkplaatsen voor kleine tot grote wagens. De ruimte tussen dit gebouw en de nieuwe ontsluitingsstraat dient als buitenruimte voor tijdelijk parkeren (wagens in onderhoud).
- > De werkplaats voor vrachtwagens bevindt zich in derde orde. De ruimte tussen het gebouw en de nieuwe ontsluitingsstraat is gedimensioneerd op de bereikbaarheid met grotere vrachtwagens. De meest oostelijke toegang doet ook dienst als ontsluiting voor het parkeergebouw.



Zuidelijk deel

In het zuidelijk deel stelt het masterplan twee bouwblokken voor die qua schaal en typologie aansluiten op de bouwblokken aan de westzijde. Het blok aan de Afrikalaan combineert maakbedrijven in de plint met een woonprogramma in de bovenbouw. Het tweede blok bestaat in hoofdzaak uit wonen. Het tweede blok bevindt zich deels op openbaar domein (huidige straatparking van de Scandinaviëstraat). In de plint van beide blokken bevinden zich ondersteunende voorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen. De basisschaal is voorzien op 4 bouwlagen (13 m), met plaatselijke optoppingen tot 6 bouwlagen (19 m) en 8 en 9 bouwlagen (resp. 25 m en 28 m). De combinatie van volumes laat een menging van woningtypes toe, met gezinsvriendelijke woningtypes in de volumes van 4 bouwlagen en appartementen in de hogere volumes. Eén accentvolume van 52 m komt aan de Afrikalaan en biedt ruimte voor appartementen of studentenhuisvesting. De plint van het bouwblok aan de Afrikalaan wordt quasi volledig ingenomen door (één of twee) maakbedrijven. De woningen uit het tweede bouwblok geven centraal uit op een groen (collectief) binnengebied.



Alle functies zijn toegankelijk via de nieuwe weg aan de noordzijde en dus niet via de Scandinaviëstraat. Het masterplan stelt voor om de achterliggende (openbare) maaiveldparking te supprimeren en de vrijgekomen ruimte in te richten als park. De nieuw te bouwen ondergrondse parkings zouden dan overgedimensioneerd worden, zodat ze mee de noodzakelijke capaciteit van het straatparkeren kunnen opvangen. Aan de zuidzijde van de nieuwe woonblokken komt een brede parkstrook als verbinding tussen het Trifertopark en het Scandinaviëpark.

Onderstaande tabel vat de **ruimteboekhouding** voor het zuidelijk deel van de site MB_Hedin samen¹⁴.

DEELZONE	EIGENDOM	TERREIN (m ²)	MAAK (m ² BVO)	HYBRIDE (m ² BVO)	KANTOREN (m ² BVO)	TOT. ECON (m ² BVO)	GRONDGEBONDEN WONEN (m ² BVO)	GRONDGEBONDEN WONEN (#)	GESTAPELD WONEN (m ² BVO)	GESTAPELD WONEN (#)	waarvan sociaal (#)	waarvan budgethuur (#)	waarvan marktconform (#)	TOT. WONEN (m ² BVO)	TOT. WONEN (#)	STUDENTENHUISVESTING (m ² BVO)	STUDENTENHUISVESTING (#)	VOORZIENINGEN (m ² BVO)	TOTAAL m ² BVO	V/T	PUBLIJK GROEN OP EIGEN TERREIN (m ²)
3g	MP MB Hedin_Z	14267	6909	0	0	6909								13420	134	4808	137	1328	21657	1,52	2645

Onder begeleiding van een kernteam van stadsdiensten is een eerste masterplan opgemaakt (versie 04/2023). Dit masterplan is voor advies voorgelegd aan de verschillende stadsdiensten, de Gecoro en de Kwaliteitskamer. Het gecoördineerd advies is - samen met het ontwerp masterplan - ter

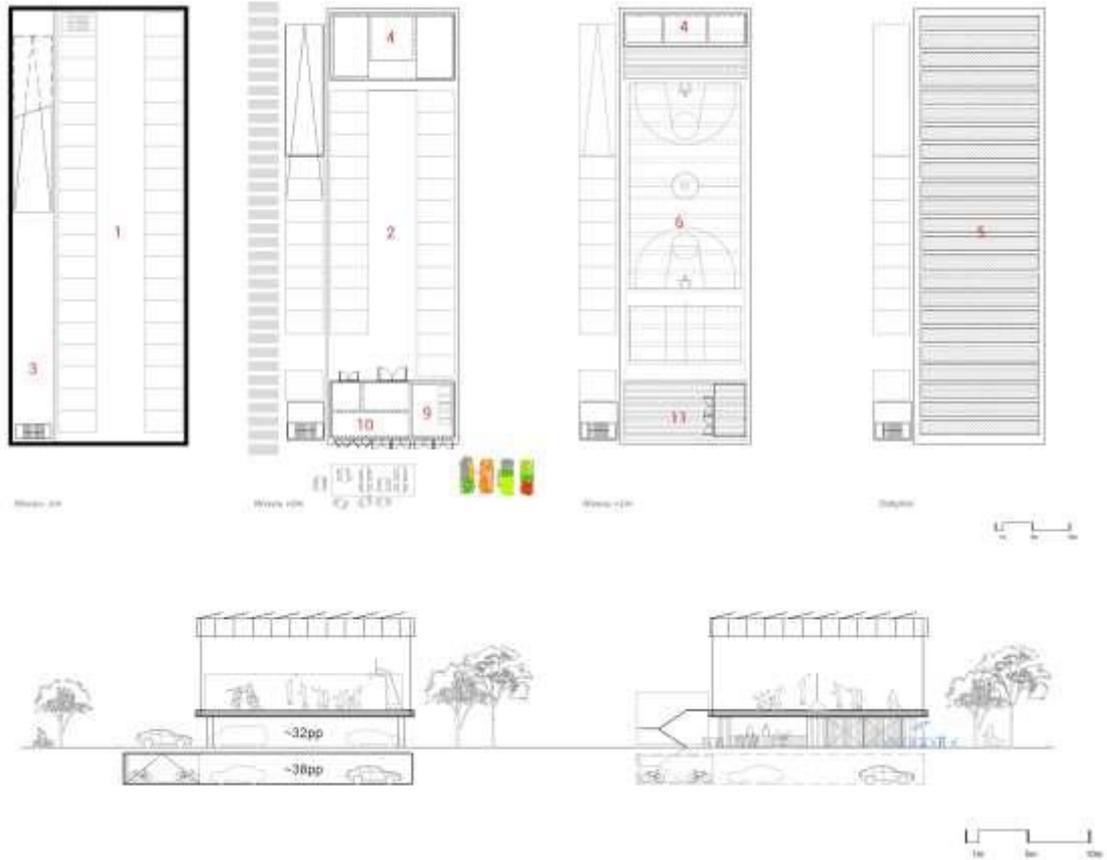
¹⁴ Cijfers uit het ontwerp masterplan van 21/04/2023. Terreinoppervlakte is inclusief oppervlakte openbare parking. Aantal entiteiten is weergegeven zoals voorgesteld in het masterplan (100 m² per woning). Géén cijfers over aantallen sociaal / budgethuur opgenomen. Studentenhuisvesting is apart gerekend en zit niet verrekend in totale BVO. Ook het parkeergebouw is niet meegerekend in de totale BVO.

kennisneming voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen van 6 juli 2023. Op basis van dit besluit moet het masterplan nog worden aangepast.

In eerste instantie maakt het besluit voorbehoud van de geplande ontwikkelingen op gronden van de Stad Gent. Dit geldt zowel voor de bestaande parking aan de Scandinaviëstraat als voor de 15 m brede strook op de Lubecksite. Daarnaast dient de configuratie en programmatie van de gevels nog verder uitgewerkt te worden (teveel achterkanten). Net als bij het masterplan voor de Spie moet de omgevingsaanleg herbekeken worden. De principes van klimaatadaptief ontwerpen (met onder meer voldoende ruimte voor water) staan daarbij voorop. De keuze om een park te voorzien die het Triferto- en Scandinaviëpark met elkaar verbindt, sluit aan bij de opties uit de startnota. De breedte van het park dient evenwel opgetrokken te worden tot minstens 21 m (excl. brandwegen en ontsluitingsinfrastructuur). De binnenhoven dienen aan minstens drie zijden toegankelijk te zijn. In het noordelijk deel van de site dient minstens 10% van de ruimte onverhard en onbebouwd te blijven. Om het hitte-eiland effect tegen te gaan, dienen de nodige bomen, verspreid over de maaiveldparking te worden geplaatst (minstens 1 boom per 5 parkeerplaatsen). Het voorgestelde programma op deze site toont volgens het besluit des te meer het belang van een comfortabele en veilige oversteek van de Afrikalaan. De oversteek gebeurt bij voorkeur (half)ondergronds. We vragen tot slot aan de initiatiefnemers om de mogelijkheden voor de uitbouw van een gezamenlijk energienet (warmte – elektriciteit) verder te onderzoeken in een vervolg op dit masterplan. Het gaat dan vooral om de combinatie met de voorzieningen van en voor de residenties Zweden en Finland ten zuiden van de Scandinaviëstraat.

Het Collegebesluit is bezorgd aan de lasthebbenden / grondeigenaars en hun ontwerpteam met de vraag om ons een aangepast masterplan te bezorgen. Op 31 augustus ontvingen we een aangepast masterplan.

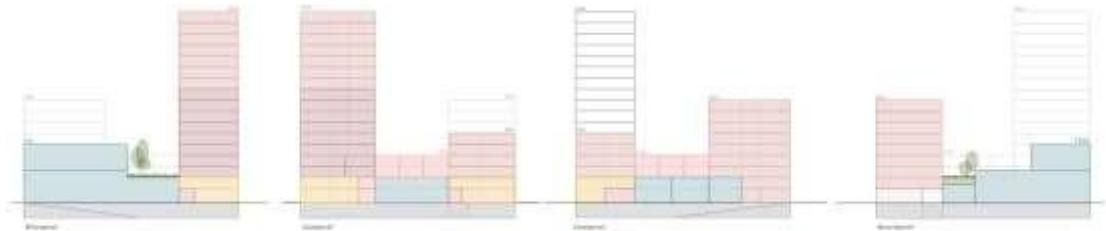
Het aangepaste masterplan voegt een extra gebouw toe (blok C) op de plaats van de huidige buurtparking. Het nieuwe gebouw biedt naast parkeerfaciliteiten op -1 en maaiveld ruimte aan een buurtsporthal met een BVO van ca. 1200 m².



Uitwerking nieuw blok C (Maker Arch iov MB_Hedin)

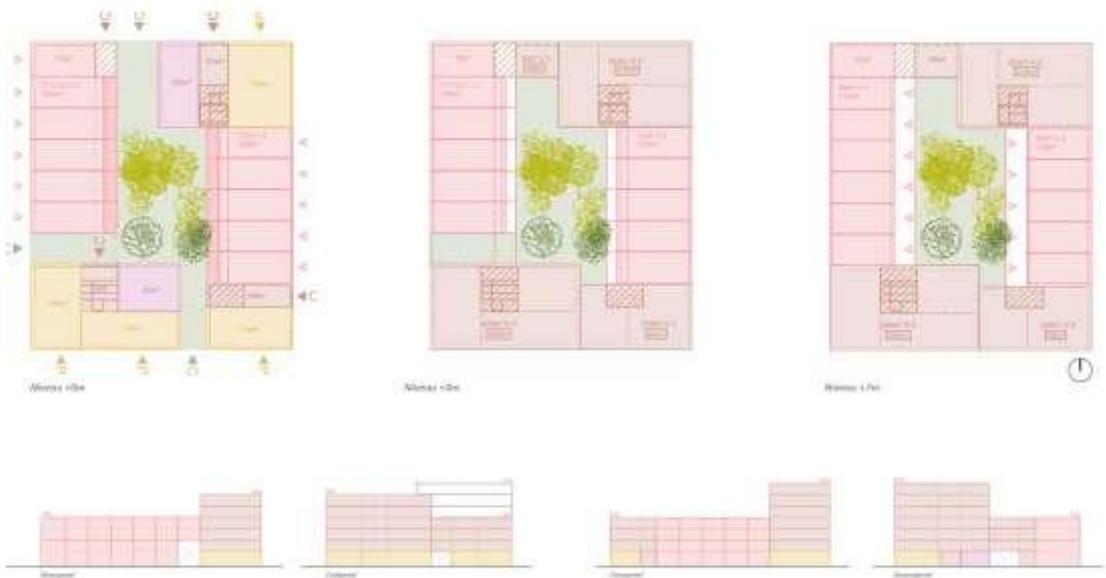
Blok A blijft op gelijkvloers in hoofdzaak behouden voor maakbedrijven, en dit onder de vorm van één aaneengesloten ruimte van 1200 m² (met mogelijkheid tot opdeling in 2 of 3 kleinere units) met vrije hoogte 9 m en 4 kleinere KMO-units. Op de 9 m hoge bedrijvenplint komt nog een 8 m hoge opbouw die ruimte biedt aan 2 extra, gestapelde bedrijvenunits. Omdat het nieuwe masterplan de bedrijvenruimten telkens maar op één laag meerekent, daalt het aandeel maakbedrijven op de site aanzienlijk (van 6909 m² in de vorige versie van het masterplan tot 2810 m² in het nieuwe masterplan). Studentenhuisvesting vermindert in aantal maar blijft in de hoogbouw aan de straatzijde. Deze hoogbouw krijgt dan ook een hybride karakter, met een plint van voorzieningen en faciliteiten op gelijkvloers en een combinatie van studentenhuisvesting en wonen in de bovenbouw. De bovenbouw aan zuid- en oostzijde bestaat uit woningen waarvan een deel zijn toegang neemt via een verhoogd maaiveld (+7 m).





Uitwerking blok A (Maker Arch iov MB_Hedin)

In blok B worden de grondgebonden woningen op elkaar gestapeld, waarbij de bovenste woningen hun toegang nemen via een al dan niet overdekte 'binnenstraat' op niveau +2. Het collectieve binnengebied van het blok is aan drie zijden toegankelijk gemaakt.



Uitwerking blok B (Maker Arch iov MB_Hedin)

De bouwblokken houden aan de zuidzijde een grotere afstand tot de Scandinaviëstraat, waardoor er ruimte is voor een park van minstens 21 m breed. Het masterplan voorziet in de parkstrook de nodige ruimte om een fietstunnel onder de Afrikalaan aan te leggen. Het masterplan suggereert om de parkstrook ook aan de overzijde van de Afrikalaan door te trekken (Kaap-Triferto).



Uitwerking zuidelijke parkstrook (Maker Architecten iov MB_Hedin)

In het aangepaste masterplan ziet de **ruimteboekhouding** voor het zuidelijk deel van de site MB_Hedin er als volgt uit: ¹⁵

DEELZONE	EIGENDOM	TERREIN (m ²)	MAAK (m ² BVO)	HYBRIDE (m ² BVO)	KANTOREN (m ² BVO)	TOT. ECON (m ² BVO)	GRONDGEBONDEN WONEN (m ² BVO)	GRONDGEBONDEN WONEN (#)	GESTAPELD WONEN (m ² BVO)	GESTAPELD WONEN (#)	waarvan sociaal (#)	waarvan budgethuur (#)	waarvan marktconform (#)	TOT. WONEN (m ² BVO)	TOT. WONEN (#)	STUDENTENHUISVESTING (m ² BVO)	STUDENTENHUISVESTING (#)	VOORZIENINGEN (m ² BVO)	TOTAAL m ² BVO	V/T	PUBLIEK GROEN OP EIGEN TERREIN (m ²)
3g	MP MB Hedin_Z	14267	2810	0	0	2810	4257	35	11394	89				15651	124	2079	50	2146	22686	1,59	2645

De keuze om het park aan de zuidzijde te leggen, past binnen het planvoornemen en nemen we dan ook mee bij de verdere uitwerking van het voorontwerp. Ook de vormgeving en programmatorische uitwerking van blokken A en B werken door in het voorontwerp. Het voorstel om parkeren en buurtgebonden voorzieningen te bundelen in een apart volume (blok C) vraagt nog verder onderzoek. Het voorontwerp vertrekt dan ook van de maximale BVO, zoals opgenomen in de eerste versie van het masterplan (21.500 m²). Net zoals bij de andere masterplannen, werken de resultaten van het masterplanproces maar door voor zover er rekening wordt gehouden met het gecoördineerd advies, zoals opgenomen in het collegebesluit.

d. Conceptstudie Scandinaviëblokken (in opmaak)



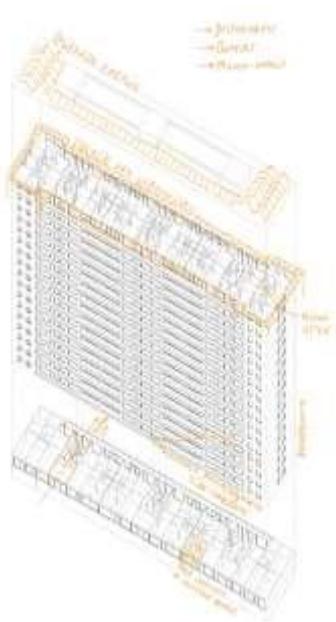
Foto door Michiel De Cleene

De conceptstudie voor de Scandinaviëblokken wordt opgemaakt in opdracht van de Vlaamse overheid en de Stad Gent. Doel is om na te gaan welke instrumenten voorhanden zijn om de duurzaamheid en woonkwaliteit van het gebouw te verhogen. De studie focust zich op het gebouw aan de straatzijde (residentie Zweden), maar wil uit het onderzoek wel lessen trekken voor gebouwen in gelijkaardige situaties, zoals het achterliggend gebouw 'Finland'.

De studie start met een uitgebreide analyse. De scope is erg breed en richt zich zowel op het gebouw en zijn omgeving als op zijn bewoners. Het gebouw telt 224 woningen. 60% is eigenaar-bewoner. 30% is huurder. De bevolkingssamenstelling is erg divers. Het gebouw bestaat hoofdzakelijk uit kleine tot middelgrote appartementen. Circulatie en gangen zijn klein en donker. De uitkragende terrassen zijn verweerd. Er zijn problemen met de brandweerevacuatie. De verwarmingsinstallatie bevindt zich buiten het gebouw, aan het uiteinde van de parking, met heel wat warmteverlies tot gevolg. De bewoners klagen over geluidshinder. Bovendien is er een groot verloop in de bewonerssamenstelling. Desondanks heerst er een grote appreciatie voor het gebouw en zijn omgeving. Vooral het uitzicht van het gebouw en de relatie met het park worden als positief ervaren.

¹⁵ Cijfers uit het ontwerp masterplan van 01/09/2023. Terreinoppervlakte is inclusief oppervlakte openbare parking. Aantal entiteiten is weergegeven zoals voorgesteld in het masterplan (100 m² per woning). Géén cijfers over aantallen sociaal / budgethuur opgenomen. Studentenhuisvesting is nu wel verrekend in totale BVO.

De studie stelt duidelijk dat het gebouw te behouden is. De kosten die nodig zijn om het gebouw zijn (basis)kwaliteit te geven, wegen absoluut niet op tegen de kosten van een verhuis en afbraak van het gebouw. Ook vanuit duurzaamheidsoverwegingen (CO₂-captatie) is afbraak geen optie.



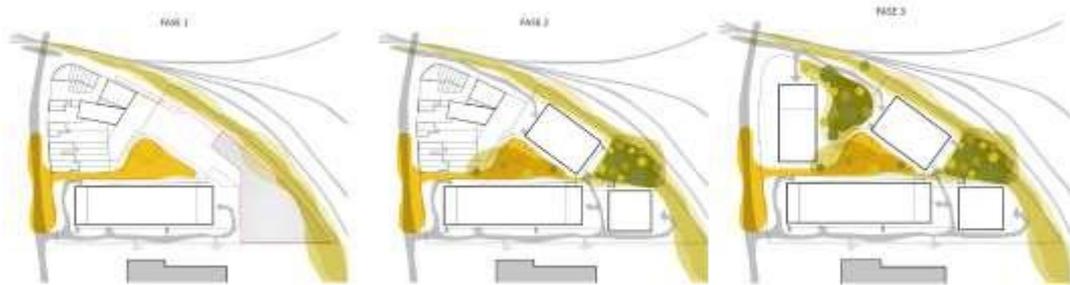
De studie stelt een aantal eenvoudige ingrepen voor om aan deze basiskwaliteit te geraken. Zo kan de vervanging van het buitenschrijnwerk al een belangrijke impuls geven aan de energiekwaliteit. Een extra isolatieschil aan de buitenzijde van het gebouw verbetert de energieprestatie. Warmtepompen - al dan niet in combinatie met een BEO-veld - en PV-panelen zorgen voor duurzame energie. Op het gelijkvloers kunnen doorgangen gemaakt worden naar het park aan de achterzijde. De laagbouw aan de straatzijde is uitermate geschikt voor het onderbrengen van buurtgerichte voorzieningen of het inrichten van een ruime fietsenstalling. De studie ziet ook opportuniteiten in een samenwerking met de naburige site MB_Hedin. Bijkomende woningen op deze site creëren extra draagvlak voor het versterken van de buurtgebonden voorzieningen. Het project zorgt voor meer groen en creëert mogelijkheden om parkeren te bundelen en duurzame energie uit te wisselen.

Een tweede luik van de studie gaat dieper in op de mogelijke instrumenten om de voorgestelde investeringen aan het gebouw en zijn omgeving ook effectief te kunnen realiseren, rekening houdend met de financieel precaire situatie van de bewoners. De mogelijkheden voor subsidies, het opstarten van een wooncoöperatie, Community Land Trust of energievenootschap (ESCO) en het creëren van een rollend fonds of opbrengsten uit vastgoedontwikkelingen worden uitgebreid onderzocht.

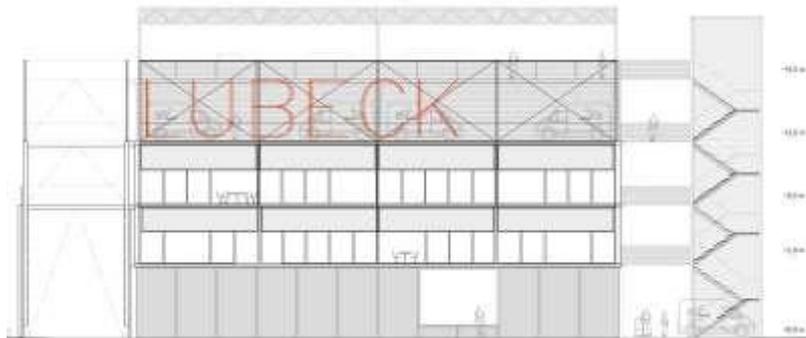
De studie is momenteel nog in opmaak en wordt eind 2023 opgeleverd.

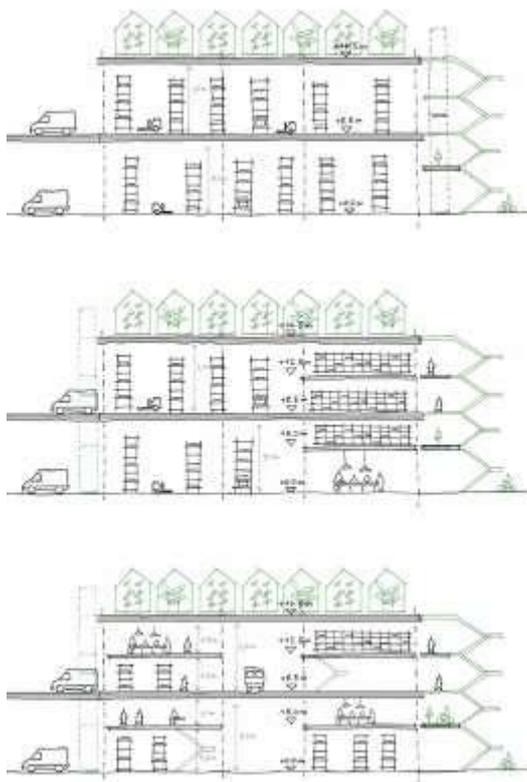
e. Masterplan Lübeck (2020)

Het masterplan voor de Lübecksite en omgeving is opgemaakt door Maker architecten, in opdracht van de Stad Gent. De noodwoningen die zich op de site bevonden, zijn enkele jaren geleden gesloopt. Op het terrein was tot voor kort een tijdelijk huisvestingsproject gevestigd. De Stad Gent wil het terrein reserveren voor economische activiteiten. Het programma gaat in eerste instantie uit van logistiek en opslag. De Stad Gent wil het terrein deels benutten voor zijn eigen, logistieke activiteiten maar ziet ook mogelijkheden voor een andere, economische speler. Het masterplan zet in op een duurzaam en efficiënt ruimtegebruik en voorziet een maximale stapeling van de economische activiteiten. De ontsluiting gebeurt via een nieuwe weg aan de zuidzijde. De weg is zodanig gepositioneerd dat ook het zuidelijk gelegen bedrijvensite van MB Hedin er gebruik van kan maken. Het groen is gebundeld in een brede groenstrook aan de zijde van de sporen. De Amerikalaan wordt gebruikt voor de ontsluiting van fietsers en voetgangers. Het masterplan voorziet in een fasegewijze uitbouw van de site.



Fase 1 is het meest concreet uitgewerkt en voorziet in het oprichten van een rechthoekig gebouw aan de zuidzijde van de site. Dit gebouw is vormgegeven in functie van een grote, logistieke speler en telt vier lagen. Het masterplan trekt de circulatie van het gebouw naar de buitenzijde, zodat de logistieke bewegingen in de kern van het gebouw vrij spel krijgen. Deze circulatie richt zich niet enkel op personen en goederen. Personen- en bestelwagens kunnen via diverse hellingen de hogere verdiepingen bereiken. Ook het dak wordt op die manier toegankelijk gemaakt. Het masterplan begroot de BVO van het nieuwe gebouw op 4188 m². Het gebouw houdt 15 m afstand van de straatzijde.

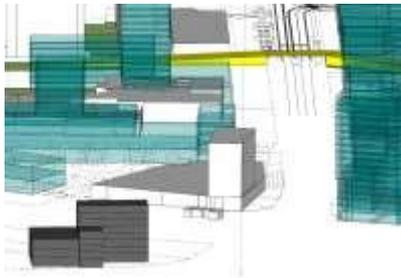




In fase 2 worden twee bijkomende gebouwen voorzien aan de achterzijde van de site. De gebouwen zijn via platformen en een logistieke straat verbonden met het gebouw uit de eerste fase. Ook deze gebouwen kennen een meerlagige structuur. De basisstructuur bestaat uit twee lagen van telkens ca. 8 m. Binnen die twee lagen bestaat nog de mogelijkheid om een extra bouwlaag in te schuiven. Het dak bevindt zich op ca. 16 m en is inzetbaar voor stadsgerichte landbouw. Beide gebouwen bieden ca. 9000 m² BVO voor stadslogistiek en opslag, de ruimte van de daken ifv stadslandbouw niet meegerekend.



Fase 3 kan pas gerealiseerd worden als ook de aanpalende huis- en bedrijfskavels op de hoek van de Afrika- en Amerikalaan bij de site betrokken worden. De vrijgekomen ruimte (5800 m²) kan benut worden voor het oprichten van een vierde, meerlagig bedrijfsgebouw. Het masterplan werkt de modaliteiten voor deze derde fase evenwel niet verder uit.



De Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning van de Stad Gent heeft het bouwpotentieel voor deze derde fase verder onderzocht. We blijven ons richten op maak- of logistieke bedrijven. Net als in fase 1 en 2 zetten we maximaal in op het stapelen van deze activiteiten. De kop van de site biedt mogelijkheden voor een beperkte volumeopbouw (tot 28 m). Het onderzoek levert een BVO op van maximaal 7500 m² (V/T 1,2). De nieuwbouw is toegankelijk via de nieuwe wegenis die in de rest van de site wordt gerealiseerd.

4. Planvoornemen

Het planvoornemen vormt de kern van ons betoog. Hierin geven we aan waar we met het plangebied naartoe willen en motiveren we de keuzes die in dit plan verankerd zitten.

We werken verder op de ambities uit de startnota en houden rekening met de resultaten van het bijkomend onderzoek en de masterplanprocessen.

We starten met een algemene visie en gaan dan op zoek naar ruimtelijke elementen en structuren in het gebied om deze visie tastbaar te maken. We doen dat op basis van ruimtelijke concepten. Deze concepten geven de gewenste ontwikkeling van het gebied kernachtig weer. Ze zijn zo geformuleerd dat ze de ontwikkeling van het gebied over een langere periode kunnen begeleiden. De concepten leggen in hun abstracte vormgeving de link met onze structuurvisie 2030 (Ruimte voor Gent), waarvan dit plan een uitvoering is.

In een volgend hoofdstuk werken we de visie en concepten verder uit, zowel voor het programma als voor de ruimtelijke inrichting.

4.1. Visie

We bouwen in deze visie verder op de vijf ambities en bijbehorende strategieën uit de startnota en houden daarbij rekening met de resultaten van de inspraak- en adviesronde, de effectbeoordeling en het voorbereidend onderzoek.

Dit ruimtelijk uitvoeringsplan biedt een sterk kader voor een duurzame ontwikkeling van de Afrikalaan en omgeving. Het RUP begeleidt de **transitie** van het vroegere haven- en industriegebied tot een volwaardige stadswijk en biedt hiertoe een duidelijk en rechtszeker kader.

We bouwen verder op het bedrijvige verleden, maar voegen heel wat stedelijke functies toe. Het **samenspel tussen deze nieuwe functies en de economische grondslag van het gebied** is uniek voor Gent en vormt dan ook het DNA van deze nieuwe wijk. We creëren hier een nieuw stuk stad. Een stad waar **nabijheid** primeert.

Wonen, werken en ontspannen op een boogscheut van elkaar.

Het samenbrengen van deze functies in één ruimtelijk geheel is herkenbaar vanuit historisch perspectief en biedt heel wat voordelen. Zo is een korte afstand tussen wonen en werken duurzamer omdat werknemers te voet of met de fiets kunnen gaan. Het is ook inclusiever voor lagergeschoolden, die niet snel lange afstanden moeten afleggen naar het werk. Het biedt bovendien belangrijke kansen voor het delen van de beschikbare ruimte - denk maar aan een parking, vergader- of sportruimten van bedrijven die buiten de werkuren ter beschikking staan van de burens. Het stimuleren van verweving leidt tot ruimtewinst, zodat elders ruimte vrij komt of behouden blijft voor open ruimte. Het geeft beide functies ook een partner in de klimaatuitdaging. Een slimme schakeling vergemakkelijkt het uitwisselen van energiestromen. Verweven van bedrijvigheid zorgt bovendien voor een positieve dynamiek. De nieuwe wijk biedt een stimulerende omgeving voor innovatieve en creatieve ondernemers. Het zichtbaar maken van de aanwezige activiteiten naar de stad toe - denk aan de Afrikalaan als één grote vitrine - vergroot algemeen het draagvlak voor het verweven van bedrijvigheid in de stad.

Dit alles vraagt natuurlijk goede afspraken en een duidelijk kader. We initiëren met dit RUP dan ook een **helder ruimtelijk kader waarin we deze functies kunnen samenbrengen**. Dat zal niet altijd en

overall lukken. Bepaalde activiteiten zijn nu eenmaal niet te vermengen met andere functies. Het RUP voorziet hiervoor specifieke zones, zodat ook dit type activiteiten hun plaats en ontwikkelingsmogelijkheden krijgen binnen de stad. We gaan daarbij op een verantwoorde manier om met de aanwezige Seveso-activiteiten en zorgen voor een veilige woon- en werkomgeving.

Om dit programma alle ontwikkelingskansen te geven, is ruimte nodig. Zowel voor het nieuwe wonen als voor de bedrijven en de bijbehorende voorzieningen is **voldoende kritische massa** noodzakelijk. De ruimte op maaiveld is evenwel beperkt. Want we willen dat maaiveld maximaal inzetten voor groen en water. Zo maken we de wijk **klimaat- en dus toekomstbestendig**. De oplossing zit in het stapelen en delen van de ruimte. **Slim ruimtegebruik** dus.

De figuren uit de masterplannen geven alvast een mooie aanzet voor de verdere gebiedsontwikkeling. We kiezen voor een schaal en bijbehorende uitdrukkingvorm die een **uitgesproken stedelijk karakter** draagt maar tegelijk ook een **menselijke maat** vertegenwoordigt. We houden maximaal rekening met het weglawaai en zorgen voor een omgeving waar het aangenaam wonen, werken en vertoeven is.

De **Afrikalaan** zal ook in de toekomst heel wat verkeer te verwerken krijgen. Het is en blijft één van de drie invalswegen naar de binnenstad. We moeten de laan voldoende ruimte geven, niet alleen om de doorstroming te garanderen, maar ook en vooral om een veilige infrastructuur voor voetgangers en fietser te voorzien en ruimte over te houden voor groen en water. Voldoende en veilige oversteekplaatsen zijn cruciaal, zodat de verbrede laan geen nieuwe barrière wordt. De achterliggende wijken blijven vrij van autoverkeer. In de lokale straten primeren fietsers en voetgangers en is er ruimte voor ontmoeten. De functies in de plint van de aanpalende bouwblokken ondersteunen het publieke karakter en brengen de nodige levendigheid in de wijk. Gezondheid is een belangrijke parameter bij het inrichten van nieuwe (woon)wijken op deze plek. We kiezen voor een ruimtelijk model dat maximaal rekening houdt met de effecten van het verkeer.

Het Kapitein Zeppospark is op vandaag al een gevestigde waarde. De **parken** in en rond de Nieuwe Dokken zijn in aanleg of in voorbereiding. De nieuwe wijk bouwt hierop verder en ent de ontwikkeling op een groenblauw netwerk dat voldoende robuust is en de nodige kwaliteiten oplevert voor de bewoners, werknemers en bezoekers.

Het mag duidelijk zijn dat de ambities voor het gebied erg hoog liggen. **Een geïntegreerde gebiedsontwikkeling** is noodzakelijk om de visie in de praktijk te brengen. Samenwerking met en tussen de verschillende eigenaars is een conditio sine qua non om tot een kwalitatieve en samenhangende ontwikkeling te komen. Ook hier geven de masterplannen al een mooie aanzet. Het RUP vormt een kader voor de verdere uitwerking van de masterplannen.

4.2. Ruimtelijk concept

Groenblauw netwerk



We enten de nieuwe ontwikkelingen op een groenblauw netwerk. Dergelijk netwerk is onontbeerlijk, willen we de stadsontwikkeling voldoende klimaatrobuust maken. We laten het netwerk maximaal aansluiten bij de grotere groen- en waterstructuren die het gebied omgeven en versterken zo de verbindende kracht van deze elementen. Het water van het Handels- en Houtdok vormt een belangrijke basis in dit netwerk. Via de Chinastraat zoeken we naar een verbinding met de groenklimaatas die zich net ten noorden van het plangebied bevindt. De spoorwegbermen achter Lübeck en Christeyns ondersteunen het groenblauwe netwerk. We enten de geplande stadsontwikkeling op centraal gelegen parken die op hun beurt aansluiten bij de

¹⁶ omgevende groenstructuren.

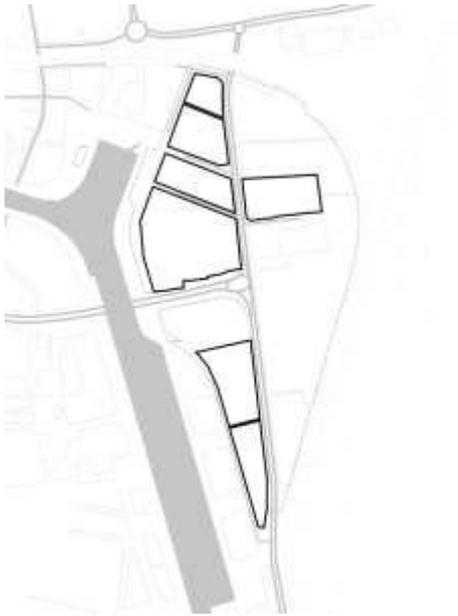
Drie zones voor bedrijven die moeilijk te verweven zijn



In drie zones kiezen we resoluut voor bedrijven die moeilijk te combineren zijn met woningen. Het centrale deel biedt ruimte voor de bestaande Seveso-inrichting. We zorgen ervoor dat de risicohoudende activiteiten voldoende afstand houden, zodat de veiligheid van de omwonenden en de werknemers van de omgevende bedrijven verzekerd is. Daarnaast voorzien we nog een exclusieve cluster voor bedrijven in het noordelijk en in het zuidelijk deel van het plangebied. Naast ruimtelijke veiligheid gaat in deze zone prioriteit uit naar een zo efficiënt mogelijke inrichting van de beschikbare ruimte en het beheersen van de mobiliteitseffecten. De groeninfrastructuur in de bedrijvenzones sluit maximaal aan bij het groenblauw netwerk.

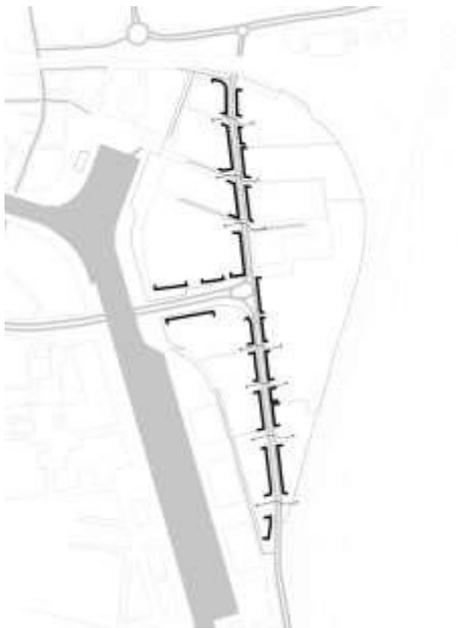
¹⁶ De aanduiding van de bebouwing, wegen en groenstructuren buiten het plangebied is slechts indicatief en is enkel bedoeld om de relatie van de geplande bebouwing, groenstructuren en wegen binnen het plangebied van het RUP Afrikalaan te duiden.

