



HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN GENT

Naar een kwaliteitsvolle en open stedelijke ruimte

Inhoud

0. VOORAF	03
1. BEWUST EN DOORDACHT OMGAAN MET DE GENTSE RUIMTE	04
2. ALLES OP DE JUISTE PLAATS	06
2.1. Structuurplanning zet de strategie uit	07
2.2. Het Ruimtelijk Structuurplan Gent als basis voor het beleid	07
2.3. Van ruimtelijk structuurplan naar uitvoering	08
2.4. Spelregels bij structuurplanning	09
3. WELKE STAD HEBBEN WE NU EN WELKE STAD WILLEN WE?	10
3.1. Gent, stad van kruispunten	10
3.2. Hoe moet Gent er in de toekomst uitzien?	13
3.3. Actuele maatschappelijke trends die de ruimtelijke structuur beïnvloeden	14
4. DE RUIMTELIJKE VISIE EN HET CONCEPT VAN HET RSG	16
4.1. Gent 4x4 als basis voor het ruimtelijke concept	16
4.2. Een ruimtelijk concept met zes krachtlijnen	17
5. HET RSG IN ZES RUIMTELIJKE THEMA'S	20
5.1. Wonen in het Gent van morgen	20
5.2. Groen Gent	25
5.3. Een evenwichtige verdeling van de vervoerstypes	29
5.4. Ruimte voor ondernemen	33
5.5. Ruimte voor ontspanning en cultuur: clusters, groenpolen en parken	37
5.6. Integratie van oude en nieuwe landschappen	14
6. ZEVEN GENTSE DEELGEBIEDEN BINNEN HET RSG	44
6.1. De historische binnenstad	44
6.2. De kernstad	47
6.3. De stadsrand met de vier woongebieden	51
6.4. De zuidelijke mozaïek	52
6.5. De kanaalzone	55
6.6. Het gebied van de Moervaart	57
6.7. Het kouter- en Leieland	59
7. OVERZICHTSKAART	60
8. VAN THEORIE NAAR PRAKTIJK: REALISATIE VIA STADSONTWIKKELINGSPROJECTEN	62
9. MET HET RSG NAAR DE TOEKOMST	64

00.

Vooraf

Het Ruimtelijk Structuurplan Gent bepaalt al enkele jaren het ruimtelijke beleid van het stadsbestuur en blijft ook in de nabije toekomst ons groot kompas. Het is een beleidsplan dat uitstippelt hoe we de grote ruimtelijke ontwikkeling en dynamiek van de stad willen ordenen en sturen.

Concreet buigt het Ruimtelijk Structuurplan Gent zich over een aantal vragen. Waar kunnen nog bijkomende woningen gebouwd worden? Hoe zetten we de stadsvernieuwing in de 19de-eeuwse stadsgordel verder? Waar komen nieuwe bedrijventerreinen? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat Gent goed bereikbaar blijft en het openbaar vervoer beter wordt? Hoe krijgen we meer groen in de stad?...

Deze brochure is niet het Ruimtelijk Structuurplan Gent zelf uit 2003. Het is een vernieuwde versie van de brochure Gent Morgen (2003) – een samenvatting, die rekening houdt met de wijzigingen en evoluties in de voorbije jaren.

U zal merken dat er sedert 2003 al veel veranderd is. Pleinen zijn heraangelegd, er kwamen nieuwe parken bij, stadsvernieuwingprojecten draaien op volle toeren. Zo werken we samen aan een stad waar het prettig is om te leven, te werken en te ontspannen, en die nog meer Gentenaars de kans geeft zich volwaardig te ontplooiën.



Tom Balthazar

Schepen van Milieu, Stadsontwikkeling en Wonen
Oktober 2010

01.

Bewust en doordacht omgaan met de Gentse ruimte

Deze brochure gaat over hoe de stad nadenkt over haar ruimtelijk beleid.

Hoe willen we dat Gent zich in de toekomst ontwikkelt? Hoe moet de stad er uit zien?

U leest eerst een algemene inleiding over ruimtelijk beleid en structuurplanning.

Daarna leggen we uit hoe Gent nu ruimtelijk in elkaar zit, welke stad Gent moet worden en welke actuele trends een invloed zullen hebben op het gebruik van de ruimte om ons heen.

De brochure concentreert zich dan op de ruimtelijke visie en de krachtlijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG).

Dit abstracte deel wordt nadien op twee manieren concreet gemaakt:

- in zes ruimtelijke thema's: wonen, groen Gent, verkeer en vervoer, ruimte voor ondernemen, cultuur en recreatie en de landschappelijke structuur;
- in richtlijnen voor zeven Gentse deelgebieden: de historische binnenstad, de kernstad, de stadsrand met de vier woongebieden, de zuidelijke mozaïek, de kanaalzone, het gebied van de Moervaart en het kouter- en Leieland.

Uiteindelijk vat een overzichtskaart de gewenste ruimtelijke structuur samen.

Ten slotte komt nog kort aan bod hoe het RSG gerealiseerd wordt, en wat de toekomst brengt op ruimtelijk gebied.



02.

Alles op de juiste plaats

Onze maatschappij leeft: mensen gaan werken, verplaatsen zich, willen zich ontspannen, houden van een mooi huis in een leuke woonomgeving, willen voldoende open ruimte voor landbouw en natuur... Bedrijven willen dan weer goed bereikbaar zijn en kunnen uitbreiden.

De overheid moet voor al deze maatschappelijke behoeften de juiste plaats vinden. Ze moet een goed en doordacht ruimtelijk beleid voeren. Duurzaamheid met ruimtelijke draagkracht en kwaliteit zijn hierbij kernbegrippen.

Fietsbrug aan het Keizerpark (Ledeberg)



Parkeergarage in Ramen

2.1 STRUCTUURPLANNING ZET DE STRATEGIE UIT

Structuurplanning is een methode, een manier van werken om al deze zaken op een goede manier een plek te geven. Het betekent nadenken over de gewenste ruimtelijke structuur, over de visie, het concept, het samenhangende geheel: hoe kan Gent er op lange termijn uitzien en functioneren? Hoe kan de stad zich verder ontwikkelen?

Met structuurplanning bepalen we de strategie voor de volgende 15 à 20 jaren, en zorgen we ervoor dat deze krijtlijnen ook uitgevoerd geraken.

Duurzaamheid. Een duurzame ruimtelijke ontwikkeling houdt rekening met de behoeften van de huidige generatie, zonder de noden van toekomstige generaties in gevaar te brengen. Wijken moeten kunnen blijven functioneren, ook op lange termijn. Dit betekent dat we de beschikbare open ruimte zuinig gebruiken, en dat we stedelijke kernen zo versterken dat ze hun woon- en werkfunctie optimaal kunnen vervullen.

Ruimtelijke kwaliteit. Wat is een mooie woning? Wat is een buurt met veel woonkwaliteiten? Hoe kunnen we de kwaliteiten van Gent versterken? Het antwoord op deze vragen is subjectief, cultureel bepaald en gebonden aan de tijd waarin we leven. Streven naar het kwaliteitsvol gebruik van de ruimte om ons heen biedt dus geen garantie, maar we kunnen het wel proberen.

Ruimtelijke draagkracht. Elke plaats heeft haar grens aan wat ze aan menselijke activiteit kan verdragen. Een druk winkelcentrum bijvoorbeeld kan een nabijgelegen woonbuurt fors belasten.

2.2 HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN GENT ALS BASIS VOOR HET BELEID

Structuurplanning is een proces dat resulteert in een **lange termijn** visie op de **gewenste structuur** in de ruimte om ons heen. Deze visie wordt neergeschreven in een ruimtelijk structuurplan.

Er bestaan structuurplannen op Vlaams, op provinciaal en op gemeentelijk niveau. Een gemeentelijk structuurplan regelt de ruimtelijke zaken op lokaal niveau, maar moet passen in de strategie van het Vlaamse en provinciale structuurplan.



Het vernieuwde Sint-Pietersplein

Gent heeft al lang een traditie van ruimtelijke planning. Sinds 2003 beschikt de stad over een gemeentelijk **Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG)**. Het RSG is een doordacht strategisch plan. Het bepaalt hoe we de komende jaren met de Gentse ruimte willen omgaan en hoe de stad zich verder zal ontwikkelen: waar is plaats voor natuur, economie, vervoer en verkeer, wonen,... Het vormt een beleidskader voor de vele projecten die in deze stad leven: elk project moet passen in de globale visie van het structuurplan. Het RSG gaat over de grote structuren of patronen van de stad en is géén bestemmingsplan. Het legt dus niet voor elk stukje grond gedetailleerd vast wat er wel en niet mag gebeuren.

2.3 VAN RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN NAAR UITVOERING

Structuurplanning is ook een methode om concrete stadsprojecten te realiseren. De globale visie is immers vertaald in concrete projecten en acties. Zo zien we de stad veranderen en krijgt de visie uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent langzaam vorm.

Er bestaan verschillende instrumenten en manieren om een structuurplan uit te voeren: masterplannen, ruimtelijke uitvoeringsplannen, stedenbouwkundige vergunningen, financiering, stadsvernieuwingsprojecten, aankopen van gronden...

Het stadsbestuur zal de projecten niet allemaal zelf uitvoeren. Sommige projecten zullen door private partners gerealiseerd worden, eventueel via een samenwerking tussen publieke en private actoren (PPS).

Het Ruimtelijk Structuurplan Gent is het kader voor elk project dat in Gent voorligt. Een project wordt ingepast, en zo werken we aan de gewenste ruimtelijke structuur.



Stad van rivieren: de Ketelvaart, verbinding tussen Leie en Schelde (Ketelvest)

RUIMTELIJK UITVOERINGSPLANNEN ALS LINK MET DE PRAKTIJK

Een **ruimtelijk uitvoeringsplan** geeft uitvoering aan een ruimtelijk structuurplan.

Het heeft een verordenende waarde voor alle overheidsbeslissingen. Het toont hoe een bepaalde buurt er in de toekomst kan uitzien en legt voor elk stuk grond in die buurt vast:

- welke activiteiten er mogen plaatsvinden;
- waar al dan niet mag worden gebouwd;
- waar bedrijven toegelaten zijn;
- welke zones voorbehouden zijn voor recreatie, natuur, landbouw, sportvelden...

Een ruimtelijk uitvoeringsplan bestaat uit een toelichtingsnota, een kaart en stedenbouwkundige voorschriften. Het legt dus o.m. ook vast aan welke stedenbouwkundige voorschriften een huis moet voldoen: hoeveel verdiepingen mag het hebben, hoe moet het op het perceel worden ingeplant, mag er ook een garage komen en waar mag die staan...

2.4 SPELREGELS BIJ STRUCTUUR-PLANNING

Zorgvuldig, zuinig en duurzaam ruimtegebruik volgt een aantal spelregels.



BEGRENZEN

Gent heeft ruimte nodig voor haar ontwikkeling. Maar er moeten aan de groei meteen ook grenzen gesteld worden.

De Vlaamse overheid legde in 2005 de grenzen van het grootstedelijk gebied Gent concreet vast. Het bepaalde waar extra ontwikkelingen gestimuleerd kunnen worden (in het *stedelijk gebied*) en waar open ruimte voor landbouw, natuur en recreatie primeren (in het *buitengebied*). Dit voorkomt dat het stedelijk gebied zich tomeloos uitbreidt en houdt de open ruimte in de omgeving in stand.



BUNDELEN

Samenbrengen van functies zoals wonen, werken, recreatie,... verhoogt de dynamiek in een wijk of stad. Alles blijft zoveel mogelijk op wandel- en fietsafstand van elkaar, het openbaar vervoer is efficiënter en het zorgt voor leven in een stad.



MENGEN

Functies moeten zoveel mogelijk *gemengd* worden. Dit zorgt voor afwisseling en maakt een wisselwerking tussen de functies onderling mogelijk. Men moet echter altijd rekening houden met de draagkracht van de omgeving. Een milieu-belastend bedrijf hoort bijvoorbeeld niet thuis in een woonbuurt.