Drie projectgebieden om wonen en werken te verweven



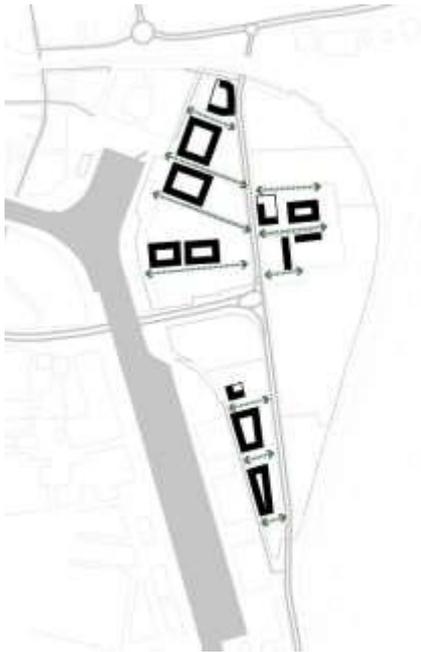
In de Spie, Kaap-Triferto en ten noorden van de Scandinaviëstraat kiezen we voor een gemengde ontwikkeling. We verweven wonen, werken en voorzieningen in een nieuw stedelijk weefsel. We koppelen de ontwikkelingen aan een sterke publieke ruimte en de verdere uitbouw van een groenblauw netwerk. We kiezen voor een uitgesproken stedelijke vormgeving en zoeken hierbij naar een nauwe samenhang met de ontwikkelingen rond de Oude Dokken. Het project op de site MB_Hedin legt expliciet de link met de Scandinaviëblokken en versterkt het lokaal aanwezige woonklimaat.

Stapelbedrijven als stedelijke wand



De gebouwen langs de Afrikalaan vormen een stevige, stedelijke wand. Dit is de plek bij uitstek voor de economische functies om zich te tonen aan de passant. En dat doen ze door maximaal in te zetten op stapelen. Het specifieke programma straalt af op de architectuur en vormentaal. We onderbreken de stedelijke wand op welgekozen plekken en voorzien voldoende variatie in bouwhoogte.

Het stedelijk bouwblok als basismodel voor het wonen



We gebruiken het stedelijk bouwblok als model voor het wonen. We spannen de bouwblokken op tussen de oost-west georiënteerde publieke ruimten en zorgen er op die manier voor dat de woningen maximaal uitgeven op groen. De kern van de bouwblokken bestaat telkens uit een groen en toegankelijk binnengebied. De bouwblokken kennen een uitgesproken stedelijke dimensie. De maatvoering is afgestemd op de ruimtelijke kwaliteit en de programmanoden. Ook de woonblokken van de Scandinaviëstraat enten we op dit ruimtelijk systeem en maken ze zo tot een volwaardig onderdeel van het nieuwe stuk stad. Op weloverwogen plekken kiezen we voor een menging van functies op het niveau van het bouwblok en stapelen we het wonen boven de economische activiteiten.

Gebundelde erfontsluiting op de stadsring



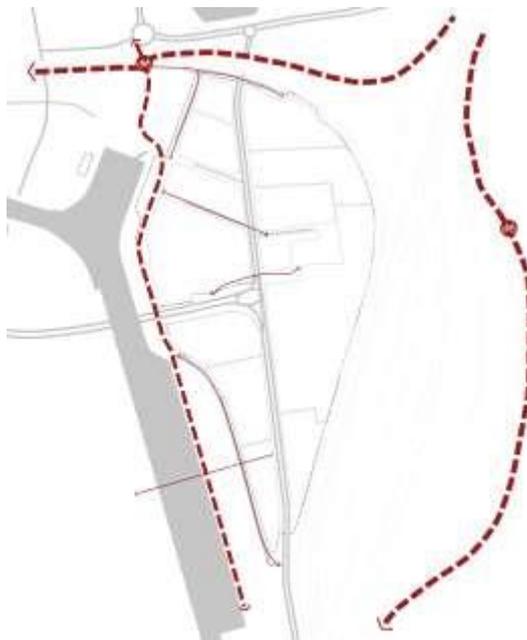
Het zuidelijke deel van de Afrikalaan en de Verapazbrug maken deel uit van de stadsring en worden ingericht als een stedelijke boulevard. Naast de noodzakelijke infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer (auto's, vrachtverkeer en openbaar vervoer) krijgen ook de voetgangers en fietsers een prominente rol. Om deze rol te kunnen opnemen, zorgen we ervoor dat het aantal rechtstreekse toegangen tot een minimum beperkt blijft. Het woonverkeer verloopt volledig via een parallelle ontsluitingsstraat (de Koopvaardijlaan).

Een lokaal wegennet sluit op een beperkt aantal punten aan op de Afrikalaan



Het noordelijke deel van de Afrikalaan ontsluit het verkeer vanuit de kernstad naar het Vlaams hoofdwegennet. Net buiten het plangebied kruist de Afrikalaan de spoorweg ongelijkvloers. Nieuwe erfontsluitingen zijn uitgesloten. Lokale straten bundelen het bestemmingsverkeer en sluiten op een beperkt aantal punten aan op de Afrikalaan. Lokale straten worden zo ontwerpen dat de toekomstige woonomgevingen vrij blijven van auto- en vrachtverkeer. De aanpalende ontwikkelingsvelden van de Oude Dokken (zones Z1b en Z1d) enten zich - geheel of gedeeltelijk - mee op het systeem, zodat de Fohrstraat autovrij wordt en de vrijgekomen ruimte bij het park kan betrokken worden.

Een sterke noord-zuidas als ruggengraat voor fietsers en voetgangers



De stadsregionale verbinding langs het water vormt de ruggengraat voor het lokaal fietsverkeer. Deze verbinding takt zowel ten noorden (Vliegtuiglaan) als ten zuiden (Dampoort) aan op de fietsring rond Gent (F400). De Afrikalaan wordt uitgerust met veilige fietspaden. Oost-westgerichte assen verfijnen het netwerk en zorgen voor een optimale ontsluiting voor fietsers en voetgangers. De westelijke projectgebieden sluiten naadloos aan op de verbinding langs het water. Het oostelijke gebied heeft geen dergelijk alternatief. Voor deze deelgebieden en in het bijzonder voor de woonomgeving rond de Scandinaviëblokken zijn beveiligde en comfortabele oversteken over de Afrikalaan noodzakelijk, bij voorkeur onder de vorm van ongelijkvloerse kruisingen.

Een samenhangend netwerk van voetgangersverbindingen en openbaar vervoer



Tram 4 bevindt zich net buiten het plangebied, aan de overzijde van het water. We zorgen voor een snelle en comfortabele verbinding met de tramhaltes. Het zuidelijke deel bevindt zich op wandelafstand van Gent Dampoort. Voor het noordelijk deel is station Muide als onderdeel van een nieuw voorstadsnet een opportuniteit. We zorgen in beide richtingen voor zeer goede verbindingen. De Afrikalaan zelf biedt de mogelijkheid voor hoogwaardig openbaar vervoer. De nieuwe haltes zijn geënt op de bereikbaarheid van de omgevende woningen en bedrijven.

4.3. Afrikalaan en de impact op het ontsluitingssysteem

We starten met een toelichting van het ontsluitingssysteem, omdat dit toch erg bepalend is voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. De Afrikalaan is en blijft een belangrijke slagader voor het gebied en de hele stad.

De rol van de Afrikalaan in het toekomstig verkeersfunctioneren is duidelijk:

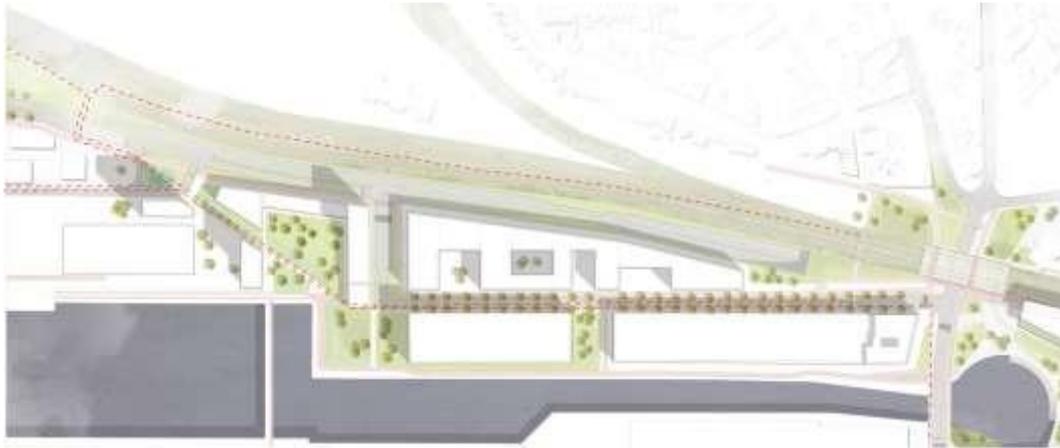
- > Het zuidelijke deel behoort tot de stadsring.
- > Het noordelijke deel verbindt de stadsring met de R4.

Deze rol is evenwel nog niet vertaald in een concreet (her)inrichtingsvoorstel. Dit RUP is niet het forum om dergelijk voorstel uit te werken. Bovendien is er op vandaag nog geen beslissing genomen over de wijze waarop de gelijkvloerse spoor kruising wordt weggewerkt. We weten dat er een oplossing moet komen voor deze kruising. De wijze waarop - met een nieuwe brug over het spoor of door het spoor op hoogte te leggen - is nu nog niet duidelijk. Omdat de wegzate van de Afrikalaan zijn bestemming al kent in een bestaand BPA en de laan zo structurerend is voor het gebied, nemen we de wegzate toch al mee in dit RUP. We verkregen hiervoor een delegatiebevoegdheid van respectievelijk de Vlaamse en provinciale overheid.

Zoals ook aangegeven in de betrokken besluiten, zal het RUP de **betekenis** van de weg als hoofdontsluiting voor de stad bevestigen en de nodige flexibiliteit inbouwen om in te spelen op de vele onzekerheden die er nog zijn over de toekomstige inrichting van de weg. Om hierop een antwoord te bieden, werken we in dit RUP met een aantal **aannames voor de toekomstige inrichting** van de Afrikalaan. Deze aannames hebben vooral tot doel om de toekomstige bouwlijnen langs de weg te kunnen vastleggen en randvoorwaarden te formuleren voor de ontsluiting van de aanpalende gebieden. Daarnaast zullen deze aannames ons ook helpen om het project op zijn mobiliteitseffecten te kunnen toetsen en van daaruit de nodige maatregelen te nemen om deze effecten te minimaliseren. De aangenomen wegbreedtes gaan uit van een maximale wegcapaciteit. Vanuit ruimtelijk oogpunt willen we uiteraard een zo compact mogelijke verkeersweg. De ruimte die overblijft, zetten we in om het groenblauwe netwerk te versterken.

4.3.1. Afrikalaan-Zuid: onderdeel van de stadsring R40

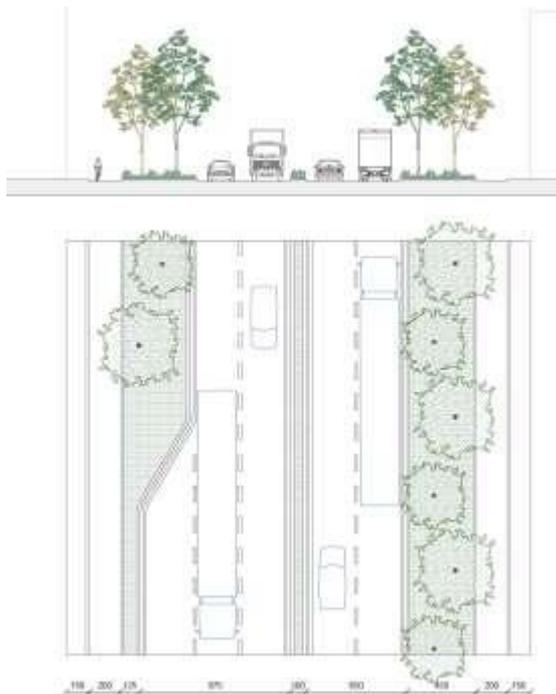
De Verapazbrug en de bijbehorende aansluiting op de Afrikalaan zijn momenteel in aanbouw. De werken zouden in de loop van 2024 klaar moeten zijn. Enkele jaren later starten dan de werken aan de Dampoorttunnel, in uitvoering van het **project Gentspoort**. Deze werken zullen het mobiliteitssysteem op en rond de Dampoort ingrijpend veranderen. De werken blijven in hoofdzaak binnen de contouren van het RUP Dampoort, maar zullen ook invloed hebben op het plangebied omdat zowel het kruispunt met de Koopvaardijlaan als het deel van de Afrikalaan tot aan de Verapazrotonde meegenomen wordt binnen de projectcontour van Gentspoort.



Mogelijk eindbeeld voor het verleggen van de stadsring ter hoogte van de Dampoort (RUP Dampoort, stedenbouwkundig plan. Omgeving i.o.v. deStad Gent)

De **tunnel** voor autoverkeer maakt bovengronds ruimte vrij voor de verdere uitbouw van de Dampoort als openbaar vervoersknoop. De tunnel start net voor de kruising met het Luc Lemiengrepad (fietstunnel) en komt pas na de kruising met de Land van Waaslaan terug boven. Het verkeer uit Sint-Amandsberg sluit via de Koopvaardijlaan met een T-kruispunt aan op de nieuwe stadsring. Verkeerslichten zorgen voor een veilige en vlotte aansluiting.

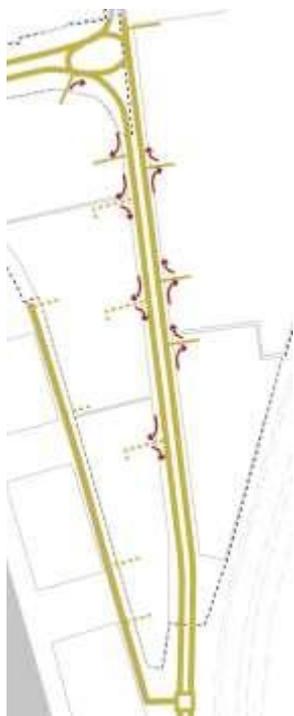
Verderop in noordelijke richting volgt dan de **kruising met de Koopvaardijlaan**. Dit kruispunt is nu al tijdelijk heringericht met extra verkeerslichten om ervoor te zorgen dat vrachtwagens er kunnen keren. Uit de effectbeoordeling blijkt dat deze recent aangelegde kruispuntconfiguratie in de toekomst nog zal moeten worden aangepast om het verkeer op de Afrikalaan na realisatie van de Dampoorttunnel vlot te laten verlopen en de ontsluiting van de nieuwe woningen, bedrijven en kantoren in de Spie op te vangen. Het is op vandaag nog niet duidelijk hoe dit kruispunt er dan zal moeten uitzien. Om de toekomstige heraanleg niet te hypothekeren, voorziet het RUP een extra reservatiestrook in het meest zuidelijke deel van de Spie.



Voorstel van typeprofiel voor het zuidelijke deel van de Afrikalaan uit het masterplan voor de Spie (Trans, 2023)

Ook voor het **deel tussen de Koopvaardijlaan en Verapazrotonde** bestaat op vandaag nog geen concreet inrichtingsplan. De weg kent volgens het MER al in de referentiesituatie een erg hoge verzadigingsgraad. De voorgenomen projecten in het zuidelijke deel van het plangebied voegen hier nog verkeer aan toe. Het MER gaat er dan ook van uit dat de Afrikalaan een basisprofiel zal bevatten met 2 X 2 rijstroken en een gescheiden middenberm. Aan de kruispunten - en wellicht ook aan een aantal van de gebundelde opritte waar veel verkeer te verwachten valt - zal nog een aparte afslagstrook nodig zijn. Aan weerszijden van de weg is fiets- en voetgangersinfrastructuur noodzakelijk. Om het beeld van een groene stadsboulevard te realiseren, is er binnen het openbaar domein ook ruimte nodig voor de aanplant van bomenrijen. Als we dan nog rekening moeten houden met ruimte voor water (cf. de gewestelijke verordening) komen we al gauw uit bij een weg die alles bij elkaar 30 m breed is.

De wegzate van de Afrikalaan is op vandaag maar 25 m breed. Om de toekomstige heraanleg niet te hypothekeren en de inrichting van een nieuwe stadsboulevard niet te hypothekeren, voorziet het RUP aan weerszijden een reservatiestrook van 2,50 m breed.



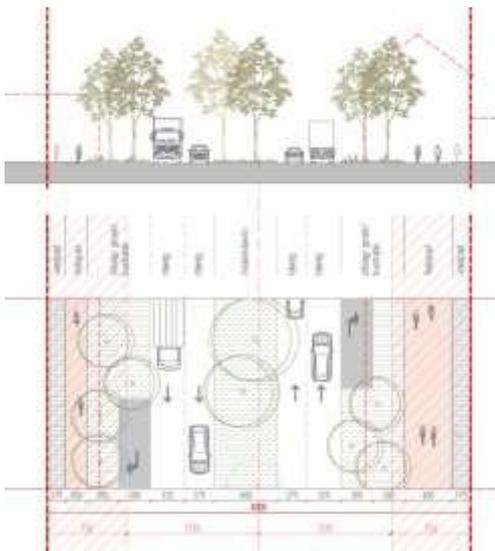
Ontsluitingsconcept Afrikalaan-Zuid

Qua **ontsluitingsvoorwaarden** maken we een onderscheid tussen oost en west. Aan de westzijde is er een parallel ontsluitingssysteem aanwezig, met name de Koopvaardijlaan. Deze laan vormt dan ook de basis voor de ontsluiting van de projectgebieden van de Spie. De laan draagt een uitgesproken residentieel karakter en eindigt op een keerpunt aan het nieuwe park aan het Handelsdok. Langs de Koopvaardijlaan bevindt zich ook een school. Om de woningen en de schoolomgeving niet te zwaar te belasten, stellen we voor om de ontsluiting voor het economisch verkeer nog via de Afrikalaan te laten verlopen. Naast de bestaande inrit voor Christeyns zouden er drie nieuwe, gebundelde in- en uitritten komen. Deze korte 'inprikkers' worden zodanig ontworpen dat de vrachtwagens op eigen terrein kunnen keren en dat er op privaat terrein altijd plaats is voor minstens twee wachtende vrachtwagens. Dit alles om te vermijden dat de vrachtwagens het verkeer op de Afrikalaan zouden hinderen. Zoals hierboven beschreven, zal dit deel van de Afrikalaan wellicht een gesloten middenberm krijgen. De opritte zijn dus enkel rechts in-rechts uit. Willen voertuigen keren, dan moeten ze uitwijken naar de dichtstbijzijnde knooppunten, wat volgens het MER dan ook weer invloed heeft op de noodzakelijke dimensionering van deze kruispunten.

De oostzijde beschikt niet over een parallel ontsluitingssysteem. De Afrikalaan is dan ook de enig mogelijke toegang tot de sites. De situatie op vandaag, waarbij er om het even waar kan in- en uitgereden worden, is absoluut onhoudbaar. We moeten het openbaar domein hier duidelijk begrenzen en het aantal toegangen tot de Afrikalaan tot een minimum beperken. Dat kan alleen maar door samenwerking over de perceelsgrenzen heen.

4.3.2. Afrikalaan-Noord: hoofdontsluiting naar R4

Het noordelijke deel van de Afrikalaan vervult duidelijk een andere rol. De **hoofdontsluitingsfunctie** naar het Vlaams hoofdwegennet is hier doorslaggevend. Net als voor het zuidelijke deel is het op vandaag niet duidelijk hoe deze weg er in de toekomst zal uitzien.



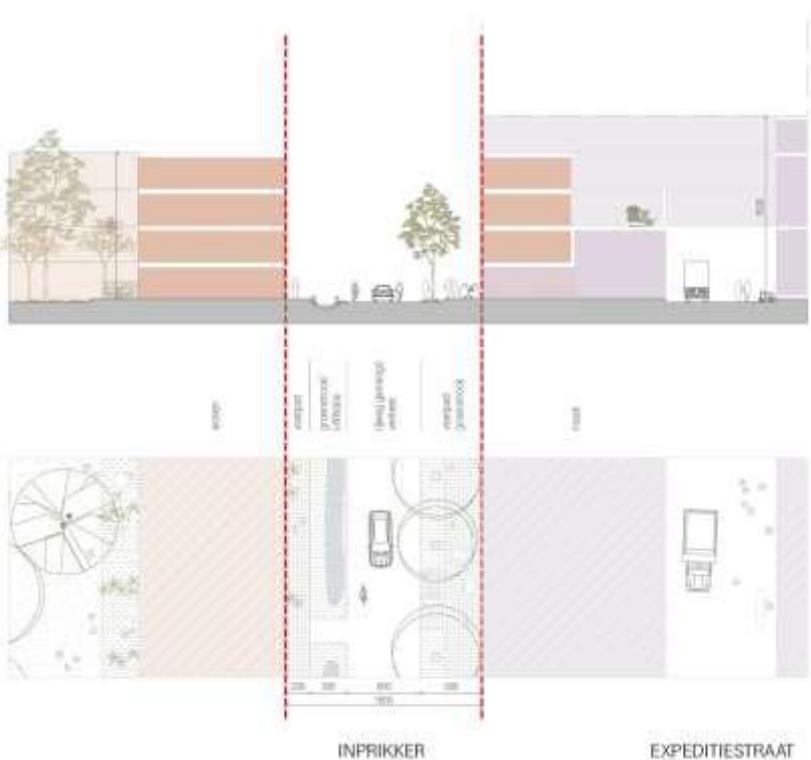
De weg kent volgens het MER al in de referentiesituatie een erg hoge verzadigingsgraad. Om het bijkomend verkeer op te vangen en de hoofdontsluitingsfunctie te blijven garanderen, stelt het MER een basisprofiel van 2X2 rijstroken met gescheiden middenberm en aparte afslagstroken ter hoogte van de kruispunten voorop. Om de twee doorgaande rijstroken op een kwalitatieve manier te scheiden van de fiets- en voetpaden, is aan weerszijden nog een extra groenstrook van ca. 3 m nodig. Bovendien moeten we ermee rekening houden dat het fietspad in twee richtingen moet kunnen functioneren, omdat er aan deze zijde geen parallelle structuur bestaat.

Voorstel van typeprofiel voor het noordelijke deel van de Afrikalaan uit het masterplan voor Kaap_Triferto (360&Buur, 2023)

Hou daarbij nog rekening met voldoende ruimte voor groen en water (cf. de gewestelijke verordening) en we vertrekken van de hypothese dat de Afrikalaan in de toekomst wellicht 40 m breed zal moeten zijn.

Rechtstreekse erfaansluitingen zijn hier uitgesloten. We moeten dan ook op zoek naar een parallel **ontsluitingssysteem**.

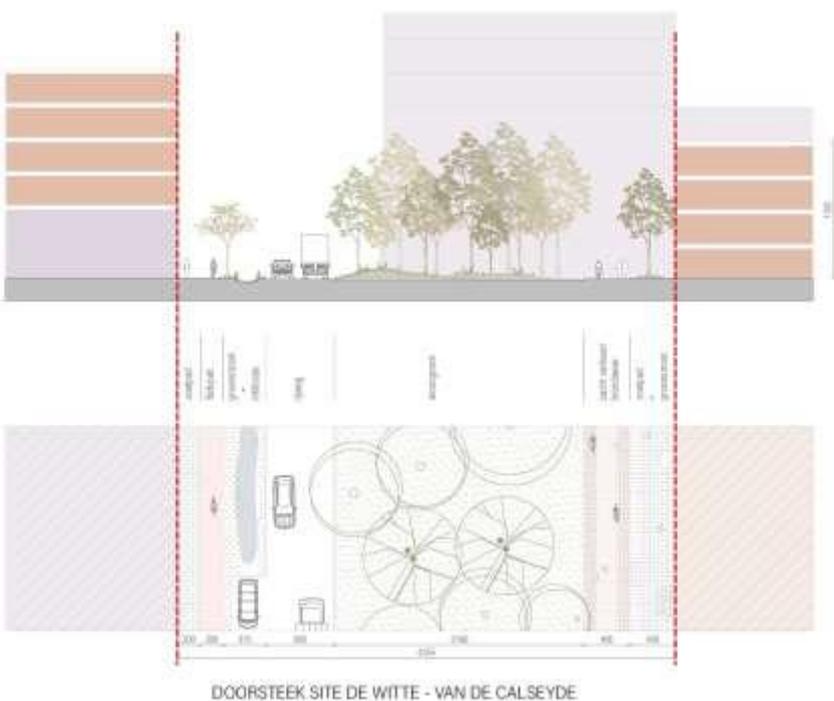
Aan de **westzijde** is dit systeem al aanwezig onder de vorm van de as Koopvaardijlaan-Chinastraat die via drie dwarsstraten Aziëstraat, Oceaniëstraat en Australiëstraat aansluiting vindt op de Afrikalaan. Bij het inrichten van de voorlopige zuidelijke havenring zal ook het kruispunt aan de Weba opnieuw worden aangelegd. De aansluiting van de Aziëstraat op de Afrikalaan zal op dat moment gesupprimeerd worden, omdat deze aansluiting zich te dicht tegen het nieuwe kruispunt bevindt. Het verkeer zal dan via de Chinastraat en Koopvaardijlaan naar de Australiëstraat en/of Oceaniëstraat worden geleid. De functies die op vandaag op deze straten uitkomen, zullen dit ook in de toekomst kunnen blijven doen. De nieuw geplande ontwikkelingen initiëren evenwel een nieuw ontsluitingssysteem. Dit ontsluitingssysteem treedt gefaseerd in voege en volgt het ritme van de ontwikkelingen in de projectgebieden van Kaap-Triferto. Zoals aangegeven in het ruimtelijk concept, houden we de 'inprikkers' voor auto's en vrachtverkeer bewust zo ver mogelijk van de waterkant, zodat we het Kapitein Zeppospark kunnen uitbreiden en de nieuwe stedelijke functies naadloos laten aansluiten bij het groen. Om dit te realiseren, moet er op twee plaatsen een nieuwe dwarsstraat worden aangelegd.



De **zuidelijke dwarsstraat** ontsluit de ontwikkelingszone 'Z1d' uit het RUP Oude Dokken via de site Triferto naar de Oceaniëstraat. De omweg via de Oceaniëstraat is nodig omdat een bijkomende aansluiting op de Afrikalaan in het deel tussen de Oceaniëstraat en Verapazrotonde niet gewenst is.

Het masterplan Kaap-Triferto voorziet een 16 m brede weg, zodat er voldoende ruimte is voor voetpaden, groen- en watervoorzieningen.

Voorstel van typedwarsprofiel voor de 'zuidelijke inprikker' uit het masterplan Kaap-Triferto (360 & Buur, 2023)



De **noordelijke dwarsstraat** ontsluit de Kaap en biedt een alternatief voor de ontsluiting van de ontwikkelingszone Z1b uit het RUP Oude Dokken naar de Afrikalaan. De weg is - net als de zuidelijke dwarsstraat - minstens 16 m breed. Het masterplan koppelt extra woongroen aan de weg en bekommt daardoor een 43 m brede strook als scheiding tussen de twee bouwblokken.

Voorstel van typedwarsprofiel voor de 'noordelijke inprikker' uit het masterplan Kaap-Triferto (360 & Buur, 2023)

De Oceanië- en Australiëstraat blijven behouden en krijgen een gepaste herinrichting. Uiteindelijk houden we dus drie aansluitpunten over op de Afrikalaan, evenveel als vandaag: de Oceaniëstraat, Australiëstraat en de nieuwe dwarsstraat door de Kaap.

Aan de **oostzijde** is er op vandaag slechts een beperkt ontsluitingssysteem aanwezig. Het gaat om drie korte, doodlopende straten (Fjordenstraat, Scandinaviëstraat en Amerikalaan). Bedrijven en woningen takken nog via erfontsluiting rechtstreeks aan op de Afrikalaan. Net als de Aziëstraat zit ook de Amerikalaan te dicht bij de nieuwe knoop aan de Weba. Deze straat zal wellicht in de toekomst worden gesupprimeerd. De woningen op de hoek met de Amerikalaan worden gevat door een reservatiestrook. Als er meer ruimte nodig is voor de Afrikalaan, dan zullen deze woningen onteigenend of verworven moeten worden. De achterliggende ruimte wordt dan mee betrokken bij de achterliggende bedrijvenzone. Centraal in deze bedrijvenzone komt een nieuwe ontsluitingsstraat voor de volledige bedrijvenzone. Ook het bestaande bedrijf dat zich aan de zuidzijde van deze bedrijvenzone bevindt (MB_Hedin), takt aan op deze ontsluitingsstraat. De Scandinaviëstraat ontsluit zowel de parking van de supermarkt als de twee woonblokken en de achterliggende maaiveldparking. De aansluiting met de Fjordenstraat kan worden gesupprimeerd als de toegang via de Scandinaviëstraat is verzekerd. De ontwikkeling op het bouwveld ten noorden van deze straat biedt de mogelijkheid om een bijkomende of vervangende ontsluiting te voorzien aan de noordrand van de nieuwe ontwikkelingszone.

Het RUP doet geen uitspraken over de wijze waarop de dwarsstraten **aansluiten op de Afrikalaan**. De mogelijkheden (lichtengeregeld, rechts in-rechts uit) dienen verder uitgewerkt en afgetoetst te worden bij het toekomstig infrastructuurproject. In functie van de effectbeoordeling, kunnen we conceptueel wel drie mogelijke scenario's voorstellen. Om geen hypotheek te leggen op de aansluitingswijzen, duiden we de nieuwe ontsluitingsstraten binnen het plangebied enkel indicatief aan, zodat een verdere aanpassing in functie van een optimale aansluiting op de Afrikalaan nog mogelijk blijft (zie MER voor verdere uitwerking).



Enkel rechts in-rechts uit

Twee lichtengeregelde kruispunten met keermogelijkheid

Eén lichtengeregelde kruispunt en tweemaal rechts in-rechts uit

4.4. Verfijning van het netwerk voor fietsers en voetgangers

Net als in het groenblauw netwerk bevindt de hoofdstructuur voor voetgangers en fietsers zich net buiten het plangebied. De wandel- en fietsboulevard langs het water vormt een stevige noord-zuidas en verbindt de wijk Muide-Meulestede via de ontwikkelingen langs de Oude Dokken met de omgeving van de Dampoort. De nieuwe tramlijn die het Neuzeplein verbindt met de Dampoort, bevindt zich aan de overzijde van het water. We takken de ontsluiting van het plangebied hierop aan en voorzien een aantal nieuwe, in hoofdzaak oost-westgerichte, assen.

In de **zuidelijke deelzones** behoudt de Koopvaardijlaan een belangrijke rol in de ontsluiting voor fietsers en voetgangers.

In de **noordelijke deelzones** zien we drie nieuwe oost-westassen.

- > Een zuidelijke tak verbindt de voorzieningen voor voetgangers en fietsers langs de Verapazbrug via de zuidelijke parkstrip op Triferto en de verkeerslichten aan het verkeersplein met de Scandinaviëblokken en het achterliggende park. Op deze plek beschikken we op vandaag al over een beveiligde oversteek.
- > Een tweede as verbindt het Trifertopark met het Scandinaviëpark en de geplande ontwikkelingen op de site van MB_Hedin. Als hier verkeerslichten komen, kunnen de fietsers aan de lichten oversteken.
 - ➔ Als de verkeersintensiteiten toenemen en de Afrikalaan heraangelegd wordt, moet minstens één van de twee bovengrondse kruisingen vervangen worden door een ongelijkvloerse kruising. We nemen de halfverzonken fietsonderdoorgang aan de Sterre als voorbeeld.
- > Een derde tak bevindt zich langs de sporen. De fietsverbinding gaat dan met de sporen mee over de Afrikalaan (ingeval van een spoorwegbrug). We halen de nieuwe fietsbrug over de R0 t.h.v. Zaventem als voorbeeld aan.



Schets van het netwerk voor fietsers en voetgangers in het noordelijke deel van het plangebied¹⁷

¹⁷ De aanduiding van de bebouwing, wegen en groenstructuren buiten het plangebied is slechts indicatief en is enkel bedoeld om de relatie van de geplande bebouwing, groenstructuren en wegen binnen het plangebied van het RUP Afrikalaan te duiden.

4.5. Groenblauw netwerk

Naast het ontsluitingssysteem is ook het groenblauw netwerk structurerend voor de verdere inrichting van het gebied. Het ruimtelijk concept geeft alvast de aanzet voor de uitwerking van dit netwerk.

Het water en de parken erlangs vormen de belangrijkste aanknopingspunten. We zorgen voor een uitbreiding en verfijning binnen het plangebied en gaan op zoek naar een kwaliteitsvolle verbinding met groenstructuren langs de sporen.

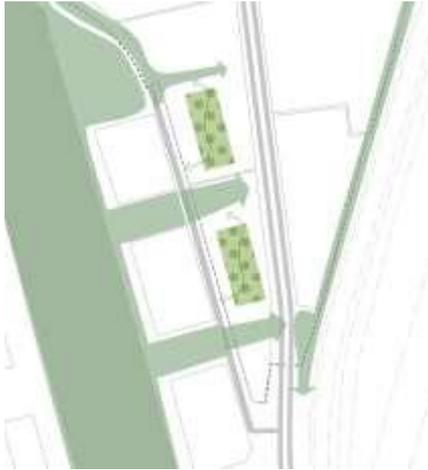
Het **Kapitein Zeppospark** is recent aangelegd en vervult een belangrijke rol voor de omgevende wijken. Het park beslaat nu al de volledige ruimte rond het Houtdok. Het RUP Oude Dokken voorziet evenwel nog twee bouwzones aan weerszijden van het dok. Zoals toegelicht in de planningscontext, wil de Stad Gent het park minstens in zijn huidige omvang behouden en ziet het dan ook af van de ontwikkeling van deze twee zones. Het RUP Afrikalaan zal deze twee zones herbestemmen als parkzone.

Zoals in de ruimtelijke concepten uiteengezet, willen we de nieuwe woningen maximaal richten op het park en het water. Door in de ontwikkelingszones van Kaap-Triferto nieuwe ontsluitingsstraten te voorzien, kunnen we het deel van de **oude Koopvaardijlaan** (huidige Fohrstraat) dat aansluit op het Zeppospark, vrij maken van autoverkeer. We snoeren de weg in en voorzien enkel nog verharding op maat van voetgangers, fietsers en noodverkeer. Dat kan natuurlijk enkel maar als er binnen de ontwikkelingszone Kaap-Triferto de nodige alternatieven aanwezig zijn. We zetten de gewenste parkinrichting dan ook in als nabestemming.

De eigenlijke groenklimaat als onderdeel van de groenrecreatieve ring bevindt zich hier ten noorden van de sporenbundel. Het **groen aan de binnenbocht van de sporen** vervult een belangrijke ondersteunende rol. Omdat het spoorwegdomein hier de grens van het RUP bepaalt, ligt een deel van deze ecologische verbinding op het openbaar domein net buiten dit RUP. Het beheer van dit groen valt onder de auspiciën van de spoorwegbeheerder. We versterken evenwel deze groenstructuur door ook aan de binnenzijde een ecologische verbinding op plan aan te duiden. We baseren ons hierbij op de afbakening van de groenstroken uit het oude BPA. Aan de Lübecksite en de site van MB_Hedin is de ecologische verbinding op eigen terrein 10 m breed. Langs de site Christeyns en de zuidelijke bedrijvzone stellen we een minimale breedte van 4 m voorop.

We gebruiken de inbreng van nieuwe woningen in het gebied als hefboom om bijkomend groen te realiseren in het plangebied. Per woning moet altijd minstens **20 m² openbaar groen** worden gerealiseerd¹⁸. We laten dit groen maximaal aansluiten op het grotere netwerk in de omgeving. Zoals vooropgesteld in de scopingnota, duiden we op plan een aantal parken aan die al zeker moeten gerealiseerd worden. Deze parken staan dan al garant voor een bepaald aantal woningen (a rato van 20 m² / woning). Zijn er meer woningen voorzien, dan breiden de parken uit of komen er nieuwe bij.

¹⁸ Cf. *Ruimte voor Gent (2018)*, p. 139. *Per inwoner moet er minstens 10 m² (recreatief openbaar) groen bij komen. Uitgaande van gemiddeld twee bewoners per woning, komen we dan uit op een groenlast van 20 m² openbaar groen per woning.*



In de zuidelijke deelzones (Spie) werken we verder op het zgn. 'brochette' model dat destijds de ontwikkelingen op en rond het water vormgaf. **Brede, oost-westgerichte parken** scheiden de bouwvelden van elkaar. We hanteren dezelfde maatvoering en trekken de parken door tot aan de Afrikalaan. Voor het meest noordelijke deel van de Spie is de situatie anders. Tussen de Koopvaardijlaan en het water komt het Handelsdokpark-Oost (tijdelijke werknaam). Ook hier zou de Koopvaardijlaan ingekort kunnen worden. We snoeren de weg in en voorzien enkel nog verharding op maat van voetgangers, fietsers en noodverkeer.

Schets van het groenblauw netwerk in het zuidelijke deel van het plangebied



Schets van het groenblauw netwerk in het noordelijke deel van het plangebied

In de noordelijke deelzones voorzien we **één groot park** aan de kruising van de Oceaniëstraat en Fohrstraat (werknaam Trifertopark). Het park sluit breed aan op het Zeppospark en versmalt richting Afrikalaan om dan over deze weg heen de **verbinding** te maken **met het nieuwe park langs de Scandinaviëstraat**. Via het Scandinaviëpark en de uit te bouwen groenbuffer op de grens van MB_Hedin en Christeyns leggen we de link met de ecologische verbinding langs de sporen en creëren we een aaneengesloten groenstructuur, dwars door het gebied. Aan de zuidzijde zorgt een **smalle parkstrook** voor een duidelijke scheiding met de aanzet van de Verapazbrug. De parkstrook integreert een aantal erfgoedobjecten van de site Triferto en begeleidt een belangrijke oost-westverbinding voor fietsers en voetgangers. Deze parkstrip loopt aan de westzijde van de Afrikalaan verder.

Het bosje op de hoek van de Aziëstraat en Chinastraat blijft behouden. Als onderdeel van een nieuw groenblauw netwerk legt het de verbinding tussen het Zeppospark en de groen-recreatieve ring langs de sporen.