SELECTEREN

Selecteren betekent dat we verschillende *elementen kiezen* die een rol kunnen spelen in het ordenen van de ruimte: wegen, rivieren, stationsomgevingen, assen van het openbaar vervoer, groenassen... Het geeft deze elementen een plaats in het algemeen functioneren van een gebied. Het zijn de structuren.



STRUCTUREREN

Een laatste uitgangspunt is het streven naar een *sterke samenhang van structuren* en het ontstaan van *netwerkstructuren*. Het zijn ketens met een sterke onderlinge samenhang. Wegen worden volgens vooropgestelde principes ingericht; tram- en buslijnen worden verbeterd; een specifiek beheer voor de riviervalleien zorgt voor de ecologische uitwisseling van planten en dieren; losse fietsroutes worden aan elkaar gekoppeld tot één groot fietsnetwerk...



Nachtbeeld van de Kouter

03.

Welke stad hebben we nu en welke stad willen we?

Hoe zit ruimtelijk Gent er nu uit? Met andere woorden: wat was het vertrekpunt voor het nadenken over de toekomstige ruimtelijke visie?

Welke stad willen we van Gent maken?

En waarmee moeten we rekening houden als we dit willen bereiken?

3.1 GENT, EEN EVENWICHTIGE EN VEELZIJDIGE STAD

Gent is ontstaan op de plaats waar twee rivieren – de Leie en de Schelde – samenvloeien. Als natuurlijk knooppunt nam Gent door de eeuwen heen steeds meer functies op.

De toekomstige ontwikkeling zoals aangegeven in het Ruimtelijk Structuurplan Gent vertrekt vanuit deze 'ruimtelijke structuur'. Daarin zijn bepaalde stedenbouwkundige **patronen of ruimtelijke structuren** te herkennen. Mensen hebben ook **functies** toegekend aan de ruimte: wonen, ontspannen, werken,... Deze functies veranderen doorheen de tijd. Toch blijven bepaalde patronen steeds herkenbaar: de 'structuurbepalende elementen'. Het zijn de volgende:



Sint-Baafsplein in de historische binnenstad

Gent heeft een beeldbepalende historische **binnenstad** (grotendeels de 'kuij' van Gent) die op regionaal en op internationaal niveau fungeert als een cultureel handels- en dienstencentrum. De binnenstad heeft grotendeels haar middeleeuwse stratenpatroon behouden, met een klun van steegjes en waterlopen in een historisch decor. Rond de binnenstad ligt de **19de-eeuwse gordel**. Deze oude arbeiderswijken worden gekenmerkt door een zeer compacte bebouwing, een erfenis uit het rijke textielverleden van Gent. De stad waaiert via de steenwegen verder uit over een ruim gebied met omvangrijke zones van aaneengesloten maar minder dense bebouwing. Ze lopen over in de stadsranden die rond

vroegere dorpskernen ontstaan zijn, en waar we **vier randstedelijke woongebieden** herkennen. Daar zijn ook verkavelingen met een meer residentieel karakter. Wie nog verder de stadsrand opzoekt, bevindt zich in een meer open landschap met een aantal woonkernen. Dit strekt zich enerzijds uit langs de steenwegen tot in de buurgemeenten Lochristi, Destelbergen, Merelbeke, Melle, De Pinte, Sint-Martens-Latem en Evergem. In de kanaalzone bepalen straatdorpen zoals Wittewalle, Desteldonk, Mendonk en Sint-Kruis-Winkel het beeld. In het zuiden vinden we de grotere woonkernen van Baarle, Luchteren en Afsnee.



*Stad van knooppunten:
E17, E40 en het Scheldekanaal*

Gent vormt een **knooppunt** van autowegen, tramlijnen, spoorwegen en waterwegen.

De stad ligt langs diverse (internationale) wegverbindingen, o.a. de R4 en het kruispunt van de Europese snelwegen E17 / B401 (waar E17 en E40 de stad binnenkomen) en E40.

De stadsring R40 omringt de historische binnenstad. De oude steenwegen (Antwerpsesteenweg, Evergemesesteenweg, Brusselsesteenweg en Kortrijksesteenweg) verbinden Gent met de omliggende regio en vormen de invalswegen naar Gent.

De Ringvaart en het kanaal Gent-Terneuzen zijn belangrijke waterwegen op Gents grondgebied.

Het Sint-Pietersstation speelt als belangrijkste station in Vlaanderen een grote rol.

Ten slotte doorkruisen diverse stads- en regioliijnen van tram en bus de stad en verbinden ze Gent met de omliggende streken.

Op het gebied van **bedrijvigheid, handel en zaken** is Gent een veelzijdige stad.

Na het verdwijnen van de textielindustrie zijn in Gent vooral de metaalnijverheid, de auto-industrie en de chemie op de voorgrond getreden. Het belangrijkste economische gebied situeert zich in de zeehaven – langs het kanaal Gent-Terneuzen, de R4-oost (John F. Kennedylaan) en de R4-west (langs Evergem). Het karakteriseert zich door grote watergebonden bedrijven en hun infrastructuur en functioneert op internationaal niveau. ArcelorMittal (het vroegere Sidmar) en Volvo zijn er de grootste bedrijven.

Wat betreft de handel en diensten, is er een ruim winkelaanbod in de stad. Gent vormt vandaag ook een belangrijk ziekenhuiscentrum en een centrum voor kenniseconomie. De stad is ook de belangrijkste studentenstad van Vlaanderen, met diverse onderwijsinstellingen en –faciliteiten.

Ten slotte zijn er langs de stadsring diverse grote kantoorgebouwen.

Studenten in het park



Je zou het niet meteen verwachten, maar Gent heeft verrassend veel **groen**.

Er zijn verschillende valleigebieden, die zowel natuurlijk, recreatief en landschappelijk belang hebben. De Moervaart- en de Kalevallei (met de Vinderhoutsebossen) zijn gebieden met veel open ruimte. De Leie- en Scheldevallei liggen een stuk ingesloten tussen de stedelijke bebouwing en zijn helemaal anders: er zijn naast open ruimte ook bebouwing, allerhande infrastructuur en intensieve recreatie.

In het centrum zorgen tuinen, openbaar groen en kleine stukjes natuur voor groen. In de stadsranden zien we grotere tuinen, maar ook landbouw zoals akkers en weilanden.

In het noorden ligt de grote dekzandrug Stekene-Maldegem met zijn bossen nog deels binnen de gemeentegrens. In het zuiden, tussen Sint-Martens-Latem, Sint Denijs-Westrem, De Pinte en Zwijnaarde, is er veel open ruimte met kasteelparken en aansluitende kleine bossen.

Gent beschikt helaas over weinig bossen.

Groen en natuur kaderen binnen het bredere geheel van een **landschap**. In Gent kunnen we drie verschillende landschapsvormen onderscheiden:

- Een *open landschap* zoals de Scheldevallei, het voormalige Scheldeveld, de Leie, het kouter- en bulkenlandschap rond Drongen en het straatdorpenlandschap Waarschoot-Lokeren.
- Een *havenlandschap* langs het kanaal Gent-Terneuzen, voorbij Zelzate tot in het Nederlandse Terneuzen. Dit landschap kenmerkt zich vooral door grote fabrieksgebouwen, fabrieksschouwen, kranen en zeeschepen.
- Een uitgestrekt *stadslandschap*. In de binnenstad vallen vooral de torens op. Daarnaast is Gent eigenlijk een samensmelting van vele stukjes stad met zeer verschillende sferen. Door de losse bebouwing in de rand is de overgang van de stad naar open gebied op veel plaatsen onduidelijk geworden.

Op het vlak van **ontspanning** heeft Gent een grote aantrekkingskracht. Gent beschikt over een enorm cultuuraanbod en een goed uitgebouwde sportinfrastructuur – al is er nog steeds vraag naar meer ruimte voor sport.



Oase van groen in Bourgoyen-Ossemeersen

3.2 HOE MOET GENT ER IN DE TOEKOMST UITZIEN?

U heeft nu een goed beeld hoe ruimtelijk Gent op dit moment in elkaar zit.

Maar waar wil het stadsbestuur in de toekomst met de stad naartoe? Op welke manier wil men de stad verder uitbouwen? Hoe moet Gent er in 2020 uitzien? Aan welke stad willen we met z'n allen werken? Welke kwaliteiten willen we beklemtonen?

De vele gezichten van Gent hangen samen met de verschillende functies die de stad moet vervullen. Gent is een **woonstad**, een **historische stad aan het water** en een **kennis- en cultuurstad**. We willen dit beeld van Gent door toekomstige ontwikkelingen nog beter in de verf zetten.

- **Gent als kwaliteitsvolle woonstad**



Kwaliteitsvol wonen (Molenstraat - Wondelgem)

Gent is en blijft eerst en vooral een stad om in te wonen. Gent wil zowel de woonomgevingen, het aantal woningen als de kwaliteit ervan opwaarderen. De stad moet voor de huidige bewoners een nog aantrekkelijker woonmilieu worden, en als aantrekkingspool fungeren voor nieuwe en terugkerende bewoners.

- **Gent als stad van torens en rivieren**

Al van in de middeleeuwen wordt het Gentse landschapsbeeld bepaald door drie historische torens: die van de Sint-Baafskathedraal, het Belfort en de Sint-Niklaaskerk. Later werd het beeld aangevuld met schoorstenen van de 19de-eeuwse industrie, daarna met de Boekentoren en andere (woon)torens.

In nieuwe stadsdelen en ontwikkelingszones kunnen op goedgekozen plekken opmerkelijke torens geplaatst worden, die hedendaagse, krachtige ruimtelijke symbolen vormen. Het is wel belangrijk dat nieuwe torens het zicht en de hoogte respecteren van de bestaande torens.

Water met o.m. de samenvloeiing van Leie en Schelde zijn cruciaal in het ontstaan en de groei van Gent. Het water in Gent werd in het verleden behoorlijk vervuild, en vaak overbouwd of dichtgegooid. Toch blijft het een van de belangrijkste structurerende elementen voor de stad. De nabijheid van het water zal in de toekomst opnieuw als troef uitgespeeld worden om de algemene levenskwaliteit te bevorderen.

- **Gent als veelzijdige en eigenzinnige kennis- en cultuurstad**



Dansfestijn op het Sint-Baafsplein

Gent typeert zich door een progressieve eigenzinnigheid die een creatieve dynamiek voedt. Hierdoor komt Gent vaak als vernieuwend voor de dag. Vooral op het vlak van kennis en cultuur onderscheidt Gent zich van andere steden. Met een snel groeiende universiteit en meerdere hogescholen is Gent een voortrekker op het vlak van onderwijs. Het is ook een kunstenstad met internationale allure (muziek, podiumkunsten) en een onderzoeksgebied voor nieuwe technologieën.

We willen dit profiel aanscherpen, deze functies bewust in het stadsweefsel inplanten en hen voldoende ontwikkelingsruimte geven.

3.3 ACTUELE MAATSCHAPPELIJKE TRENDS DIE DE RUIMTELIJKE STRUCTUUR BEÏNVLOEDEN

De ruimtelijke strategie moet ook rekening houden met maatschappelijke trends: onze woonwensen, de manier waarop we onze vrije tijd besteden, ons verplaatsen,... Drie evoluties in de samenleving zullen zeker een impact hebben op de ruimtelijke structuur van Gent: andere woontrends, de vraag naar bedrijfsgronden en de vrijetijdsbeleving.

• Wootrends veranderen

Het aantal inwoners in Gent groeit, maar de gezinnen worden kleiner. Dit zorgt ervoor dat er te weinig woningen zijn. Daarnaast kent Gent een stadsvlucht: inwoners verhuizen uit het centrum. Dit zou normaal voor meer woningen moeten zorgen. Het aantal niet-gedomicileerde inwoners stijgt echter, waardoor de meeste woningen bewoond blijven. Gent moet dus zorgen voor meer woningen.