Aan de westzijde versterken we de **groenstructuren rond de Scandinaviëblokken**. Ten zuiden van res. Zweden sluiten we aan op de parkstrip van Triferto. Als er een alternatief wordt gevonden voor

het maaiveldparkeren in de Fjordenstraat, kunnen we ook deze straat 'insnoeren' en de verharding beperken tot een pad voor voetgangers, fietsers en noodverkeer. We verbreden de toegang tot het Scandinaviëpark en maken het park op die manier zichtbaarder en toegankelijker. Het openbaar groen dat er door de ontwikkeling van het zuidelijke deel van de site MB_Hedin bij komt, bundelen we aan de zijde van de Scandinaviëstraat. De straat zelf wordt heraangelegd als een smalle erfweg. Het nieuwe park versterkt de groenstructuur in oost-westrichting en verbindt het bestaand groen uit het Scandinaviëpark met het Trifertopark aan de overzijde van de Afrikalaan. De bomen uit de groenbuffer van het garagebedrijf blijven behouden en worden geïntegreerd in de groenaanleg.

4.6. Economische zones

4.6.1. Programma

We bakenen binnen het plangebied zones af die exclusief voorbehouden zijn voor economische activiteiten. We reserveren deze zones voor **industriële bedrijven** die moeilijk te combineren zijn met wonen en door hun schaal of specifieke hinder- en veiligheidsaspecten moeten worden afgezonderd in een specifiek daartoe ingerichte zone.

We voorzien ruimte voor diverse economische activiteiten:

- > **Productie- of maakbedrijf:** een bedrijf dat goederen produceert of maakt, zoals een verffabriek, een bedrijf dat chemische producten maakt, aan metaalbewerking doet of voedingsmiddelen produceert. Vaak beperken de activiteiten zich niet tot het louter produceren van goederen, maar gaat het ook om onderzoek naar en ontwikkelen van nieuwe producten. Voorbeelden zijn vooral te vinden in de 'nieuwe maak' of de 'industrie 4.0' (zie <https://www.industrie40vlaanderen.be/industrie-4-0>)²⁰.
- > **Dienstverleningsbedrijf:** een bedrijf dat diensten produceert, zoals een garage of transportbedrijf
- > **Groothandel/distributie:** opslag en verkoop van goederen voor de detailhandel zonder de aanwezigheid van verkoopsruimten voor de eindconsument
- > **Sociaal economiebedrijf:** een bedrijf dat zich situeert in de 'sociale inschakelingseconomie' en dat een specifieke sociale doelgroep beoogt namelijk opleiding en tewerkstelling bieden voor sociale kansengroepen
- > **Stedelijke logistiek:** de organisatie van goederentransporten en dienstenverkeer van, in en naar een stad. Daartoe behoort winkelbevoorrading, bevoorrading van bedrijven en horeca, e-commerce, werfverkeer en uitzonderlijk vervoer, gemeentelijke diensten (afvalophaling, groendienst,...), afvalstromen, service-gerelateerd verkeer (loodgieters, nutsmaatschappijen, zorgverkeer) en activiteiten door stedelijke distributiebedrijven gespecialiseerd in gebundeld transport.
 - Het plangebied is zeer strategisch gelegen voor dit type activiteiten: op een boogscheut van de stad en goed ontsloten.
 - De gerichtheid op de stad is van doorslaggevend belang.
- > **Kennisbedrijf:** bedrijf waarvan de hoofdactiviteit gericht is op onderzoek naar en ontwikkeling van nieuwe producten en diensten.

²⁰ De visienota 'Vlaanderen 2050' omschrijft 'Industrie 4.0' op p. 77 als volgt: De industrie 4.0 is een verzamelnaam voor nieuwe technologieën en concepten binnen de kennis- en maakeconomie. Het verwijst in het bijzonder ook naar de doorgedreven digitalisering van de industrie die momenteel plaatsvindt.

Een aantal van deze activiteiten is vandaag al aanwezig in het gebied en verdient ook in de toekomst een plaats binnen het stedelijk weefsel. De activiteiten verwijzen naar de historische betekenis van het gebied en veruitwendigen de overgang van stad naar haven. Het bestendigen van de activiteiten op deze plek past in het nabijheidsprincipe. Door ook voor dit soort activiteiten ruimte te bieden, houden we de nodige (specifieke) tewerkstelling in de stad en kunnen we het aantal woon-werkverplaatsingen reduceren.

Bedrijven die ernstige milieuhinder veroorzaken en daardoor bijvoorbeeld eerder thuis horen in een zeer groot bedrijventerrein of havengebied - denken we maar aan een afvalverwerkingsbedrijf of een olieraffinaderij - zijn hier niet gewenst²¹. Een logistiek bedrijf dat zich in hoofdzaak richt op goederenstromen van en naar de ruimere regio, is hier evenmin op zijn plaats, net door de beperkt beschikbare ruimte en het effect van dergelijke verkeersstromen op de Afrikalaan. Ook zuivere kantoren²² en kleinhandel zijn uitgesloten.

Daarnaast willen we in dit RUP ook ruimte bieden aan **stadsgerichte landbouw**. We zijn ervan overtuigd dat deze functie een toegevoegde waarde kan betekenen, zowel voor de bedrijven zelf als voor de ruimere omgeving.

De vestiging van Christeyns nv en zusterbedrijf GOVI nv (eveneens actief op de site) bevindt zich centraal in het plangebied. Het bedrijf is als gevolg van de aard en hoeveelheid van de aanwezige gevaarlijke producten, een hogedrempel **Seveso-bedrijf**. De huidige inrichting²³ omvat de industriële productiesite en de recent toegevoegde deelsite Rogers aan de oostzijde van de Afrikalaan en het Europees distributiecentrum ten westen van de Afrikalaan.

Zoals vooropgesteld in de startnota wil de Stad Gent het bedrijf planmatige zekerheid bieden. Het gaat immers om een historisch gegroeid bedrijf met een belangrijke toegevoegde waarde. De stadsring en de Afrikalaan zorgen voor een goede ontsluiting. De connectie met openbaar vervoer in de onmiddellijke omgeving faciliteert de omslag naar een duurzame modal split in het woon-werkverkeer. De schaal van de site laat toe om de bedrijfsactiviteiten zodanig te organiseren dat de hinder voor de omgeving – in al zijn facetten – beheersbaar blijft. Het ruimtelijk veiligheidsrapport dat ter verantwoording van dit planinitiatief is opgesteld, concludeert dat ook de risico's, verbonden aan de opslag en verwerking van gevaarlijke stoffen, onder controle zijn. Het is dus m.a.w. mogelijk om de Seveso-inrichting zijn gepaste bestemming te geven zonder daarbij de bestaande woningen van de Scandinaviëblokken in gevaar te brengen of de beleidsintenties van de stad om ook wonen en voorzieningen toe te staan in de projectgebieden ten westen van de Afrikalaan te hypothekeren.

Om dit '**goed nabuurschap**' ook in de toekomst te garanderen, biedt dit RUP een duidelijk bestemmingskader voor de site. We koppelen de toelating voor Seveso-inrichtingen in de betrokken zone aan drie belangrijke voorwaarden:

1. De Vlaamse regelgeving voor Seveso-inrichtingen en hun activiteiten moet gerespecteerd worden. Deze beoordeling gebeurt telkens op het niveau van de voorliggende aanvraag en dit op basis van een omgevingsveiligheidsrapport (OVR).

²¹ Het Seveso-karakter van een inrichting is hierbij niet relevant, daarvoor verwijzen we naar het ruimtelijk veiligheidsrapport.

²² We spreken van kantoorfuncties wanneer meer dan de helft van de totale BVO ingenomen is door kantoren.

²³ Gebaseerd op de afbakening van de inrichting, zoals opgenomen in de omgevingsvergunning die op 27 mei 2021 aan nv Christeyns is verleend (gekend onder nr. OMV_2018095214). Deze aanvraag houdt onder meer een uitbreiding in van de exploitatie naar het aanpalend terrein van het voormalige bedrijf Rogers.

2. De activiteiten moeten uitgaan van de huidige exploitant²⁴. Het is m.a.w. niet mogelijk dat er zich een geheel nieuw Seveso-bedrijf²⁵ vestigt.
3. De activiteiten moeten duidelijk gelinkt zijn aan de huidige bedrijfsexploitatie op de site. Het is m.a.w. zelfs voor de huidige exploitant niet mogelijk om een nieuwe Seveso-activiteit in een totaal andere sector, zoals een raffinaderij of petrochemie, op te starten.

Na goedkeuring van het RUP zal de Seveso-inrichting niet enkel rekening moeten houden met de bestaande woningen van de Scandinaviëblokken, maar ook met de nieuwe stedelijke functies die hier een nieuwe stadswijk zullen vormen. Om het bedrijf voldoende garanties te geven dat het zijn exploitatie in de toekomst op een voldoende zekere manier kan verder zetten en tegelijk een duurzaam samenleven met zijn omgeving mogelijk te maken, bouwen we ook in de ontwikkeling van de aanpalende zones een aantal duidelijke randvoorwaarden in. We onderscheiden twee perimeters:

- > Een eerste perimeter van 50 m rond de site waarin we nachtverblijf (onder de vorm van permanent wonen) en functies die veel publiek aantrekken, uitsluiten
- > Een tweede perimeter van 100 m rond de site waarin we alle kwetsbare functies, zoals bedoeld door de Vlaamse regelgeving inzake Seveso-inrichtingen met inbegrip van kinderdagverblijven en alle andere vormen van opvang van kinderen en jongeren, uitsluiten

De **woningen- en voorzieningenclusters** ter hoogte van de Afrikalaan 154 tem 162 en de Afrikalaan 176 tem 178 nemen we mee op in de zones voor bedrijven (Z1). We geven de zones op die manier een logische afbakening. Het bestendigen van de woonfunctie is hier niet wenselijk, gezien de ingesloten ligging tussen een Seveso-bedrijf enerzijds en de Afrikalaan anderzijds. Net als in het BPA nr. 84 Afrikalaan, zijn aan de betrokken gebouwen enkel nog instandhoudings- en onderhoudswerken mogelijk.

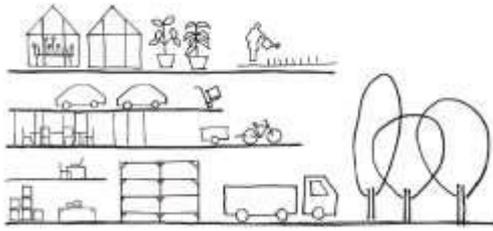
De **bedrijfsite ten noorden van de Scandinaviëstraat** kent een tweeledige ontwikkeling. In het deel dat aansluit op de Scandinaviëblokken, duiden we een zone voor gemengde stedelijke functies aan. De bestaande bedrijfsactiviteiten (showroom garagebedrijf) kunnen behouden blijven. Het RUP biedt evenwel de mogelijkheid om economische activiteiten te combineren met andere, stedelijke functies, zoals wonen (zie verder). Het noordelijke deel van de bedrijfsite blijft zijn economische bestemming behouden. Ook de plek waar vroeger de noodwoningen van de **Lübecksite** stonden, krijgt een zuiver economische bestemming. De site biedt ruimte voor een volledig nieuwe economische ontwikkeling (zie ook masterplan Lübeck). De woningen op de hoek van de Afrika- en Amerikalaan worden meegenomen in deze bestemming. De woningen zijn aan de voorzijde gevat door de reservatiestrook voor het verbreden van de Afrikalaan. Aan de bestaande woningen zijn nog onderhouds- en instandhoudingswerken mogelijk (cf. het huidige BPA). Eenmaal het infrastructuurproject is gerealiseerd, worden de vrijgekomen gronden betrokken bij de economische ontwikkeling van de achterliggende site, zodat deze bedrijvenzone een meer logische afbakening kent.

De **kleinere bedrijvenzone ten zuiden van Christeyns** behoudt zijn economische bestemming. Een aantal van de loodsen zijn op vandaag in gebruik voor detailhandel. Dit oneigenlijke gebruik wordt niet erkend. We zetten ook voor deze zone in op industriële bedrijven, weliswaar binnen een vormgeving waarbij de ruimte meer efficiënt benut wordt.

²⁴ Met name Christeyns nv, GOVInvV en hun eventuele rechtsopvolgers.

²⁵ Dat niet onder de rechtsopvolging van de huidige exploitant valt

4.6.2. Inrichting



Concepttekening uit MP_Lübeck (Maker arch. 2020)

Gezien de ligging in een stedelijke context, moet de beschikbare ruimte **zo efficiënt mogelijk** worden ingericht. Dat doen we door het terrein zo goed mogelijk te benutten en maximaal in te zetten op het stapelen van activiteiten. We houden het maaiveld vrij voor de activiteiten die het echt nodig hebben en vanuit hun specificiteit niet kunnen gestapeld worden.

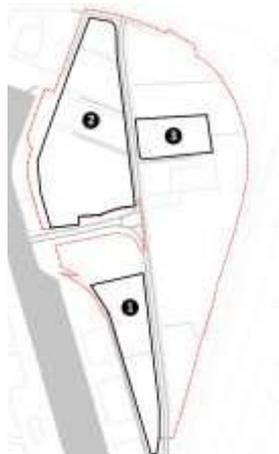
Denk maar aan een laad- en loskade of zware productie-installaties. De (volautomatische) opslag van kleinere goederen of personeelsruimten kunnen daarentegen wel perfect op een verdieping worden ondergebracht.

Langs de Afrikalaan willen we de **gevellijn** zoveel mogelijk sluiten, weliswaar met een aantal gerichte openingen. We leggen een minimale bouwhoogte van 12 m op. Deze maatvoering stemt overeen met de basisschaal van de bebouwing aan de overzijde van de Afrikalaan. De maximale bouwhoogte wordt vastgelegd op 21 m. Op de meest noordelijke kop (Amerikalaan) is één accentvolume mogelijk tot 28 m, als antwoord op de hogere volumes in de omgeving. Om tot een efficiënt ruimtegebruik te komen, stellen we een minimale vloer/terreinindex van 0,8 voorop.

De ontsluitingsmodaliteiten zijn al in een vorige paragraaf besproken. Een efficiënte organisatie van het **parkeren** is een belangrijke strategie om tot een efficiënt ruimtegebruik te komen. Op vandaag zijn er nog heel wat maaiveldparkings aanwezig in het gebied. Door deze parkeerplaatsen te stapelen – hetzij in een apart parkeergebouw, hetzij onder of op een bedrijfsgebouw – komt er heel wat ruimte vrij voor nieuwe ontwikkelingen. De voorschriften sturen ook aan op een gedeeld gebruik van de parkeerplaatsen.

Op elk van de sites moet voldoende ruimte zijn voor **groen en water**. Minstens 10% van de oppervlakte blijft vrij en onverhard. Langs de sporen reserveren we ruimte voor het behoud en de versterking van een ecologische verbinding. De breedte van deze ecologische verbinding wordt afgestemd op de ruimtelijke mogelijkheden. Bestaande groenelementen blijven behouden en worden maximaal geïntegreerd. Op de plaats waar de zone voor bedrijven_type Seveso uitgaat op het Scandinaviëpark, leggen we een brede buffer op.

4.7. Gemengde zones ‘Spie’, ‘Kaap-Triferto’ en ‘Scandinaviëstraat-Noord’



In drie gebieden kiezen we resoluut voor een menging van stedelijke functies:

- > Deelgebied 1: De Spie (deelzones Z3a en Z3b)
- > Deelgebied 2: Kaap - Triferto (deelzones Z3c, Z3d, Z3e en Z3f)
- > Deelgebied 3: Scandinaviëstraat-Noord (deelzone Z3g)

We brengen de stedelijke functies - verweefbare bedrijven, kantoren, woningen en voorzieningen - samen in een ruimtelijk samenhangend en kwalitatief geheel.

4.7.1. Programma

We stellen vanuit de milieueffectbeoordeling en de ruimtelijke inpassing een duidelijke **bovengrens** aan de toekomstige ontwikkelingen en hanteren tegelijk een aantal **ondergrenzen voor de ‘kwetsbare’ functies** in het gebied.

We stellen voor bedrijven en kantoren ondergrenzen in, zodat het gebied zijn economische inslag kan houden. De ondergrenzen werken procentueel, zodat het aandeel bedrijven en woningen telkens in balans blijft.

We koppelen de inbreng van residentiële functies aan ondergrenzen voor grondgebonden woningen, gemeenschapsvoorzieningen en ondersteunende voorzieningen. Ook hier kiezen we voor een procentuele aanpak. Daarnaast reserveren we de nodige ruimte voor betaalbare woningen onder de vorm van sociale en budgethuurwoningen. Het plan biedt tot slot nog opportuniteiten voor een aantal aanvullende functies, waaronder studentenhuisvesting en toeristisch logies.

a. Economische functies

Omgaan met bestaande bedrijven

Het RUP biedt de nodige **garanties voor de bestaande bedrijven**. Deze bedrijven zijn op vandaag zone-eigen en behouden ook in de toekomst hun rechtszekerheid. Aan bestaande gebouwen is het toegelaten te verbouwen, herbouwen en uitbreiden tot een maximum van 20% van het bouwvolume. Tegelijk biedt het RUP de mogelijkheid om per deelzone de stap naar een nieuwe, meer gemengde bestemming te zetten.

Combineren met verweefbare bedrijven

Zoals in de visie uiteengezet willen we de economische inslag van deze gebieden behouden. We vrijwaren dan ook de nodige ruimte voor bedrijven in elk van de drie projectgebieden. De activiteiten die we hier voor ogen hebben, zijn vergelijkbaar met die van de economische zones. Het gaat dus over productiebedrijven (al dan niet in combinatie met onderzoek en ontwikkeling),

dienstverleningsbedrijven, groothandel/distributie, sociaal economiebedrijven, stedelijke logistiek of kennisbedrijven²⁶.



Maatwerkbedrijf Mariasteen



Factory 4.0 (Link magazine)



Mee met de nieuwe maak.be

De relatie van deze bedrijven met hun omgeving is evenwel **duidelijk anders dan de bedrijven in de zuiver economische zones**. In tegenstelling tot de bedrijvenczones aan de oostzijde van de Afrikalaan gaat het om bedrijven die makkelijk te **verweven** zijn met het wonen. We gaven in de visietekst al aan dat het bij elkaar brengen van deze functies heel wat kansen met zich meebrengt, maar ook uitdagingen geeft. We weten dat de echte uitdaging zich pas zal stellen op terrein, als beide functies naast of boven elkaar functioneren. Een **slim ontwerp** kan heel wat problemen vermijden en een duurzaam samenleven en -werken initiëren. Dit RUP wil een dergelijk ontwerp alle kansen bieden.

Hinder voor de omgeving moet uiteraard zoveel mogelijk vermeden worden. Belangrijke hinderbron is het (zwaar) vrachtverkeer en de bijbehorende laad- en losactiviteiten. Deze activiteiten moeten maximaal inpandig gebeuren, bv. onder de vorm van een overdekte logistieke koer of binnenstraat. Belangrijk is ook dat de ontsluiting van de economische functie zo kort mogelijk wordt gehouden, zodat er geen interferentie optreedt met de woonomgeving.

We mikken hierbij vooral op **middelgrote en grote bedrijven**. Als richtlijn geven we mee dat minstens de helft van de totale BVO-bestemd voor bedrijven - moet ingenomen zijn door bedrijven die over meer dan 1000 m² beschikken. Middelgrote en grote bedrijven zijn immers beter gewapend tegen de uitdagingen van de toekomst – zowel op het vlak van klimaat als binnen de eigen, economische wereld - en ze zijn ook beter in staat om de kosten en investeringen van hun nieuwe vestiging te dragen. Ze genereren vaak ook meer tewerkstelling en dragen zo bij tot de uitbouw van een unieke woon- en werkomgeving. Middelgrote en grote bedrijven leveren dan ook een belangrijke toegevoegde waarde voor de stad.

De ondergrenzen voor bedrijven zijn bepaald op basis van de ruimtelijke mogelijkheden van elke deelzone, zoals onderzocht in de masterplannen uit het voorbereidend onderzoek. Het aandeel bedrijven varieert van 15% tot 30 % van de totale BVO. We kunnen grosso modo stellen dat het percentage toeneemt naarmate het gebied breder wordt – en er dus meer ruimte op het maaiveld beschikbaar is – en de mogelijke invulling beperkt wordt door de ligging langs een Seveso-inrichting.

Verbreding onder de vorm van kantoren

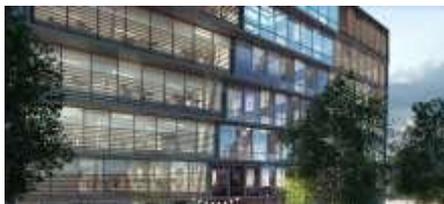


Foto: Kwantum kantoorgebouw aan de Dampoort (ALIDES)

Voor **kantoren** focussen we vooral op de meest zuidelijke deelzones. Dit type van economische functies huisvest relatief veel werknemers op een kleine oppervlakte en heeft dus een belangrijke mobiliteitsgeneratie. De meest zuidelijke punt van de Spie bevindt zich nog net op wandelafstand van station Gent Dampoort.

²⁶ Dit is een verdere verfijning van de oorspronkelijke indeling tussen maak en hybride bedrijven uit de startnota.

Daarnaast is de site zeer goed bereikbaar met de fiets. Deze plek heeft dus de opportuniteit om een grootschalig programma onder de vorm van kantoren op te vangen. Om op deze opportuniteiten in te spelen, moet minstens 40% van het toekomstig programma in deze deelzone uit kantoren bestaan. Ook in de aanpalende deelzone is een kantoorprogramma verplicht tot 30% van de totale BVO. In de deelzones ten noorden van de Verapazbrug is een – in oppervlakte eerder beperkt – kantoorprogramma mogelijk.

Ondersteunende voorzieningen



Naast bovengenoemde functies is er binnen het plangebied ook nood aan meer kleinschalige voorzieningen en diensten. We vatten deze functies onder de noemer 'ondersteunende voorzieningen'. De term omvat een ruim gamma aan functies, gaande van diensten over recreatie tot reca en detailhandel.

Ze blijven allemaal beperkt in omvang (< 600 m²) en richten zich in hoofdzaak op de bewoners, werknemers en bezoekers van de aanwezige functies. Samen met de gemeenschapsvoorzieningen nemen deze functies minstens 5% van de BVO in.

Voorbeelden zijn krantenwinkels, broodjeszaken, een buurtsupermarkt, afhaalpunten voor e-commerce, een lokaal verdeelpunt van stadslandbouwproducten, cafés en restaurants (niet-limitatief).

b. Wonen

Wonen vormt een evenwaardige component in de functionele samenstelling van de zones. We voegen wonen toe op locaties die aansluiten op het bestaande woonweefsel en waar we voldoende woonkwaliteit kunnen garanderen. In uitvoering van de beleidslijnen van Ruimte voor Gent nemen we in dit RUP de nodige maatregelen om de toekomstige woningvoorraad zo evenwichtig mogelijk samen te stellen.

Woningen voor gezinnen met kinderen

Deze doelgroep vergt specifieke aandacht. Op vandaag ontvluchten nog altijd heel wat gezinnen de stad omdat ze er geen (betaalbare) woning vinden. We kunnen deze trend maar stoppen door ook binnen de stad voldoende en specifiek daartoe ingerichte woningen te voorzien. We voorzien twee types van gezinsvriendelijke woningen binnen dit RUP: gezinsvriendelijke appartementen en grondgebonden woningen.

Gezinsvriendelijke appartementen

Gezinsvriendelijke appartementen zijn appartementen die zodanig ingericht zijn dat ze geschikt zijn om gezinnen te huisvesten. De appartementen zijn groot genoeg (> 120 m² BVO), tellen minstens 3 slaapkamers, beschikken over een eigen, private bergruimte en een fors bemeten buitenruimte (minstens 20 m²). De gezinsvriendelijke appartementen geven bovendien telkens uit op een private of openbare groenzone en bevinden zich op de onderste vijf bouwlagen. Van op de vierde verdieping kan je een kind op het maaiveld immers nog herkennen. Eenmaal daarboven valt die gezichtsherkenning weg.

Gezinsvriendelijke appartementen worden beschouwd als onderdeel van de geplande meergezinswoningen in de zone. Als een dergelijke meergezinswoning voorzien is, dan moet er minstens ¼ ingericht zijn voor gezinnen.

Grondgebonden woningen

Het gezinsvriendelijk maken van een deel van de appartementen zal evenwel niet volstaan om de huisvestingsnood voor gezinnen op te vangen. Vaak kiezen gezinnen voor een meer traditionele woonvorm met – letterlijk – een voet op de grond. Dat is niet alleen een praktische keuze: je hebt er meteen toegang tot de straat en bent hiervoor niet afhankelijk van anderen. Het zorgt ook voor eenvoudige en dus beheersbare en betaalbare eigendomsstructuur. Je hoeft maar rekening te houden met een beperkt aantal boven- of onderburen.



*Hoekwoningen West Militair
Hospitaal Antwerpen (360 arch.)*



*Zesdubbelwoonst Borgerhout
(BULK arch.)*



*3 passiefwoningen Borgerhout
(ONO arch)*

De grondgebonden woningen beschikken eveneens over minstens 3 slaapkamers en zijn nog iets groter dan de gezinsvriendelijke appartementen (ongeveer 150 m² BVO). In tegenstelling tot de meeste appartementen beschikken alle grondgebonden woningen over een toegang en een bergruimte op de begane grond. De bergruimte kan gedeeld zijn. De toegang is strikt privaat of wordt met maximaal één aanpalende buur gedeeld. Elk van de woningen beschikt over een private buitenruimte die direct aansluit bij de woonruimte. Gezien de dichte stedelijke omgeving is het niet mogelijk om elke grondgebonden woning een eigen tuin op het maaiveld te geven. Het kan dus ook onder de vorm van een buitenterras of patio. Belangrijk is wel dat de buitenruimte groot genoeg is en goed georiënteerd is. Dit type woningen wordt niet standaard uitgerust met een lift. De woningen zijn dan ook in alle omstandigheden (bv. met boodschappen aan de hand of kinderen in een buggy) makkelijk te bereiken van op de straat. Om de eigendomsstructuur zo eenvoudig mogelijk te houden, zijn grondgebonden woningen enkel mogelijk in een gabarit van vier bouwlagen of in de onderste vier bouwlagen van een gebouw tot zes bouwlagen.

Sociale huisvesting

Diverse sectorale plannen en studies bevestigen de nood aan sociale huisvesting binnen de stad. De specifieke motivatie om in dit RUP ruimte voor sociale huisvesting te voorzien, is opgenomen in bijlage 4 (beleidsplannen).

We voorzien per deelzone een **specifieke overdrukzone** waar wonen enkel mogelijk is onder de vorm van sociale huisvesting en budgethuurwoningen. De beleidsdoelstelling wordt in dit RUP vertaald door een minimale BVO voor sociale woningen die in deze overdrukzone gerealiseerd moet worden. Deze BVO is telkens een kwart van het maximale woonprogramma per deelzone²⁷. De vereiste oppervlakte mag ook elders in de deelzone of in een naburige deelzone komen. Is aan deze

²⁷ Het (theoretisch) maximale woonprogramma wordt bekomen door het minimale programma voor voorzieningen, economische functies en studentenhuisvesting in mindering te brengen van de maximale BVO per deelzone (BVO_{max} wonen = BVO_{max} totaal – BVO_{min} voorzieningen – BVO_{min} bedrijven – BVO_{min} kantoren – BVO_{min} studentenhuisvesting). Het niet-verplicht deel van het programma aan studentenhuisvesting rekenen we wel mee omdat dit deel in theorie ook voor wonen kan worden ingezet.

verplichting voldaan, dan vervalt het voorschrift en staat de overdrukzone ook open voor marktconforme woningen.

Budgethuurwoningen

In navolging van Ruimte voor Gent gaan we op zoek naar mogelijkheden om het aanbod aan betaalbare woningen op de huurmarkt te verruimen. Diverse sectorale studies wijzen uit dat er een enorme vraag bestaat naar betaalbare huurwoningen. Daarom streven we ernaar om minstens 15% van de nieuwe woningen in de markt te zetten als **'betaalbaar wonen'**. Betaalbaarheid moet ervoor zorgen dat *'het geheel aan kosten gemaakt door een gezin in functie van kwalitatieve huisvesting de grens niet overschrijdt die een menswaardige deelname aan de maatschappij verhindert'*. Het segment 'betaalbaar wonen' vullen we in als budgethuurwoningen. De Stad Gent focust zich voor de aanbodverruiming van budgethuurwoningen op mensen met een laag inkomen. De huurprijs moet aan deze doelgroep worden aangepast. We koppelen de vraag voor budgethuurwoningen aan de overdruk voor sociale huisvesting en reserveren telkens 15% van de BVO voor woningen uit dit segment.

Studentenhuisvesting (gemeenschapsvoorziening)



Studententoren in
Antwerpen
(Enofstudio)

De nieuwe stadswijken bieden ook mogelijkheden voor studentenhuisvesting. Diverse sectorale plannen en studies bevestigen de nood aan studentenhuisvesting binnen de stad²⁸. Belangrijk is wel dat het gaat om grootschalige, collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten, zoals bedoeld in het Algemeen Bouwreglement van de Stad Gent. De huisvesting is van een zekere schaalgrootte, kent een eenduidig collectief beheer en is exclusief bestemd voor studenten. De huisvesting is bovendien mobiliteitsneutraal, in die zin dat aan het verblijf geen parkeervoorzieningen voor auto's zijn gekoppeld. De inbreng van studentenhuisvesting op de site gebeurt op doordachte wijze.

In het projectgebied 'Spie' reserveren we minstens 10% van de totale BVO voor studentenhuisvesting. De ligging van de zone nabij de kernstad, de goede fietsverbindingen en de nabijheid van de openbaar vervoersknoop aan Dampoort maken de zone zeer geschikt voor deze functie. Nog meer dan in de andere projectgebieden, komen de verschillende ruimtevragen hier op een beperkte oppervlakte samen (letterlijk de 'Spie'). Studentengebouwen zijn door hun schaal, collectieve beheersvorm en ruimtelijke organisatie (beperkte link met het maaiveld) relatief makkelijk te stapelen en in te brengen in dit projectgebied. We leggen de bovengrens voor studentenhuisvesting op 20% van de totale BVO, zodat er nog voldoende ruimte overblijft voor het regulier wonen.

In de andere projectgebieden is studentenhuisvesting géén verplichting maar een mogelijkheid. We leggen de bovengrens op 10% van de totale BVO. Dit is lager dan in de Spie omdat deze projectgebieden zich al verder van de kernstad en de openbaar vervoersknoop bevinden en we in deze gebieden maximaal kansen willen bieden aan grondgebonden en gestapelde woonvormen.

²⁸ Gent telt vandaag 69.668 studenten aan zijn hogeronderwijsinstellingen (2018-2019). Het aantal studenten steeg de afgelopen twintig jaar met 34.000. In diezelfde periode steeg het aantal geregistreerde en beschikbare units met 3.800. Meer info over studentenhuisvesting is onder meer te vinden in de Enquête Studentenhuisvesting en pendelgedrag uit 2020.

Andere gemeenschapsvoorzieningen



De 'broederij' op de Standaertsite in Ledeberg

Gemeenschapsvoorzieningen vervolledigen het pallet aan stedelijke functies. Ze zijn onontbeerlijk voor een goed functionerend woonweefsel. Voorbeelden zijn kinderopvang, een wijkgezondheidscentrum, een (laagdrempelige) ontmoetingsruimte, voorzieningen voor jeugd en sport of een gedeelde consultatieruimte waar sociaal werkers, opbouwwerkers, straathoekwerkers enz. zitdagen kunnen houden

Samen met de ondersteunende voorzieningen nemen gemeenschapsvoorzieningen minstens 5% van de totale BVO in. De gemeenschapsvoorzieningen worden zorgvuldig ingepast op strategische plekken in de nieuwe wijken.

c. Overzicht programma projectzones

	Z3a	Z3b	Z3c	Z3d	Z3e	Z3f	Z3g	Totaal
Max. BVO (in m²)	30.000	36.000	70.000	30.000	31.000	21.000	21.500	239.500
Bedrijven²⁹ (in min. % per deelzone - totaal in m²)	15%	30%	35%	25%	25%	20%	20%	63.550
Kantoren (in min. en max. % per deelzone -totaal in m²)	40%	30%	5%	0%	5%	0%	0%	27.850
Sociale woningen (25% van BVO max wonen, afgerond)	2250	2250	9600	5800	4600	3900	4000	31.800
Budgethuurwoningen (15% van BVO max wonen, afgerond)	1350	1350	5800	3100	2700	2300	2400	19.000
Grondgebonden woningen³⁰ (in % per deelzone -totaal in # op basis van inschatting maximaal woonprogramma)	25%	25%	25%	25%	25%	25%	25%	Ca. 251
Appartementen³¹ (totaal in # op basis van inschatting maximaal woonprogramma)								Ca. 752
Ondersteunende voorzieningen en gemeenschapsvoorzieningen (in % per deelzone-totaal in m² BVO)	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	11.975
Studentenhuisvesting MINIMUM (in % per deelzone-totaal in #kamers³²)	10%	10%						Ca. 206
Studentenhuisvesting MAXIMUM (in % per deelzone-totaal in #kamers)	20%	20%	10%	10%	10%	10%	10%	Ca. 954

²⁹ De activiteiten die in het voorbereidend onderzoek en in de startnota nog als 'hybride' werden beschouwd, zitten nu vervat onder de algemene term 'bedrijven'.

³⁰ Omvat zowel sociaal, budgethuur als marktconforme woningen. Om het aantal te begroten, is uitgegaan van een gemiddelde oppervlakte van 120 m² voor sociale woningen en 150 m² voor budgethuurwoningen en marktconforme woningen. Het totaalcijfer geeft een indicatie van het maximaal aantal woningen als men géén extra studentenhuisvesting realiseert.

³¹ Omvat zowel sociaal, budgethuur als marktconforme woningen. Om het aantal te begroten, is uitgegaan van een gemiddelde oppervlakte van 105 m² voor sociale woningen en 130 m² voor budgethuurwoningen en marktconforme woningen. Het totaalcijfer geeft een indicatie van het maximaal aantal woningen als men géén extra studentenhuisvesting realiseert.

³² Om het aantal kamers te begroten, is uitgegaan van gemiddeld 32 m² per kamer.

4.7.2. Inrichting

a. Stapelen van economische functies in clusters langs de Afrikalaan



Freitag factory Noërd (Zwitserland), Rothen Architectuur

We bundelen de economische activiteiten in een brede strook langs de Afrikalaan en de Verapazbrug. Zoals vooropgesteld in ons ruimtelijk concept vormen de bedrijven een nieuwe, stedelijke wand aan de Afrikalaan. Architectuur en vormtaal creëren een **stedelijk silhouet** en tonen de economische dynamiek van het gebied. De gebouwen zijn ook zodanig vormgegeven dat ze het verkeersgeluid dempen voor de woningen in het binnengebied. Achteraan maken ze een kwalitatieve overgang naar het woonweefsel. Dat kan op verschillende manieren, bv. door (atelier)woningen rug aan rug te plaatsen met de bedrijfsgebouwen of door de meer publieke delen van een bedrijf, zoals een cafetaria, te laten uitgeven op de omgevende, publieke ruimte.

Afhankelijk van de beschikbare ruimte en de ontsluitingsmodaliteiten onderscheiden we drie ruimtelijke types³³: **light, medium en heavy bedrijven**.

- > 'Light' bedrijven zijn bedrijven die relatief weinig ruimte op het maaiveld nodig hebben en voor hun beleving hoofdzakelijk afhankelijk zijn van bestelwagens. Een extreme vorm van deze 'light' bedrijven zijn de 'ateliers' van de atelierwoningen.
- > Daartegenover staan de 'heavy' productiebedrijven die ruimte op het maaiveld vragen en op regelmatige basis beleverd worden met vrachtwagen-opleggers.
- > De 'medium' bedrijven tonen een ruimtebehoefte die tussen 'light' en 'heavy' ligt. Ze worden in hoofdzaak beleverd door kleine vrachtwagens.

Voor elk van deze types is er plaats in het plangebied. We zien de 'heavy' bedrijvigheid eerder in een brede band rond de bedrijvenzones, terwijl de kleine bedrijven (ateliers) zich naadloos kunnen verweven met de woonblokken.



Barking Industria in Londen, Howarth Tompkins



³³ De types zijn gebaseerd op het ontwerp onderzoek uit het MP Spie (Trans arch.)

Stapelen is het codewoord voor de bedrijven. Het stapelen van bedrijven is een uitdaging. We stuiten al gauw op bouwtechnische, brandtechnische en financiële randvoorwaarden. Denk maar aan het voorzien van extra compartimenteringen i.f.v. brandveiligheid, het voorzien van extra ventilatiekanalen, de inbreng van goederenliften of het voorzien van hellingsbanen om de bovenverdiepingen toegankelijk te maken. Het is daarom belangrijk om te kiezen voor een ontwerp dat voldoende voordelen biedt door te stapelen. Het RUP biedt daartoe de nodige incentives. Door meer te stapelen komt meer ruimte vrij voor andere functies. We realiseren voldoende kritische massa door een minimale bouwhoogte voorop te stellen (>12 m) en voldoende mogelijkheden tot hoger bouwen aan te reiken. In tegenstelling tot het woonprogramma wordt de maatvoering voor het economisch programma gespecificeerd aan de hand van de bouwhoogte. Het aantal bouwlagen is hier immers niet maatgevend voor de ruimtelijke impact van het gebouw. De minimale bouwhoogte van 12 m komt overeen met de basisschaal voor het wonen (zie verder). Langs de Afrikalaan en Verapazbrug en op de plekken waar het economisch programma grenst aan een park, zijn optoppingen tot 28 m toegelaten. Deze hoogte refereert aan de 9 lagen van het woonprogramma (zie verder). In de zuidelijke punt van de Spie is een bouwhoogte tot 35 m toegestaan. Kiest de initiatiefnemer op deze plek voor een woonprogramma, dan zou het project hier 9 lagen kunnen tellen. Op een beperkt aantal plekken wordt gekozen voor (middel) hoogbouw (zie verder). Deze hoogteaccenten zullen wellicht ingenomen worden door wonen, hoewel in de meest zuidelijke deelzone een invulling met kantoren ook tot de mogelijkheden behoort.



Novacity in Anderlecht (Bogdan & Van Broeck)

Slechts uitzonderlijk kiezen we voor een typologie die wonen en productiebedrijven met elkaar combineert in één volume. Ook in dat geval wordt een maximale hoogte gehanteerd. De plint van het gebouw wordt dan ingenomen door productiebedrijven. In dat geval dient bijzondere aandacht uit te gaan naar de wijze waarop het woonprogramma uit de bovenbouw 'landt' op het maaiveld.

Hou ermeê rekening dat toch ca. 20% van de oppervlakte op het maaiveld ingenomen moet worden voor circulatie of bergruimten in functie van het programma in de bovenbouw. Ook de inrichting van het dak en het contactvlak tussen bedrijven en woningen vraagt een creatief en doordacht ontwerp.

b. Het stedelijk bouwblok als basismodel voor het wonen

Het voorbereidend onderzoek wijst uit dat het **stedelijk bouwblok** het meest aangewezen ruimtelijk model is om het wonen op te vangen. Dit model vindt zijn referentie in de omgevende bebouwing en heeft ook in het verleden al zijn sporen verdiend in de rest van de stad. Het bouwblok biedt de mogelijkheid om de woningen te clusteren rond een collectief binnengebied met een uitgesproken groen karakter. Belangrijk is dan wel dat dit binnengebied aan minstens drie zijden toegankelijk is voor de bewoners. Het bouwblok biedt ruimte voor diverse woonvormen, niet in het minst voor de gezinsvriendelijke – al dan niet grondgebonden - woningtypes. In de plint is telkens ook ruimte voorzien voor ondersteunende en gemeenschapsvoorzieningen.

Waar we voldoende ruimte hebben tussen de bedrijvencluster langs de Afrikalaan en de Koopvaardijlaan, resp. de spoorweg kunnen we de bouwblokken volledig met woningen afwerken. In de deelzones die minder breed zijn, kan het een optie zijn om de bouwblokken driezijdig uit te werken. Het contactvlak met de cluster van economische activiteiten is in alle deelzones een aandachtspunt. Is het bouwblok volledig gesloten, dan zal dit contactvlak vorm gegeven worden door een 'dwars' straat met woningen aan de ene zijde en bedrijven – al dan niet gecombineerd met

woningen – aan de andere zijde. Sluiten de bedrijven rechtstreeks aan op een ‘driezijdig’ bouwblok, dan moet bijzondere aandacht gaan naar de hinderbeleving in het collectief binnengebied. We moeten dan absoluut vermijden dat deze binnengebieden als een logistieke koer gaan fungeren voor de bedrijven. Om dit te verhelpen, kan het een optie zijn om zgn. ‘aanleunwoningen’ te voorzien tegen de achterzijde van de bedrijvencluster. Ook dit type woningen vraagt bijzondere aandacht, zowel naar lichtinval (vangt maar aan één zijde licht) als naar akoestiek en brandveiligheid (toegankelijkheid en scheidingsmuur met bedrijven). De bouwblokken zijn per definitie autovrij. De aanleg van een dwarsstraat in functie van de brandweertoeankelijkheid of adressering is evenwel niet uit te sluiten.

We modelleren de bouwblokken in **vier ‘hoogte’ schalen**:



Cohousing Tolhuis (Studiolo)

De bouwblokken hebben een **basishoogte** van vier bouwlagen. We kiezen voor de bovengrens van de basisschaal uit Ruimte voor Gent (3 à 4 bouwlagen) omdat we de bouwblokken voldoende kritische massa willen geven en de maasgrootte van het groenblauw raamwerk dat toelaat. Deze basishoogte is het meest geschikt voor - al dan niet geschakelde - grondgebonden woningen.



Kaai 37 Antwerpen (noA)

Aan de parken is een **stedelijke schaal** van 6 bouwlagen mogelijk. Ook hier werken we met de bovengrens uit Ruimte voor Gent omdat deze hoogte meer contrast oplevert met de basishoogte en aansluiting vindt bij de referentiebebouwing in de nieuwbouwprojecten langs de Oude Dokken.

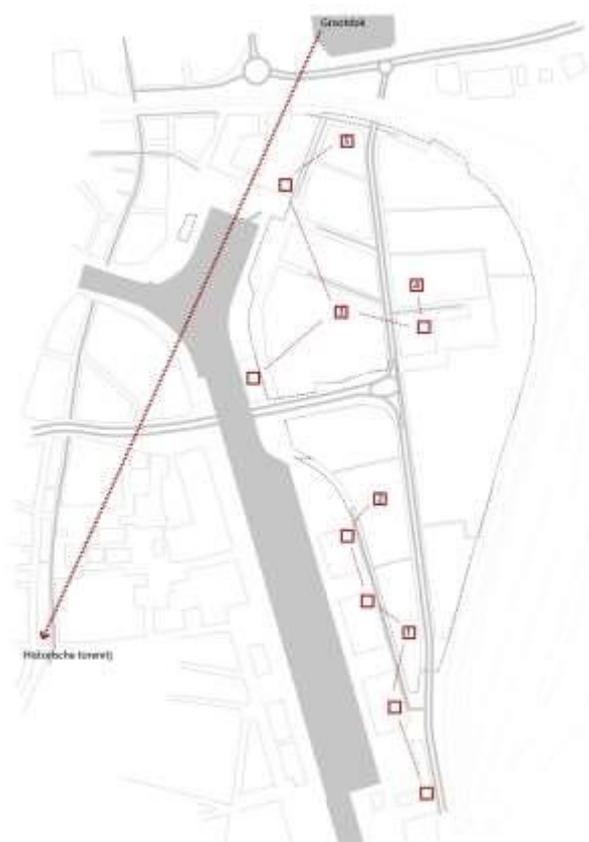
Per bouwblok is **één accent mogelijk tot 9 bouwlagen**. We koppelen deze mogelijkheid tot hoger bouwen aan een aantal ruimtelijke randvoorwaarden. Zo moet het altijd gaan om een accent en is het niet de bedoeling om de bouwhoogte over de volle gevellengte op te trekken. Deze schaal is bovendien enkel mogelijk op plaatsen waar er ruimte voor is, zoals langs een brede weg of aan een park. De integratie van deze hoogteaccenten in de bouwblokken vraagt om een architecturaal antwoord, waarbij er net naast het hoger volume een brede spatie in het bouwblok wordt voorzien.



‘De Faar’ in de Nieuwe Dokken (Beel architecten)

Op een beperkt aantal en weloverwogen plekken initiëren we een **hoogteaccent**. We gebruiken hierbij de bovengrens van ‘middelhoogbouw’ uit de brandweernetgeving (vloerhoogte hoogste verdieping op < 50 m en dus maximale bouwhoogte op 54 m) en sluiten hierbij naadloos aan bij een deel van de hoogteaccenten in de projecten langs de Oude Dokken. Een hoogteaccent is geen verplichting, maar een mogelijkheid. Als de initiatiefnemer van de mogelijkheid gebruik maakt, moet die wel een minimale hoogte respecteren, zodat het contrast met de overige bebouwing in de zone voldoende groot is. Bij de verdere uitwerking gaat specifiek aandacht uit naar de effecten op de omgevende bebouwing, zowel binnen de grenzen van het eigen project als daarbuiten.

c. Hoogteaccenten: visie op hoogbouw



Het specifieke programma en de ruimtelijke configuratie van het gebied biedt de mogelijkheid om op een aantal weloverwogen plaatsen naar hoogbouw te gaan. Zoals hierboven aangegeven, gebruiken we de bovengrens van 'middelhoogbouw' uit de brandweerwetgeving (vloerhoogte hoogste verdieping op < 50 m en dus maximale bouwhoogte op 54 m). De startnota duidt 4 locaties aan waar hoogbouw mogelijk is:

1. Zuidelijk deel van de Spie
2. Aan het Handelsdokpark oost
3. Aan het uiteinde van het Trifertopark
4. Op de site MB_Hedin_Zuid

We voegen er nog één locatie aan toe:

5. Kop van de Kaap

De 5 nieuwe hoogteaccenten zijn verspreid over de 3 projectgebieden (2 in de Spie, 2 in de Kaap en 1 op MB_Hedin). De hoogteaccenten zijn geen belemmering voor het zicht op de historische torenrij (Sint-Baafskathedraal, Belfort en Sint-Niklaaskerk) langs de zichtas van het Grootdok. De hoogteaccenten spelen bovendien op gepaste wijze in op de bestaande of geplande hoogbouw in de directe omgeving.

De hoogteaccenten in de Spie worden alternerend gepositioneerd ten opzichte van de bestaande hoogteaccenten uit de projecten van de Nieuwe Dokken. De hoogbouw bevindt zich telkens in een tweede, geschrante orde, gezien vanaf de waterkant. De geschrante opstelling maakt dat er geen interferentie optreedt met de bestaande en nog te bouwen hoogbouw langs de Koopvaardijlaan. Het hoogteaccent op de site Triferto ontleent zijn betekenis aan de ligging op de kop van het nieuwe Trifertopark. De hoogbouw op de deelsite MB_Hedin vormt een eigentijds antwoord op de jaren 1960-hoogbouw van de Scandinaviëstraat. De hoogbouw vindt zijn referentie in de openheid van de voorliggende publieke ruimte (Afrikalaan-Scandinaviëstraat). De hoogbouw op de kop van de Kaap ligt op de knoop van de spoorweg, Afrikalaan en voorlopige zuidelijke havenring en meet zijn hoogte aan de schaal van het omgevende infrastructuurlandschap.

Hoogbouw moet telkens zodanig gepositioneerd worden dat de schaduw hinder voor de omwonenden – zowel binnen als buiten het eigen project – tot een minimum beperkt blijft. De zichtlijnen vanuit de bestaande hoogbouw in de omgeving van de projectgebieden moeten maximaal gevrijwaard blijven. De vorm is dan ook zo slank mogelijk. Ook de effecten op het vlak van windhinder moeten onderzocht worden. Bij de hoogteaccenten moet bijzondere aandacht gaan naar beeldkwaliteit en architecturale uitwerking.

d. Omgaan met erfgoed

Het gebied kent een rijke geschiedenis, vooral vanuit zijn maritiem-industrieel verleden. In de nieuwe ontwikkeling moet dan ook plaats blijven voor een aantal elementen die dit verleden veruitwendigen.



Schets omgaan met erfgoed

Het bedrijf Moreels - dat de [site Triferto](#) mee vorm heeft gegeven - speelde een belangrijke rol in de kunstmeststoffenindustrie in België. De bouwgeschiedenis van het bedrijf aan het Handelsdok volgt de trends en evolutie van het belang van deze industrie voor België. Ze zijn gestart met de import van guano en evolueerden naar een eigen productie van kunstmeststoffen, getuige de bouw van een labo, burelen en de aanwezigheid van een schoorsteen voor de productie.

De fase begin 20^{ste} eeuw (periode 1902-1908) is vanuit historisch oogpunt de meest interessante aangezien de vooruitstrevendheid en vernieuwing van deze industrie. Van deze fase zijn er nog een aantal volumes aanwezig:

- > De gevel en achterliggende volumes aan de Koopvaardijlaan:
 - Conciërge of ontvangstgebouw
 - De oorspronkelijke goedereningang (incl. sporen) met labo's erboven
 - De drie tuitgevels met achterliggende burelen
- > De schoorsteen en aanpalende loodsen (twee traveeën)

Deze gebouwen zijn nog herkenbaar, afleesbaar en vertellen nog een coherent verhaal. De essentie van een kunstmeststoffenbedrijf draaide immers rondom volgende handelingen:

- > Overslag van goederen o.a. in eerste fase de guano vanop de schepen en alle bijbehorende infrastructuur
- > Opslag van goederen in loodsen met mogelijkheden voor intern transport
- > Labo-onderzoek ifv vernieuwing
- > Fabricatie van kunstmeststof

De bovengenoemde gebouwen hebben dan ook een historische en industrieel archeologische waarde. Daarnaast hebben ze een beeldbepalende waarde in de context van het Handelsdok en de historische industriële functie van de omliggende omgeving eind 19de en bijna de hele 20^{ste} eeuw. Ze zijn dan ook een getuige van de opzet en de bouw van dit Handelsdok en vormen een ensemble samen met de nog aanwezige relictten hiervan, zoals het Houtdok, de kranen, de ACEC site, ...

Wat de twee loodsen betreft ten oosten van de schoorsteen, merken we wel op dat verder onderzoek nodig is naar wat behouden moet blijven van de metaalstructuur in functie van

- > de corrosie- aantasting
- > de afleesbaarheid van de historiek van de site als overdekte metalen loodsen in combinatie met de schoorsteen

Indien een aantal segmenten behouden blijven, kan dit voldoende zijn om een coherent erfgoedverhaal te behouden.

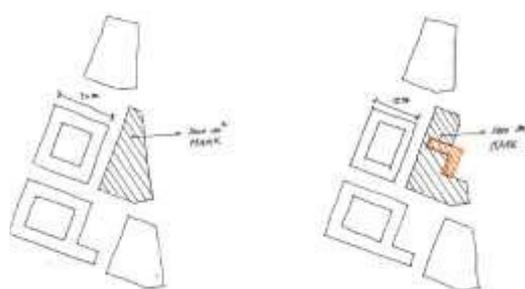


Het **kantoorgebouw Mecra** (site Wyckaert -zie <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/307144>) is recent opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed.

Foto: kantoorgebouw Mecra

Uit de begeleidende tekst bij de opname in de inventaris blijkt dat het pand zijn waarde in hoofdzaak ontleent aan zijn architectonische representativiteit. Het gebruik van architectonisch beton was een manier om de (voor- en achter) gevel van het kantoor het nodige allure te geven. De Rijkswachterskazerne aan de Groendreef en het Radio 2-gebouw aan de Martelaarslaan zijn gelijkaardige voorbeelden. Deze representativiteitswaarde staat op zich los van de eigenheid van de plek. Op het moment dat het gebouw werd opgericht, was de omgeving een perifeer bedrijventerrein. Deze omgeving is de voorbije decennia sterk gewijzigd en zal ook in de toekomst nog veel veranderen. Dit RUP begeleidt dan ook de transitie van het gebied van een randstedelijk en monofunctioneel bedrijventerrein naar een nieuwe, volwaardige en gemengde stadswijk.

Het behoud van het inventaris pand staat haaks op de hierboven uitgeschreven visie voor de verdere uitbouw van de stadswijk op deze plek. De specifieke vormgeving maakt dat de hergebruiksmogelijkheden van het gebouw eerder beperkt zijn. De lage plafondhoogtes en de veelheid aan raamopeningen maken het gebouw ongeschikt voor productie-activiteiten. Een omvorming naar wonen behoort niet tot de mogelijkheden, omdat uit het MER duidelijk blijkt dat wonen op het gelijkvloers langs de Afrikalaan niet wenselijk is. Het behoud als kantoor is wel een optie, maar dan vormt de specifieke inplanting van het gebouw een probleem. De schuine inplanting leidt immers tot een aanzienlijk ruimteverlies. Behoud van het gebouw is niet te combineren met de realisatie van een bijkomend programma voor bedrijven in deze deelzone.



Ontwerpend onderzoek voor inventaris pand uit MP Kaap-Triferto (360 arch)

Het doorschuiven van het economisch programma naar de westzijde van de deelzone is evenmin een optie. Zoals deze simulaties uit het masterplan Kaap-Triferto aantonen, is de resterende ruimte te klein om een degelijk woonprogramma uit te bouwen en de continuïteit van de bouwblokken aan de waterkant te garanderen. Het inventaris pand telt op vandaag maar twee bouwlagen en doorbreekt het stedelijk

silhouet dat we langs de Afrikalaan voor ogen hebben.

Vanuit ruimtelijk-stedenbouwkundig oogpunt zijn er dan ook geen motieven voorhanden om het inventarisand als 'te behouden erfgoedobject' aan te duiden in dit RUP.

e. Parkeren

Het effect van het planvoornemen op de mobiliteit is uitgebreid onderzocht in het MER. Het MER besluit dat de huidige parkeerrichtlijnen (groene zone) niet geschikt zijn om de verdere invulling van de site te begeleiden en vraagt om strengere parkeernormen. Zoals in de visie vooropgesteld, gaan we in dit gebied voor een zo **duurzaam mogelijke modal split**. Fiets en openbaar vervoer genieten duidelijk voorrang. De ruimtelijke condities zijn er ook naar om dit streven in praktijk te brengen. We gaan uit van een zeer stedelijke dichtheid en brengen verschillende functies in elkaars nabijheid. Het plan biedt voldoende mogelijkheid om het de fietsers en voetgangers zo makkelijk mogelijk te maken. Een fijnmazig netwerk van fiets- en wandelpaden connecteert de site met de binnenstad en de openbaar vervoersknopen in de omgeving. De site blijft bereikbaar voor de auto, maar het parkeren wordt wel aan een aantal duidelijke voorwaarden onderworpen. Zo moet het **aantal parkeerplaatsen beperkt blijven tot het strikt noodzakelijke**. Het RUP stelt dan ook een duidelijke bovengrens op. We kiezen een bovengrens binnen de vork van de richtlijnen uit de 'oranje zone' van de huidige parkeerrichtlijnen.

- > Voor wonen komt dat neer op een maximum van 0,6 parkeerplaatsen per woning (excl. bezoekers). Voor sociale woningen en budgethuurwoningen hanteren we een maximum van 0,4 parkeerplaatsen per woning.
- > Voor bedrijven hanteren we maximum 0,7 parkeerplaatsen per 100 m².
- > Kantoren mogen maximum 1,5 parkeerplaatsen per 100 m² inrichten.

De parkeerplaatsen bevinden zich in principe allemaal **ondergronds of inpandig**. De parkeerplaatsen worden ook **maximaal gebundeld**. Het bundelen van parkeerplaatsen maakt het mogelijk om het parkeerareaal efficiënt te beheren en biedt mogelijkheden voor deelsystemen en meervoudig gebruik van de parkeerplaatsen. Omdat de zone Z1d aan het ontsluitingssysteem voor de site Triferto wordt gekoppeld en beide zones in hun ontwikkeling zo nauw verweven zijn, laten de voorschriften toe om in de deelzone Z3c extra parkeerplaatsen te bouwen om de parkeerbehoefte van de zone Z1d op te vangen. Let wel, het gaat hier enkel om het verplaatsen van de parkeerbehoefte en niet om het creëren van bijkomende parkeerbehoefte. De ontwikkeling op zone Z1d moet zich bovendien richten op de parkeernormen die in de zone Z3c van toepassing is.

4.8. Woonzone Scandinaviëstraat

Zoals in de visie aangegeven, is het een expliciete keuze om de woonfunctie langs de Scandinaviëstraat te behouden en te versterken. Uit de conceptstudie (zie 3.5.3.d) blijkt trouwens duidelijk dat beide woongebouwen het behouden meer dan waard zijn. De gebouwen hebben evenwel een aantal dringende ingrepen nodig, zowel op het vlak van energie en brandveiligheid als op het vlak van woonkwaliteit. De studie geeft duidelijk aan welke maatregelen en ingrepen mogelijk of zelfs noodzakelijk zijn en biedt ook zicht op de financierings- en realisatiemogelijkheden. We schrijven dit RUP zodanig dat de voorgestelde maatregelen ook vergund kunnen worden.

Zo wijst de studie op de strategische positie van de **laagbouw aan de straatzijde**. We nemen dit gebouw dan ook mee op in de woonzone. De huidige invulling past niet in deze visie. De huidige supermarkt is te grootschalig (ca. 2000 m²) en richt zich in hoofdzaak op passanten van de Afrikalaan. We zoeken naar meer kleinschalige functies (<600 m²) die het wonen op deze locatie mee ondersteunen. Denk maar aan een kleine buurtwinkel, een dokterspraktijk, een restaurant, een café, een buurthuis of een grote fietsenstalling. Op het dak kan een extra volume komen, om het

bereikbaar te maken en het een zinvolle invulling te geven (bv. voor stadslandbouw). Bij herbouw moet het gebouw naar voren komen, op de nieuwe rooilijn van de Afrikalaan.

Residenties Zweden en Finland krijgen beperkte uitbreidingsmogelijkheden, bv. om extra terrassen of buitentrappen te voorzien. De bestaande bouwhoogte geldt evenwel als maximale bouwhoogte, met uitzondering van één – in omvang beperkt – dakvolume om het dak bereikbaar te maken en een zinvolle invulling te geven, bv. onder de vorm van een collectieve buitenruimte of om installaties voor alternatieve energieopwekking in onder te brengen.

Het achterliggende Scandinaviëpark, evenals het openbaar domein van Scandinaviëstraat en Fjordenstraat krijgen een aparte bestemming.

4.9. Tijdelijke inrichtingen

De verdere ontwikkeling van het plangebied zal nog enige tijd in beslag nemen. Om leegstand te vermijden en de periode tot de nieuwe invulling te overbruggen, kunnen tijdelijke inrichtingen een oplossing bieden. Dit soort inrichtingen biedt ruimte voor experiment in een stad en laat de ruime buurt kennis maken met het gebied in al zijn facetten en ruimtelijke mogelijkheden.

Tijdelijke invullingen zijn mogelijk op vrijgekomen terreinen, in leegstaande gebouwen of in verplaatsbare of demonteerbare constructies. Om concurrentie met de eigenlijke bestemming te vermijden en de effecten onder controle te houden, worden de tijdelijke invullingen aan een duidelijke termijn onderworpen.

We kiezen in eerste instantie voor functies die ook in de toekomst een plaats kunnen vinden in de verschillende gebieden. Enkel de ‘sterke’ functies permanent wonen en kantoren worden niet als tijdelijke invulling aanvaard. Daarnaast worden ook horeca, recreatie en stadsgerichte landbouw als tijdelijke functies toegestaan. Belangrijk is wel dat de betrokken functies de draagkracht van de omgeving niet overschrijden.

5. Vertaling naar een grafisch plan met voorschriften

Het grafisch plan en de voorschriften zetten het planvoornemen om in een wetmatig kader. Dit kader vormt dan de basis voor het afleveren van omgevingsvergunningen. De voorschriften zijn een evenwichtsoefening tussen het vastleggen van bepalingen om de kwaliteit te garanderen en de milieueffecten in de hand te houden en het inbouwen van vrijheid om in te spelen op wijzigende noden en behoeften. In dit hoofdstuk beperken we ons tot de plantechische keuzes die aan de basis liggen van de opmaak van het plan en de bijbehorende voorschriften. De verdere inhoudelijke uitwerking kwam al uitgebreid aan bod in voorgaande hoofdstukken. We hernemen dit bij het toelichtend gedeelte van de voorschriften.

5.1. Voorschriften in functie van wegenis

Zone voor bovenlokale wegen (Z5)

Het RUP duidt de Afrikalaan aan als zone voor bovenlokale wegen. Omdat er nog geen concrete inrichtingsplannen voor de weg bestaan, beperkt de zone zich tot de afbakening van de huidige rooilijnen. Omdat we weten dat de rooilijnbreedte niet zal volstaan om de gewenste verkeersinfrastructuur inclusief gebundelde aansluiting van de aanpalende ontwikkelingsvelden te realiseren zonder de gewenste hoofdontsluitingsfunctie te hinderen, voorzien we extra reservatiestroken. De stroken zijn symmetrisch opgebouwd ten opzichte van de as van de huidige weg. Ten noorden van de Verapazrotonde zijn deze stroken 7,50 m breed. Ten zuiden zijn de stroken 2,50 m breed.

We duiden de reservatiestrook in overdruk op plan aan. De overdruk werkt door in de onderliggende zonevoorschriften. Nieuwe gebouwen komen buiten de reservatiestrook. Voor bestaande gebouwen gelden overgangsbepalingen.

De inrichtingsvoorschriften zijn minimaal gehouden en bieden de nodige flexibiliteit voor verder ontwerp.

Zone voor ontsluitingsweg (Z6) en zone voor ontsluitingsweg met nabestemming parkzone (Z7)

De bestaande gemeentewegen in het gebied krijgen een aanduiding als zone voor ontsluitingsweg. In functie van het planvoornemen krijgen een aantal van de bestaande gemeentewegen een nabestemming 'parkzone'. We geven in de voorschriften duidelijk aan wanneer deze nabestemming ingaat. De bereikbaarheid van de bestaande, rechtmatig tot stand gekomen functies, moet gegarandeerd worden. Desgevallend is de aanleg van een nieuwe ontsluitingsstraat nodig om een bestaande weg buiten gebruik te stellen. De aanleg van deze nieuwe wegen wordt gekoppeld aan de projectontwikkeling in de betrokken deelzone. De nieuwe wegen worden indicatief aangeduid op plan. We stellen telkens een minimale breedte voorop.

De inrichtingsvoorschriften van de ontsluitingsstraten zijn minimaal gehouden en bieden de nodige flexibiliteit voor verder ontwerp.

5.2. Voorschriften voor economische zones

Zone voor bedrijven_type Seveso (Z1)

Deze zone komt overeen met de huidige bedrijfsexploitatie van het Sevesobedrijf Chisteys nv / GOVI nv. We vertrekken van de basisvoorschriften uit de zone voor bedrijven (Z2), maar voegen een aantal specifieke bestemmingsvoorschriften toe om de bestaande, rechtmatig tot stand gekomen Seveso-inrichting planmatige zekerheid te bieden en de bijbehorende veiligheidsrisico's te beheersen. We voorzien een aantal groenbestemmingen in overdruk als buffer ten opzichte van de omgeving en koppelen hieraan een aantal concrete uitvoeringsmodaliteiten.

Zone voor bedrijven (Z2)

Zoals in de plandoelstelling uiteengezet, reserveren we in het plangebied een aantal zones specifiek voor economische activiteiten. We definiëren in de bestemmingsvoorschriften duidelijk wat we hieronder verstaan en koppelen hier inrichtingsvoorschriften aan. We onderscheiden een aantal deelzones om het bereik van een aantal specifieke voorschriften geografisch af te bakenen. Langs de sporen voorzien we een groenbestemming in overdruk om de ecologische verbinding te behouden en te versterken.

5.3. Voorschriften voor de gemengde zones

Zone voor gemengd stedelijke functies (Z3)

We geven aan welke functies er allemaal mogelijk zijn. In de onmiddellijke omgeving van het Sevesobedrijf gelden een aantal specifieke bestemmingsbeperkingen.

We delen de zone op in 7 deelzones waarin we een aantal bestemmings- en inrichtingsvoorschriften verder specificeren. In elke deelzone geldt een absoluut plafond op de totale m² BVO. We leggen minimumdoelen op voor de functies die we echt in deze deelzone willen (voorzieningen, bedrijven, en in de zuidelijke deelzones ook kantoren en studentenhuisvesting). We geven ook telkens aan hoe de percentages berekend moeten worden en bouwen een aantal flexibiliteitsregels in. We duiden een aantal indicatieve zones aan waarin wonen enkel toegestaan is onder de vorm van sociale woningen en budgethuurwoningen en koppelen een vervalregeling aan dit voorschrift. De bestemmingsvoorschriften voorzien tot slot nog een overgangsbepaling voor bestaande functies in het gebied.

De inrichtingsvoorschriften starten met een aantal voorschriften om de ruimtelijke schikking van de functies verder te bepalen. We gaan dieper in op de schaalgrootte van de bedrijven en de samenstelling van het woonprogramma met onder meer een verplicht te realiseren percentage grondgebonden woningen. Daarnaast leggen we inrichtingsvoorschriften op voor inplanting, bouwhoogte, parken, mobiliteit en ontsluiting, ruimte voor water, architectuur en beeldkwaliteit en erfgoed. Naast de hoogteaccenten en de erfgoedelementen duidt het grafisch plan parkzones in overdruk aan waarin we de nood aan openbaar groen opvangen en specifieke inrichtingsvoorschriften gelden.

We verplichten ook de opmaak van een inrichtingsstudie en geven in het generiek gedeelte van de voorschriften aan wat we hieronder verstaan.

5.4. Voorschriften voor de woonzone

Zone voor stedelijk wonen (Z4)

We nemen de woongebouwen 'Zweden' en 'Finland' en de voorbouw met de supermarkt langs de Afrikalaan op in een aparte zone. De bestemmingsvoorschriften beperken zich tot wonen en voorzieningen. Het RUP laat een grondige verbouwing of zelfs herbouw toe, maar beperkt de uitbreidingsmogelijkheden. Daarnaast bevat het RUP nog een aantal beperkte inrichtingsvoorschriften op het vlak van ontsluiting, architectuur en beeldkwaliteit en inrichting van de niet-bebouwde ruimte.

6. Onderzoek tot milieueffectenrapportage

Zoals aangekondigd in de startnota, hebben we de effecten van dit planvoornemen op het milieu uitgebreid onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER)³⁴.

Het voorontwerp-RUP en plan-MER zijn **gelijktijdig** en **geïntegreerd** opgemaakt. De masterplannen en de studies uit het voorbereidend onderzoek en de wijze waarop we met deze resultaten omgaan in het voorontwerp-RUP, leveren input voor het plan-MER. Omgekeerd levert de doorrekening van de milieueffecten input aan het uitschrijven van de voorschriften en het bijsturen van de masterplanprocessen.

Om praktische redenen is het MER-rapport als **aparte bijlage** opgenomen in dit RUP. In deze toelichtingsnota herhalen we de voornaamste conclusies en focussen we ons op de wijze waarop het MER doorwerkt in de uitwerking van het plan. Tot slot gaan we dieper in op de voortoets in het kader van een passende beoordeling vanuit het natuurdecreet.

6.1. Alternatievenonderzoek

Voor een goed begrip van de verdere doorwerking van de milieueffectrapportage op het RUP, vatten we het gevoerde alternatievenonderzoek kort samen. We geven ook telkens aan hoe het voorontwerp-RUP zich verhoudt tot de in het plan-MER onderzochte alternatieven.

Het plan-MER voorziet geen locatie-alternatieven, gezien het om een nieuwe stedelijke invulling van een bestaande omgeving gaat. Het plan-MER voorziet evenmin volwaardige programma-alternatieven. Zoals blijkt uit de visie, heeft de Stad Gent een duidelijk programma voor ogen voor het gebied. We kiezen op niveau van het plangebied voor een combinatie van wonen en economische activiteiten en voeren hiermee de beleidslijnen uit Ruimte voor Gent uit. Een alternatief zonder woningen wordt dan ook niet weerhouden, evenmin als een alternatief met enkel een residentiële inslag. Ook een alternatief met herlokalisatie van het Sevesobedrijf is geen optie. Aan het RUP is een ruimtelijk veiligheidsrapport toegevoegd om met de risico's van dit Sevesobedrijf om te gaan. Binnen het vooropgestelde programma zijn wel meerdere varianten mogelijk, op basis van de onderlinge verhouding tussen de verschillende programma-onderdelen (zie 4.7.1). Het planvoornemen – zoals uiteengezet in voorgaande hoofdstukken – geeft een duidelijke voorkeur voor de verdere inrichting van het plangebied. Net als voor het programma worden op het vlak van inrichting geen alternatieven voorgesteld. In de verdere uitwerking zijn wel meerdere varianten mogelijk, zoals ook toegelicht in hoofdstuk 4.

6.2. Doorwerking milieueffectrapportage

In dit hoofdstuk geven we aan op welke wijze de resultaten van de planmilieueffectrapportage doorwerken in het voorontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. We delen het hoofdstuk verder in op basis van de te beoordelen disciplines.

³⁴ Het gemeentelijk RUP vormt het kader voor projecten uit bijlage II - meer bepaald rubriek 10 b) stadsontwikkelingsprojecten – van het project-MER-besluit uit 2004 en is dan ook MER-plichtig. De betrokken dienst van de Vlaamse overheid die de milieueffectrapportage adviseert, is toegevoegd aan het planteam voor dit RUP.

6.2.1. Mens-mobiliteit

a. Methodiek

De discipline mens-mobiliteit vertrekt vanuit een modelmatige berekening van de toekomstige verkeersstromen. De effecten van de toekomstige ontwikkelingen worden telkens beoordeeld ten opzichte van een theoretische **referentiesituatie**. Het plan-MER gebruikt het jaar 2030 als referentie en houdt dus rekening met een aantal infrastructuurprojecten die op vandaag nog niet zijn uitgevoerd maar die we wel al als beslist beleid mogen beschouwen, zoals de bouw van de nieuwe Verapazbrug (momenteel in uitvoering) en hiermee het verleggen van de stadsring R40 naar Afrikalaan-Koopvaardijlaan, de aanleg van de tunnel onder de Dampoort (in het kader van het project Gentspoort, zie 3.4.4), de woonontwikkelingen in het kader van het RUP Oude Dokken (zie bijlagen), de ontwikkeling van een multifunctionele economische zone in het kader van het RUP Vliegtuiglaan (zie bijlagen) en de ontwikkeling van logistieke activiteiten op de Lübecksite (zie 3.5.3.e).

Om de toekomstige **verkeersgeneratie** in te schatten, vertrekt het plan-MER van een werkhypothese. Het plan-MER baseert zich hiervoor op de resultaten van de masterplannen en de aanpassingen en aanvullingen vanuit van het planvoornemen (zie 4).

Het plan-MER voegt nog een **sensitiviteitstoets** toe om het effect van de duurzame ambities, zoals vooropgesteld in het beleid van de Stad en de vervoersregio, in te schatten.

De **ontsluitingswijzen** voor fietsers en voetgangers en gemotoriseerd verkeer zijn afgestemd op het planvoornemen uit het voorontwerp (zie 4.3 en 4.4).

b. Conclusies

Langs en over het water van het Hout- en Handelsdok zijn op vandaag al goede verbindingen voor **fietsers en voetgangers** aanwezig. Het planvoornemen bouwt hierop verder en voorziet een aantal bijkomende verbindingen in oost-westrichting. Daarnaast zorgt de heraanleg van de Afrikalaan en de realisatie van de Verapazbrug voor een verdere versterking van de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers (effectscore +2).

Het plangebied is goed bereikbaar voor **openbaar vervoer**. Het zuidelijke deel zit nog binnen de invloedssfeer van station Gent-Dampoort. Het noordelijke deel is ontsloten via een nieuwe buslijn die over het noordelijke deel van de Afrikalaan en de Verapazbrug rijdt (effectscore 0).

Het MER verwacht wel een significant effect op de **verkeersafwikkeling en doorstroming van de kruising** tussen de Afrikalaan en de Koopvaardijlaan en de Verapazbrug (effectscore -2). Dit ligt vooral aan het feit dat de Koopvaardijlaan al een moeizame afwikkeling kent in de referentiesituatie. De toename in verkeersstromen op de overige ontsluitende kruispunten hebben een minimale impact op de afwikkeling. Worden de duurzame ambities van de Stad Gent en de vervoersregio in rekening gebracht, dan zien we dat het project slechts een minimale impact heeft op de verkeersafwikkeling en doorstroming van het omliggende wegennet (effectscore -1).

Het plan-MER verwacht dat de **parkeerbehoefte** voor het project wellicht lager zal liggen dan de parkeerrichtlijnen van de Stad Gent op vandaag voor het gebied voorschrijven. De parkeerrichtlijnen voor de groene zone zijn dan ook volgens het MER niet langer in overeenstemming met het nieuwe bereikbaarheidsprofiel van het gebied, de hogere verstedelijkingsgraad en het autoluwe karakter dat het planvoornemen nastreeft. Het MER stelt dan ook voor om de richtlijnen uit de oranje zone te gebruiken om de toekomstige ontwikkelingen in het plangebied te begeleiden.

Het aantal conflictpunten aan de Afrikalaan zal verminderen. Daarnaast heeft de opwaardering van de infrastructuur voor zachte weggebruikers een positief effect op de **veiligheid**. De extra verkeerstoename heeft weinig tot geen impact op de oversteekbaarheid. Over het algemeen kan

geconcludeerd worden de veilige ontsluitingsstraten en de opgewaardeerde infrastructuur een positief effect zullen hebben op de veiligheid en verkeersleefbaarheid (effectscore +1).

Over het algemeen is de conclusie dat het voorgenomen plan geen significante impact heeft op het plangebied (effectscore 0).

c. Milderende maatregelen

Vanwege het significant effect op de verkeersafwikkeling en doorstroming van de kruising van de Afrikalaan met de Koopvaardijlaan en de Verapazbrug (effectscore -2) doet het plan-MER een aantal **aanbevelingen voor de toekomstige heraanleg van de Afrikalaan**. We vatten de aanbevelingen samen in de linkerkolom van onderstaande tabel en geven in de rechterkolom aan hoe het voorontwerp-RUP hierop anticipeert.