*Nieuwe woontrends
(Meulenbilkstraat - Wondelgem)*

In Gent valt op het vlak van wonen het volgende op:

- Veel nieuwe woningen die de laatste jaren in het stedelijk gebied gerealiseerd worden, zijn appartementen en studio's.
- Bestaande gebouwen met een andere functie worden steeds meer omgevormd naar een woonfunctie. In de binnenstad komt het wonen echter steeds meer in het gedrang. Door de verdere uitbouw van de kleinhandel, toerisme, recreatie met heraanleg van pleinen en straten, de organisatie van evenementen... lokt de binnenstad immers zoveel publiekstrekkende functies, dat het er niet meer aantrekkelijk wonen is.
- Gent heeft het hoogste aantal slechte woningen van alle Vlaamse gemeenten. Om de leefbaarheid te verzekeren, blijft verdere stadsvernieuwing noodzakelijk. Deze vernieuwing vindt vooral plaats in de wijken in de 19de-eeuwse gordel (Brugse Poort, Rabot, Ledeborg...), maar ook in de stadsrand. Woningen van slechte kwaliteit worden gesloopt. In de plaats komen groene ruimtes en nieuwbouw. Daarnaast worden er nieuwe meergezinswoningen gebouwd op voormalige industriële sites (bijvoorbeeld drukkerij Het Volk), verlaten kantoorlocaties, nog onbebouwde percelen of in verloederde gebieden. Opvallend is de vernieuwing in de 'poortstraten' (Kortrijksepoortstraat, Brusselsepoortstraat, Dampoortstraat,...).
- Ruimtelijke uitvoeringsplannen bestemden de laatste jaren heel wat woongebied.

- **De vraag naar bedrijfsgronden blijft groot**

Het voornaamste knelpunt voor de Gentse economische ontwikkeling vormt vandaag het gebrek aan onmiddellijk bruikbare bedrijventerreinen en kantoorruimte. Hierdoor kunnen er minder nieuwe bedrijven aangetrokken en minder bestaande bedrijven uitgebreid worden.

Om ervoor te zorgen dat Gent economisch blijft meespelen, moet de stad dus nieuwe bedrijfsgronden creëren.

Positief is dat de economische ruimte binnen het zeehavengebied intensiever gebruikt wordt en steeds meer terreinen bouwrijp gemaakt worden.

De groei van de Gentse kennistechnologie vult bestaande en nieuwe economische terreinen langsheen E40 en de E17 in: The Loop (het gebied rond Flanders Expo), de site van het Universitair Ziekenhuis, de kantoorontwikkelingen in Merelbeke en in Zwijnaarde de wetenschapsparken Ardoyen en Rijvissche, de Tramstraat en het Eiland Zwijnaarde.

Ten slotte concentreren steeds meer grootschalige kleinhandelzaken zich langs de steenwegen. Die fungeren zo als economische dragers voor Gent en de randgemeenten. Nadelen zijn echter dat de goede bereikbaarheid (verkeersfunctie) en de leefbaarheid van de omgevende (woon)buurten onder druk komen.

- **Steeds meer vrije tijd**

Mensen hebben steeds meer vrije tijd. Ze willen meer recreatie buitenshuis: een speelbos, nieuwe sportinfrastructuur, fiets- en wandelpaden en –gebieden, natuur... Maar ook een betere leef- en woonkwaliteit in de stad: meer private buitenruimte, private en openbare parken...

Gent moet dus zorgen voor meer recreatief groen en voldoende speelruimte. Daarvoor is echter plaats nodig.

Wandelen aan de Blaarmeersen



De groene velden (Mariakerke)

04.

De ruimtelijke visie en het concept van het RSG

U weet nu dat we streven naar Gent als woonstad, historische stad aan het water en kennis- en cultuurstad. En we moeten rekening houden met een aantal maatschappelijke evoluties. Hier leest u hoe we de gewenste ruimtelijke ontwikkeling in Gent zien. Dit deel is als het ware de theorie, die later in de praktijk moet omgezet worden.

Om het Ruimtelijk Structuurplan Gent inhoud te geven, bedacht men eerst een visie die op lange termijn voor ruimtelijke samenhang zorgt. Op basis van de visie werd dan een **ruimtelijke structuur (concept)** uitgewerkt. Dit concept is het resultaat van een door-gedreven denkoefening over een evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling van de stad. Daarbij moesten ook keuzes gemaakt worden: waar willen we bijkomende woningen? Hoe organiseren we het verkeer in, van en naar de stad?... Het uiteindelijke concept is een soort **patroon** dat toont hoe de stad zich verder moet ontwikkelen.

4.1 GENT 4X4 ALS BASIS VOOR HET RUIMTELIJKE CONCEPT

Het ruimtelijke concept van het RSG vertrekt vanuit het patroon van de vier oude steenwegen. Zij verbinden de vier windstreken en bepalen al jaren de relatie tussen het centrum, de deelgemeenten en de omliggende gemeenten.

Deze vierledigheid komt steeds terug. We kunnen spreken over 'Gent 4 x 4' of 'vierledig Gent': er zijn vier woongebieden, vier steenwegen, vier groenpolen (zones met veel groen en/of natuur) en vier clusters van regionale bedrijventerreinen.

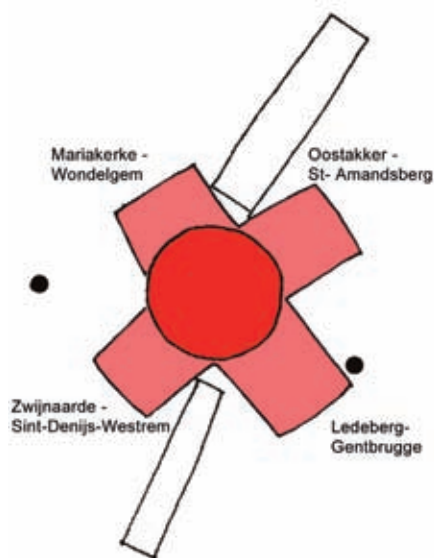
4.2 EEN RUIMTELIJK CONCEPT MET ZES KRACHTLIJNEN

Het concept van het Gent van de toekomst bouwt verder op de vierledigheid en baseert zich op zes krachtlijnen.

1. Gent ontwikkelde zich historisch rond het samenvloeien van Schelde en Leie, en later rond de kruispunten van spoorwegen en wegen (E17 en E40). Dit leidde tot de vorm van een zandloper. Gent kiest er bewust voor om de stadsontwikkeling verder te laten verlopen volgens het **zandlopermodel of 'klavertje vier'** in de richting van de steenwegen, met een brede ontwikkeling in het noorden en zuiden, en een smalle 'taille' tussenin ter hoogte van de binnenstad. Dit model zorgt ervoor dat de open ruimte (de omliggende natuur- en recreatiegebieden – de Leie-, Schelde en Damvallei) vlot bereikbaar is vanuit het centrum. Het vrijwaren van de natuurontwikkeling daar is dan ook essentieel.
2. Het natuurlijke patroon van de zandloper is onderbroken: in het noorden door de haven, in het oosten en het zuiden door de Scheldevallei, en in het westen door de Leievallei met Bourgoyen-Ossemeersen. Hierdoor heeft de stad zich in vier richtingen uitgebreid en zijn er **vier woongebieden** ontstaan in de **randstad**, die duidelijk van elkaar te onderscheiden zijn:
 - Mariakerke/Wondelgem/Evergem;
 - Oostakker/Sint-Amandsberg/Lochristi/Destelbergen;
 - Gentbrugge/Ledeberg/Melle/Merelbeke;
 - Zwijnaarde/Sint-Denijs-Westrem/De Pinte/Sint-Martens-Latem.



Stadsontwikkeling volgt het model van een zandloper



Vier woongebieden in de stadsrand

3. De oude **steenwegen** verbinden reeds eeuwen de stad met de woongebieden in de randstad, met de buurgemeenten en met de hele omliggende regio; en dit in vier richtingen:

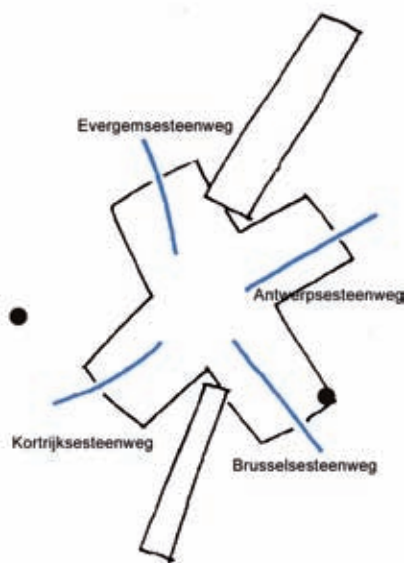
- Evergemessteenweg;
- Brusselsesteenweg;
- Antwerpsesteenweg;
- Kortrijksesteenweg.

Deze steenwegen vormen de ruggengraat van de vier woongebieden en herbergen heel wat functies zoals handel, bedrijvigheid... Ze vormen ook de hoofdlijnen van het openbaar vervoer: ze hebben (of krijgen) een tramlijn.

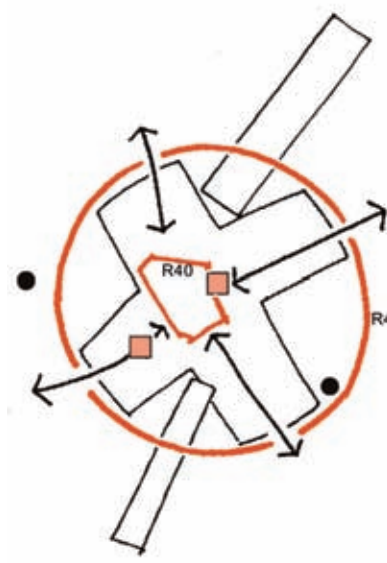
4. Er zijn twee belangrijke verkeersaders: de **stadsring R40** en de **R4**.

De stadsring (R40) verbindt de steenwegen en buurten van de kernstad, en verdeelt zo het verkeer op stedelijk niveau. De R40 krijgt een groene nieuwe inrichting tot stadsboulevard.

De R4 is een grootstedelijke ringweg en een groene ring. Hij verbindt de woon-, de groen- en de economische gebieden in de stadsrand.



Vier steenwegen verbinden het centrum met de stadsrand



Twee ringsystemen: de stadsboulevard R40 en de R4

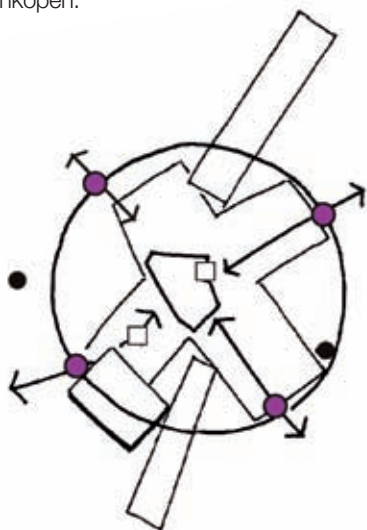
5. Economische functies worden op een verantwoorde manier ingepast.

Langs de **stadsring** (R40) vinden **stedelijke functies** als handel, kantoren en diensten een plaats.

Op de **kruispunten** van de **(R4)** en de vier **steenwegen** kunnen zich **regionale bedrijventerreinen** ontwikkelen en is er in specifieke zones plaats voor grootstedelijke kleinhandel:

- langs de Evergemsesteenweg: op het terrein Zeeschipstraat/Industrieweg/Durmakker-oost;
- langs de Antwerpsesteenweg: aan Schansakker en de terreinen aan de andere zijde van de steenweg;
- langs de Brusselsesteenweg: tegenover de land- en tuinbouwschool van Melle (grondgebied Melle);
- langs de Kortrijksesteenweg: op het terrein van Flanders Expo (The Loop).

Deze concentratie van kleinhandel stimuleert zuinig ruimtegebruik. Ze biedt ook de mogelijkheid om parkeerplaatsen te delen en beperken het aantal verplaatsingen voor inkopen.

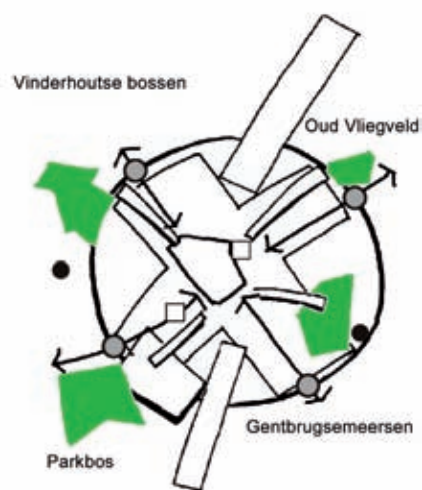


Regionale bedrijventerreinen resp. kleinhandel op de knooppunten van de steenwegen met R4 resp. R40

6. Bij elk woongebied in de stadsrand hoort een **groenpool**: een zone met veel groen en/of natuur, die we willen beschermen en uitbreiden. Deze groengebieden kunnen als recreatief gebied met ecologisch belang dienen voor de volledige stad. Er zijn er opnieuw vier:

- Vinderhoutsebossen (Mariakerke – Lovendegem);
- Oud Vliegveld (Oostakker – Lochristi);
- Gentbrugse Meersen (Gentbrugge – Destelbergen);
- Kastelensite Zwijnaarde (of Parkbos, Zwijnaarde – De Pinte).

Groenassen verbinden de groenpolen met het centrum.



Vier groenpolen aan de stadsrand, verbonden door een groene ring

05.

Het RSG in zes ruimtelijke thema's

In het vorige hoofdstuk kon u lezen hoe de ruimtelijke visie en het concept van het RSG in elkaar zitten. Het bleef echter vrij abstract. Het was als het ware de theorie van de toekomstige Gentse ruimtelijke ontwikkeling. Dit hoofdstuk toont u de praktijk. Hier proberen we het RSG te vertalen in iets tastbaar, concreet en zichtbaar. We bespreken het RSG aan de hand van zes ruimtelijke thema's en beschrijven de principes die we bij deze thema's hanteren.

De zes thema's zijn:

- wonen;
- groen Gent;
- verkeer en vervoer;
- ruimte voor ondernemen;
- cultuur en recreatie;
- de landschappelijke structuur.

5.1 WONEN IN HET GENT VAN MORGEN

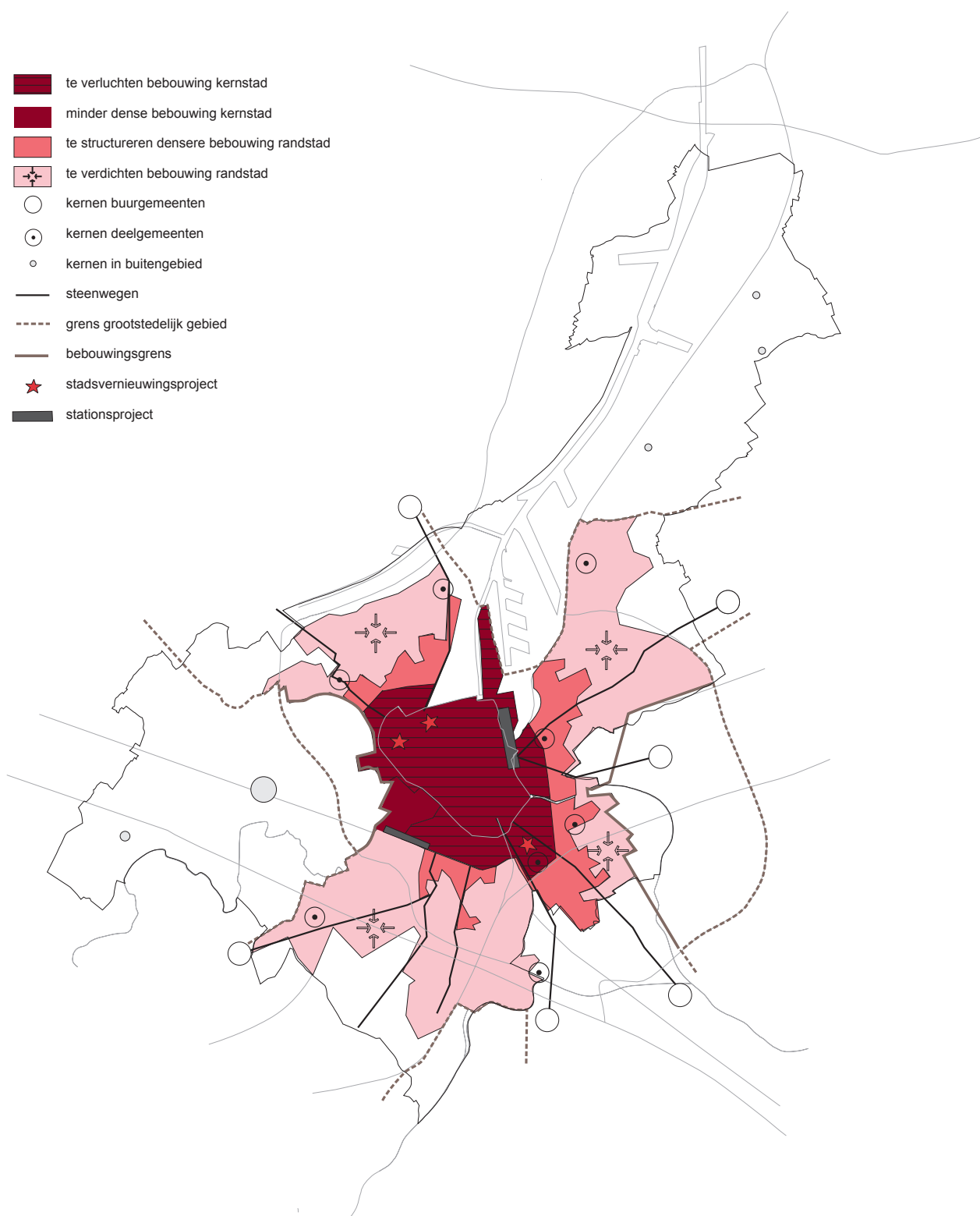
Het stadsbestuur wil Gent aantrekkelijk maken voor verschillende doelgroepen. Men wil ervoor zorgen dat mensen in hun gekende omgeving kunnen blijven wonen, ook wanneer er kinderen komen, na een scheiding of bij het ouder worden.

Op het vlak van wonen is de strategie:

- Gent als **woonstad** versterken door de stadsvlucht (van vooral jonge gezinnen met kinderen) om te buigen en door nieuwe bewonersgroepen (vooral jongeren en aankomende senioren) aan te trekken;
- **voldoende** kwaliteitsvolle woningen aan te bieden (bijvoorbeeld door de stad te 'verdichten', door een minimum aan woningen af te dwingen bij het omvormen van voormalige bedrijfs- of dienstengebouwen en door het wonen boven winkels te stimuleren);
- te zorgen voor **bijkomende sociale woningen**;
- een **gevarieerd woonaanbod** realiseren: enerzijds een mix van sociale en particuliere woningen, anderzijds een menging van verschillende woningtypes (eengezinswoningen, appartementen...);
- de **woon- en leefkwaliteit** in de bestaande stadwijken en -dorpen verbeteren;

DE GEWENSTE WOONSTRUCTUUR

-  te verluchten bebouwing kernstad
-  minder dense bebouwing kernstad
-  te structureren dichtere bebouwing randstad
-  te verdichten bebouwing randstad
-  kernen buurgemeenten
-  kernen deelgemeenten
-  kernen in buitengebied
-  steenwegen
-  grens grootstedelijk gebied
-  bebouwingsgrens
-  stadsvernieuwingsproject
-  stationsproject



SCHAAL: 1:100.000



Wooncomplex aan de vroegere
drukkerij Het Volk (F. Lousbergskaa)l

Wat betekent dit concreet voor de verschillende woonomgevingen in Gent?

Historische binnenstad

In het historische centrum staan de woningen dicht bij elkaar. De binnenstad moet vooral als woonomgeving blijven functioneren. Wonen wordt er beschermd en uitgebreid, o.m. door het bewaken van het aanbod aan eengezinswoningen, door het realiseren van woningen boven winkels en binnen grote projecten voor kantoren, diensten of voorzieningen. Er is aandacht voor het vrijwaren van rust, stilte en groen, en voor het in de hand houden van de parkeerdruk.

Gordel rond de binnenstad

De gordel rond de binnenstad wordt al enkele jaren stapsgewijs vernieuwd via stadsvernieuwingsprojecten. Het aantal woningen blijft hier hoogstens gelijk, maar kan ook dalen omdat er meer ruimte voor groen en ontmoeten komt.

STADSVERNIEUWINGSPROJECTEN

De 19de-eeuwse gordel rond de binnenstad bestaat voor een groot deel uit dicht bebouwde, oude arbeiderswijken. Deze wijken kreunden onder de slechte kwaliteit van de woningen en het gebrek aan groen en ruimte.

Stadsvernieuwingsprojecten zorgen hier nu voor revitalisering: herstructurering, meer ruimte en groen, een betere leefbaarheid, een aantrekkelijke woonomgeving, nieuwe particuliere en sociale woningen...

Voorbeelden van stadsvernieuwingsprojecten zijn 'Zuurstof voor de Brugse Poort', 'Bruggen naar Rabot' en 'Ledeberg Leeft'. Ook Oud Sint-Amandsberg wordt vernieuwd.

Appartementen aan de Nieuwe Molens
(Gasmeterlaan)



Vier woongebieden in de stadsrand

In de vier woongebieden in de stadsrand neemt het aantal woningen toe. De steenwegen naar deze woongebieden kunnen dicht bebouwd worden of blijven. De overgang naar het groene landschap aan de stadsrand is echter een aandachtspunt.

De woonbuurten tussen de stad en het open, groene landschap kunnen dichter bebouwd worden, zodat ze een meer stedelijk profiel krijgen. In deze woonbuurten moeten de woningen wel nog een behoorlijke stadstuin kunnen hebben. Zo voldoen deze woningen aan de woonwensen van jonge gezinnen.

Drongen, Baarle, Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel

Deze woonkernen liggen als echte dorpen los van het aaneengegroeide stedelijk gebied. Er is nog maar een beperkte wildgroei van verspreide bebouwing in de open ruimte. We willen de compactheid behouden en versterken. De bestaande kernen kunnen verdicht worden; de resterende woonuitbreidingsgebieden worden niet ingevuld.

Het beleid richt zich in deze woonkernen op een verbetering van de woonkwaliteit, de opvang van plaatselijke noden en het goed passen van deze woonkernen in de omliggende open ruimte.

Mendonk, Afsnee, Luchteren-Campagne, Drie Leien, Halewijnkouter, Baarleboslaan-Baarlewarrande, Beelaertmeersen, Kraaiaard, Baarleveld en Slindonk

Hier zijn de bebouwingsmogelijkheden beperkt. Waar toch nog woningen mogen komen, geldt een lage dichtheid.

De kanaaldorpen Sint-Kruis-Winkel, Desteldonk en Mendonk

Het is belangrijk om de leefbaarheid in de kanaaldorpen goed te houden. Het Project Gentse Kanaalzone organiseert hiervoor specifieke initiatieven. Voorbeelden zijn de ondersteuning van de lokale handel, het garanderen van basisvoorzieningen (post, dienstencentrum), het realiseren van koppelingsgebieden en van kleinschalige projecten van sociale huur- en koopwoningen.



Het kanaaldorp Mendonk

5.2 GROEN GENT

Ruimte en groen zijn belangrijke factoren in de leefomgeving. Ze zorgen voor een gevoel van openheid en rust, en spelen een belangrijke recreatieve rol. 'Groen' kan onder verschillende vormen voorkomen: natuur, parken, plantsoenen, tuinen, bermen, groenassen...