Milderende maatregelen	Wijze waarop het RUP hierop anticipeert
De Afrikalaan helemaal voorzien van een 2x2 wegprofiel met aparte afslagstroken voor de links en rechts afslaan beweging	Ontwerpend onderzoek wijst uit dat de huidige wegbreedte (25 m) hiervoor niet volstaat. Het RUP voorziet dan ook extra reservatiestroken aan weerszijden van de Afrikalaan die een verbreding in de toekomst mogelijk maken (zie 4.3). Omdat de Afrikalaan een gewestweg is, ligt het initiatiefrecht niet bij de Stad, maar bij de Vlaamse overheid.
Op de ontsluitingsassen van het plan volwaardige aansluitingen voorzien, zodat U-turns vermeden worden op de Afrikalaan. Deze bewegingen zorgen voor een beperking in doorstroming	Ontwerpend onderzoek wijst uit dat een aanpassing van de kruispunten mogelijk is binnen de nieuwe profielen voor de Afrikalaan (zie 4.3).
Een extra opstelstrook inrichten in het sas binnen het verkeersplein Afrikalaan x Verapazbrug	Het planvoornemen anticipeert hierop door de reservatiestrook van 7,50 m breed door te trekken aan de zuidrand van de Triferto-site, zodat er aan deze zijde ruimte is voor de aanleg van een extra bypass (zie 4.3).
Individuele toegangen zo veel mogelijk op de zijstraten van de Afrikalaan enten	De functies zijn in principe altijd ontsloten ofwel via een lokale weg ofwel via een gebundelde aansluiting op de Afrikalaan (zie 4.3).
Zichtbaarheid garanderen ter hoogte van de kruisingen tussen het fietsverkeer en de ontsluitingsstraten op de Afrikalaan	Het garanderen van de zichtbaarheid en het plaatsen van de nodige signalisatie zijn maatregelen die op uitvoeringsniveau moeten worden opgenomen.
Bij een rechtstreekse aansluiting op de Afrikalaan een duidelijke accentuering en signalisatie plaatsen ter hoogte van de kruisingen met het zacht verkeer	

De oversteekbaarheid van de Afrikalaan ter hoogte van de Scandinaviëstraat verbeteren, bij voorkeur door op het grafisch plan een indicatieve aanduiding op te nemen met een 'te realiseren ongelijkvloerse kruising'	Het RUP duidt de noodzakelijke verbinding voor fietsers en voetgangers indicatief aan. De kruising met de Afrikalaan gebeurt ongelijkvloers.
---	--

De parkeernormen van de 'oranje zone' opleggen in plaats van die van de 'groene zone'	Het RUP kiest voor parkeernormen binnen de vork van de 'oranje zone' uit de parkeerrichtlijnen (zie 4.7.2).
---	---

6.2.2. Geluid en trillingen

a. Methodologie

In het kader van het plan-MER zijn bijkomende geluidsmetingen uitgevoerd. Daarnaast worden de strategische geluidsbelastingkaarten toegevoegd voor weg-, spoorverkeer en industrielawaai. De referentiesituatie is identiek aan die van mens-mobiliteit.

b. Conclusies

Het nabijgelegen goederenstation 'Gent-Zeehaven' en de spoorlijnen richting Antwerpen en Eeklo hebben een belangrijke invloed op het omgevingsgeluid. De kritische contour van 55 dB(A) Lden voor het **spoorverkeer** reikt tot 250 m ver in het plangebied en heeft vooral invloed op de woningen langs de Afrikalaan. Noch het goederenstation, noch de spoorlijnen zitten evenwel vervat binnen het plangebied van dit RUP.

De realisatie van het planvoornemen zorgt voor extra **wegverkeer op de bestaande wegen**. Op de kleinere wegen zal dit tot een verhoging van het omgevingsgeluid leiden ten opzichte van de referentiesituatie. Via de oriëntatiegrafiek voor wegverkeer kan een beoordeling worden gemaakt of milderende maatregelen nodig zijn ter hoogte van de bestaande woningen. In het MER werd duidelijk dat dit niet het geval is. Voor spoorverkeer stelt er zich geen probleem i.v.m. de wenselijkheid van woonuitbreidingsgebieden. Via het afwegingskader voor nieuwe woonontwikkelingen voor de inplanting van nieuwe woonzones kan een beoordeling worden gemaakt welke leefkwaliteit op het vlak van wegverkeersgeluid verwacht wordt binnen de nieuwe site. Volgens het planvoornemen zijn nieuwe woonontwikkelingen mogelijk ter hoogte van de Chinastraat, Oceaniëstraat, Fohrstraat en Koopvaardijlaan ten oosten van Oude Dokken. Ook worden nieuwe woningen langs de Afrikalaan niet uitgesloten. Ter hoogte van nieuwe woonzones langs de Afrikalaan, Fohrstraat en Koopvaardijlaan zijn milderende maatregelen noodzakelijk om de gunstigheid van de functie wonen te behouden.

Gezien in de voorschriften maatregelen worden opgelegd m.b.t. gevelisolatie, één minimale verkeersluwe zijde, geen woonfuncties en kwetsbare functies op het gelijkvloers langs de Afrikalaan en een akoestische buffer door economische gebouwen/niet-gevoelige inrichtingen, worden voldoende milderende maatregelen uitgevoerd en kan een overschrijding van de drempelwaarde toch toegestaan worden.

c. Milderende maatregelen

Met betrekking tot de verplichting dat elke woning moet beschikken over minstens één verkeersluwe gevel wordt als milderende maatregel voorgesteld bijkomend op te nemen dat de gevelbelasting op deze zijde 20 dB lager moet zijn dan de meest belaste gevel.

Milderende maatregelen**Wijze waarop het RUP hierop anticipeert**

Zorgen voor minimaal één verkeersluwe gevel.
De gevelbelasting moet aan die zijde 20 dB lager zijn dan de meest belaste gevel.

De voorschriften stellen dat elke woning over een verkeersluwe gevel moet beschikken en voegen daaraan toe dat de gevelbelasting aan die zijde 20 dB lager moet zijn dan de meest belaste gevel.

6.2.3. Lucht

a. Methodologie

Het MER houdt zowel rekening met de verkeersemissies als met de emissies van de geplande bedrijfsactiviteiten (bv. gebouwenverwarming of industriële emissies). De beoordeling van de verkeersemissies gebeurt kwantitatief met behulp van de Traffic-module van IMPACT en/of CAR-Vlaanderen 3.0. De doorrekeningen gebeuren telkens voor de parameters NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. De beoordeling van de emissies ten gevolge van de activiteiten gebeurt op basis van een kwalitatieve bespreking.

b. Conclusies

In de (gemodelleerde) referentiesituatie worden in geen enkel onderzocht wegsegment de milieukwaliteitsnormen van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) overschreden, noch 80 % ervan. Voor de pollutant NO₂ wordt in de referentiesituatie 80% van milieukwaliteitsnorm overschreden ter hoogte van het meest zuidelijk gedeelte van de Koopvaardijlaan richting Dampoort (wegsegment 16). Ter hoogte van de overige wegsegmenten wordt noch de milieukwaliteitsnorm van NO₂, noch 80% ervan, overschreden.

In de geplande situatie treedt op alle wegsegmenten geen effect op voor de pollutenten PM₁₀ en PM_{2,5}. In de geplande situatie is er voor NO₂ enkel een beperkt negatief effect ter hoogte van het zuidelijke gedeelte van de Afrikalaan tussen de Verapazbrug en het tankstation (wegsegment 12). Ter hoogte van de overige wegsegmenten treedt er geen effect op voor de pollutent NO₂.

Ten slotte kan het planvoornemen bijkomende luchtmissies afkomstig van (bedrijfs)activiteiten genereren, maar er wordt verwacht dat de effecten ervan niet aanzienlijk zullen zijn.

Er worden geen milderende maatregelen of aanbevelingen voorgesteld vanuit de discipline Lucht.

6.2.4. Mens-gezondheid

a. Methodologie

Deze discipline vertoont een grote interactie met de disciplines geluid en lucht. In de discipline mens-gezondheid ligt de focus op de gezondheid van de mens. Op basis van de bespreking in de disciplines geluid en lucht worden de relevante parameters vergeleken met de gezondheidskundige advieswaarden (GAW). Voor de impact van het planvoornemen op de luchtkwaliteit in de omgeving zijn NO₂ en fijn stof als parameters relevant. De resultaten zullen geïnterpreteerd worden ten aanzien van kwetsbare bevolkingsgroepen (bv. scholen, kinderdagverblijven, woonzorgcentra), woonzones, sport- en speelterreinen en groenzones / parken.

b. Conclusies

Voor wat betreft blootstelling aan luchtverontreiniging wordt in de (gemodelleerde) referentiesituatie (80% van) de GAW voor zowel NO₂, PM₁₀ als PM_{2,5} in alle onderzochte wegsegmenten overschreden waarlangs kwetsbare functies of sportaccommodaties aanwezig zijn.

In de geplande situatie wordt binnen het plangebied niet voldaan aan de GAW voor zowel NO₂ als PM_{2,5}, en niet aan (80% van) de GAW voor PM₁₀ ter hoogte van de zones waar volgens het planvoornemen nieuwe woonontwikkelingen mogelijk zijn. Ter hoogte van deze zones wordt wel altijd 80% van de VLAREM-norm voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} niet overschreden.

Ter hoogte van de bestaande kwetsbare functies en sportaccommodaties wordt zowel binnen het plangebied als in de nabije omgeving de toename van de NO₂-immissiebijdrage als beperkt negatief beoordeeld. De bijdrage van het planvoornemen aan fijn stof is eveneens weinig betekenisvol.

Ten slotte kan geconcludeerd worden dat het planvoornemen resulteert in een afname van de immissiebijdrage langs de Aziëstraat voor zowel NO₂, PM₁₀ als PM_{2,5}. Deze afname is te verklaren doordat in de geplande situatie de verkeersgeneratie ter hoogte van de Aziëstraat verdwijnt. Gezien de GAW's al overschreden worden in de referentiesituatie en overschreden blijven in de geplande situatie, wordt deze afname hoogstens als beperkt positief beoordeeld.

Voor wat betreft blootstelling aan geluidshinder wordt in de (gemodelleerde) referentiesituatie de GAW voor L_{den} overschreden ter hoogte van zo goed als alle meetpunten waarlangs kwetsbare functies gelegen zijn.

In de geplande situatie wordt binnen het plangebied eveneens niet voldaan aan de GAW voor L_{den} ter hoogte van zones waar volgens het planvoornemen nieuwe woonontwikkelingen mogelijk zijn. Door uitvoering van de combinatie van maatregelen zoals opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van het voorontwerp-RUP en de milderende maatregel waarin slaapvertrekken verboden worden aan de straatzijde, wordt blootstelling aan geluidshinder ter hoogte van nieuwe woonontwikkelingen hooguit als beperkt negatief beoordeeld.

Tijdens de gebruikperiode van het Trifertopark wordt de blootstelling aan geluidshinder hooguit als beperkt negatief beoordeeld.

Ter hoogte van de bestaande kwetsbare functies zowel binnen als nabij het plangebied wordt de geluidstoename hooguit als beperkt negatief beoordeeld.

c. Milderende maatregelen

In de geplande situatie worden voor wat betreft blootstelling aan luchtverontreiniging nergens (aanzienlijk) negatieve effecten (score -2 of -3) verwacht ten aanzien van de onderzochte parameters. Bijgevolg moet niet gezocht worden naar milderende maatregelen.

Voor wat betreft blootstelling aan geluidshinder worden eveneens nergens (aanzienlijk) negatieve effecten (score -2 of -3) verwacht. Enkel voor de nieuwe woonontwikkelingen in de zone voor gemengde stedelijke functies wordt als aanvulling op maatregelen in de stedenbouwkundige voorschriften opgemerkt dat voor blootstelling aan geluidshinder het voorzien van slaapvertrekken aan de stille(re) gevels van de gebouwen in plaats van de straatzijde beschouwd wordt als een doeltreffendere milderende maatregel.

Bijgevolg wordt voorgesteld in het RUP een verbod op te nemen om slaapvertrekken te voorzien aan de straatzijde. Door uitvoering van de combinatie van maatregelen zoals opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van het voorontwerp-RUP en de milderende maatregel waarin slaapvertrekken verboden worden aan de straatzijde, wordt blootstelling aan geluidshinder hooguit als beperkt negatief beoordeeld.

Het MER formuleert een set van milderende maatregelen om de negatieve effecten ten gevolge van een gewijzigd geluidsklimaat te milderen en doet een aantal aanbevelingen om in te spelen op de vastgestelde negatieve effecten ten gevolge van de gewijzigde luchtkwaliteit.

We vatten de aanbevelingen en maatregelen samen in de linkerkolom en geven in de rechterkolom aan hoe het voorontwerp-RUP hierop anticipeert.

Aanbevelingen / milderende maatregelen	Wijze waarop het RUP hierop anticipeert
Verbod op slaapvertrekken aan de straatzijde	De voorschriften van de zone voor gemengd stedelijke functies stellen dat elke woning over een verkeersluwe gevel moet beschikken. In de toelichting voegen we daaraan toe dat de slaapvertrekken aan de verkeersluwe zijde moeten worden voorzien en niet aan de straatzijde.

6.2.5. Mens-ruimte

a. Methodologie

De effecten van het planvoornemen op de mens-ruimtelijke aspecten worden kwalitatief beoordeeld.

b. Conclusies

Zoals in de scopingnota werd geconcludeerd, blijkt dat op basis van het planvoornemen en voorgaande effectbespreking geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de effectgroep 'Ruimtelijke structuur en wisselwerking met de ruimtelijke context' te verwachten zijn. Ten aanzien van de effectgroep 'Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit' worden effecten verwaarloosbaar tot positief ingeschat. Effecten betreffende de visuele beleving van bewoners, bezoekers en passanten worden niet als aanzienlijk negatief beoordeeld.

Verder bleek uit de scoping van de milieueffecten dat effecten op wind- en schaduwwerking door het plan niet uitgesloten konden worden als gevolg van hoogteaccenten.

Wat betreft schaduweffecten kan geconcludeerd worden dat het aantal gehinderen toeneemt, maar dat de toename niet aanzienlijk is. Bovendien is de duurtijd van de schaduwhinder beperkt. Bijgevolg wordt het schaduweffect van de hogere volumes volgens het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften van het voorontwerp-RUP Afrikalaan op de bestaande/geplande bewoning en groene ruimtes als beperkt negatief beoordeeld.

Wat betreft windeffecten stellen de experts dat gebouwen van max. 25 m gelegen op minstens 25 m van andere bebouwing (buiten het eigen terrein) geen relevante windhinder zullen veroorzaken. Op basis van de bestaande weginfrastructuur en bestaande bebouwing kan windhinder niet uitgesloten worden. De exacte locatie van de hogere gebouwen ligt echter nog niet vast op planniveau. Gezien de afwezigheid van ontwerp en configuratie van de hoogbouwvolumes is het op planniveau niet mogelijk windhinder diepgaander te onderzoeken. Dit moet op projectniveau gebeuren.

De effecten van het planvoornemen op windwerking worden afhankelijk van oriëntatie en ligging verwaarloosbaar tot negatief (score 0 tot -2) beoordeeld. Het RUP kan wel in de voorschriften op de onderzoeksnotitie inzake windwerking ingaan (zie verder bij milderende maatregelen).

Door voldoende aan te tonen in een windstudie dat de nodige maatregelen genomen worden om windhinder tegen te gaan of maximaal te beperken, wordt het effect van het planvoornemen op windwerking als verwaarloosbaar tot hooguit beperkt negatief ingeschat (0/-1).

c. Milderende maatregelen

Om de negatieve effecten op windwerking ten gevolge van hoogbouw te milderen, stelt het plan-MER een aantal milderende maatregelen voor.

We vatten de maatregelen samen in de linkerkolom en geven in de rechterkolom aan hoe het voorontwerp-RUP hierop anticipeert.

Milderende maatregelen

Wijze waarop het RUP hierop anticipeert

- > Indien de bebouwing van maximaal 20 m zich op een kortere afstand van 20 m bevindt van andere bebouwing (buiten het eigen terrein), moet op projectniveau een windstudie opgemaakt en meegenomen worden bij het ontwerpproces van deze gebouwen. In een windstudie wordt zowel windhinder als windgevaar onderzocht. Bij de concrete vergunningsaanvraag voor deze gebouwen moet een windstudie toegevoegd worden zodat kan aangetoond worden dat de nodige maatregelen genomen zijn om windhinder en windgevaar tegen te gaan of maximaal te beperken.
 - > Indien bebouwing van maximaal 25 m op een kortere afstand van 25 m ligt van andere bebouwing (buiten het eigen terrein), moet op projectniveau een windstudie opgemaakt en meegenomen worden bij het ontwerpproces van deze gebouwen. In een windstudie wordt zowel windhinder als windgevaar onderzocht. Bij de concrete vergunningsaanvraag voor deze gebouwen moet een windstudie toegevoegd worden zodat kan aangetoond worden dat de nodige maatregelen genomen zijn om windhinder en windgevaar tegen te gaan of maximaal te beperken.
 - > Op projectniveau moet een windstudie opgemaakt en meegenomen worden bij het ontwerpproces van constructies en gebouwen hoger dan 25 m. In een windstudie wordt zowel windhinder als windgevaar onderzocht. Bij de concrete
-

vergunningaanvraag voor constructies en gebouwen hoger dan 25 m moet een windstudie toegevoegd worden zodat kan aangetoond worden dat de nodige maatregelen genomen zijn om windhinder en windgevaar tegen te gaan of maximaal te beperken

6.2.6. Bodem

De effecten op het vlak van bodem zijn al in de scopingfase onderzocht. Op basis van de mogelijk te verwachten ingrepen en voorgaande effectbespreking blijkt dat er slechts verwaarloosbare of beperkt negatieve effecten te verwachten zijn. Aanzienlijke effecten worden niet in beeld gebracht. De potentiële milieueffecten werden in voldoende mate in beeld gebracht.

6.2.7. Water

De effecten op het vlak van water zijn al in de scopingfase onderzocht. 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.

Het MER wijst wel op de effecten op grondwater die kunnen ontstaan bij het verwijderen van bestaande of het bouwen van nieuwe ondergrondse constructies (door bemaling). Deze effecten situeren zich evenwel op projectniveau.

Om de impact van het planvoornemen op de waterhuishouding te minimaliseren, voorziet het RUP een aantal extra maatregelen bovenop de voorschriften van de (recent verstrengde) gewestelijke verordening hemelwater:

- > In het volledig plangebied geldt het principe dat verhardingen altijd beperkt moeten worden tot het strikt noodzakelijke en maximaal uit te voeren zijn in waterdoorlatende materialen en een waterdoorlatende fundering.
- > Het ontwerp van toekomstige groenzones moet anticiperen op de gevolgen van droogtestress en dit door middel van een klimaatadaptief waterplan.
- > In de zones voor bedrijven moet altijd minstens 10% van de oppervlakte onbebouwd en onverhard blijven. In de zones voor gemengd stedelijke functies wordt dit percentage zelfs opgetrokken tot minstens 20%.

Voor wat betreft het afvalwater moet op projectniveau voorafgaand aan de ontwikkeling een oplossing uitgewerkt 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 dat moment, de kennis die dan beschikbaar is en de eventuele bijkomende werken die al werden uitgevoerd. Het te verwachten programma (en de gerelateerde vuilvracht) moet in de toekomst concreet en tijdig met VMM, de rioleringsbeheerders en Aquafin afgestemd worden.

6.2.8. Biodiversiteit

De effecten op het vlak van biodiversiteit zijn al in de scopingfase onderzocht. Op basis van mogelijk te verwachten planingrepen en voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijk negatieve

effecten te verwachten zijn. Aanzienlijke effecten binnen de discipline Biodiversiteit worden niet verwacht. De potentiële milieueffecten werden in voldoende mate in beeld gebracht.

De effecten op de beschermde gebieden in de omgeving van het plangebied zijn beschreven in de scopingnota, maar komen ook nog verder in deze nota aan bod als onderdeel van de voortoets in toepassing van het natuurdecreet (zie 6.3).

6.2.9. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

De effecten op het vlak van biodiversiteit zijn al in de scopingfase onderzocht. 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.

Het MER verwijst naar de opname van het 'kantoorgebouw van Mecra Metam Corporation nv' (op de huidige site Wyckaert) in de wetenschappelijke inventaris van het bouwkundig erfgoed.

Aanvulling juli 2023: het ontwerp-MER is evenwel opgemaakt zonder de wetenschap dat dit gebouw vanaf 20 juni 2023 opgenomen is in de vastgestelde inventaris. De gevolgen van deze nieuwe rechtsrealiteit zullen in een volgende fase van het RUP verder worden onderzocht, teneinde aan de gestelde zorg- en motiveringsplicht te voldoen.

Het RUP neemt het pand niet als erfgoedobject op en bouwt hiervoor de nodige motivatie op (zie 4.7.2.d). Een aantal andere elementen, zoals de schoorsteen en de 'triptiek' gebouwen van Triferto worden wel als erfgoedobject gewaardeerd wegens hun contextgebondenheid en referentie voor de maritiem-industriële achtergrond van het gebied.

6.2.10. Klimaat

a. Methodologie

Het plan-MER beschrijft de effecten van het planvoornemen op het klimaat, zowel op kwantitatieve als op kwalitatieve wijze. Het gaat dan zowel om de effecten op het vlak van emissie van broeikasgassen (klimaatmitigatie) als de bijdrage van het plan aan het bestendiger maken van de omgeving tegen de gevolgen van de klimaatverandering (klimaatadaptatie). Qua mitigatie kijkt het MER naar de hoeveelheid koolstofopslag die zal veranderen op basis van het wijzigend ruimtegebruik en naar de totale broeikasgasemissies, uitgestoten door transport dat wordt beïnvloed door het planvoornemen. Qua adaptatie gaat het MER na welke maatregelen het RUP neemt / moet nemen om de verwachte effecten van hitte op de gezondheid van de mens en de groenblauwe netwerken en infrastructurele elementen en de effecten van wateroverlast en droogtestress te temperen.

b. Conclusies

Inzake **mitigatie** (CO₂-captatie en -emissies) zijn de effecten van het planvoornemen gekoppeld aan de toe- of afname van uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen. De effecten rond opslag van koolstof in de bodem en opstaande vegetatie is minder van belang in de context van een stadsontwikkelingsproject. Het planvoornemen zal hier zorgen voor een toename aan verkeer en energieverbruik in het gebouwenareaal en heeft zo geen bijdrage aan de klimaatdoelstellingen in het beleid. Echter, als de energietransities naar meer groene en hernieuwbare energie zoals beschreven in het Gentse Klimaatplan zullen worden doorgevoerd, wordt er een positieve bijdrage aan het effect van klimaatmitigatie verwacht. Deze positieve bijdrage wordt bovendien nog versterkt op macroniveau. De nabijheid van wonen, werken en voorzieningen grijpt in op het

verplaatsingsgedrag van de mensen en leidt finaal tot een vermindering van het aantal voertuigkilometers.

Gekeken naar **adaptatie** van de omgeving met oog op het mildereren van klimaateffecten, wordt er voornamelijk gekeken naar de wijze waarop er omgegaan wordt met het invullen van de open- en infrastructurele ruimte en hoe deze zich verhouden ten opzichte van elkaar en de omgeving.

Een groot aandachtspunt in adaptatie is het minimaliseren van **verharde oppervlakten**. Verharde oppervlakten zijn zeer problematisch als we kijken naar de voornaamste klimaatgerelateerde effecten, namelijk hitte, droogte en wateroverlast. Het laat niet toe water te infiltreren of op te slaan en de materialen slaan warmte in grote mate op. Vanuit dit aspect wordt aanbevolen de bijkomende verharding tot het minimum te beperken, wat al in het planvoornemen is beschreven. Zo wordt bijkomend groen zoals het Trifertopark voorzien, 7% van de bebouwde oppervlakte vrijgehouden voor infiltratie en buffering en een gradueel afwateringssysteem voorzien. In deze fase zijn evenwel exacte gegevens rond bijkomende oppervlakteverharding nog niet voorhanden en kan er geen exacte beoordeling gebeuren. Het voorzien van bijkomend groen en voldoende ruimte voor waterbuffering en infiltratie heeft hierbij wel een positieve bijdrage aan de ontharding van het gebied.

Enkel beschikbaar maken van een bodem voor allerhande functies door ontharding is onvoldoende in een klimaatadaptief ontwerp. Cruciaal is het inrichten van deze ruimten met functionele **groenblauwe elementen**, met hun eerder beschreven multifunctionaliteit in voordelen m.b.t. o.a. verkoeling, waterbuffering en -infiltratie. Belangrijk is ook dat de bijkomende groene ruimten openbaar beschikbaar zijn voor de omwonenden en ze hier verkoeling kunnen opzoeken. Niet louter de hoeveelheid oppervlakte, maar ook de structuur en kwaliteit van deze groenblauwe oppervlakten dragen bij tot het geheel aan klimaatadaptieve baten die ze leveren. Exacte hoeveelheden groen zijn niet gekend op dit planniveau, maar er wordt wel voldoende ruimte voor een functioneel groenblauw netwerk voorzien binnen de stedelijke inrichting die een functionele (dwars)verbinding vormt over heel het plangebied met de meer waardevolle natuur langs de spoorwegberm. Ook wordt 7% van de bebouwde oppervlakte vrijgehouden voor infiltratie en buffering en wordt een gradueel afwateringssysteem voorzien.

Betreffende **infiltratie** wordt er gestreefd naar een maximalisatie van functioneel infiltrerende oppervlakten en systemen (zoals wadi's). Zo reserveert het plan minstens 10% van de bebouwde en verharde oppervlakte voor watervoorzieningen en wordt het concept van een gradueel afwateringssysteem opgenomen in het RUP. Gezien de voorafname dat in het planvoornemen sterk zal ingezet worden op infiltratie/buffering wordt er nauw op toegezien dat bij de inrichting van het plangebied (op projectniveau) voldoende ruimte voor infiltratie en waterbuffering wordt voorzien. Wel is het zo dat gezien de stedelijke omgeving en sterk verstoorde bodem de bijdrage aan droogtebestrijding voor natuur- en productielandschappen of drinkwatervoorzieningen beperkt is.

Inzake **mitigatie** (CO₂-captatie en -emissies) zijn de effecten van het planvoornemen gekoppeld aan de toe- of afname van uitstoot van CO₂ (en andere broeikasgassen). De effecten rond opslag van koolstof in de bodem en opstaande vegetatie is minder van belang in de context van een stadsontwikkelingsproject. Enerzijds zal het planvoornemen hier zorgen voor een toename aan verkeer. Rekening houdend met de gunstige ligging van het plangebied nabij het centrum en met de totale voertuigkilometers in Vlaanderen, wordt het effect echter slechts beperkt negatief beoordeeld. Anderzijds impliceert de toename aan gebouwen voor een toename aan energie. De verwevenheid tussen de functies zorgt echter voor ruimtewinst elders en vergemakkelijkt mogelijke uitwisseling van energiestromen. Het effect wordt beperkt negatief beoordeeld.

Als de energietransities bovendien naar meer groene en hernieuwbare energie zoals beschreven in het Gentse Klimaatplan zullen worden doorgevoerd, wordt er een positieve bijdrage aan het effect van klimaatmitigatie verwacht.

c. Milderende maatregelen

Voor de discipline Klimaat bestaat geen specifiek beoordelings- en significantiekader. De impact wordt in principe enerzijds beoordeeld binnen de ruimtelijke disciplines voor wat betreft de effecten die adaptatie faciliteren of bemoeilijken (bv. evolutie in verhardingsgraad) en anderzijds binnen de discipline Lucht voor wat betreft de vastgestelde CO₂-emissies. In de 'integrerende' discipline Klimaat vindt vnl. een toetsing plaats in welke mate het planvoornemen adaptatie faciliteert of bemoeilijkt en in welke mate er een bijdrage optreedt als gevolg van het planvoornemen aan de emissiereductiedoelstellingen op nationaal en gewestelijk niveau. Daarom gelden voor wat betreft het **adaptatie-aspect** de aanbevelingen die ook gelden voor de disciplines Water en Biodiversiteit, omdat deze bijdragen aan een klimaatadaptief ontwerp.

Wat betreft het **mitigatie-aspect** gelden de aanbevelingen uit de discipline Lucht, althans deze die aanleiding geven tot een vermindering van de CO₂-uitstoot. Dit betreft vnl. de oplossingen die ingrijpen aan de bron. Ook maatregelen die aanleiding geven tot een vermindering van gemotoriseerd verkeer dragen hiertoe bij, bijvoorbeeld inzetten op meer openbaar vervoer. Ook het meer inzetten van groene en hernieuwbare energie in de woongebouwen, bedrijven en transport zal bijdragen aan het verminderen van de negatieve effecten inzake klimaat.

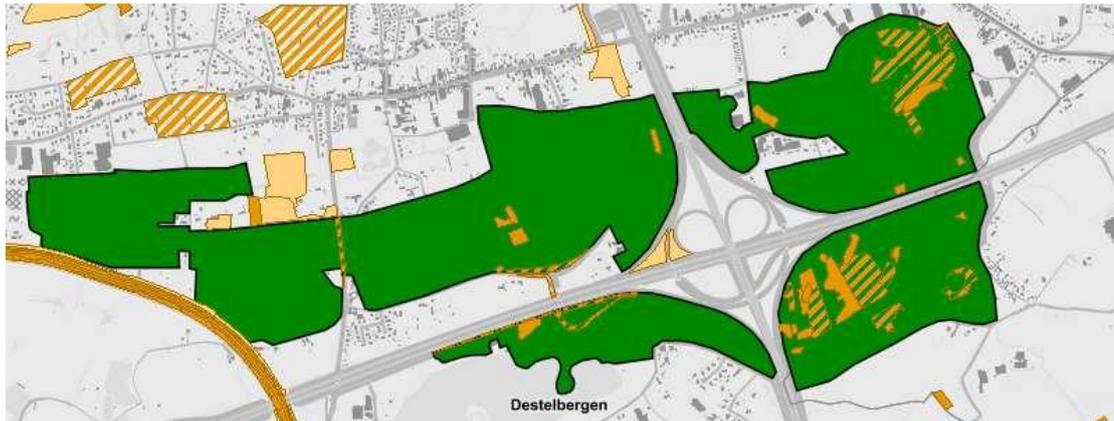
6.3. Voortoets in het kader van een passende beoordeling

In aanvulling op de bovenvermelde resultaten van het plan-MER, gaan we in deze paragraaf na of er voor het betrokken RUP een 'passende beoordeling' – zoals omschreven door het Vlaams natuurdecreet - vereist is. Ten gevolge van het stikstofarrest³⁵ gaan we na of de stikstofuitstoot die door de nieuwe bestemmingsvoorschriften kan worden veroorzaakt, een betekenisvolle aantasting kan veroorzaken van de natuurlijke kenmerken van het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied en de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen zou kunnen hypothekeren. Aan de hand van een zgn 'voortoets' gaan we na in welke mate dit plan de bijdrage aan de kritische depositiewaarde voor verzuring en vermesting zal doen toenemen. Indien de bijdrage aan de 'kritische depositiewaarde (KDW)' van het dichtstbij gelegen habitat kleiner is dan 1% (met een maximum van 0,3 kg/N/ha/j) moet het verzurend en vermestend effect van dit plan niet verder worden onderzocht in een passende beoordeling, conform de ministeriële instructie (KZD-13620).

De dichtstbijzijnde speciale beschermingszone is het habitatrichtlijngebied 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent ' BE2300006-43 (Damvallei)'. Dit gebied bevindt zich op meer dan 3 km ten zuidoosten van het plangebied.

Binnen dit gebied zijn volgende specifieke Europese habitats aanwezig (zie oranje zones binnen de groene zone):

³⁵ Arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen van 25 februari 2021 – Rvvb-A-2021-0697



Figuur 1: contour van het habitatrichtlijngebied 'Schelde-en Durmeestuarium: Damvallei' (groen vlak) met aanduiding van de specifieke habitats binnen deze zone (oranje zones). Bron: geopunt Vlaanderen.

- > Ruigte-elzenbos (habitat 91^{F0}-Vn)
- > Meso- tot oligotroof elzen- en berkenbroek (habitat 91^{F0}_vm)

In het habitatrichtlijngebied moeten in kader van de instandhoudingsdoelstellingen ook nog habitats ontwikkeld worden. Zo zijn er-binnen de speciale beschermingszone-langs de Schelde een aantal gebieden aangeduid om volgende habitats te ontwikkelen:



Figuur 2: aanduiding van de zoekzones binnen het habitatrichtlijngebied 'Schelde - en Durme-estuarium: Damvallei' (grijze vlakken). Bron: geopunt Vlaanderen.

- > Laaggelegen schraal hooiland (6510) met KDW van 20 kg N/ha/jaar
- > Voedselrijke soortenrijke ruigtes(6430) met KDW van > 34 kg N/ha/jaar
- > Broekbossen met KDW van 26 kg N/ha/jaar

De specificiteit van zowel de bestaande als de toekomstige habitats binnen deze speciale beschermingszone maken dat de kritische depositiewaarde van dit gebied aan receptorzijde vrij hoog ligt. De betrokken habitats bevinden zich bovendien niet meteen 'windafwaarts' en op aanzienlijke afstand (3 km) van het plangebied.

Het aandeel stikstof (NO_x) dat de bestemmingsvoorschriften binnen het plangebied zal genereren, is niet van die aard dat er een noemenswaardige impact op de betrokken habitats te verwachten valt. In ondergeschikte orde kunnen we nog verwijzen naar de bespreking van de milderende maatregelen uit de discipline Lucht van het plan-MER.

Op basis van bovenstaande afweging, kunnen we in alle redelijkheid besluiten dat de impact van de voorgenomen bestemmingswijziging op de dichtstbijzijnde speciale beschermingszone verwaarloosbaar is en de bijdrage aan de kritische depositiewaarde onder de 1% zal blijven. Er is dus geen passende beoordeling vereist.

7. Ruimtelijk veiligheidsrapport

Om de risico's van de aanwezigheid van Seveso-inrichtingen in te schatten, is een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) opgemaakt. Om praktische redenen, is het RVR-rapport als **aparte bijlage** opgenomen in dit RUP. In deze toelichtingsnota herhalen we de voornaamste conclusies en focussen we ons op de wijze waarop het RVR doorwerkt in de uitwerking van het plan.

De Vlaamse regelgeving rond Seveso-inrichtingen beoogt de preventie van zware ongevallen die het gevolg kunnen zijn van bepaalde industriële activiteiten en de beperking van de gevolgen daarvan voor de menselijke gezondheid en het milieu. De inrichtingen die door deze regelgeving worden gevat, zijn inrichtingen waarin belangrijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn (Seveso-inrichtingen). De preventie van zware ongevallen en de beperking van de gevolgen daarvan, gebeurt zowel op planniveau als op niveau van de concrete vergunningsaanvraag. Het Ruimtelijk Veiligheidsrapport situeert zich op planniveau en gaat na of het planvoornemen op lange termijn voldoende garanties biedt voor een veilige afstand tussen de betrokken Seveso-inrichting en zogenaamde aandachtsgebieden binnen het plangebied. Deze aandachtsgebieden zijn gebieden met een woonfunctie, kwetsbare locaties (scholen, rust- en verzorgingstehuizen en ziekenhuizen), waardevolle of bijzonder kwetsbare natuurgebieden, door het publiek bezochte gebouwen en gebieden, hoofdtransportwegen en externe gevaarbronnen met name elementen in de omgeving die de oorzaak kunnen vormen van een zwaar ongeval bij een Seveso-inrichting zoals pijpleidingen, windturbines en hoogspanningslijnen. Op niveau van een omgevingsvergunning gebeurt het onderzoek onder de vorm van een omgevingsveiligheidsrapport (OVR).

Het RVR gaat in eerste instantie na welke risico's verbonden zijn aan de geplande ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen. Een tweede deel analyseert de risico's die voortkomen uit de mogelijkheden die het nieuwe RUP biedt voor Seveso-inrichtingen.

7.1. Geplande ontwikkelingen rond bestaande inrichtingen

Het plangebied bevindt zich binnen de consultatiezone van twee bestaande Seveso-inrichtingen:

- > Christeyns nv / GOVI nv langs de Afrikalaan (binnen het plangebied)
- > Kronos Europe NV langs de Langerbruggekaai (buiten het plangebied)

Christeyns NV / GOVI NV staat in voor de productie van oleochemicaliën, waspoeders en vloeibare detergents voor industriële toepassingen, consumentenwaspoeders en perazijnzuur (desinfectant / bleekmiddel). Ten behoeve van haar activiteiten heeft zij naast de opslag van grondstoffen eveneens opslagruimte voor de opslag van eindproducten. Inzake aard en hoeveelheden gevaarlijke producten is Christeyns NV een hogedrempelinrichting.

De risico-analyse baseert zich op het omgevingsveiligheidsrapport (OVR) van 18 maart 2021 dat is opgemaakt in het kader van de uitbreiding van de opslagactiviteiten en productietanks (onder meer op de vroegere site Rogers). Uit dit OVR blijkt dat het externe risico voor de mens verbonden aan de activiteiten van Christeyns NV / GOVI NV relatief beperkt is. Het plaatsgebonden risico van 10-6/jaar – het criterium voor gebieden met woonfuncties – ligt nagenoeg volledig binnen de bedrijvensite. Het plaatsgebonden risico van 10-7/jaar – het criterium voor terreinen met kwetsbare locaties – komt enkel in de gebouwencluster thv Afrikalaan nrs. 176-178 buiten de bedrijvensite. Uit het

omgevingsveiligheidsrapport komt bovendien naar voren dat ook het groepsrisico relatief beperkt is.

Het RVR toetst vervolgens het planvoornemen aan de risico-analyse van de bestaande inrichting. De zones waar het RUP wonen en kwetsbare locaties toelaat (met name de zone voor gemengd stedelijke functies Z3 en de zone voor stedelijk wonen Z4) bevinden zich op enige afstand van respectievelijk risicocontour 10-6/jr en risicocontour 10-7/jr. De voorschriften verbieden bovendien woonfuncties op minder dan 50 m van de grens met de Seveso-inrichting. Kwetsbare locaties zijn niet toegelaten binnen de 100 m van de grens met de Seveso-inrichting. De groep van 5 woningen nabij het zuidelijk gedeelte van de productiesite (Afrikalaan nrs. 154-162) ligt eveneens op enige afstand van de 10-6 contour. In de zones waar het RUP economische activiteiten toelaat – buiten de contouren van de huidige Seveso-inrichting – verwacht het RVR niet dat er aanzienlijke hoeveelheden gevaarlijke producten aanwezig zullen zijn. Het domino-effecten ten opzichte van de bestaande Seveso-inrichting zal dan ook pas op vergunningenniveau onderzocht kunnen worden. Het RVR stelt tot slot vast dat aan de geplande ontwikkelingen geen belangrijke invloed op het groepsrisico is verbonden.

Kronos Europe NV baat langs de Langerbruggekaai een productie-eenheid uit van titaandioxide. Bij deze producties wordt gebruik gemaakt van chloor. De maximale relevante effectafstand bedraagt 6,2 km en betreft toxische effecten bij blootstelling aan chloor (bij verblijf buiten, onbeschermd en zonder te vluchten). Het plangebied ligt zonder meer op ruime afstand van de risicocontour 10-7/jaar van Kronos. Het planvoornemen voorziet geen typische openluchtactiviteiten waarbij veel mensen tegelijk aanwezig zijn. De impact is dan ook te verwaarlozen.