Gentbrugse Meersen

Op het vlak van groen is de strategie:

- de totale groenoppervlakte in de stad **uitbreiden**;
 - **vier groenpolen** realiseren in de stadsrand;
 - **groenassen** realiseren die de groenpolen met de kernstad verbinden;
 - bestaande natuurwaarden **beschermen**;
 - de **samenhang** tussen al het groen **verbeteren**.
- Op lange termijn is het de bedoeling dat alle aanwezige groen een zekere natuurwaarde krijgt.

Versterking van de natuur in Gent betekent niet altijd méér natuur, maar vooral meer samenhang en groen op de juiste plaats brengen.

Meer dan de helft van de bossen, parken en tuinen liggen buiten een 'groene' bestemming en kunnen dus stilaan verdwijnen. In de gebieden met een bestemming als natuur, bos of groengebied wordt de natuur echter actief verder ontwikkeld.

Het stadsbestuur mikt op een 'stand still': het wil minstens evenveel natuur behouden. Concreet betekent dit dat niet-beschermd natuurelementen die verdwijnen, op een andere plaats zo goed mogelijk gecompenseerd worden. Die compensatie zal vooral gebeuren in de vier groenpolen, in de Leievallei (Assels en Keuzemeersen) en op kleinere terreinen.

Hoe zal de groenstructuur van Gent er op lange termijn dan concreet uit zien?

De rivieren en hun valleien

Rivieren zorgen op een natuurlijke manier voor open ruimte en groene linten langs hun traject. In het Gentse gaat het hier om de Moervaart, de Leie, de Schelde, de Kale- en de Damvallei. Het stadsbestuur vrijwaart deze rivieren en hun valleien maximaal van bebouwing. Zo beschermen we er de natuur.

De natuurgebieden

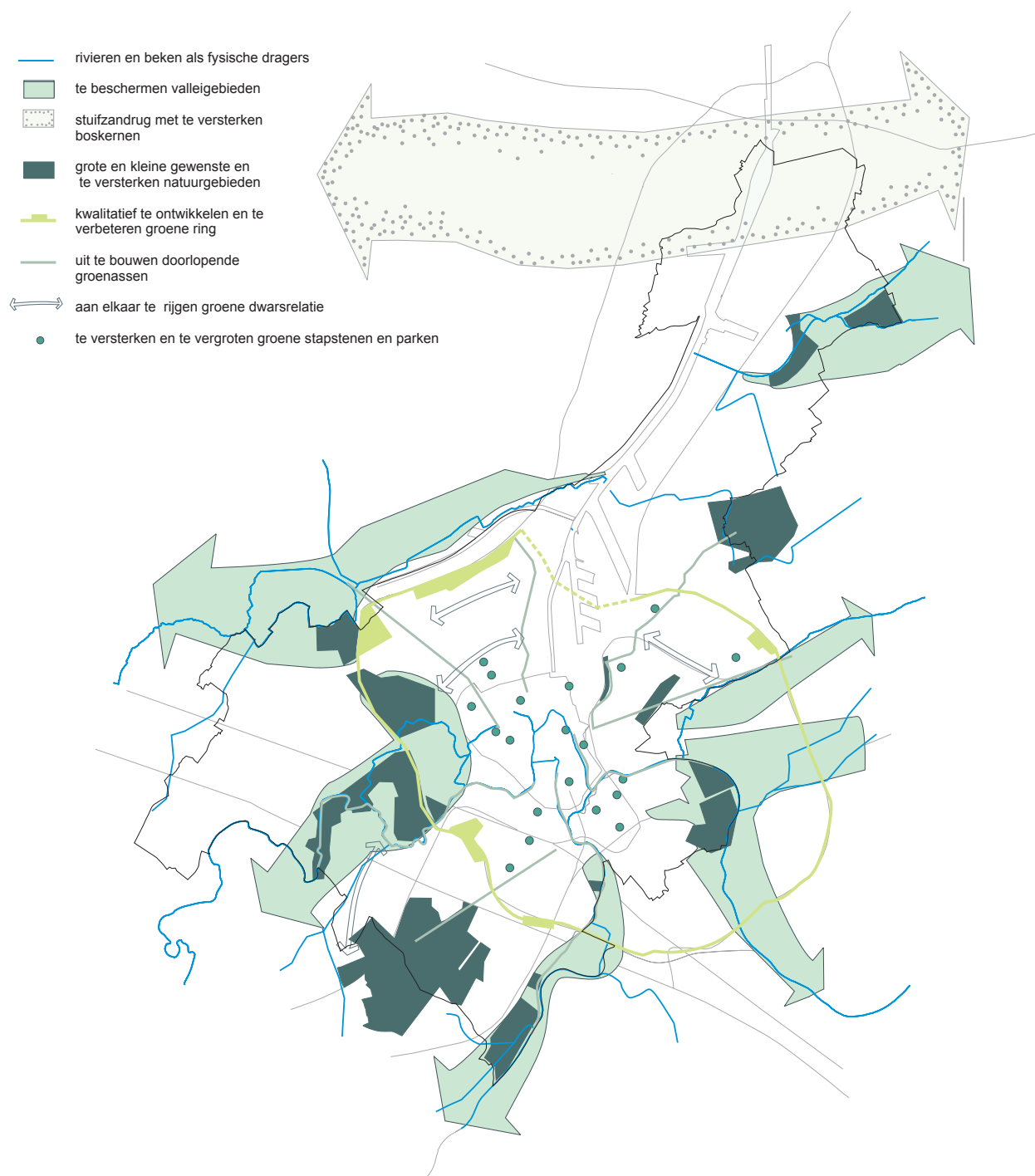
In een aantal Gentse gebieden moet natuur de hoofdfunctie blijven en beschermd worden:

- Bourgoyen-Ossemeersen;
- Drie Leien en een deel van de Leievallei;
- de Bovenscheldevallei;
- delen van de Gentbrugse Meersen en de Vinderhoutsebossen;
- het Parkbos (Zwijnaarde);
- het toekomstige stadsbos in Oostakker;
- een aantal kleinere natuurgebieden.

De groene ring

Aan beide zijden van de Ringvaart en de R4 liggen stukjes groen en natuur. Deze groenruimtes kunnen beter uitgebouwd worden. Tussen deze losse delen komen aangename, groene verbindingen voor wandelaars en fietsers, zodat we uiteindelijk een 'groene ring' krijgen. Bovendien vormt de groene ring een buffer tussen de R4 en de omliggende woonwijken en economische sites.

DE GEWENSTE GROENSTRUCTUUR



SCHAAL: 1:100.000

De groengebieden en groenpolen

Gent heeft een aantal grote groengebieden nodig die toegankelijk zijn voor het publiek. Daarom komen er vier 'groenpolen' aan de rand van de stad met recreatief en ecologisch belang. Ze dienen als groen voor de stadsmens en kunnen op verschillende manieren uitgebouwd worden: als bos, als parkgebieden met een socio-educatieve en/of recreatieve functie, als natuurgebied, als speelbos...

Dit zijn de vier groenpolen:

- *Vinderhoutsebossen* (Mariakerke – Lovendegem): dit moet een toegankelijk stadsbos worden, met natuur als hoofdfunctie. In het westen en het zuiden ervan zijn meer recreatieve activiteiten mogelijk.
- het *Oud Vliegveld* (Oostakker – Lochristi): daar komt een stadsbos met veel ruimte voor recreatie.
- de *Gentbrugse Meersen* (Gentbrugge – Destelbergen): het open meersengebied in het oosten, dat doorloopt in de Damvallei, wordt vooral een natuurgebied. In het meer beboste gebied in het westen kan meer recreatie komen.



Dreef in boskern De Ghellinck (Parkbos)

- het *Parkbos (of Kastelensite)* (Zwijnaarde – De Pinte): dit gebied krijgt een zeer gemengde invulling met natuur, landbouw en recreatie. Het landschap met de dreven en open ruimten blijft behouden, en de aanwezige landbouw wordt in het waardevolle landschap ingepast. Daarnaast komen er meerdere bossen, sommigen als natuurgebied, in andere kan (zachte) recreatie een plaats vinden.

Naast deze groenpolen is er ook nog de Blaarmeersen, met een focus op recreatie.

De groenassen

Het Ruimtelijk Structuurplan Gent voorziet in acht groenassen. Vier daarvan lopen als aaneensluitende groene ruimten vanuit de binnenstad naar de groenpolen. De open ruimtes langs de assen krijgen een overwegend groen karakter, en een wandel- en fietspad vormt de ruggengraat van de groenas. Zo ontstaan er lange, smalle parken, die de binnenstad met de open ruimte (groenpool) aan de stadsrand verbinden. Dit maakt het voor de bewoners gemakkelijk om het groen op te zoeken.

We zetten de groenassen even op een rijtje:

- Groenas 1 Oostakker: van de Dampoort naar de groenpool Oud Vliegveld (Oostakker);
- Groenas 2 Sint-Amandsberg: van de Dampoort naar Destelbergen;
- Groenas 3 Benedenschelde: van de Krommewal / Minnemeers naar de groenpool Gentbrugse Meersen;
- Groenas 4 Bovenschelde: van de Muinkkaai via de Bovenschele richting Zwijnaarde;
- Groenas 5 Kastelensite: van het Universitair Ziekenhuis (De Pintelaan) naar de groenpool Parkbos (kastelensite Zwijnaarde/De Pinte);
- Groenas 6 Leie: van de Bijlokesite langs de Blaarmeersen naar Sint-Martens-Latem;
- Groenas 7 Vinderhoutsebossen: van de Coupure langs Mariakerke naar de groenpool Vinderhoutsebossen;
- Groenas 8 Wondelgem: van het Rabot via het Lievekanaal naar Wondelgem.

De groene stapstenen

Op sommige plaatsen is het niet mogelijk om grote, open, groene ruimtes te maken. Kleine landschapselementen en natuurgebiedjes zijn echter vaak wel mogelijk. We denken hier opnieuw aan groene ruimtes langs de rivieren, in de parken en in de landbouwgebieden. Deze landschapselementen kunnen onderling sterker verbonden worden, waardoor een soort groen netwerk ontstaat.

ONTSPANNEN EN VEILIG OP WEG NAAR DE STADSRAND: MINNEMEERS-KEIZER-PARK, EEN DEEL VAN GROENAS 3

Wilt u de groenassen eens zien en beleven? We nemen u mee op een korte fietstocht...

De route Minnemeers-Keizerpark is een deel van groenas 3, die de historische stadskern met de groenpool Gentbrugse Meersen verbindt. Het eerste deel van deze groenas is een belangrijke schakel van de Floraroute (de noord-zuid fietsroute) in Gent.

U vertrekt aan de Minnemeers en neemt richting Keizerpark. Langs de Leie merkt u onmiddellijk de kaaiverlaging op ter hoogte van het Baudelohof. Deze verlaging verhoogt het contact tussen kaai en water, en prikkelt de nieuwsgierigheid naar het openliggende water. Een drijvende aanlegsteiger voor kleine plezierbootjes versterkt het vrijetijdsgevoel.

Een eindje verder, aan de Sint-Jorisbrug, neemt u de fietsonderdoorgang onder de invalsweg naar de parkeeroute. Deze verbinding is een aangenamer en veiliger alternatief: u moet de drukke invalsweg niet meer kruisen, maar kunt er gewoon onderdoor peddelen. Verderop kunt u via de Bavofietsbrug over het opnieuw opengemaakte deel van de Nederschelde wandelen en fietsen.



Verpozen aan het Veermanplein



Portus Ganda

Vervolgens trapt u naar het Veermanplein. Daar komt u in een groene oase langs het water terecht. Aan het Veermanplein liggen grote, hellende vlakken mals gras, waarin u languit kan liggen, verpozen en zonnen. Het is een aangename plek, die zich toch vlakbij de stadskern bevindt.

Vlakbij het Veermanplein ligt de plezierjachthaven Portus Ganda. Deze jachthaven situeert zich aan het historische punt waar Leie en de Schelde samenvloeiën, de oorsprong van de stad Gent. Voor het mooiste zicht op Portus Ganda gaat u naar het nieuwe terras op de Gebroeders Van Eyck brug. Daar staan houten banken in een halve cirkel, gericht op de jachthaven. Ze vormen als het ware de boeg van een schip dat door het water stevent.

Als u verder fietst, komt u via de Visserij aan de kleine stadsring R40. Ook deze weg hoeft u niet te kruisen, u kunt er onder door fietsen. Daarna neemt u de fietsbrug over de Schelde en arriveert u in het gerenoveerde Keizerpark.

Na een laatste fietsbrug over de Franse Vaart bereikt u tenslotte de Sas- en Bassijnwijk in Gentbrugge. Hier kunt u kiezen: u fietst verder langs de oevers van de Schelde naar het Arbedpark, of u neemt de weg naar de stadswijken Ledeberg of Gentbrugge.

5.3. EEN EVENWICHTIGE VERDELING VAN DE VERVOERSTYPES

Mensen willen Gent goed, snel en vlot kunnen bereiken. De verbindingen naar de stad moeten echter ook veilig, comfortabel en aantrekkelijk zijn voor verschillende types weggebruikers: fietsers, voetgangers, gebruikers van het openbaar vervoer, auto's, motoren,...

Het RSG legt voortdurend de link tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. De stad werkte een specifiek locatiebeleid uit, afhankelijk van de schaal van projecten. Grote ontwikkelingen komen bij voorkeur langs de grote tramlijnen, dicht bij verkeersknooppunten en in de beide stationsomgevingen. De stad toetst steeds of ze passen in het duurzame mobiliteitsbeleid dat men wil voeren.

Op het vlak van verkeer en vervoer is de strategie:

- een **duurzaam** mobiliteitsbeleid;
- een autoluwe binnenstad met een groot **voetgangersgebied**;
- het promoten van **fietsen en wandelen**;
- het verder uitbouwen van het netwerk van **openbaar vervoer** en het stimuleren van het gebruik ervan.

Netwerk van fietspaden



Voetgangersgebied

Wat betekent dit concreet?

Ruimte voor voetgangers

Het stadsbestuur bakent *verblijfsgebieden* af en richt het openbaar domein passend in. Dit verbetert de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. In deze gebieden primeert het verblijfskarakter: hier wonen mensen, hier gaan ze winkelen, hier gaan kinderen naar school...

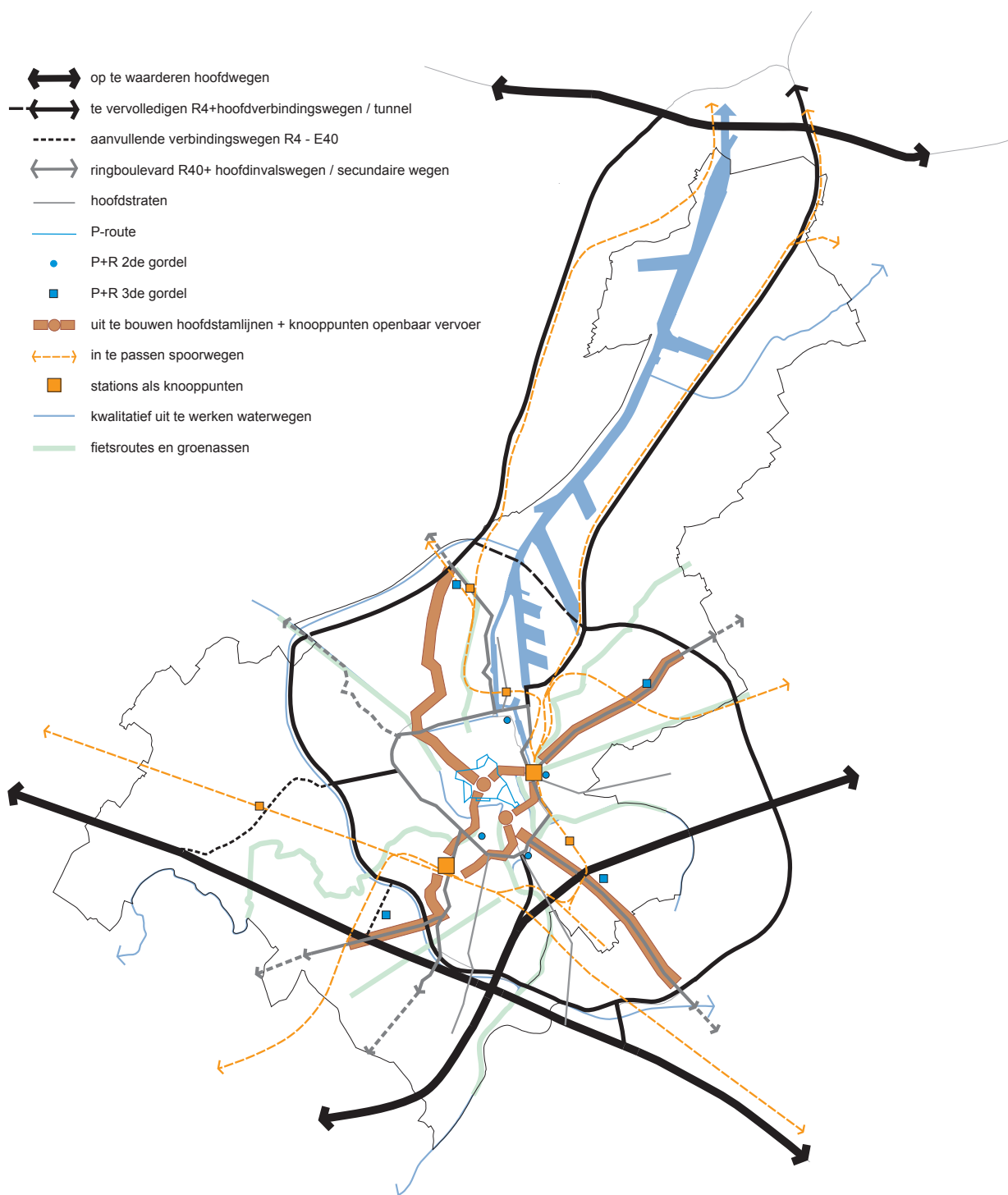
Er komt een *voetgangersnetwerk* dat de verblijfsgebieden comfortabel verbindt, zowel onderling als met de hoofdwegen (waar de tram- en bushaltes zijn).

Een fietsroutenetwerk

Er komt een *netwerk van fietspaden* dat alle woonbuurten, stations, gemeenschapsvoorzieningen, economische en recreatieve sites op een veilige en comfortabele manier met elkaar verbindt. Het bestaande fietsnetwerk vormt hiervoor de basis, samen met de steenwegen, de groenassen, de groene ring (R4) en de kleine stadsring (R40).

Het verkeersveilig aanleggen van veel gebruikte fietspaden naar de stations, de scholen en de groenpolen krijgt prioriteit.

DE GEWENSTE VERKEERS- EN VERVOERSSTRUCTUUR



SCHAAL: 1:100.000

Meer en beter openbaar vervoer



Het openbaar vervoer

Er worden *nieuwe tramlijnen* (verder) uitgebouwd:

- Antwerpsesteenweg naar Lochristi;
- Brusselsesteenweg naar Gentbrugge en Melle;
- Kortrijksesteenweg-Flanders Expo naar Sint-Denijs-Westrem;
- Morekstraat-Evergemsesteenweg naar Evergem;
- een tramlijn tussen station Gent Sint-Pieters en station Gent Dampoort.

Deze tramlijnen bedienen de binnenstad, de randstad en –kernen. De knooppunten van deze lijnen situeren zich aan het Sint-Pietersstation, het Dampoortstation, de Korenmarkt en aan Gent Zuid.

De twee *stations(omgevingen)* Sint-Pieters en Dampoort worden complementair ontwikkeld. Gent Sint-Pieters is een troef bij het uitbouwen van Gent als kennisstad (de zuidelijke 'kennispoort') en de kantoorontwikkelingen langs de Koningin Fabiolalaan. Gent Dampoort situeert zich vlakbij de haven, de culturele cluster en de Kuip en ligt in een belangrijk woongebied. Aan het Handelsdok en langs de Kasteellaan is ruimte voor recreatie, handel en kantoren.

Het autoverkeer

De R4

De R4 verbindt, verzamelt en verdeelt het autoverkeer op stedelijk, regionaal en Vlaams niveau. De R4 is gekoppeld aan diverse hoofdwegen (N49/A11, E17 en E40) en aan de kleine stadsring (R40 of stadsboulevard).

In de toekomst worden de Adolphe Pégoudlaan en het knooppunt in Merelbeke uitgebouwd als twee hoofdverbindingen tussen E40 en R4 (niveau primaire weg I). De R4 vangt ook het verkeer tussen de Gentse deelgemeenten en stadsdelen op. Om dit optimaal te laten verlopen, wordt de R4 gesloten. In het noorden met een volwaardige Sifferverbinding, in het zuiden met de afwerking van het vak Zwijnaarde-Melle.

Bedrijventerreinen, kleinhandelszones en evenementensites trekken veel autoverkeer aan. Om ze vlot bereikbaar te maken met de wagen en het openbaar vervoer, zullen ze een plaats krijgen aan de kruisingen van de R4 en de hoofdlijnen van het openbaar vervoer (hoofdsteenwegen).

De stadsring R40

De R40 fungeert als stadsboulevard en zorgt er vooral voor dat het centrum van de stad goed bereikbaar is. De R40 wordt opnieuw ingericht als een laan, met veiligere fietspaden en oversteekpunten. Gent kiest ook voor een ruimere stadsring: in het noorden langs de Gasmeterlaan/Nieuwe Vaart en de Rooigemlaan, in het oosten naar de Afrikalaan (na realisatie van de Handelsdokbrug). Dit zorgt voor een betere verbinding van de binnenstad met Brugse Poort, Rabot en het projectgebied Oude Dokken.

Een verantwoord parkeerbeleid met drie parkeergordels

Het in de hand houden van parkeren is cruciaal om Gent goed bereikbaar en leefbaar te houden. Een goed parkeerbeleid ontmoedigt vermijdbaar autobebuilding, zonder dat het een stadsbezoek afraadt.

Parkeren in Gent is georganiseerd via *drie parkeergordels of parkeerroutes (P-routes)*.

- De *eerste* P-route loodst het verkeer door en rond de binnenstad en voorziet in Park&Walk-plaatsen. Vrijdagmarkt, Kouter, Sint-Michiels, Ramen... zijn er de parkeergarages. Daarnaast zijn er nog een beperkt aantal plaatsen op straat. Sommigen daarvan zijn uitsluitend voor bewoners van die straat voorbehouden.
- De *tweede* P-route situeert zich in de directe omgeving van de stadsboulevard R40, met Park&Walk- en Park&Ride-plaatsen. Men kan er op straat parkeren. Er zijn ook een aantal parkeergarages zoals Gent Zuid, Sint-Pietersplein, Ledeberg-Bellevue.
- De *derde* P-route bevindt zich tussen de stadsboulevard R40 en de R4. Langs deze parkeergordel zijn vier Park&Ride-plaatsen, waar er direct openbaar vervoer is om de stad in te komen. De Park&Ride-plaatsen zijn:
 - in Sint-Amandsberg (Antwerpsesteenweg, aan Carrefour);
 - in Gentbrugge (viaduct aan de Land Van Rode laan);
 - in het zuiden van Gent (Adolphe Pégoudlaan op de site van The Loop, dit is de zone rond Flanders Expo);
 - in Wondelgem (aan de Industrieweg-Evergemsesteenweg).

Parkeergarage in Ramen



P route		
↑ Ketelpoort	P 4	Vrij
↑ Kouter	P 5 6	Vol
← St-Michiels	P 7 8	Vrij
→ Vrijdagmarkt	P 1 9	Vrij
→ Zuid	P 2 3	Vrij
→ St-Pietersplein	P 10	Vol

P5 Kouter volzet
Alternatief P7 St-Michiels

P-routes naar de parkings

5.4. RUIMTE VOOR ONDERNEMEN

Economische activiteit (bedrijven, kantoren, lokale handelaars, winkelcentra...) is de motor van onze maatschappij. Een goed draaiende economie zorgt voor werk maar ook voor andere activiteiten die eraan gelinkt zijn, en creëert zo inkomen en welvaart voor de bewoners.