7.2. Geplande bedrijventerreinen

Het RVR stelt vast dat het RUP Seveso-inrichtingen toelaat binnen zijn plangebied, weliswaar binnen één welomschreven zone (met name de zone voor bedrijven_type Seveso) en met de nuance dat deze toelating enkel geldt voor de industriële bedrijfsactiviteiten van Christeyns nv, GOVI nv en hun eventuele rechtsopvolgers.

De beoordeling van de nabijgelegen aandachtsgebieden en groepsrisico uit het planvoornemen gebeurt op basis van de door Christeyns nv gewenste uitbreiding, zoals vooropgesteld in het OVR van 2021. De zones waar het RUP wonen en kwetsbare locaties toelaat (met name de zone voor gemengd stedelijke functies Z3 en de zone voor stedelijk wonen Z4) bevinden zich op enige afstand van respectievelijk risicocontour 10-6/jr en risicocontour 10-7/jr. De voorschriften verbieden bovendien woonfuncties op minder dan 50 m van de grens met de Seveso-inrichting. Kwetsbare locaties zijn niet toegelaten binnen de 100 m van de grens met de Seveso-inrichting. Door publiek bezochte gebouwen en gebieden blijven buiten de maximale effectafstand. Het RVR ziet evenmin risico's in de aanwezigheid van de spoorlijn naast de site van Christeyns. Externe domino effecten zijn niet uitgesloten, maar hebben geen relevante invloed op het extern risico van Christeyns nv.

De bestaande voorzieningen (taverne, feestzaal en kerk) die zich vlakbij Christeyns bevinden (Afrikalaan 176-178), worden opgenomen in een zone voor economische activiteiten. Aan de gebouwen zijn enkel instandhoudings- en onderhoudswerken mogelijk. Omdat er geen toename van populatie verwacht wordt, voorziet het RVR op deze locatie geen extra groepsrisico's.

8. Gevolgen en acties ter realisatie

8.1. Maatregelen ter realisatie

Het gemeentelijk RUP legt de hoofdlijnen en de randvoorwaarden vast voor een coherente ontwikkeling van het gebied. Dit RUP levert rechtszekerheid en een juridisch raamwerk waarbinnen verschillende toekomstige projecten en ontwikkelingen tot stand kunnen komen.

Bovenlokale wegen

De **Verapazbrug** en de bijbehorende aanrijroute en verkeersplein zijn momenteel in aanbouw. Het bouwterrein valt (nagenoeg) volledig binnen de contouren van het provinciaal RUP dat voor dit infrastructuurproject is opgemaakt. In 2025 zullen de werken De **kruising met de Koopvaardijlaan** is al heringericht en voorzien van verkeerslichten om keerbewegingen voor vrachtwagens te faciliteren.

Op korte termijn zullen (tijdelijke) herinrichtingswerken gebeuren aan de **spoorkruising**. Er komen veilige fietspaden, de verkeerlichten worden aangepast en de kruispunten worden beveiligd.

Het **deel van de Afrikalaan dat aansluit op de nieuwe Dampoorttunnel**, wordt mee opgenomen in het project Gentspoort. Dit infrastructuurproject omvat – naast de tunnel onder het Dampoortstation en het verleggen van de stadsring het doortrekken van tramlijn 4 vanaf het Neuseplein tot station Dampoort en het vertrammen van buslijn 7 vanaf het Dampoortstation via het station Gent-Sint-Pieters tot in de zuidrand van de stad. De Vlaamse Regering wenst dit project verder uit te werken als publiek-private samenwerking³⁶ en geeft hiervoor opdracht aan de Werkvennootschap. De werken voor dit infrastructuurproject zouden ten vroegste in 2027 starten (timing onder voorbehoud). Het is op vandaag nog niet duidelijk in welke fase de heraanleg van de Afrikalaan daarin is opgenomen.

Het **deel van de Afrikalaan tussen de Verapazrotonde en de spoorkruising**, wordt meegenomen bij de realisatie van het project voor de Voorlopige Zuidelijke Havenring en het wegwerken van de gelijkvloerse spoorkruising. Op dat moment komt ook de realisatie van de fiets- en voetgangersverbinding tussen Scandinavië- en Trifertopark in het vizier. Voor dit project is nog heel wat studiewerk nodig. De werken zullen wellicht pas in 2030 kunnen starten (na voltooiing project R4WO – timing onder voorbehoud).

Ontsluitingsstraten

De **Koopvaardijlaan** is op vandaag al onderbroken door de aanleg van de Verapazbrug. Het noordelijk deel van de laan heeft dan ook al een nieuwe naam gekregen, de Fohrstraat. De verdere herinrichting van de Koopvaardijlaan zal gelijke tred houden met de projectontwikkeling in de aanpalende zones. Het deel van de Koopvaardijlaan ter hoogte van het Handelsdokpark-Oost wordt meegenomen bij de aanleg van het park. De plannen voor de heraanleg van dit park worden momenteel uitgewerkt en houden al rekening met de uitgangspunten en principes uit dit voorontwerp-RUP.

³⁶ MB 15/10/2021.

De **nieuwe ontsluitingsstraten** door de projectzones van Kaap-Triferto en op de Lübecksite zullen samen met de projectontwikkeling in de betrokken zones worden gerealiseerd. Het exacte tracé van de ontsluitingsstraten zal worden afgestemd, enerzijds op de ruimtelijke ontwikkeling van de betrokken zone en anderzijds op de aansluitingsmogelijkheden en het inrichtingsvoorstel voor de Afrikalaan.

Groenblauw netwerk

De aanleg van een **groenbuffer** aan de noordgrens van de zone voor bedrijven_type Seveso wordt gekoppeld aan de herbestemming van de bedrijvensite binnen dit RUP en de grondenruil tussen de betrokken eigenaars die in uitvoering van dit RUP zal worden doorgevoerd. De groenbuffer moet er dan ook komen binnen de drie jaar na goedkeuring van het RUP. Ook het **groenscherm** aan de kant van het nieuwe Handelsdokpark moet in deze periode gerealiseerd worden.

De aanleg van de **ecologische verbinding** langs de sporen wordt gekoppeld aan de eerste aanvraag tot grondige verbouwing, herbouw of nieuwbouw van de gebouwen die de ecologische verbinding flankeren.

De afbakening van de zone voor park komt overeen met het bestaande Scandinaviëpark. Het 'insnoeren' van de **Fjordenstraat** gebeurt bij de herinrichtingswerken aan het park. Een uitbreiding van en bredere toegang tot het Scandinaviëpark is opgenomen in het grafisch plan.

De aanleg van **de nieuwe parken** is gekoppeld aan de ontwikkeling van de betrokken projectzones. Van zodra wonen is gepland in de deelzone, is het verplicht de parken te realiseren. Uiteraard zal elk toekomstig project de nodige maatregelen moeten nemen om het hemelwater te hergebruiken en zo lang mogelijk ter plaatse vast te houden om droogtestress bij bomen te vermijden. De realisatie van het blauw netwerk is dus ook afhankelijk van het ritme van de projectontwikkeling.

Economische zones

De ontwikkeling van de **zone voor bedrijven_type Seveso** en de **deelzones Z2a en Z2b** gebeurt op ritme van de private eigenaars. We nemen de cluster van woningen, gemeenschapsvoorzieningen en horecazaak langs de Afrikalaan mee op in de bestemmingszone en behouden de mogelijkheid voor het uitvoeren van instandhoudings- en onderhoudswerken uit het oude BPA Afrikalaan.

Deelzone Z2a (Lübeck) is grotendeels in handen van de Stad Gent. De opties voor ontwikkeling worden op vandaag verder bekeken. Het masterplan voor de Lübecksite geeft de gewenste inrichting aan. De woningen op de hoek van de Amerikalaan zitten vervat in de bestemmingszone. Het blijft mogelijk de instandhoudings- en onderhoudswerken uit te voeren uit het oude BPA Afrikalaan. De eerste 7,50 m zijn evenwel gevat door een reservatiestrook. Gebeuren er in deze strook verbouwingswerken, dan zal de eigenaar afstand van meerwaarde moeten doen. Deze reservatiestrook biedt de wegbeheerder ook de mogelijkheid om tot verwerving of onteigening over te gaan om de Afrikalaan op deze plek te verbreden. We geven zowel de Stad Gent als Sogent en de Vlaamse overheid recht van voorkoop in deze deelzone om de realisatie van de plandoelstellingen te realiseren.

Gemengde zones

De gemengde zones zijn grotendeels in private handen, op een beperkt aantal percelen in eigendom van Sogent en de Stad Gent na. Om de plandoelstelling gerealiseerd te krijgen, zijn we dus afhankelijk van private initiatieven. In de zone zijn op vandaag nog heel wat bedrijven actief. Het RUP biedt ook de mogelijkheid aan deze bedrijven om in het gebied te blijven en ver- en herbouwingswerken en beperkte uitbreidingswerken uit te voeren. Voor elk van deze projectzones bestaat er op vandaag al een masterplan. De masterplannen zijn telkens opgemaakt in opdracht van de huidige eigenaars of lasthebbenden en bieden een doorkijk naar de verdere invulling van het gebied in toepassing van het RUP. De **masterplannen** getuigen duidelijk van de intentie om met de

realisatie van de projecten van start te gaan na goedkeuring van het RUP, weliswaar in verschillende stappen. Het ritme van de bestaande bedrijven zal hierbij maatgevend zijn. Voor zone Z3f is een brownfieldconvenant in aanvraag. Ook voor zone Z3c (Triferto) en een deel van Z3e (Vande Calseyde) is een brownfieldconvenant in aanvraag. In tegenstelling tot Z3a zijn in deze zones evenwel nog actieve bedrijven gevestigd. Het RUP duidt overdrukzones aan waarin wonen enkel mogelijk is onder de vorm van sociale woningen en budgethuurwoningen. We schrijven evenwel de mogelijkheid in om het voorschrift te laten vervallen, eenmaal de doelstelling bereikt is. We geven de woonmaatschappij, Sogent en de Stad Gent recht van voorkoop in deze overdrukzone om desgevallend de plandoelstellingen te realiseren.

8.2. Planbaten, planschade en compensatie

In uitvoering van artikel 2.2.5, §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voegen we aan dit gemeentelijk RUP een **register van de percelen** toe waarop we een bestemmingswijziging doorvoeren die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, planbatenheffing of een compensatie.

In het kader van deze planopmaak is er geen onderzoek nodig naar de eigendomsstructuur van de betrokken percelen, noch naar de aanwezigheid van mogelijke vrijstellingen of uitzonderingsgronden inzake de bovengenoemde vergoedingsregelingen of heffing.

Dit register geeft, conform de hieronder geciteerde wetgeving, de percelen weer waarop een bestemmingswijziging gebeurt die aanleiding kan geven tot vergoeding of heffing. De opname van percelen in dit register houdt dus niet in dat sowieso een heffing zal worden opgelegd of dat een schadevergoeding mogelijk is. Voor elk van de regelingen gelden voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden die per individueel geval beoordeeld worden. Het register kan dus geen uitsluitsel geven over de toepassing van die voorwaarden, uitzonderings- of vrijstellingsgronden.

8.2.1. Planschade

De wettelijke bepalingen inzake planschade zijn vastgelegd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, hoofdstuk VI, afdeling 1, art. 2.6.1 t.e.m. 2.6.3.

De planschaderegeling is een vergoedingsregeling voor eigenaars van gronden die door een bestemmingswijziging minder waard worden. Het moet gaan om een bestemmingswijziging waarbij de grond voor de wijziging bebouwbaar was, terwijl bouwen of verkavelen na de wijziging niet meer toegelaten is.

Bovendien moet aan de volgende criteria samen voldaan zijn op de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van het definitieve plan:

- > Het perceel moet aan een voldoende uitgeruste weg liggen.
- > Het perceel moet stedenbouwkundig en bouwtechnisch voor bebouwing in aanmerking komen.
- > Het perceel moet zich in een bebouwbare zone bevinden, zoals bepaald in een plan van aanleg of een RUP.
- > Enkel de eerste 50 m vanaf de rooilijn komt in aanmerking voor planschade.

De eigendommen van de Groep Gent zijn niet opgenomen in het register planbaten en planschade, omdat hier geen planschade geëist zal worden. Er zijn in dit RUP bijgevolg geen bestemmingswijzigingen die aanleiding kunnen geven tot planschade.

8.2.2. Planbaten

De wettelijke bepalingen inzake planbaten zijn vastgelegd in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, hoofdstuk VI, afdeling 2, art. 2.6.4 t.e.m. 2.6.19.

Planbaten ontstaan wanneer een in werking getreden RUP op een perceel één of meer van de decretaal omschreven bestemmingswijzigingen (zie 9) doorvoert. Voor dit RUP zijn enkel onderstaande bestemmingswijzigingen van toepassing:

5° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « bedrijvigheid » valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding « wonen » valt;

Volgende percelen komen theoretisch (al dan niet gedeeltelijk) in aanmerking voor planbaten:

- > Binnen deelzones Z3a en Z3b (Spie):
 - Gent 7 AFD Sectie G 782 Y
 - Gent 7 AFD Sectie G 782 X
 - Gent 7 AFD Sectie G 758 W2
 - Gent 7 AFD Sectie G 758 P2
 - Gent 7 AFD Sectie G 758 T2
 - Gent 7 AFD Sectie G 758 S2
 - Gent 7 AFD Sectie G 758 V2
 - Gent 7 AFD Sectie G 758 N2
 - Gent 7 AFD Sectie G 754 K
 - Gent 7 AFD Sectie G 753 W
 - Gent 7 AFD Sectie G 753 X
- > Binnen deelzone Z3c (Triferto):
 - Gent 7 AFD Sectie G 731 P
 - Gent 7 AFD Sectie G 736 H2
 - Gent 7 AFD Sectie G 736 G2
- > Binnen deelzone Z3d (Carnoy):
 - Gent 7 AFD Sectie G 698 M
 - Gent 7 AFD Sectie G 700 S
- > Binnen deelzones Z3e en Z3f (Vande Calsyde/Wyckaert/Lesco):
 - Gent 7 AFD Sectie G 695X4
 - Gent 7 AFD Sectie G 695 Y4
 - Gent 7 AFD Sectie G 697 W2
 - Gent 7 AFD Sectie G 697 X2
 - Gent 7 AFD Sectie G 689 X
 - Gent 7 AFD Sectie G 689 S
 - Gent 7 AFD Sectie G 689 W
 - Gent 7 AFD Sectie G 689 Y
 - Gent 7 AFD Sectie G 689 V
- > Binnen deelzone Z3g (MB_Hedin_Zuid):
 - Gent 7 AFD Sectie G 710 N5
 - Gent 7 AFD Sectie G 710 A5

8.2.3. Kapitaalschade

De wettelijke bepalingen inzake kapitaalschade zijn vastgelegd in het Decreet Grond- en Pandenbeleid, artikel 6.2.1 t.e.m. 6.3.3, en in het Besluit van de Vlaamse Regering van 3 juli 2009 houdende de oprichting van de kapitaalschadecommissies en tot regeling van de kapitaalschadecompensatie.

Kapitaalschadecompensatie ontstaat wanneer een RUP dat een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding 'landbouw' valt, omzet naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding 'reservaat en natuur', 'bos' of 'overig groen' valt.

Er zijn in dit RUP geen bestemmingswijzigingen die aanleiding kunnen geven tot kapitaalschadecompensatie.

8.2.4. Gebruikerscompensatie

De wettelijke bepalingen inzake gebruikerscompensatie zijn vastgelegd in het decreet van 27 maart 2009 houdende vaststelling van een kader voor de gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen, overdrukken en erfdienstbaarheden tot openbaar nut.

Gebruikerscompensatie ontstaat wanneer er gebruikersschade ontstaat door een bestemmingswijziging of overdruk ingevolge de inwerkingtreding van een RUP. Deze bestemmingswijziging betreft een omzetting van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding 'landbouw' valt naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding 'natuur', 'bos' of 'overig groen' valt.

Er zijn in dit RUP geen bestemmingswijzigingen of overdrukken die aanleiding kunnen geven tot gebruikerscompensatie.

9. Afstemmen van categorieën van gebiedsaanduiding

Onderstaande tabel geeft aan tot welke categorie elk van de onderscheiden zones hoort.

Categorieën Vlaams Gewest	Bestemmingszones RUP Afrikalaan
Cat. 1 wonen	> Zone voor gemengd stedelijke functies (Z3) > Zone voor stedelijk wonen (Z4)
Cat. 2 Bedrijvigheid	> Zone voor bedrijven_type Seveso (Z1) > Zone voor bedrijven (Z2)
Cat. 3 Recreatie	/
Cat. 4. Landbouw	/
Cat. 5. Bos	/
Cat. 6. Reservaat en natuur	/
Cat. 7. Overig groen	> Zone voor park (Z8)
Cat. 8. Lijninfrastructuur	> Zone voor bovenlokale wegen (Z5) > Zone voor ontsluitingsweg (Z6) > Zone voor ontsluitingsweg met nabestemming park (Z7)
Cat. 9. Gemeenschapsvoorzieningen en nutsvoorzieningen	

10. Opgave van voorschriften strijdig met dit RUP

Overeenkomstig artikel 2.2.5, §1, 7° van de VCRO bevat een ruimtelijk uitvoeringsplan een zo limitatief mogelijk opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden.

Het gemeentelijk RUP heft de stedenbouwkundige voorschriften van het [gewestplan](#) op voor het gebied dat zich binnen dit gemeentelijk RUP bevindt namelijk:

- > woongebied
- > industriegebied

Het gemeentelijk RUP heft de stedenbouwkundige voorschriften van het [BPA nr. 84 Afrikalaan](#) op voor het gebied dat zich binnen dit gemeentelijk RUP bevindt, namelijk:

- > zone nr. 1: zone voor KMO's, dienstverlenende en commerciële bedrijven
- > zone nr. 2: zone voor hoogbouw
- > zone nr. 3: zone voor wonen
- > zone nr. 4: zone voor openbaar nut
- > zone nr. 5: zone voor openbaar groen
- > zone nr. 6: zone voor (voor)tuinstroken met bouwverbod
- > zone nr. 7: zone voor buffergroen
- > zone nr. 10: zone voor wegen

De voorschriften van de zone nr. 8 zone voor bos en de zone nr. 10 zone voor openbaar vervoer: sporen worden niet vervangen door dit RUP en behouden dus hun rechtskracht.

Het RUP wijzigt voor een deel het [RUP nr. 135 Oude Dokken](#). Enkel de deelzones Z1a en Z1c uit de zone voor stedelijk wonen (Z1) en delen van de zone voor wegen (Z4) wijzigen met dit RUP.

11. 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 spoorwegennet. 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.

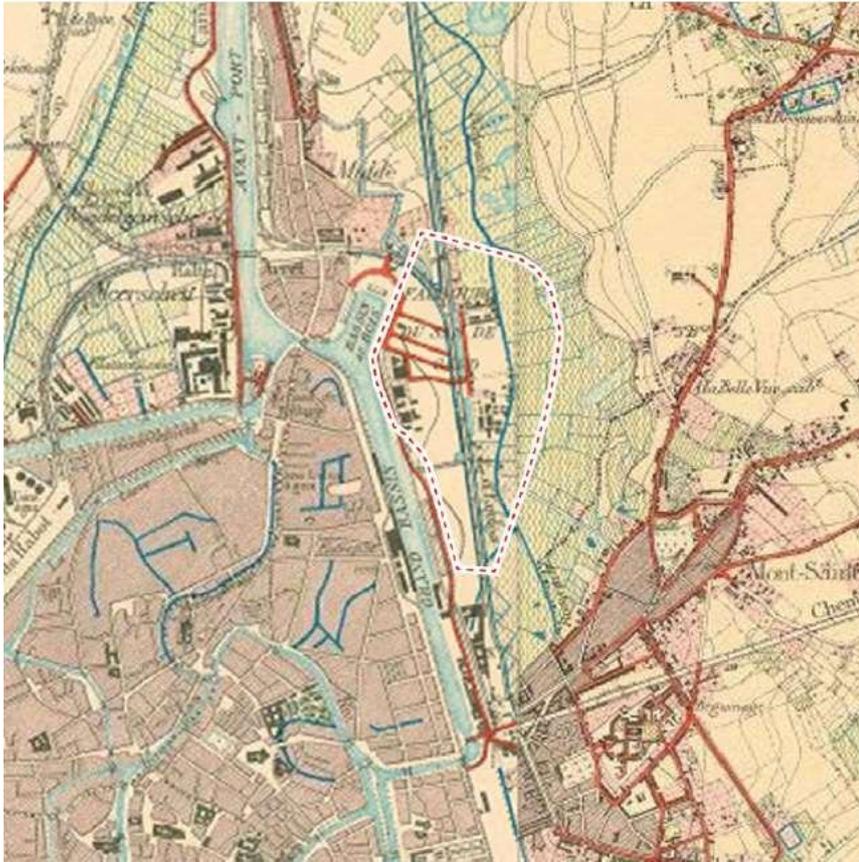


Fig: Uitsnede uit de topografische kaart 1893



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 'trapegevels' 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.



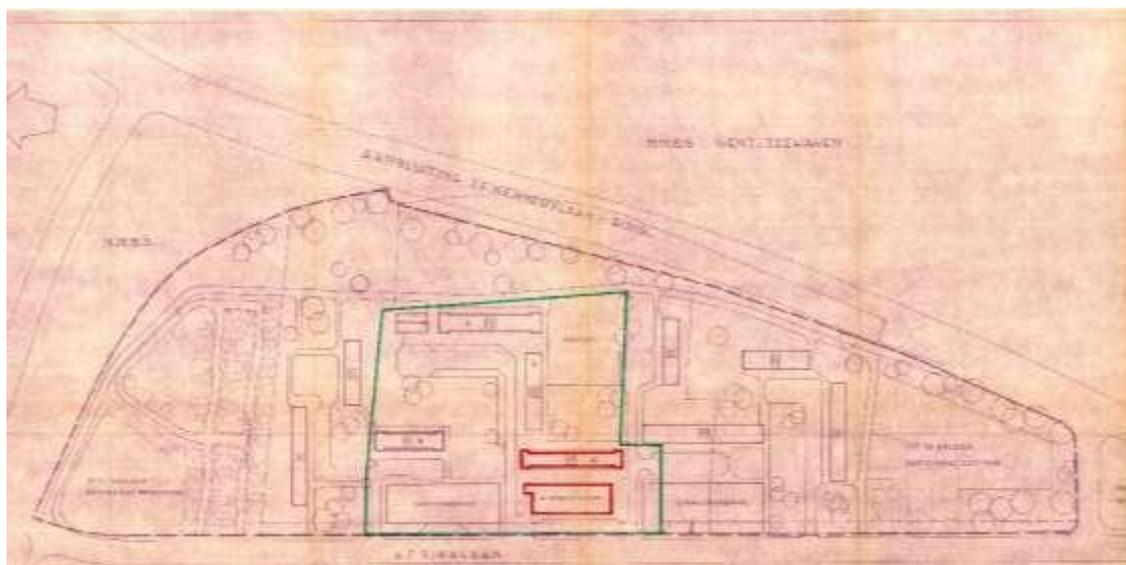
Fig. Heinz, 1912

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 kwam een 'winkelcentrum'. 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.

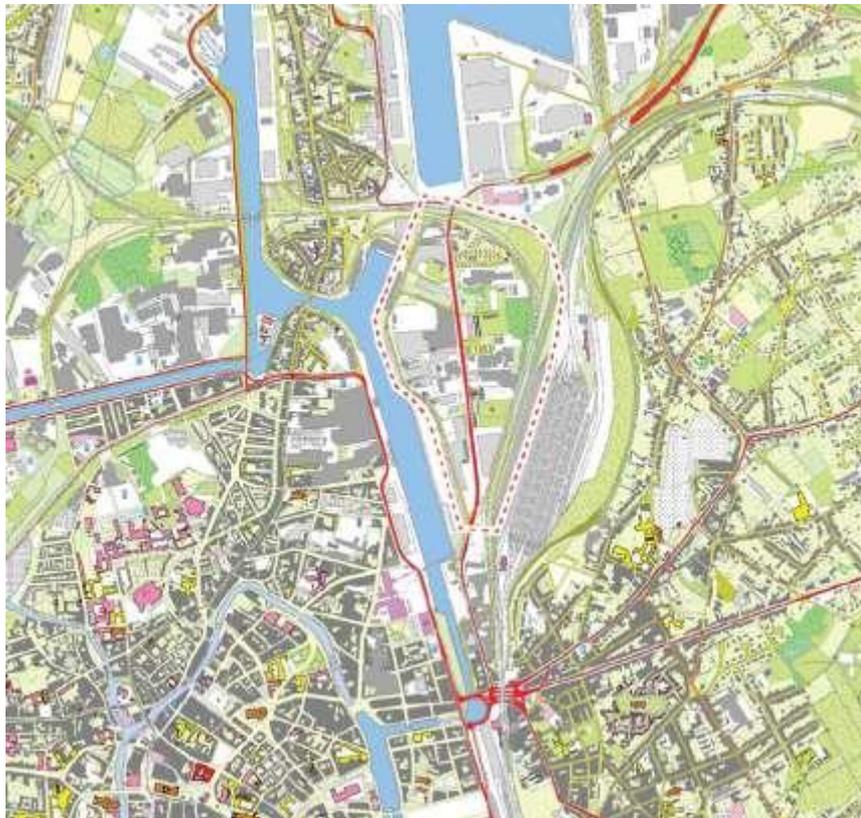


Fig. meest recente Topografische kaart

12. Bijlage 2: Aanvulling op de juridische context

12.1. Ingedeelde inrichtingen

In het plangebied zijn enkele bedrijfsactiviteiten aanwezig die ingedeeld zijn volgens Vlare II.

Hier volgt een overzicht van **alle inrichtingen die nog een nog geldige milieu- of omgevingsvergunning hebben**. Wanneer de meest recente vergunning nog minstens 10 jaar geldig is, staat ze in de tabel in het blauw aangeduid. Het kan zijn dat de activiteiten ondertussen al stopgezet zijn zonder dat de Stad Gent hiervan op de hoogte is.

Tabel inrichtingen met een nog geldige milieu- of omgevingsvergunning (Vlare II)

Inrichting naam	Inrichting nummer	Dossiernummer	Dossier omschrijving	Datum beslissing	Datum einde	Nr. Plan
Christeyns (klasse 1)	20170627-0025	OMV_2022143411	het veranderen (uitbreiding) van een productie- en distributiebedrijf van detergents en zepen (IIOA)	09/02/2023	31/01/2027	12
Hedin Certified (klasse 3)	20210621-0113	OMV_2021107454	het splitsen van Hedin Automotive Gent in Hedin Automotive voor de verkoop van wagens en het onderhoud en herstellen van personenwagens en vrachtwagen en Hedin Certified voor de verkoop van erkende tweedehandswagens	23/09/2021		7
Hedin Automotive (klasse 2)	20190423-0068	OMV_2021107454	het splitsen van Hedin Automotive Gent in Hedin Automotive voor de verkoop van wagens en het onderhoud en herstellen van personenwagens en vrachtwagen en Hedin Certified voor de verkoop van erkende tweedehandswagens	23/09/2021		5
Supermarkt exploitatie (klasse 3)	20201222-0079	OMV_2020176352	het exploiteren van een lokale supermarkt, het aanbrengen van gevelreclame en een vrijstaande verlichte reclamepaal	06/06/2021		9
Vandecalseyde	20200304-0071	OMV_2020108280	de verdere exploitatie en verandering van een groothandel in hogedrukslangen en -koppelingen	17/12/2020		3
Ducoop (klasse 1)	20170923-001	OMV_2019086067	het veranderen van een vergistings- en waterzuiveringsinstallatie met energierecuperatie bij een woonblok	21/11/2019		13

Melding diepvries en koelcel (klasse 3)	20190507-0051	OMV_2019092933	exploitatie van een groothandel in diepgevroren voedingsmiddelen	29/08/2019		17
MB Gent (klasse 3)	20180321-0027	OMV_2018033985	het exploiteren van een showroom voor de verkoop van wagens	09/04/2018		6
Garage Carrosserie Rifhan (klasse 3)	15161	15161/E/1	het exploiteren van een standaardgarage	25/01/2018		1
Rogers	2342	2342/E/11	het verder exploiteren en het veranderen (door uitbreiding) van een inrichting voor de productie van stroomverdelers	14/01/2016	14/01/2036	11
Teksa Trade bvba (klasse 3)	14490	14490/E/1	het exploiteren van een standaardgarage	28/05/2015		19
Luxauto nv (klasse 3)	14105	14105/E/1	het exploiteren van een verhuurkantoor voor voertuigen	10/10/2013		2
Gabriels Gent Afrikalaan (klasse 2)	13308	13308/E/2	het veranderen (door wijziging) van een tankstation	26/09/2013	24/08/2031	18
Elit bvba (klasse 3)	13825	13825/E/2	het exploiteren van een restaurant - taverne met muziekactiviteiten	07/03/2013		15
Triferto Belgium (klasse 1)	1708	1708/E/9	het verder exploiteren en het veranderen (door uitbreiding en wijziging) van een kunststoffenbedrijf	18/11/2010	18/11/2020	8
Remaco (klasse 3)	11170	11170/E/1	het exploiteren van een restaurant	21/02/2008		10
Jet Cars Gent bvba (klasse 3)	11955	11955/E/1	het exploiteren van een standaardgarage (standaardinrichting)	23/10/2008		14
Culture Club (klasse 2)	8922	8922/E/4	overname danstempel (van BVBA BEL.MONDO naar BVBA Culture Club)	30/09/2005	14/10/2024	16
Theo Machtelynck & Fils NV (klasse 3)	2372	2372/E/1	het lossen, laden en opslaan van handelsgoederen voor rekening van derden, in een loods gelegen in het zeehavengebied	23/01/2003		4

Van Marcke R. ET. (bij de Swaef) (klasse 3)	9800	9800/E/1	het exploiteren van een groothandel in sanitaire producten en verkoop van ontvlambare en/of gevaarlijke stoffen	03/10/2002	20
---	------	----------	---	------------	----

Kaart inrichtingen met een nog geldige milieu- of omgevingsvergunning (Vlarem II)



12.2. Arab- en Vlarem-risico-inrichtingen

Vergunningen waarin een risicorubriek (Vlarebocode) vergund werd, resulteren in de aanduiding van het perceel als risicoground. Deze risicogrounden zijn oranje weergegeven op onderstaande kaart. De percelen waar een schrapping als risicoground voor gekend is zijn gearceerd weergegeven.

Kaart risicogrounden

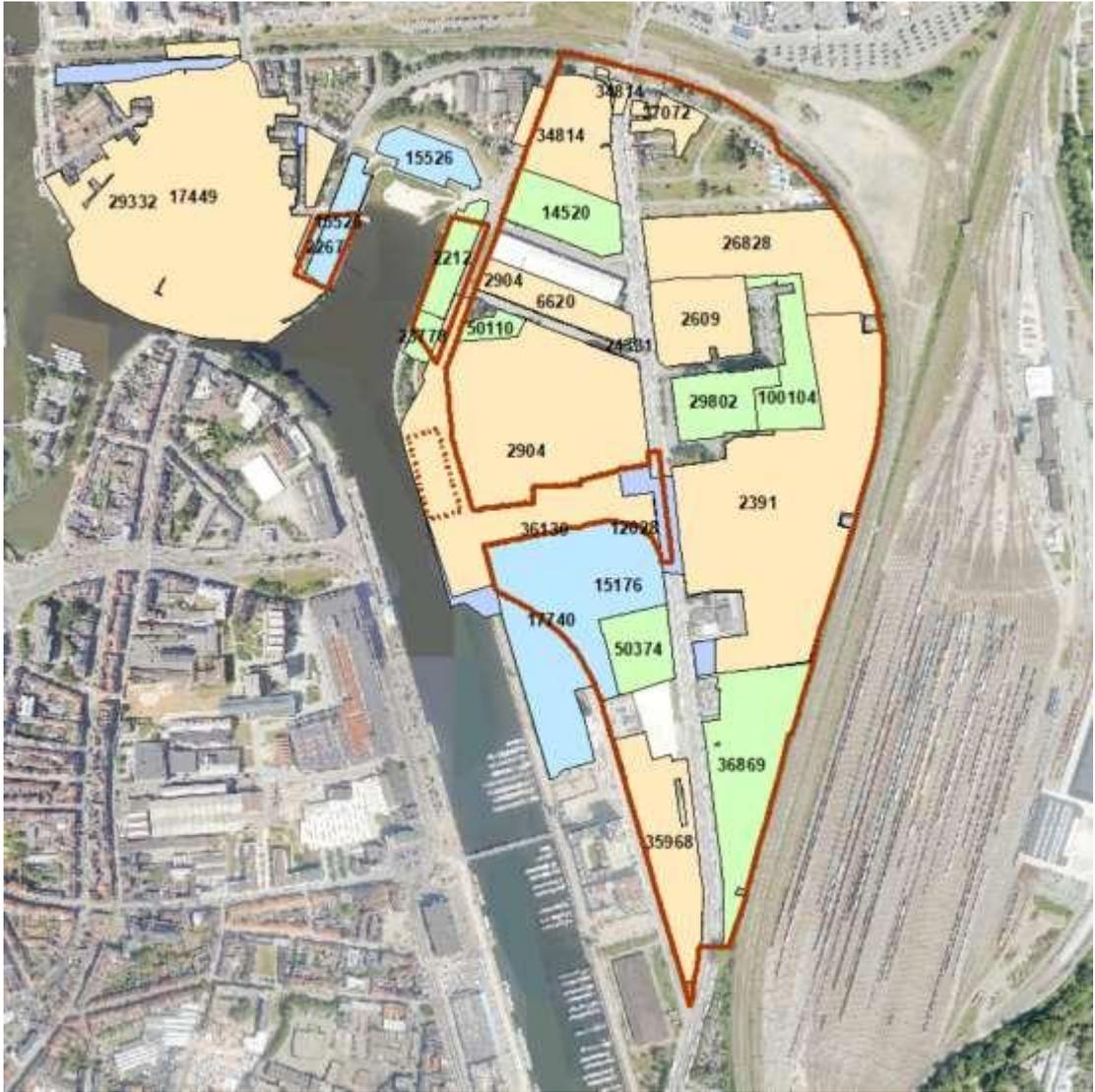


12.3. OVAM dossierinfo

Op risicogronden moet een bodemonderzoek gebeuren. Dit ofwel periodiek, bij exploitatie van risicoactiviteiten, ofwel eenmalig bij stopzetting of overname van de exploitatie. Onderstaande kaart geeft weer welke bodemonderzoeken gekend zijn bij OVAM. Het dossiernummer zoals gekend bij OVAM is weergegeven via labeling.

- OVAM Bodemonderzoeken opdrachtty
- Oriënterend bodemonderzoek
- Beschrijvend bodemonderzoek
- Bodemsaneringsproject
- Eindevaluatieonderzoek

Kaart OVAM-dossiers



12.4. Brownfieldconvenanten



Voor drie sites binnen het plangebied zijn onderhandelingen lopende om te komen tot een brownfieldconvenant.:

1. Lesco site (BFC 221): ontvankelijk en gegrond verklaard op 25/05/2020
2. Site Vande Calseyde (BFC 257): ontvankelijk en gegrond verklaard op 5/01/2023
3. Site Triferto (BFC 255): ontvankelijk en gegrond verklaard op 5/01/2023

Een brownfield is een *geografisch aaneensluitend geheel van verwaarloosde of onderbenutte gronden, die zodanig zijn aangetast ten gevolge van vroegere activiteiten dat er structurele maatregelen nodig zijn om ze (opnieuw) in gebruik te kunnen nemen*. Het gaat dan ook telkens om gebieden met (een bepaalde mate van) verontreiniging waarvoor telkens een sanering nodig is om een gewenste ontwikkeling mogelijk te maken.

De Vlaamse Regering biedt de mogelijkheid om via het afsluiten van een brownfieldconvenant met de overige betrokken publieke en private partijen een kader te creëren waarbinnen afstemming en overleg kan gebeuren (bv. m.b.t. het verlenen van adviezen en vergunningen, subsidies). Het convenant is dan ook een belangrijke hefboom voor complexe gebiedsontwikkelingen. Naast het facilitair kader biedt een convenant trouwens ook voordelen op financieel en juridisch-administratief vlak.

13. Bijlage 3: voorbereidend stedenbouwkundig onderzoek

In deze bijlage gaan we dieper in op een aantal studies die zijn opgemaakt ter voorbereiding van de startnota van dit RUP. Met de verwijzing naar het stadsontwerp voor de Oude Dokken leggen we de link naar het onderzoek van de ruime regio dat onder meer aan de basis lag van het RUP Oude Dokken.

13.1. 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 in een afwisseling van dense bebouwing en brede groenstroken (zgn. 'Brochetttemodel').