Optimale randvoorwaarden stimuleren de economie. Voldoende ruimte voor ondernemen is daar één van.

Op het vlak van ondernemen is de strategie:

- bestaande en nieuwe bedrijventerreinen **effectief** invullen, verdichten en beter gebruiken;
- er voor zorgen dat economische activiteiten op een goede manier in het stadsweefsel **ingepast** worden;
- een **actief aanbodbeleid** aanbieden, zodat verschillende soorten economische activiteiten zich in Gent kunnen vestigen;
- het juiste bedrijf op de juiste plaats plannen (= locatiebeleid). Dit betekent enerzijds dat de plaats waar een bedrijf, kantoor, winkelcentrum... komt, goed **bereikbaar** moet zijn. Anderzijds moet de locatie ook het verkeer aankunnen dat de economische activiteit veroorzaakt.

Concreet betekent dit het volgende:

Extra aanbod aan bedrijfsgronden

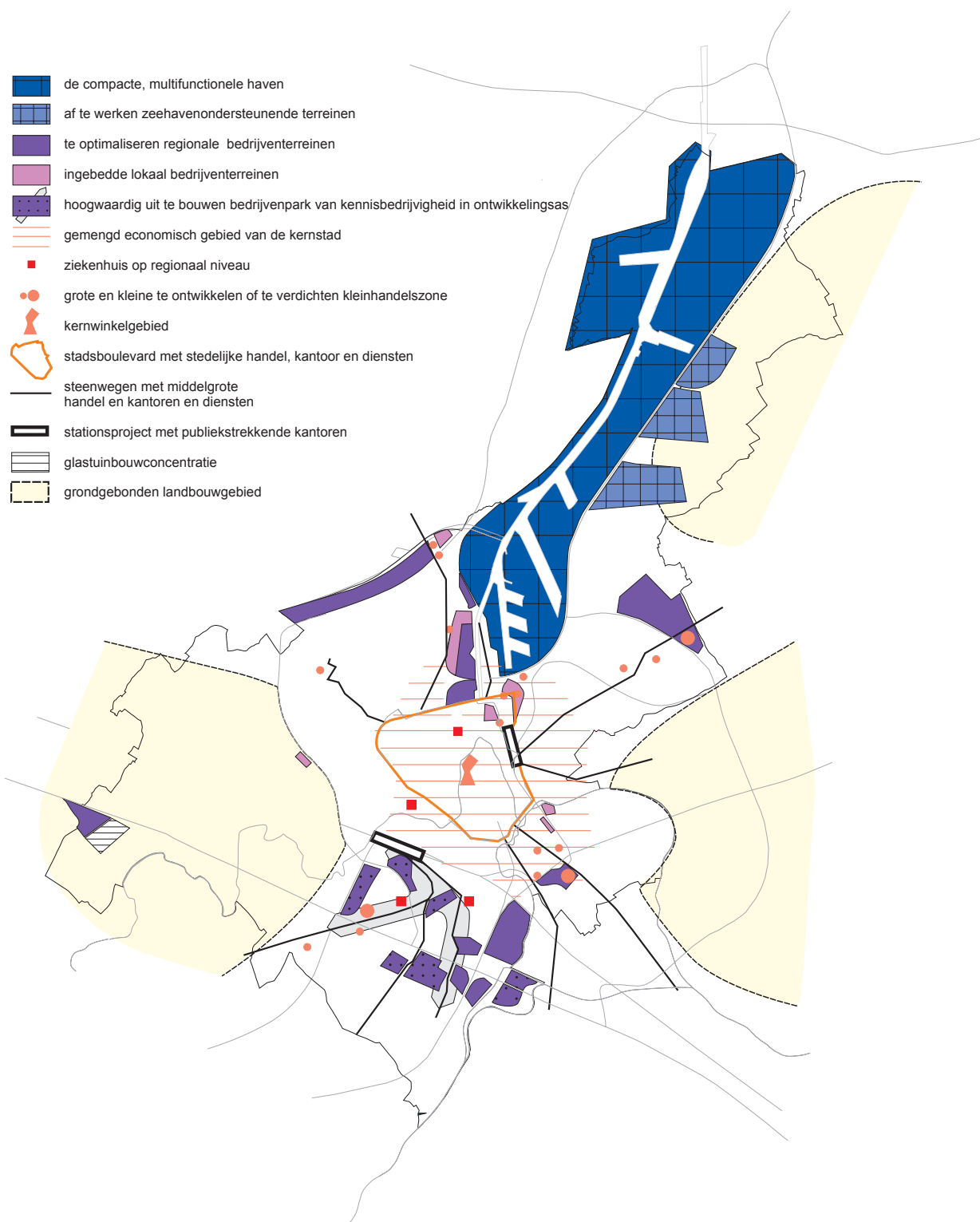
Gent wil een continu en gevarieerd aanbod aan bijkomende bedrijfsgronden creëren. Onze stad kampte de voorbije jaren immers met een tekort aan terreinen die onmiddellijk beschikbaar (uitgeefbaar) waren.

Er is dus nood aan bijkomende bedrijventerreinen. Gedurende de komende jaren wil Gent elk jaar een aantal bedrijfsgronden effectief 'marktklaar' maken voor verkoop, verhuur, concessieverlening of ingebruikname. Om dit te realiseren, zal de stad op drie sporen tegelijk werken:

- het mobiliseren van leegstaande bedrijfspanden in het woonweefsel;
- het ontwikkelen van terreinen die al een economische bestemming hebben en van de bedrijfspanden die er zich situeren;
- een aantal nieuwe bedrijfsterreinen bestemmen en ze ontwikkelen.

Daarnaast is het de bedoeling dat Gent continu voldoende en diverse bedrijfsgronden heeft. Alleen zo kan de stad een gericht locatiebeleid voeren en vlot op nieuwe vragen kunnen inspelen. Daarom bouwt de stad samen met de privésector stapsgewijs aan een 'ijzeren voorraad'. Dit is een reservevoorraad aan gronden die een economische bestemming hebben en al dan niet klaar zijn om uit te geven. Zo'n voorraad dient om plotse vragen in de economie op te vangen en op zo'n moment snel bedrijfsruimte beschikbaar te kunnen maken.

DE GEWENSTE ECONOMISCHE STRUCTUUR



SCHAAL: 1:100.000

Verschillende zones voor verschillende soorten economische activiteiten

Gent is een stad met een evenwichtige economie. Er zijn verschillende types van economische activiteit: productie, distributie, kennisbedrijvigheid, kantoren, horeca, handel en diensten, recreatie, toerisme en land- en tuinbouw. Het Ruimtelijk Structuurplan Gent voorziet voor elk type activiteit een specifieke plaats.

- **Gemengde economische activiteiten in de kernstad en de stationsomgevingen**

De kernstad (dit is de 19de-eeuwse gordel en het gebied dat zich binnen deze gordel situeert) biedt vooral plaats aan handel, horeca en kantoren. Ook in de stationsomgevingen Sint-Pieters en Dampoort kunnen zowel publiekstrekkende handel en diensten komen, als educatieve en cultureel-recreatieve functies die verweven zijn met het wonen.

- **De Gentse kanaalzone als poort voor Vlaanderen**

De Gentse haven is een belangrijke spil in de Gentse en regionale economie. Ze fungeert als poort voor Vlaanderen en zal zich verder ontwikkelen als industriehaven. De industrie steunt er op een sterke metaalsector en distributieniches in o.m. woudproducten (hout) en voeding. Ook zware industriële en milieubelastende regionale bedrijven hebben er een plaats.

Kanaalzone (papierfabriek van Stora Enso)



- **De regionale en lokale bedrijventerreinen**

Grootschalige productiebedrijven en de distributiesector kunnen terecht op regionale bedrijventerreinen. De belangrijkste liggen aan de knooppunten van de R4 en de hoofdlijnen van het openbaar vervoer. Het zijn:

- E40 Drongen-Baarle (Drongen I);
- Koninginnelaan Drongen (Drongen II);
- R4 / N70 Oostakker Schansakker (Oostakker I);
- Arbed Noord en Zuid (Gentbrugge II);



Bedrijventerrein Arbed (Gentbrugge)

- E17 / R4 Groothandelsmarkt – Ottergemsesteenweg (Gent Zuid I);
- Wetenschapspark Sint-Pieters-Aaigem (Schoonmeersen I);
- Eiland Zwijnaarde, het zuidelijke deel E40-R4 Kanaal van Zwijnaarde (Zwijnaarde I);
- terrein aan Domo in Zwijnaarde (Zwijnaarde II);
- E17 / E40 Zwijnaarde (Zwijnaarde III);
- Tramstraat Zwijnaarde (Zwijnaarde IV);
- Wetenschapspark Ardoyen (Zwijnaarde V);
- Wetenschapspark Rijvissche (Zwijnaarde VI);
- Bijenstraat – Poortakkerstraat – The Loop (Sint-Denijs-Westrem I);
- enkele bedrijventerreinen in de haven, o.m. haven 9000-9200 (R4 Industrierweg Wondelgem aan de Ringvaart), Wiedauwkaai / Wondelgemsemeren en Afrikalaan / Koopvaardijlaan.

Er worden ook kleinere, lokale bedrijventerreinen in het stadsweefsel ingepast en ontwikkeld. Daar horen kleinere bedrijven thuis met een plaatselijk belang en weinig milieuhinder.

- **Kantoren en kantoorachtigen**

Door de aanwezigheid van de universiteit en verschillende hogescholen speelt in Gent ook de kennisbedrijvigheid een belangrijke rol.

Het stadsbestuur voorziet binnen de nieuwe bedrijventerreinen in kantoren (zowel regionale, kleine, middelgrote als een aantal hoofdzetels van internationale groepen) en kantoorachtigen (voor vb. kennisbedrijvigheid).

De grootste nieuwe kantorencomplexen komen in de omgeving van Sint-Pietersstation (Koningin Fabiolalaan), een deel van de site The Loop (het gebied rond Flanders Expo) en op de UCO-site/Bellevue (waar de afrit E14-E40 de stad binnenkomt, vlakbij Ledeborg) en aan het Dampoortstation.

Middelgrote projecten kunnen langs de stadsboulevard en langs de hoofdlijnen van het openbaar vervoer komen. Ten slotte is er voor kleine kantoorruimtes plaats in de Kuip of in andere wijken.

Kantoorachtigen (voor kennisbedrijvigheid) zijn vooral voorzien op een deel van de site The Loop, in Sint-Pieters-Aaigem (aansluitend bij de campus van Hogeschool Gent), op het Eiland Zwijnaarde en aan Don Bosco/Grote Steenweg (wetenschapspark Rijvissche).

- **Zones voor kleinhandel**

In de binnenstad en langs de steenwegen zijn er traditioneel veel winkels. Daarnaast voorziet het Ruimtelijk Structuurplan Gent in enkele geconcentreerde kleinhandelsgebieden met een stedelijke en/of regionale uitstraling.

Grotere kleinhandelszaken zijn bedoeld voor een heel stadsdeel, de hele stad of zelfs de Gentse regio. Zij krijgen een passende plaats in het stadsweefsel, waarbij de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de wagen een rol speelt.

Langs de belangrijkste steenwegen komen een aantal concentraties van handelszaken van stedelijk niveau. We willen de meeste kleinhandelszaken van grootstedelijk niveau concentreren in deze zones:



Kantoren op de UCO-site/Bellevue

- Antwerpsesteenweg / R4 (rond de afrit Oostaker / Lochristi);
- Kortrijksesteenweg, aan de knoop met de E40 (een deel van de site The Loop);
- Brusselsesteenweg (aan de NMBS-werkplaatsen).

- **Samenhangende land- en tuinbouwgebieden**

Vanuit economisch oogpunt heeft de landbouw in Gent veeleer een aanvullende functie. Op ruimtelijk vlak weegt de landbouw echter zwaarder door. Vooral de grondgebonden landbouw (gemengde veeteelt- en akkerbouwgebieden) speelt een belangrijke rol in het beschermen van de open ruimte die er nog is.