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)

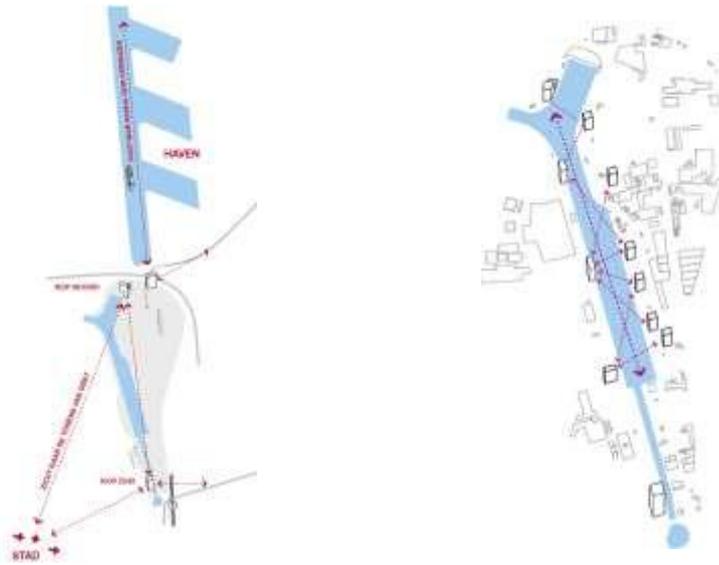
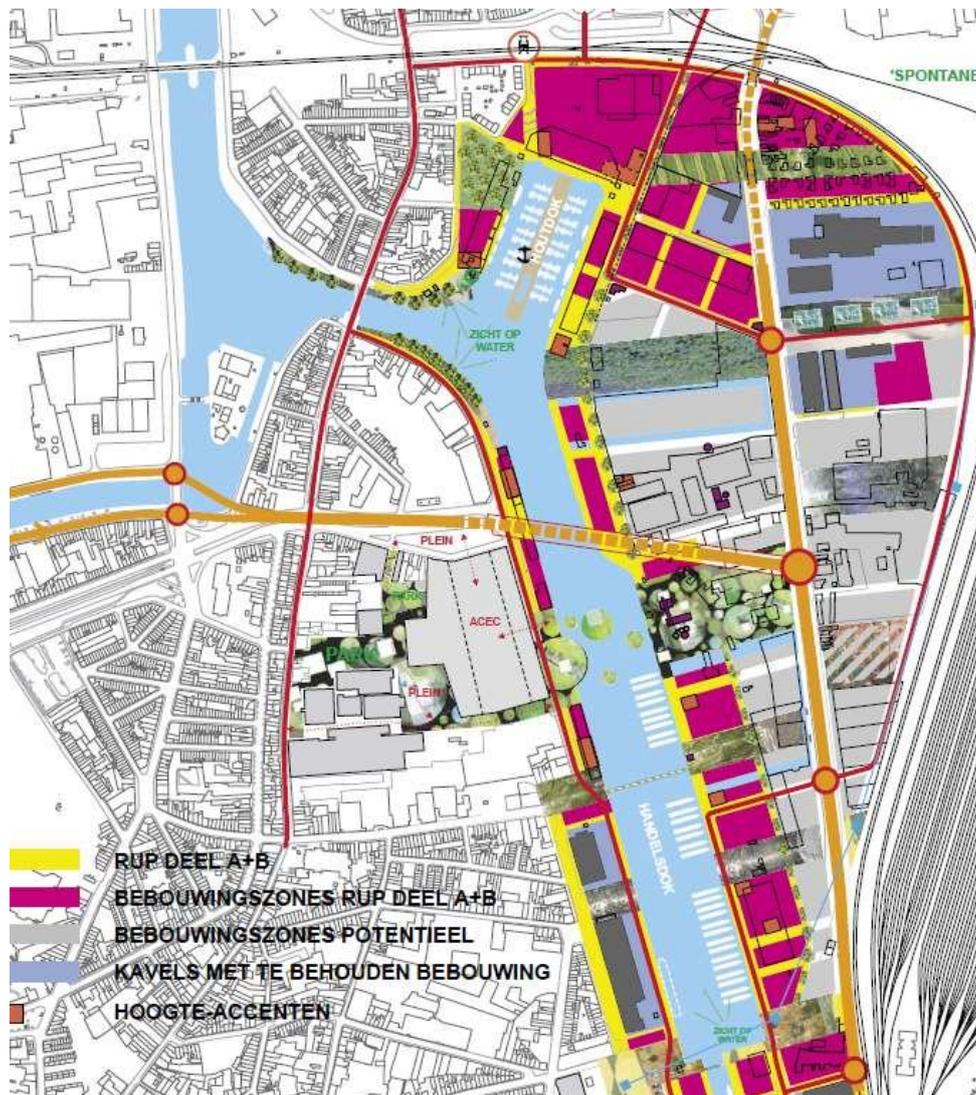
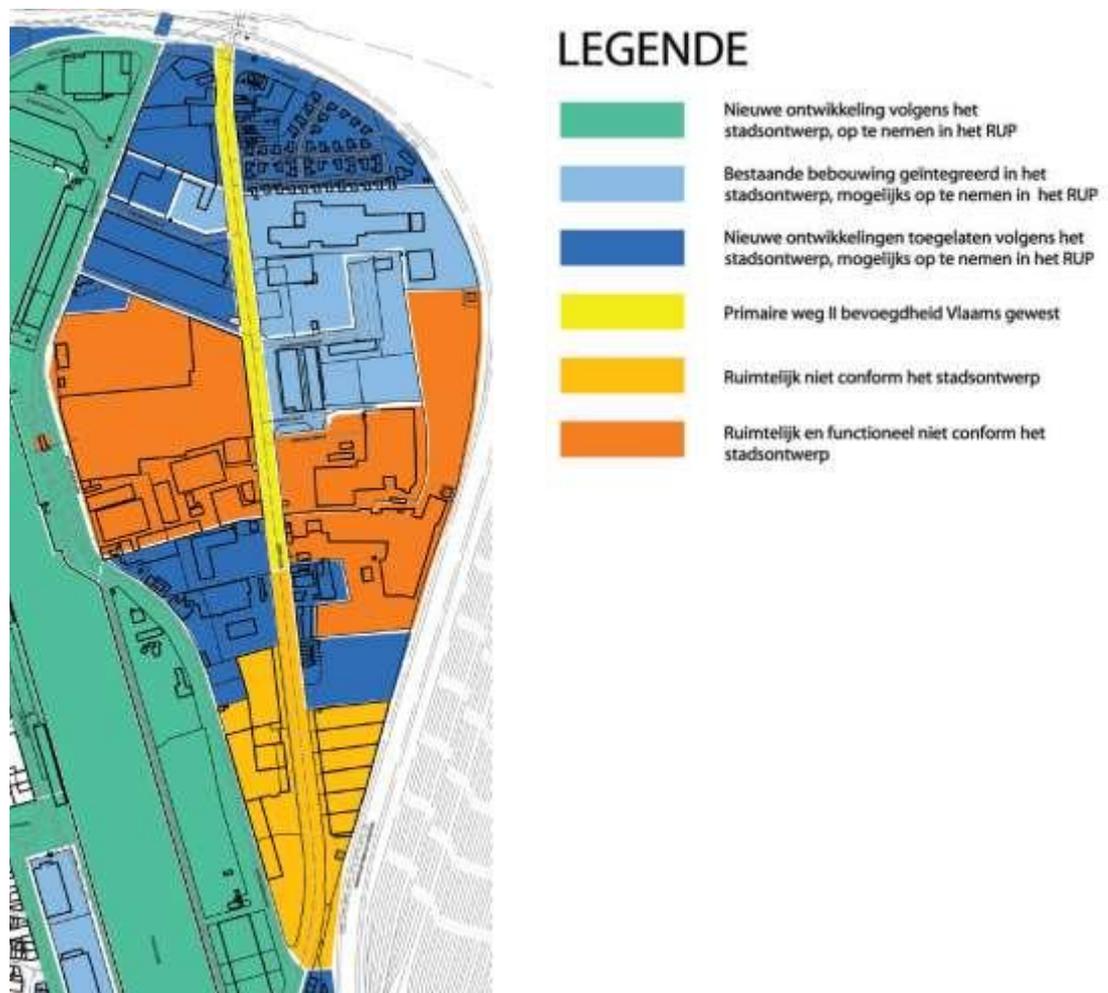


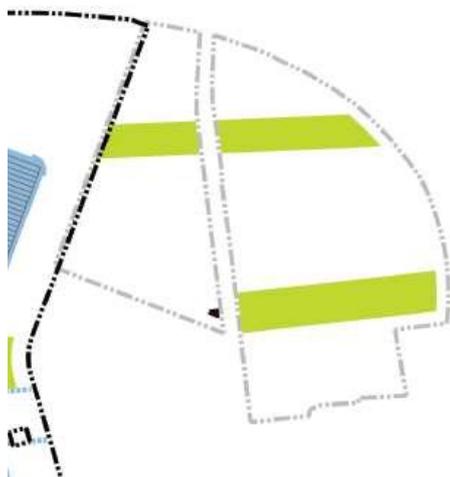
Fig. 'Landmarks' leggen link met stad en haven Fig. zorgvuldig uitgekozen hoogteaccenten op lokale schaal



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.

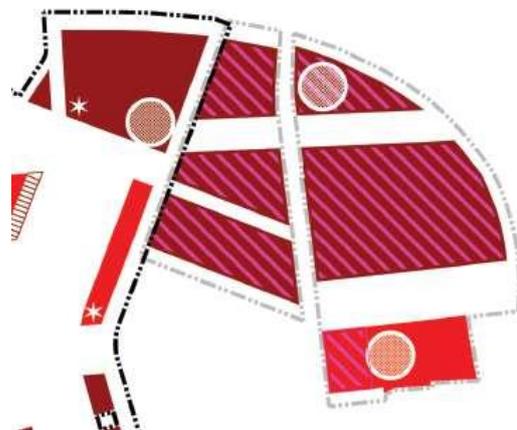


Om het stadsontwerp van OMA om te zetten in een juridisch verordenend plan, is een voorstudie voor een ruimtelijk uitvoeringsplan opgemaakt. De studie richt zich in eerste instantie op de gronden die later voorwerp zullen uitmaken van het finale RUP Oude Dokken (zie boven), maar geven ook een doorkijk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



LEGENDE

-  Grens RUP
-  8. Zone voor openbaar groen
-  9. Indicatieve aanduiding publieke ruimte
-  10. Te integreren element
-  11. Zone voor water en drijvende activiteiten
-  12. Indicatieve aanduiding water
-  13. Aanmeerzone



LEGENDE

-  Grens RUP
-  14. Zone voor gemengde stedelijke functies
-  15. Zone voor stedelijk wonen
-  16. Stedelijke ringfuncties
-  17. Hoogbouwaccent
-  18. Overbouwing mogelijk

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.

13.2. 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: overwegend 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 vroeg het college om de voorgestelde visie te toetsen op zijn haalbaarheid en een planinitiatief voor te bereiden.

13.3. Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek omgeving Afrikalaan (2016)

De studie³⁷ 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 (waaronder de STEC-studie uit 2008). Vervolgens zet de studie een visie en ontwerpagenda uit om deze dan 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.

Scenario 1: werken > wonen

De gewenste ontwikkeling baseert zich op onderstaande ruimtelijke principes:

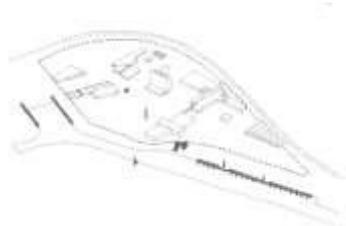
³⁷ BUUR, REBEL, TRAJECT, ECOREM, *Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek Omgeving Afrikalaan Gent, eindrapport 22 december 2016*



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



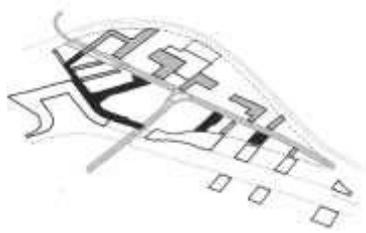
bestaande, verweefbare economische functies blijven behouden



integratie relictten



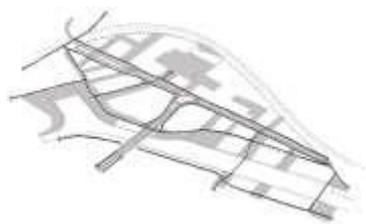
nieuwe verkeersstructuur



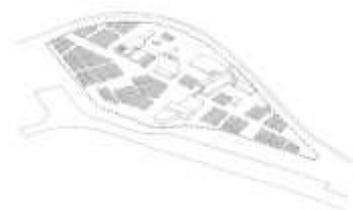
recreatief vs functioneel groen: de groenstructuur uit het strokenmodel (stadsontwerp OMA) wordt geherinterpreteerd



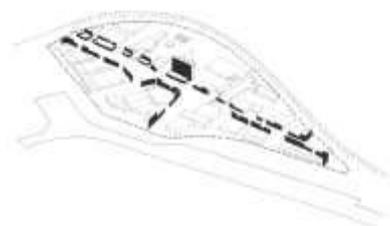
uitbouw ecologisch netwerk



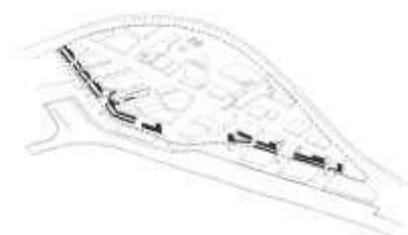
Netwerk langzaam verkeer - doorwaadbaarheid



Economie als onderlaag (en buffer t.o.v. vervuilde grond)



Gezicht Afrikaaan (en buffer t.o.v. geluids- en luchtpollutie)



Uitbouw waterfront in relatie met geplande ontwikkelingen



Parkeren gelinkt aan positie binnen projectgebied: Gebruik 5^e gevel (dak)
 ondergronds parkeren ten westen van de Afrikalaan;
 bovengronds, geclusterd parkeren ten oosten van de
 Afrikalaan

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

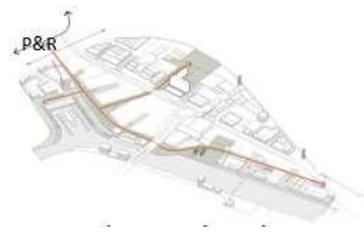


Scenario 2: wonen > economie

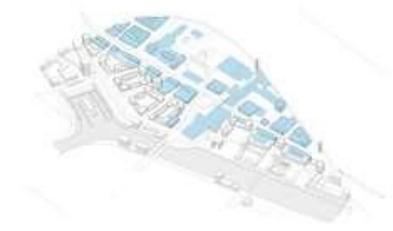
Na een evaluatie van het initiële planopzet is een tweede scenario onderzocht. Dit scenario draait de verhouding wonen-economische functies om. Het scenario heeft enkel impact op de drie deelgebieden ten westen van de Afrikalaan. Volgende bijkomende concepten begeleiden de uitwerking van het 2^{de} scenario:



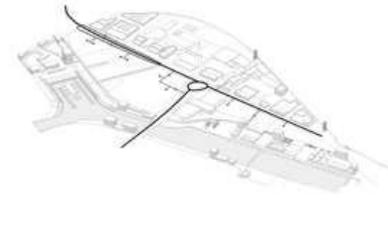
uitbouw van een massieve groenstructuur



groen drager van zacht verkeer



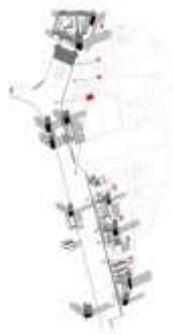
economische functie als buffer



ontsluiting via ventweg Afrikalaan



gedifferentieerd woningaanbod



ritmiek hoogteaccenten

Wonen vormt nu de basis en wordt verweven met economische functies. Daarbij gaat dit scenario uit van minstens ¼ grondgebonden woningen³⁸. Elk deelgebied krijgt hierbij zijn eigen identiteit. Het Houtdokpark moet ten slotte kunnen doorlopen over de Koopvaardijlaan.

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 noordelijke

³⁸ 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.

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 van 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 14.7.4.b Actualisatie raamplan 'voorlopige zuidelijke havenring' (2020) 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 altijd actueel zijn voor de verdere uitbouw van de gewenste ruimtelijke structuur.



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

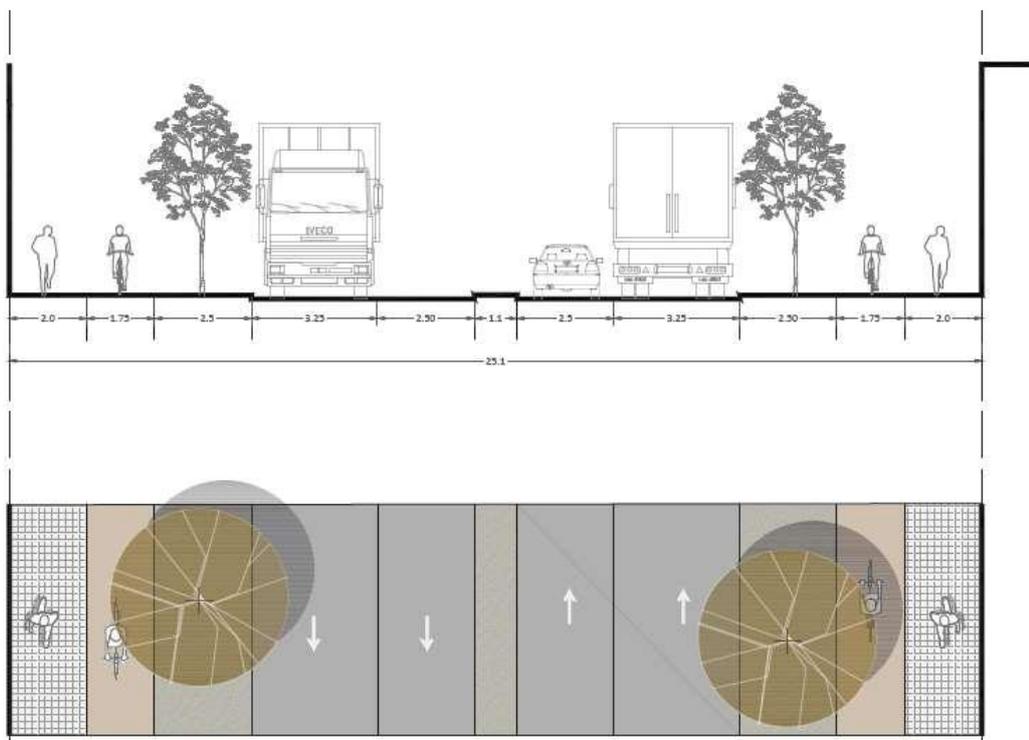
De studie stapt van af van de visie voor de ontsluitingsstructuur, zoals opgenomen in het mobiliteitseffectenrapport voor de Oude Dokken. Het voorzien van een volledig aparte ontsluitingsstraat achter de Lübecksite, Mercedes-Benz en de Scandinaviëblokken wordt niet realistisch geacht. De studie bedenkt 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 altijd – 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.



Inpassing vereist profiel-gabarit met groenstroken (BUUR, 2016)

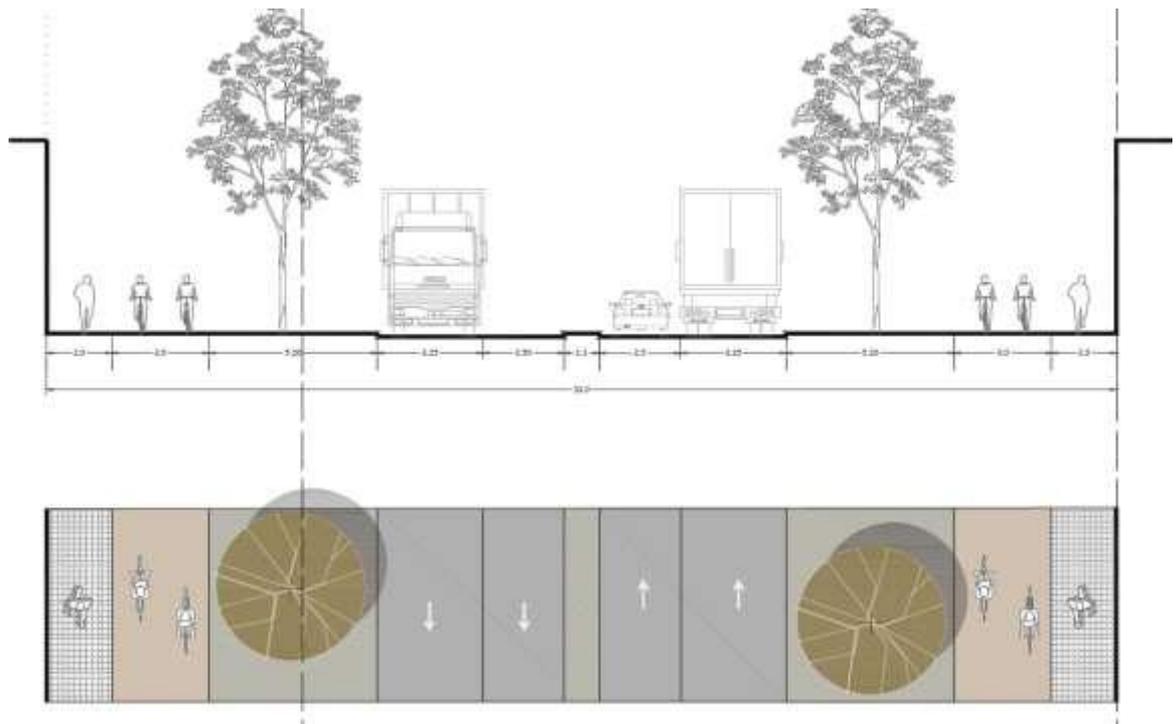
In het verlengde van de huidige Scandinaviëstraat wordt een belangrijke, **ongelijkvloerse kruising** voorzien. Het licht opgetild wegprofiel maakt dat de ongelijkvloerse kruising relatief eenvoudig kan worden ingepast (halfverzonken, cf. onderdoorgang aan De Sterre).

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 gabariet (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)

Als we ook hier de voorstroken deel 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)

13.4. Typologisch onderzoek naar grondgebonden woningen binnen het RUP Afrikalaan (2020)³⁹

De studie van BUUR dateert van voor de goedkeuring van het nieuwe structuurplan (Ruimte voor Gent, 2018). 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 bedrijfsloodsen 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.

³⁹ TAB ARCHITECTS, *Typologisch onderzoek grondgebonden woningen binnen het RUP Afrikalaan*, eindnota febr. 2020.

- > 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.

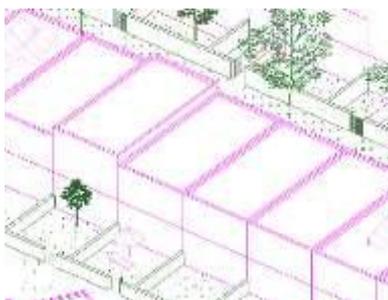
Typologisch onderzoek

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 het niveau van het bouwveld kunnen waarmaken.

Diverse woningtypes komen aan bod, waarbij het onderscheid vooral zit in de wijze waarop de woning en haar 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).

Finaal komt de studie tot volgende, rudimentaire opdeling:

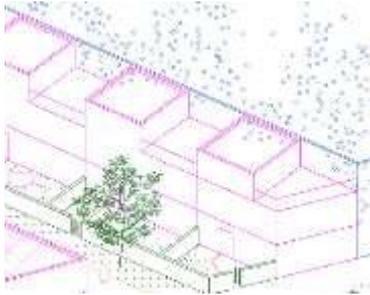
Wonen 'naast':



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 woning beschikt over een private tuin en is rechtstreeks bereikbaar vanaf het openbaar / publiek domein.

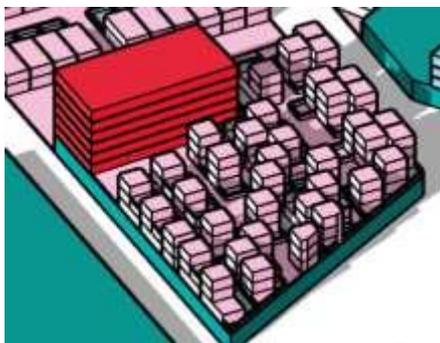
Wonen 'tegen':





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 wel over een private buitenruimte (voortuin of terras op dak van het bedrijfsgebouw) en zijn apart toegankelijk vanaf voorliggend openbaar / publiek domein.

Wonen 'op':



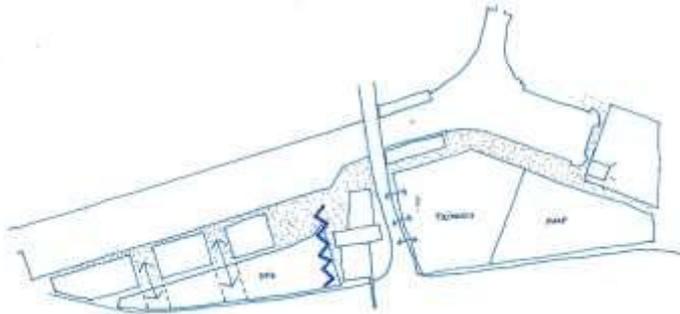
Deze types kunnen ingezet worden op het dak van bedrijfsgebouwen. Naast gemene muren beschikken de woningen dus ook over gemene vloeren. De woningen zijn niet meer rechtstreeks bereikbaar vanaf het openbaar / publiek domein en hebben geen buitenruimte op het maaiveld.

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, brandweertechisch) 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

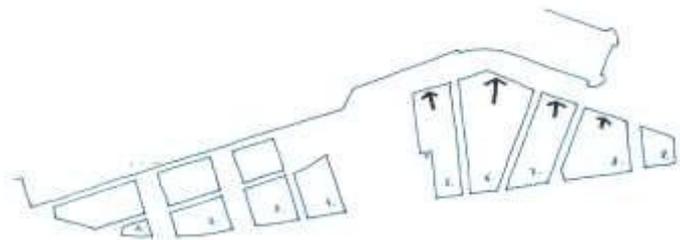
De strategie vertrekt van de premisse dat er binnen de drie projectgebieden een substantieel aandeel economie behouden moet blijven. Tegelijk moet er ruimte zijn voor minstens 550 woningen, waarvan ¼ van de hierboven grondgebonden types ('wonen naast' en 'wonen tegen'). Beide componenten komen samen in de metafoor van een 'productieve woonstad'. 6 concepten verbeelden deze ambitie:

Drie deelgebieden



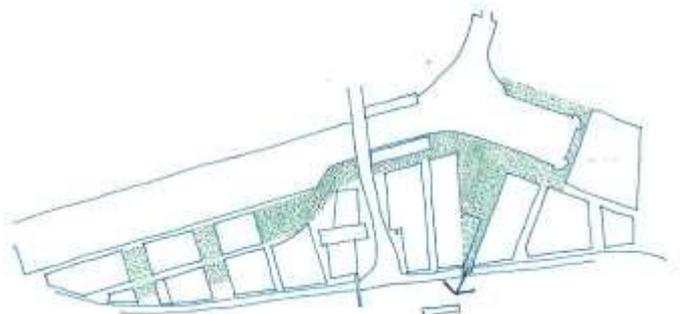
Ten aanzien van de Seveso-activiteiten van Christeyns wordt een buffer ingebouwd. In deze buffer is enkel ruimte voor zuiver economische functies. Het deelgebied ten zuiden van Christeyns ('spie') zet de lay-out van het 'brochettemodel' (zie bijlage 3) verder. Op de deelsite Triferto brengt een gevoelige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

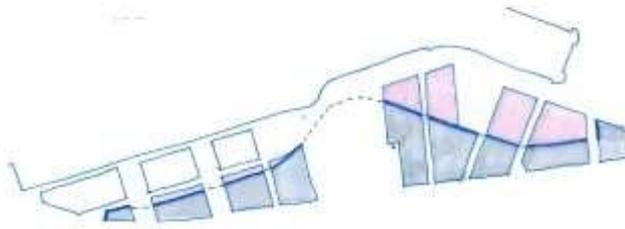
Groenzone inplooiën en opplooiën



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 Zepposspark verder uitgebreid (naar binnen plooiën of 'inplooiën'). Een verbindende groenstructuur trekt het groen verder door richting de Scandinaviëstraat ('opplooiën').

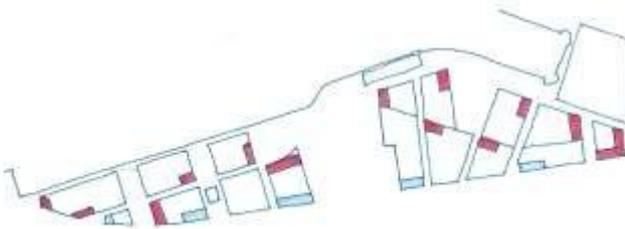
In de verdere kwantificering is uitgegaan van minstens 20 m² openbaar groen per woning (of 1,1 ha voor 55 woningen).

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 hebben telkens 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.

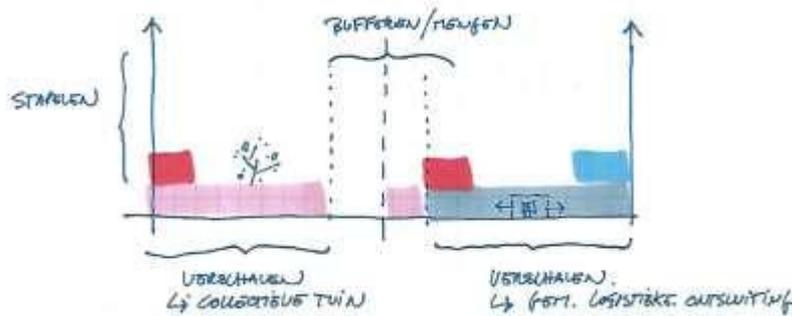
Hoogteaccenten



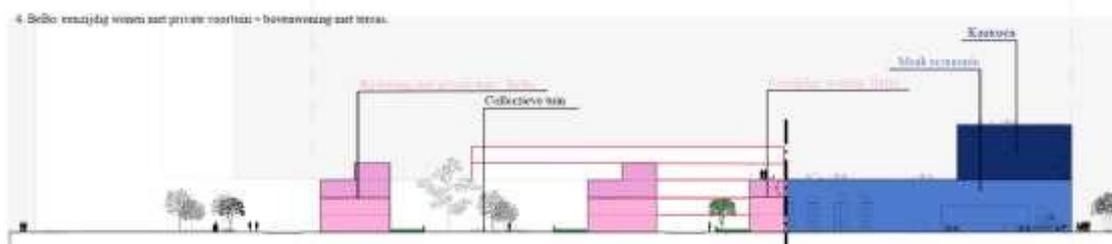
Op welgekozen plekken komen hoogteaccenten (10-14 bouwlagen). De hoogteaccenten vertegenwoordigen telkens de hoofdcomponenten van het programma. Op de kop van de spie (links in beeld) komt een kantoortoren. Net naast de Verapaz-brug (centraal in beeld) is ruimte voor een verticale fabriek ('eco-stadsgebouw').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

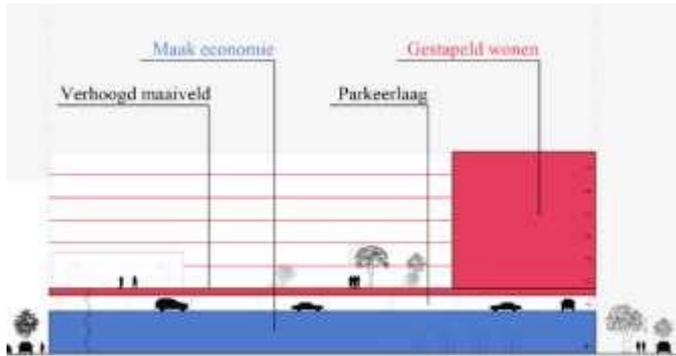


Bovenstaand schema vat het ontwerp onderzoek samen. Het toont aan dat de grondgebonden componenten van beide hoofdfuncties als communicerende vaten werken. De gewenste verhouding tussen beide wordt bepaald door middel van een 'schuiver', een fictieve scheidingslijn tussen wonen en werken. Van het 100% 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 je 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 hun 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 kantoortoren. 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 finaal tot onderstaand mogelijk eindbeeld:



14. Bijlage 4: Beleidsplannen

14.1. Algemene beleidsplannen

14.1.1. 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 herlokalisatie 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.

14.1.2. 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 stadsweeffel. 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.

14.2. Sectorale beleidsplannen: thema groen

14.2.1. 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).

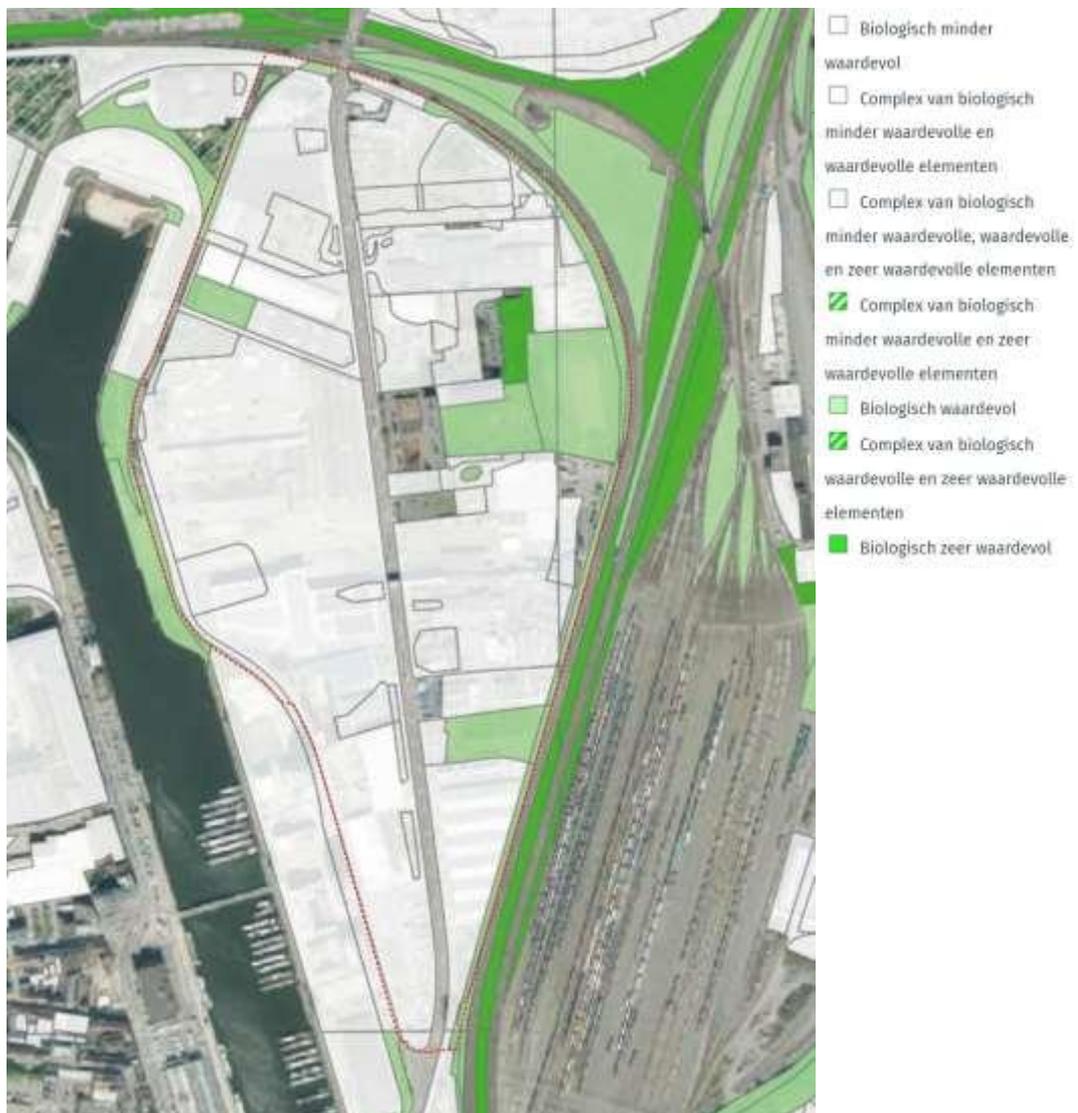
Voorliggend projectgebied maakt deel uit van de gewenste ruimtelijke groenstructuur voor de kernstad. De stedelijke waterruimte vormt hierin een essentieel onderdeel. Een grid van wijkparken en woongroen geeft goed gespreid over de kernstad ontspanningsruimten aan. Dit grid beoogt een wijkpark (min. 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 haar omgeving. Het tijdelijke groen op de braakliggende gronden tussen de sporen ondersteunt deze verbindende functie. Groenklimaat 1 bevindt zich aan de overzijde van de sporenbundel.

De nota stelt zes concrete streefdoelen voorop voor de groenklimaatassen:

- > In de groenklimaatassen wordt bestaand groen maximaal behouden en versterkt en wordt er maximaal kwalitatief groen toegevoegd.
- > We geven water een zichtbare plek in de groenklimaatassen.
- > Een groot aantal bomen vormt de airco van de groenklimaatassen en zorgt voor verkoeling.
- > Voetgangers en fietsers krijgen voorrang in de groenklimaatassen.
- > De stad krijgt een gezicht aan de groenklimaatassen.
- > In de groenklimaatassen wordt het aantal geparkeerde wagens stapsgewijs gereduceerd tot geen.

Groenklimaat 1 bevindt zich aan de overzijde van de sporenbundel. De groene recreatieve ring begrenst het plangebied aan de noordzijde. Het groenblauw netwerk in dit plangebied takt aan op deze hoofdstructuur. In de binnenstad onderscheidt de nota een meer fijnmazig, groen netwerk en wordt maximaal ingezet op ontharding en behoud en versterking van bestaand groen. Water vormt vaak de leidraad om het netwerk te vervolledigen.

14.2.3. Biologische waarderingskaart Gent (2020)



In 1999 gebeurde een eerste inventarisatie van de natuur op Gents grondgebied. In 2009, 2014 en 2020 gebeurde de inventarisatie opnieuw aan de hand van luchtfoto's en terreinbezoeken. Al die info werd samengebracht in een biologische waarderingskaart (BWK).

14.3. Sectorale beleidsplannen: thema klimaat

14.3.1. Gents klimaatplan (2020)

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-project⁴⁰ (dit is het project waarbij de nieuwe ontwikkeling aan de Schipperskaai wordt verwarmd met warmte gerecupereerd uit afvalstromen aangevuld met restwarmte van het naburige bedrijf Christeyns) uitdrukkelijk als referentie voor. **Bedrijven** zijn belangrijke partners 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 moet bebouwing en verharding tot het functionele minimum beperkt 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.

14.4. Sectorale beleidsplannen: thema economie

14.4.1. 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'.

⁴⁰ Zero AfvalWater met Energie- en NutriëntenTerugwinning

14.4.2. Kantoren in de Gentse Binnenstad (2016)

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 moeten in eerste instantie 'slim' ontworpen zijn, 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 aan 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'.

14.4.3. Beleidsnota economie '2020-2025'

De beleidsnota gaat in detail in op de Gentse kantorenmarkt en onderbouwt de ruimtevraag vanuit deze sector. De Gentse kantorenmarkt schommelt met een leegstand van 4% rond de grens van de frictieleegstand⁴¹. Dit is een heel klein percentage aan leegstand, minder dan in Antwerpen en Brussel en dus moeten we opletten dat deze krapte geen remmend effect heeft op het aantrekken van dienstverlenende bedrijven. Daarenboven is er ook vanuit de sterk groeiende Gentse techsector nood aan meer kantooruimte of coworkingstations. Daarom wil de Stad Gent ook kantoorontwikkelingen mogelijk maken rond stedelijke en stadsregionale knooppunten. Hierdoor stimuleren we duurzame vervoersmodi en houden we onze stad en de bedrijven bereikbaar. Ook de omgeving van het Dampoortstation en Afrikalaan komt in scope voor nieuwe kantoorontwikkelingen.

14.5. Sectorale beleidsplannen: thema water

14.5.1. Water in de Stad (2018)

De Stad Gent en de Vlaamse Waterweg NV hebben samen een gemeenschappelijk gedragen beleidsvisie uitgewerkt over water in de stad Gent. Het plan vertrekt van onderstaande uitdagingen:

- > voorzien van ruimte voor water tegen klimaatverandering, droogte en wateroverlast
- > verder bouwen aan economie op en langs het water
- > stimuleren van duurzame mobiliteit op en langs het water
- > versterken van Gent als waterstad, om te wonen, werken, verpozen op en aan het water
- > versterken van de groenblauwe ruggengraat met water als ecologische as in de stad
- > verbeteren van de waterkwaliteit van de Gentse waterlopen

Het Houtdok wordt omgevormd tot een stedelijke ontmoetingszone, met parken en een strandzone langs een uitgestrekte waterpartij. Een stedelijke jachthaven is mogelijk met een breed profiel, gericht op hoogmasten (zeilschepen), passanten maar ook op de bewoners van Gent, die er kunnen toekomen met hun eigen kleine vaartuigen. Bij de jachthavenontwikkeling wordt een slipway

⁴¹ Frictieleegstand is leegstand noodzakelijk voor een goede werking van de vastgoedmarkt. Het is met andere woorden het aanbod dat beweging op de markt mogelijk maakt. Bij kantoren is minder dan 5% precair te noemen.

voorzien en kan een gemeenschapshuis komen dat ten dienste staat van de jachthaven en van het stedelijk gebeuren (horeca, sanitair, ondersteuning, openbaar nut)⁴².

Het Hout- en Handelsdok bieden potentieel voor de uitbouw van georganiseerd collectief vervoer en stadsbevoorrading over het water. In aansluiting met het project Oude Dokken streeft het plan naar hoogwaardig publiek domein langs de waterkanten.



Figuur 4: uittreksel uit de ligplaatsenkaart Gent (De Vlaamse Waterweg.be) (versie 2022)

14.6. Sectorale beleidsplannen: thema wonen

14.6.1. Beleidsnota wonen 2020 - 2025

De druk op de woonmarkt in Gent is de laatste jaren sterk gestegen. De beleidsnota wonen benadrukt de nood van een aangepast aanbod en een verbeterde woningkwaliteit. De ontwikkelingsmogelijkheden die via het RUP rond de Dampoort gecreëerd worden bieden kansen voor uitbreiden van het aanbod. Aangezien het betaalbaarheidsprobleem in de eerste plaats op de huurmarkt zit en aangezien de helft van de huishoudens in Gent huurt, is het logisch dat we op het vlak van aanbod onze investeringen volledig op de huurmarkt en op de laagste inkomens inzetten. Voor de 20% laagste inkomens (Q1) zetten we in op sociale huurwoningen, voor de 20% middeninkomens (Q2) zien we budgethuurwoningen als duurzame woonoplossing. Tegen 2027 zal de woonmaatschappij in Gent geen bouwgronden meer hebben. Daarom willen we bijkomend ontwikkelingspotentieel creëren. In stadsontwikkelingsprojecten voorzien we **minstens 20% sociale woningen en 20% budgethuurwoningen**. Via ruimtelijke instrumenten zoals een ruimtelijk uitvoeringsplan willen we het sociaal huuraanbod integreren in de private vastgoed- en ontwikkelingsmarkt. Ook voor budgethuur maken we op eigen gronden ruimte. Gezien de beperkte grondpositie is ook voor budgethuur een samenwerking met de private markt wenselijk.

Betaalbaarheid en woningkwaliteit gaan samen met de uitdaging om ons woonbeleid beter af te stemmen op specifieke doelgroepen. Bij nieuwbouwwoningen wordt slechts een klein aandeel (22%)

⁴² Beleidsvisie Water in de Stad (Omgeving in opdracht van De Vlaamse Waterweg nv en Stad Gent) (2018), p. 37

⁴³ Ook in de Gentse binnenwateren wordt voldoende aandacht en ruimte gecreëerd voor de beroepsscheepvaart. Er worden verschillende aanmeerzones voor beroepsvaart voorbehouden (zie Waterplan) en er worden concrete projecten naar voren geschoven om deze te ondersteunen (onder meer WOP Tolhuseiland, WOP Sluizencomplex Evergem, sites voor nautische economie). De aanmeerzones voor beroepsvaart zijn locaties waar actieve beroepsschippers kunnen overnachten en is dus geen plaats voor overslag. Het moet beschouwd worden als een specifieke en gereserveerde aanmeerplek voor beroepsschippers.

gezinswoningen gebouwd. Het aandeel eengezinswoningen in de stad neemt verder af. We zetten daarom in op het beschermen van grondgebonden woningen en zetten in op bijkomend aanbod.

14.6.2. Studie studentenhuisvesting (2021)

In het academiejaar 2018-2019 telden de Gentse hogeronderwijsinstellingen 69.668 studenten. Het aantal studenten steeg de afgelopen twintig jaar met 34.000. In diezelfde periode steeg het aantal geregistreerde en beschikbare units met 3.800. Uit de grootschalige bevraging bij studenten in 2020 bleek dat 43 procent van de studenten die nu pendelt, eigenlijk liever op kot had gezeten en dat bij bijna 26 procent van de kotstudenten hun huidige huisvestingssituatie niet overeenstemt met hun voorkeur wegens een gebrek aan aanbod. Zo komen studenten onder meer terecht in gezinswoningen op de private huurmarkt, wat verder de druk op de woonmarkt verhoogt. Om het tekort aan studentenhuisvesting weg te werken, is op korte termijn een inhaalbeweging nodig. De studie studentenhuisvesting maakt de ambitie duidelijk: een effectief en efficiënt studentenhuisvestingsbeleid, dat aanboduitbreiding mogelijk maakt en de kwaliteit garandeert. De studie werd inmiddels omgezet naar een actieplan. De studie formuleert geen specifieke locaties om zo weinig mogelijk opties a priori uit te sluiten.

14.6.3. Motivatie voor het voorzien van sociale huisvesting

Om tegen 2030 over 17.500 sociale huurwoningen te beschikken is er nood aan ontwikkelingspotentieel voor de realisatie van **2.500 bijkomende sociale huurwoningen**. Ongeveer de helft hiervan zal ingevuld worden via lopende en opstartende projecten op gronden hoofdzakelijk in eigendom van de woonmaatschappij of de Groep Gent. Voor de andere helft zal nieuw ontwikkelingspotentieel moeten gecreëerd worden omdat de weinige grondreserves van de maatschappijen in Gent op korte termijn aangesneden zullen zijn. Maar ook na 2030 is er nood aan bijkomend sociaal huuraanbod als we weten dat de huidige behoefte al 18,1% van alle Gentse huishoudens bedraagt, dat deze behoefte jaarlijks in aandeel huishoudens met 1% aangroeit en dit sneller dan de demografische groei. Deze behoefte is bovendien een onderschatting van de werkelijke behoefte omdat lang niet elk huishouden dat in aanmerking komt voor een sociale huurwoning, of zelfs gebaat is met een sociale huurwoning hiervoor effectief kandideert. Om nieuw ontwikkelingspotentieel mogelijk te maken zijn diverse initiatieven in uitwerking of in onderzoek, waaronder het verhogen van het ruimtelijk rendement in bestaande, te vernieuwen sociale woonwijken, extra inzet van publieke gronden voor sociaal wonen, het uitoefenen van voorkeurecht, het verweven van woonaanbod op de ontwikkelingsmarkt of een oproep naar eigenaars en investeerders om sociaal huuraanbod te (laten) realiseren door een woonmaatschappij⁴⁴.

Aangezien de gronden in eigendom van de woonmaatschappij volledig worden ingezet in lopende en opstartende projecten, en het ontwikkelingspotentieel binnen trajecten en op gronden van de Groep Gent wordt gemaximaliseerd, is een **substantiële bijdrage vanuit de private sector essentieel**. Om dit te bereiken wordt een doorgedreven samenwerking met private partners opgezet. Met een maximale inzet van en begeleiding bij diverse uitvoeringsmethoden laten we opties voor ontwikkelingsscenario's in functie van de eigenheid van de private of (semi-)publieke partner en/of de context van het project of het ontwikkelingstraject:

⁴⁴ Vanaf 1 juli 2023 moeten sociale huisvestingsmaatschappijen (SHM's) en sociale verhuurkantoren (SVK's) één woonactor vormen met maar één speler per gemeente: de woonmaatschappij

- > Realisatie door verkoop van grond aan een woonmaatschappij
- > Realisatie via de Constructieve Benadering van Overheidsopdrachten (CBO)
- > Realisatie in het kader van een publiek-private samenwerking (PPS)
- > Realisatie in het kader van een contractuele samenwerking
- > Realisatie door middel van een design-and-build formule (D&B)
- > Realisatie met toepassing van gedelegeerd bouwheerschap
- > Realisatie met het oog op een aankoop van goede woningen (AGW)
- > Realisatie in het kader van een zakelijk recht of voor langetermijnverhuur aan het sociaal verhuurkantoor, al dan niet via de SVK-pro procedure

14.6.4. Woonstudie (2023)

De Stad Gent telde in 2022 264.666 inwoners binnen 120.635 huishoudens. Het aantal inwoners steeg tussen 2010 en 2020 met gemiddeld 2.056 inwoners of 469 huishoudens per jaar. Om de toekomstige behoefte naar wonen in kaart te brengen, bleek een huishoudensprognose op basis van deze cijfers onvoldoende om de complexiteit te vatten. Zo wordt de woonvraag sterk beïnvloed door het aanwezige woonaanbod, dat te beperkt is. De realistische woonvraag zal tegen 2040 groeien met 19.400 huishoudens, tot in totaal 140.000 huishoudens.

De vraagdruk heeft prijsstijgingen en verdringingseffecten tot gevolg, zowel op de huur- als op de koopmarkt. Binnen een stedelijke context kan een aanboduitbreiding prijstempering tot gevolg hebben. De Stad stelt de ambitie om voor een diversiteit aan doelgroepen een betaalbaar en kwalitatief aanbod uit te breiden. Het betaalbaarheidsprobleem bevindt zich op de eerste plaats op de huurmarkt. De helft van de Gentse huishoudens huurt en minstens de helft van deze huurders besteden meer dan 30% van hun inkomen aan wonen. Tegelijk lopen de wachttijden voor een sociale woning heel hoog op. De ambitie is om het aandeel sociale woningen tegen 2030 te laten groeien tot 17.500 wooneenheden. Daarnaast wordt ingezet op de realisatie van budgethuurwoningen en een gepast woonaanbod voor studenten. De realisatiegraad van vandaag voldoet niet om aan de werkelijke huidige en toekomstige woonbehoeftes tegemoet te komen. Een veelvoud aan sociale en budgethuurwoningen is nodig.

Uit de woonstudie blijkt dat de aanboduitbreiding niet enkel opgeschaald, maar ook bijgestuurd moet worden. De vraag naar woningen zal voor 50% bestaan uit een vraag naar **gezinsvriendelijke woningen** en voor 50% uit een vraag naar **compacte woningen**. Maar zonder bijsturing zullen nieuwe woningen voor gemiddeld 30% ééngezinwoningen zijn en 70% appartementen. De vergrijzing van de Gentse bevolking toont daarnaast een nood om het aanbod aan aangepaste woningen voor ouderen te vergroten. Het aanbod in de wijken is monotypologisch, wat ervoor zorgt dat mensen niet binnen hun wijk kunnen verhuizen en daarom vaker in hun onaangepaste woning blijven.

Het RUP creëert in de omgeving van de Afrikalaan bijkomend ontwikkelingspotentieel. De woonstudie bestempelt de zone als stadsontwikkelingszone, met potentieel voor uitbreiding van het betaalbaar woonaanbod (sociaal en budgethuur), gezinsvriendelijk gestapeld wonen en van woonvormen met alternatieve eigendomsstructuren.

14.7. Sectorale beleidsplannen: thema mobiliteit

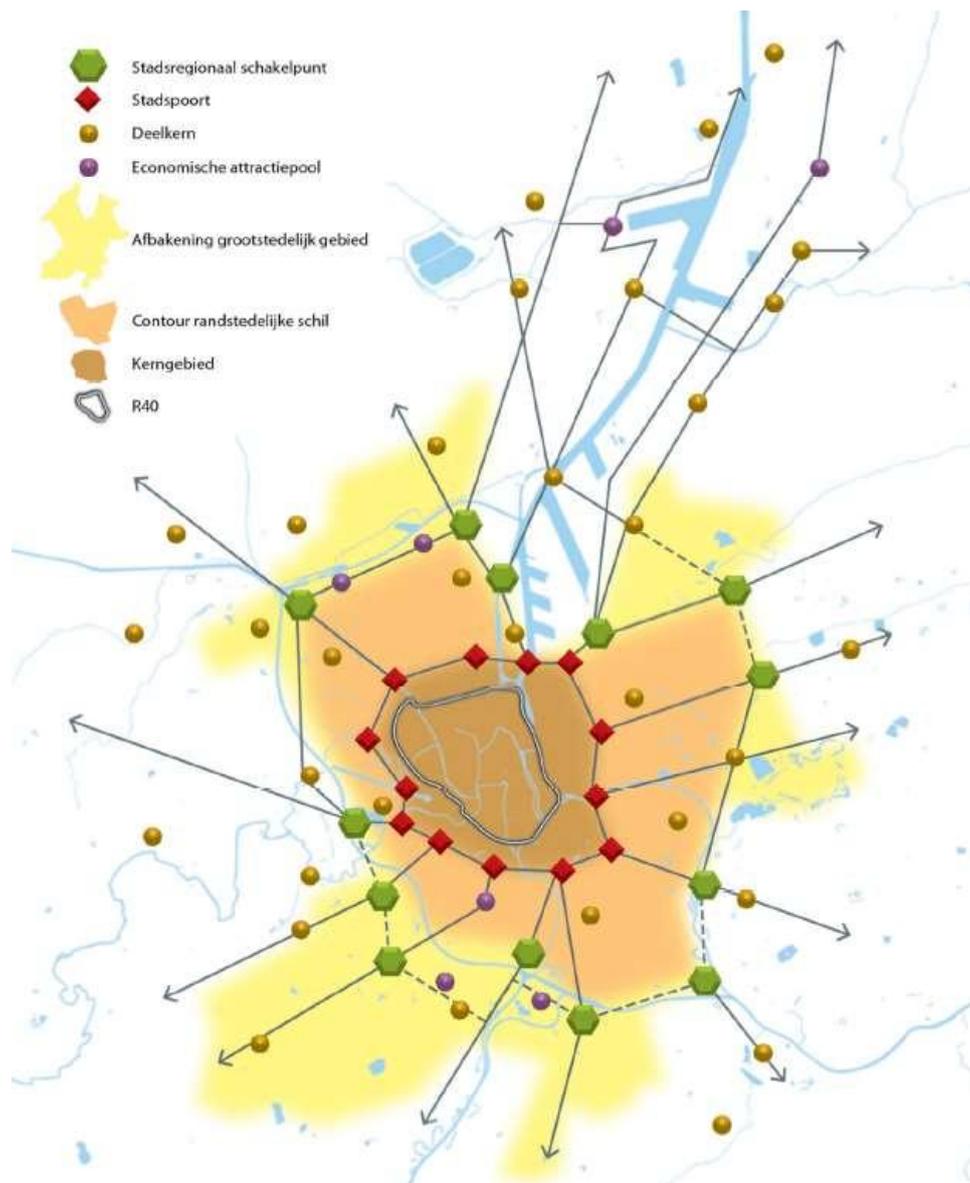
14.7.1. Mobiliteitsplan (2015)

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 noordelijke 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 zuidelijke 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, in afwachting van de Siffertunnel en 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 de 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 versterken⁴⁵. 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.

14.7.2. Parkeerplan Gent 2020 (2014) en parkeerrichtlijnen (2018)

Met het strategisch beleidsplan wil Gent een sturend parkeerbeleid voeren. We richten ons hierbij zowel op auto's als op fietsen. De visieopbouw spoort 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,

⁴⁵ Mobiliteitsplan stad Gent (2015), p. 111.

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 fietsparkeerplaatsen minimaal verplicht zijn. Het gebruik van krappe autoparkeerrichtlijnen draagt de voorkeur weg omdat dit vermijdbaar autoverbruik tegengaat. Het parkeerplan duidt het projectgebied aan als (uit te breiden) onderdeel van de 'groene zone', wat wil zeggen dat er op vandaag nog geen betalend parkeren geldt, maar dit in de toekomst wel kan worden ingevoerd.

Per type functie gelden volgende richtlijnen voor het autoparkeren:

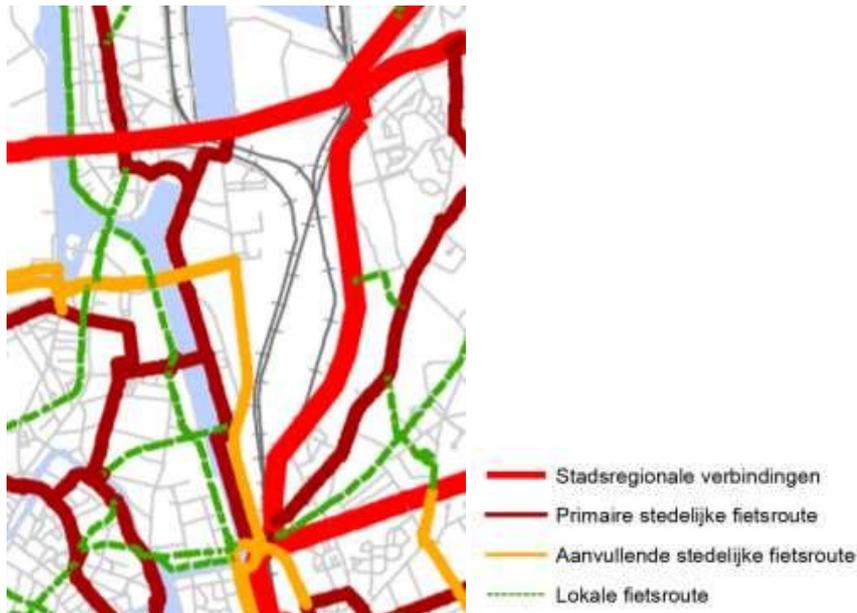
FUNCTIE	normdag	rood zone	oranje zone	geel zone	groen zone	witte zone	subsidiële meubilair	Aantal bezokers in totaal
		max. 0,4	0,4 - 0,6	0,6 - 0,8	0,8 - 1	min. 0,4		
woonen	sociale huurwoning	woonruimte	max. 0,4	0,4 - 0,6	0,6 - 0,8	0,8 - 1	min. 0,4	- incl. bezokers
	studentwoningen	woonruimte	0	0	0	0	-	- incl. bezokers
	serviceflat/assistentiewoningen	woonruimte	max. 0,4	0,2 - 0,6	0,3 - 0,6	0,2 - 0,6	min. 0,4	- 0,15 per woning - incl. bezokers
	woning / studio's	woonruimte	max. 0,6	0,6 - 0,8	0,6 - 0,8	0,6 - 1	0,8 - 1	-
	bazarens	woonruimte	0	0	0	min. 0,1	0,1 - 0,3	-
werken (incl. bezokers)	kantoren zonder balielocatie	100 m ² vloer	max. 1,5	0,7 - 1	0,7 - 1	1 - 3	1 - 4	max. 2,7
	arbeidsruimte/bedrijven-externe bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratoria, werkplaats, etc.)	100 m ² vloer	max. 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	0,9 - 1,3	1 - 1,9	max. 0,9
	arbeidsruimte/bedrijven-externe bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m ² vloer	max. 0,3	0,1 - 0,4	0,1 - 0,4	0,3 - 0,4	0,4 - 0,9	max. 0,36
commercieel (incl. bezokers)	detailhandel, supermarkt	100 m ² verkoopopp	0	1 - 2,5	1 - 2,5	2,5 - 4	1 - 4,5	max. 2,7
	grootschalige detailhandel	100 m ² verkoopopp	/	/	/	4 - 6	1 - 7	max. 4,5
	commerciële dienstverlening (kantoren met balielocatie)	100 m ² verkoopopp	max. 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	1,5 - 3	2,5 - 4	max. 2,25
	Andere (vb. showrooms, weekmarkt, winkelcentrum o.d.)	100 m ² verkoopopp	per ontwikkeling te bepalen					
Andere	per ontwikkeling te bepalen							

Voor fietsen gelden volgende parkeerrichtlijnen in de groene zone:

FUNCTIE	normdag	rood zone	oranje zone	geel zone	groen zone	witte zone	Aantal bezokers in totaal aantal fietsen	
		2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer		
woonen	sociale huurwoning	woonruimte	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	incl. bezokers	
	studentwoningen	woonruimte	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	incl. bezokers	
	serviceflat/assistentiewoningen	woonruimte	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	incl. bezokers	
	freestandingwoning	woonruimte	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	incl. bezokers	
	studentwoningen	woonruimte	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	incl. bezokers	
werken (incl. bezokers)	kantoren	woonruimte	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
	arbeidsruimte/bedrijven-externe bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratoria, werkplaats, etc.)	100 m ² vloer	2	2	2	2	1,5	
	arbeidsruimte/bedrijven-externe bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m ² vloer	1,3	1,3	1,3	1,3	1	
commercieel (incl. bezokers)	detailhandel, supermarkt	100 m ² verkoopopp	3	3	3	3	3	
	grootschalige detailhandel	100 m ² verkoopopp	/	/	/	1	3	
	commerciële dienstverlening (kantoren met balielocatie)	100 m ² verkoopopp	3	2	2	2	3	
	Andere (vb. showrooms, weekmarkt, winkelcentrum o.d.)	100 m ² verkoopopp	per ontwikkeling te bepalen					
Andere	per ontwikkeling te bepalen							

14.7.3. Stadsregionaal fietsroutenetwerk (2018)

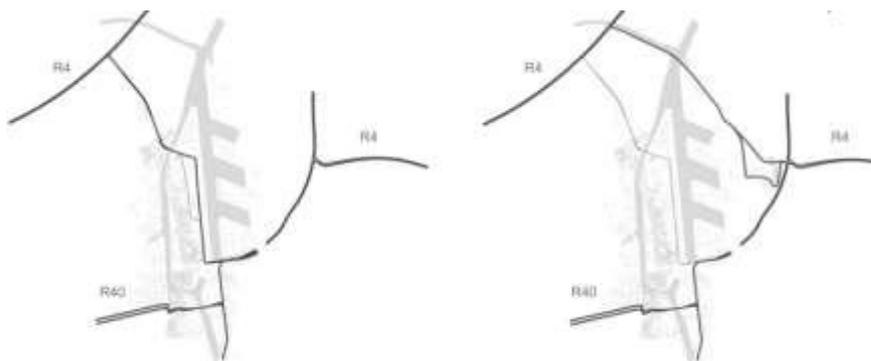
Het stadsregionaal fietsroutenetwerk bepaalt de belangrijke fietsroutes door de stad. De routes in het plan zijn 'prioritair' voor de aanleg van nieuwe fietspaden en andere infrastructuur. De trajecten zijn zo gekozen dat er zoveel mogelijk belangrijke bestemmingen op aangesloten worden.



Het stadsregionaal netwerk voorziet een primaire stedelijke fietsroute in noord-zuidrichting langs het Houtdok. De noodzakelijke infrastructuur is momenteel 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 (groenklimaatas 1) en ten noorden (Vliegtuiglaan-Muide) van het projectgebied.

14.7.4. Raamplan voorlopige zuidelijke havenring (2005) en actualisatie (2020)

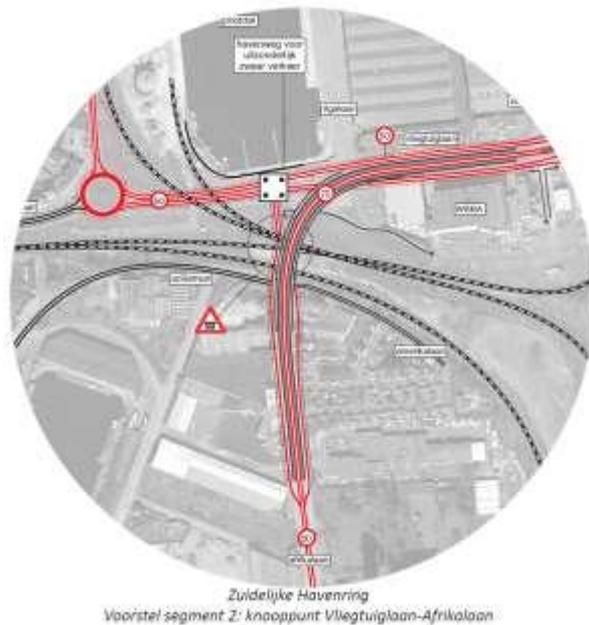
Het plan voorziet in de (her)aanleg van een voorlopige zuidelijke havenring als verbinding tussen de primaire wegen R4 west en R4 oost, in afwachting van de realisatie van de Siffertunnel.



a. Raamplan (2005)

Het **raamplan (2005)** reikt een visie en conceptueel kader aan voor de gewenste (her)inrichting van de wegen en de aansluitingscomplexen, de aangrenzende spoorverbindingen en de te realiseren buffers en verbindingen voor zwakke weggebruikers. Het tracé verbindt de John Kennedylaan (R4) via de Vliegtuiglaan (N424), Port Arthurlaan (N456) en Meulestedebrug met de Zeeschipstraat en R4-west.

Het plan voorziet in een optimalisatie van het kruispunt van de Afrikalaan en Vliegtuiglaan door middel van een grote brug die meteen ook de spoorlijn 50 A ongelijkvloers kruist. Het idee voor een viaduct bestaat al van bij de bouw van de tunnel onder de Hogeweg. Wie vandaag uit deze 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.



b. Actualisatie raamplan 'voorlopige zuidelijke havenring' (2020)

Het raamplan is geactualiseerd in 2020. In de studie wordt voor het volledige traject tussen R4 West en R4 Oost bekeken welke acties (= optimalisaties en aanpassingen) er mogelijk zijn aan de bestaande infrastructuur, rekening houdend met volgende doelstellingen:

- > goede doorstroming zonder extra verkeer aan te trekken
- > hoge verkeersveiligheid, ook voor de zwakke weggebruikers
- > scheiden van economisch (haven)verkeer van het woonverkeer
- > hoge leefbaarheid voor de omliggende wijken
- > een helder en kwalitatief netwerk voor fietser en voetganger.

Het kruispunt Vliegtuiglaan – Afrikalaan wordt ingericht als viertakskruispunt. Bij het nieuwe ontwerp komt het gemotoriseerd verkeer niet meer in conflict met het spoorverkeer en de zachte weggebruikers. De wijze waarop de ongelijkvloerse kruising met het spoor wordt gerealiseerd, blijkt erg bepalend te zijn voor de verdere uitwerking. De studie onderzoekt hierbij twee varianten :

- > spoor in ophoging : het spoor wordt in ophoging aangelegd vanaf de aftakking van het goederenstation tot voorbij de Wiedauwkaai. In dit scenario blijft de Afrikalaan op maaiveld.
- > spoor op maaiveld : het spoor blijft op maaiveld. De Afrikalaan gaat in dit scenario met een brug over de sporen.

Het scenario van een tunnel onder de sporen is onderzocht maar werd niet verder weerhouden om financieel – technische en verkeerskundige redenen.

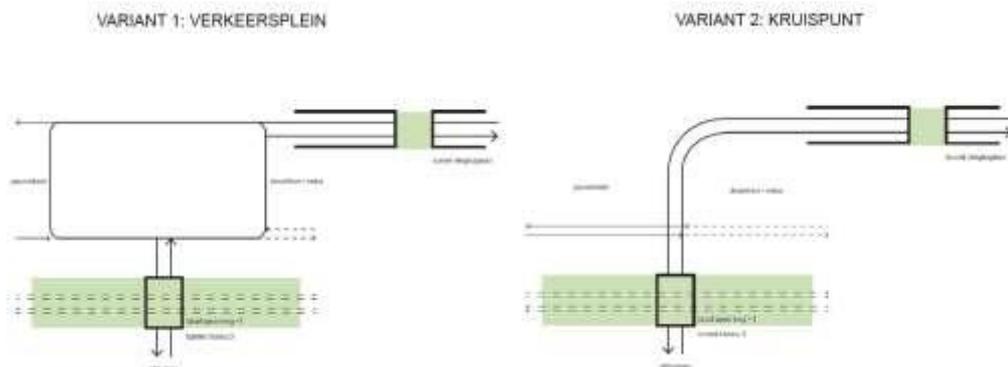
In het uitwerken van de varianten gaat de studie uit van de noodzakelijke verbreding van de spoorinfrastructuur om de ontsluiting van de haven te verbeteren en de verbinding met Evergem en Eeklo te optimaliseren. De studie houdt bovendien rekening met het doortrekken van de fietssnelweg R400 en de aanleg van een groene oost-west verbinding langs de sporen. De studie onderzoekt de impact van de voorgenomen infrastructuurprojecten op de (plannen in) de

onmiddellijke omgeving en gaat na hoe deze impact geremedieerd kan worden. De studie heeft in het bijzonder aandacht voor het behoud en kwalitatief versterken van de ruimtelijke relatie tussen de omgeving van het Houtdok en de wijk Muide.



Variant 1 : spoor in ophoging

Voor het kruispunt van de Afrikalaan met de Vliegtuiglaan voorziet de studie nog twee varianten : een groot verkeersplein voor zowel doorgaand als bestemmingsverkeer of een – ruimtelijk meer compact – viertakskruispunt.



Schema's voor de mogelijke uitwerking van het kruispunt van de Afrikalaan met de Vliegtuiglaan

De studie geeft de voorkeur aan de kruispuntoplossing en werkt het ontwerpend onderzoek op basis van deze variant verder uit. Dit onderzoek resulteert in onderstaand, conceptueel beeld voor de omgeving van de kruising van de Afrikalaan met de Vliegtuiglaan.



Conceptuele uitwerking van de voorkeursvariant kruispuntinrichting bij spoor in ophoging

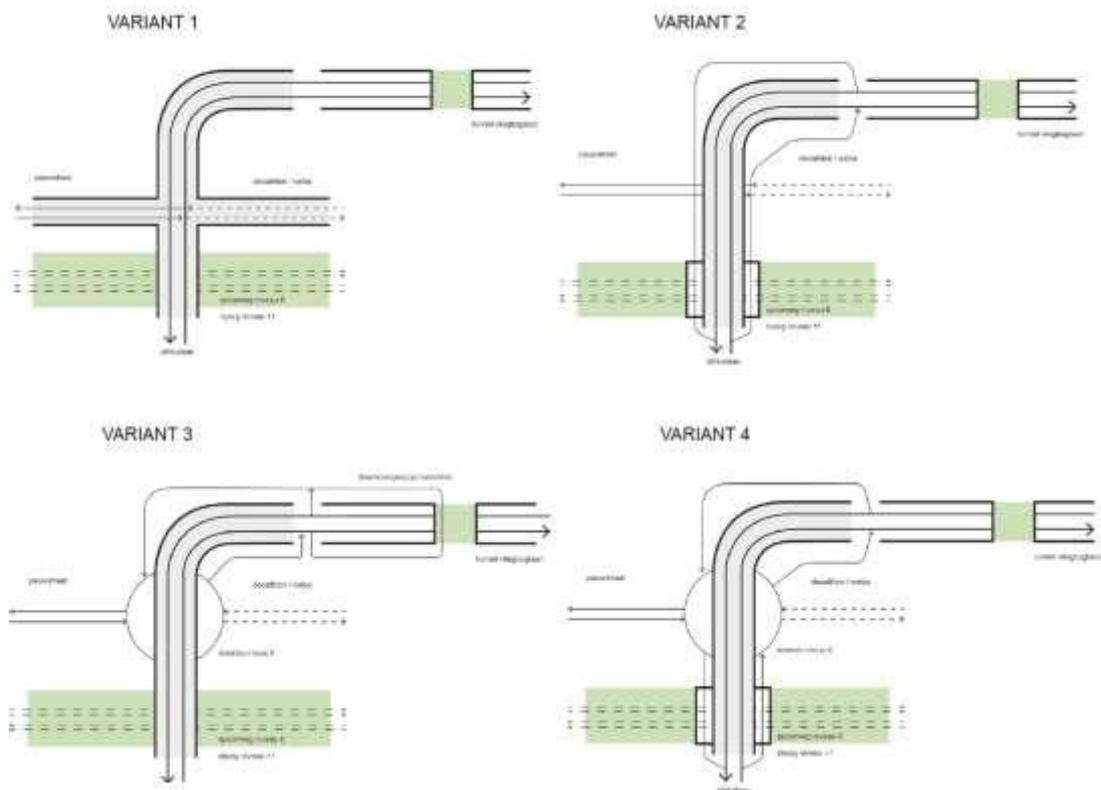
Het viertakskruispunt gaat uit van een aansluitend 2X2 – profiel met gescheiden middenberm voor de Afrikalaan. De kruispunten met Aziëstraat en Amerikalaan liggen té dicht tegen het viertakskruispunt met de Vliegtuiglaan en zouden dan ook gesupprimeerd moeten worden. De

fietssnelweg F400 gaat net westen van het plangebied onder de sporen door en kruist de Afrikalaan op hoogte aan de noordzijde van de sporenbundel. De onderdoorgang krijgt een functionele betekenis en wordt opgeladen met buurtgerichte functies (zoals bvb. een overdekte skateruimte). De studie kiest voor groene taluds (6/4) om de overgang te maken tussen het verhoogd spoorlichaam en het omgevende maaiveld. Enkel waar er géén ruimte is voor een talud, voorziet de studie een keermuur.



Variant 2 : spoor op maaiveld

Blijft het spoor op maaiveld, dan voorziet de studie vier varianten voor het kruispunt Afrikalaan – Vliegtuiglaan. Een eerste variant maakt een kruispunt (met de nodige aanloophellingen) voor alle verkeer op niveau +1. Variant 2 voorziet enkel een viaduct met één rijstrook per rijrichting voor doorgaand verkeer op +1. Lokale aansluitingen gebeuren op maaiveld (met gelijkvloerse spoorkruising). Een systeem van ventwegen zorgt voor alle aansluitingen. Een derde variant voorziet een viaduct voor alle verkeer en een rotonde met terugkeerlussen voor alle andere aansluitingen op maaiveld. Een vierde variant bouwt hierop verder en voorziet op maaiveld een rotonde voor alle lokale aansluitingen (net na de gelijkvloerse spoorkruising).



De studie geeft de voorkeur aan variant 1 en werkt het ontwerp­end onderzoek op basis van deze variant verder uit.



Conceptuele uitwerking van de voorkeursvariant kruispuntinrichting bij spoor op maaiveld.

Vervoltraject

De actualisatie van het raamplan voorlopige zuidelijke havenring maakt de verschillende keuzemogelijkheden inzichtelijk. De studie blijft evenwel nog steeds zeer conceptueel. Voor we tot realisatie kunnen overgaan, zijn nog heel wat stappen te nemen.

In 2021 is een formele intentieovereenkomst afgesloten tussen de betrokken overheidsinstanties (namelijk het Vlaamse Gewest - departement MOW – Afdeling Beleid, Agentschap Wegen en Verkeer en Vlaamse Waterweg – de Stad Gent, North Sea Port, provincie Oost-Vlaanderen en Infrabel) om een aantal van de acties uit het Raamplan ook effectief uit te voeren. In deze overeenkomst is onder meer afgesproken dat er bijkomend gedetailleerd ruimtelijk onderzoek zal gebeuren rond de knoop Vliegtuiglaan / Afrikalaan. Daarbij zal ook de impact op de ruime omgeving in beeld worden gebracht. Zo komt ook het vervoltraject van de Afrikalaan tot aan de Verapazbrug mee in beeld. Dit bijkomend onderzoek wordt in het najaar van 2023 opgestart en zal ca. 1 jaar in beslag nemen. Het ruimtelijk ontwerpend onderzoek maakt de te realiseren ruimtelijke kwaliteit inzichtelijk en reikt de verdere elementen aan om finale keuzes te kunnen maken over de inrichting van de voorlopige havenring en het realiseren van de ongelijkvloerse spoorkruising. De intentieovereenkomst stelt 2028 als streefdatum voor de realisatie van de werken voorop (na voltooiing project R4WO).

14.7.5. Regionaal mobiliteitsplan (2023)

Zie juridische en beleidsmatige context in de discipline mens-mobiliteit uit het MER.

14.8. Wijkplannen

14.8.1. Stadsvernieuwingsproject Muide Meulestede Morgen (2019)

Op initiatief van de buurt startte de Stad Gent in 2014 een stadsvernieuwingsproject voor de wijk Muide Meulestede. Het project overkoepelt diverse initiatieven of ‘werven’ om de vooropgestelde visie en doelstellingen in de praktijk te brengen. Het gaat dan zowel om een aantal initiatieven op het vlak van (betaalbaar) wonen en (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 sluipverkeer 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 vertraming van de Meulesteedsesteenweg. 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-zuidgerichte 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 een bocht maakt richting de New Orleansstraat is ruimte voor bijkomend (buffer)groen als verbinding tussen Groenkilmaatas 1 en de groenkilmaatas 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).



Figuur 5: structuurschets uit Muide Meulestede: een ruimtelijke toekomstvisie (BUUR, EVR, 2019)

14.8.2. Wijkmobiliteitsplan (in opmaak)

Naast de wijkstructuurschets wordt ook een mobiliteitsplan voor de wijk Muide Meulestede opgemaakt. Deze studie bevindt zich in de startfase.

15. Bijlage 5: planmilieueffectenrapport

Zie apart document.

16. Bijlage 6: ruimtelijk veiligheidsrapport

Zie apart document.