Twee samenhangende landbouwgebieden sluiten aan bij omliggende grote landbouwgebieden, en moeten er mee voor zorgen dat de landbouw een plaats blijft hebben. Dit zijn de twee gebieden:

- de brede zuidwestelijke rand van het *kouter- en Leieland*. Dit gebied sluit aan bij het landbouwgebied van Nevele-Vosselare. Buiten de valleien is er grondgebonden gemengde veeteelt en akkerbouw. Op welgekozen plaatsen kan een beperkt aandeel aan glastuinbouw overwogen worden.
- het noordoostelijke *deel langs de Moervaart*, rond Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel. Deze zone sluit aan bij het land van Stekene. Buiten de Moervaartvallei is er in dit gebied grondgebonden gemengde veeteelt en akkerbouw, maar ook aan intensieve (glas)tuinbouw. De tuinbouw versterkt de sierteeltbedrijvigheid van Lochristi en wordt ondersteund met distributieactiviteiten in de nabijgelegen regionale bedrijventerreinen.

5.5. RUIMTE VOOR ONTSPANNING EN CULTUUR: CLUSTERS, GROENPOLEN EN PARKEN

Mensen willen zich in hun vrije tijd ook ontspannen. Sommigen houden het meest van cultuur en gaan naar het theater, de film, een museum, de opera... Anderen sporten liever, of houden van een fietstocht of wandeling in het groen. Gent wil dan ook een gevarieerd aanbod bieden.

Op het vlak van cultuur en recreatie is de strategie:

- het bundelen in **'clusters'**: sportclusters, horeca-clusters, clusters voor avondentertainment, winkel-clusters,... In een cluster komen ontspanningsmogelijkheden voor die elkaar aanvullen of ondersteunen, en gericht zijn op dezelfde doelgroep(en).
- een **goede ontwikkeling en bereikbaarheid** van de clusters waarborgen. Dit kan door rekening te houden met de (wandel)afstand tussen de verschillende voorzieningen, de bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer, de samenhang, (wandel)routes en de locatie van parkeerterreinen...

Museum voor Schone Kunsten



Waar zullen we in Gent dan concreet terecht-kunnen voor cultuur en recreatie?

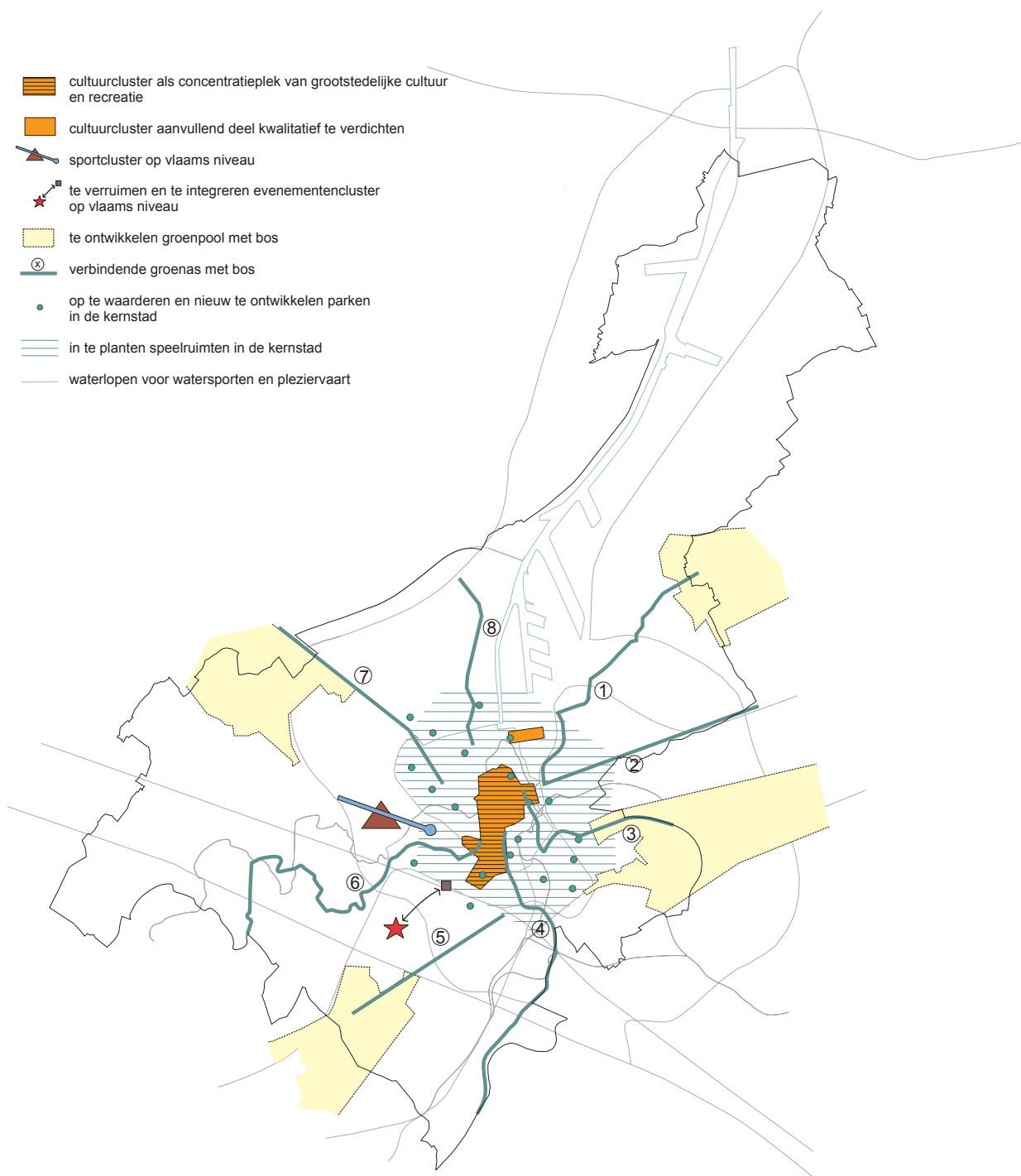
Cultuurcluster binnenstad

Op dit moment mist het culturele en recreatieve aanbod in de binnenstad een optimale ruimtelijke samenhang. Daarom is er een 'cultuurcluster', waarbinnen we alle bijkomende culturele voorzieningen willen concentreren: musea, zalen voor podiumkunsten,... Deze cultuurcluster is een langgerekt gebied dat het belangrijkste deel van het cultuurhistorische hart van Gent omvat. Het gebied wordt ongeveer begrensd door

- de Leie (in het westen en het noorden, aan het MIAT);
- de (Muink)Schelde (aan de bioscoop Kinopolis en het Sint-Pietersplein) en de Dampoort (Sint-Baafs-site) in het oosten;
- de stadsboulevard R40 (aan het SMAK, het Museum voor Schone Kunsten, het Citadelpark en de Bijlokesite) in het zuiden.

Binnen deze afbakening zijn er nog heel wat leegstaande en onderbenutte (historische) gebouwen, die (her)ingevuld kunnen worden met culturele functies.

DE GEWENSTE CULTUREEL-RECREATIEVE STRUCTUUR



SCHAAL: 1:100.000

Evenementencluster The Loop (de zone rond Flanders Expo)

The Loop profileert zich verder als site voor (inter)nationale grootschalige evenementen: beurzen, optredens, happenings.... Beperkte horeca en een pakket grootschalige handel die geen concurrentie vormt voor de binnenstad ondersteunen dit ter plaatse. De site wordt via het openbaar vervoer beter verbonden met het station en de binnenstad.

Sportcluster Blaarmeersen/Watersportbaan

De omgeving van de Blaarmeersen en de Watersportbaan blijft een locatie voor topsport en actieve sporten en openluchtrecreatie.

Ten zuiden van de Watersportbaan kan 'harde' recreatie komen zoals indoor sportinfrastructuur. In een park in het noorden is plaats voor 'zachte' recreatie (wandelen, spelen...). Rond Malem kunnen enkel sportterreinen worden ondergebracht die de natuurwaarden van het gebied respecteren.

Bijkomende sportgebouwen krijgen een plaats binnen de bestaande contouren van het recreatiedomein Blaarmeersen.

Zomerpret aan de Blaarmeersen



Vier groenpolen

De vier groenpolen rond de stad bieden mogelijkheden voor wandelen, fietsen en verpozen in een groene omgeving.



Groenpool Gentbrugse Meersen

De groenpool Oud Vliegveld in Oostakker-Lochristi wordt een stadsbos met een sterke recreatieve invulling. De natuurlijke Vinderhoutsebossen krijgen een uitbreiding met een meer recreatief randgebied. Het Parkbos wordt toegankelijker gemaakt, er worden compacte bosvolumes ingeplant en de randen worden afgewerkt met o.m. enkele speel- en sportvelden. Ten slotte biedt de beboste westrand van Gentbrugse Meersen beperkte, passieve recreatiemogelijkheden. Tegen de Schelde wordt vooral aan natuurontwikkeling gewerkt.

De groenpolen zullen vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en met de fiets.

Acht groenassen

De acht groenassen verbinden de dichtbebouwde binnenstad met de stadsrand en de groenpolen. Elke groenas bestaat uit een langgerekt groen recreatief fiets- en wandelpad. In de binnenstad volgt dit de jaagpaden langs de kanalen. Verder van het centrum worden de open ruimtes langs de paden breder en krijgen ze een groen karakter met aansluitende parken, volkstuinten, jeugdlokalen,...

Waar nodig komen veilige en aantrekkelijke doorgangen over of onder wegen.

Parken

We willen dat elke inwoner een park heeft op wandelafstand van zijn woning (400 meter). Daarom komen er een aantal nieuwe parken. Enkele bestaande parken die te weinig gebruikt worden, krijgen een nieuwe inrichting.

Speelruimte en ruimte voor sport

Kinderen en jongeren moeten kunnen buiten spelen en sporten. Verspreid in de stad komen er dan ook kwalitatieve speelplekken, die afgestemd zijn op de noden van de buurt.

Er is nieuwe speel- en (outdoor)sportruimte gepland op verschillende plaatsen: in de binnenstad, aan het Sint-Michiels-Casinoplein, aan Gent Zuid, in de stationsbuurt Gent Sint-Pieters, in het Miljoenenkwartier, in de Bloemekenswijk, in Vogelhoek Gentbrugge en in Ledeberg.

In andere wijken zijn er te weinig speelplekken in verhouding tot het aantal kinderen en jongeren dat er woont (Brugse Poort, Rabot, Sluizeken-Tolhuis-Ham, Macharius-Heirnis, Sint-Amandsberg en Gentbruggekern). Ook daar komen extra plaatsen waar kinderen en jongeren zich kunnen uitleven.

Ook de sportaccommodatie wordt gespreid over de verschillende wijken en deelgemeenten. Er zijn momenteel nog (school)sportzalen die niet of te weinig worden opengesteld voor een ruimer publiek. Deze zalen kunnen intensiever gebruikt worden. Als dit niet zou voldoen, kunnen nieuwe zalen overwogen worden.



© Andy De Decker



© Andy De Decker



Nieuwe parken en speelplekken

5.6 INTEGRATIE VAN OUDE EN NIEUWE LANDSCHAPPEN

In Gent onderscheiden we drie verschillende landschapsvormen: het stadslandschap (met de drie torens en veel bebouwing), een havenlandschap met veel industrie (langs het kanaal Gent-Terneuzen en de R4) en een open landschap (de valleien, het kouter- en bulkenlandschap rond Drongen,...).

Tussen en binnen deze drie types herkennen we:

- opvallende, scherpe terreinovergangen tussen het bebouwde en het onbebouwde landschap;
- zichtassen van stedelijk niveau zoals de kruising Ringvaart-Watersportbaan;
- zichtpunten van stedelijk niveau op en binnen de stad, zoals de drie historische torens.

Op het vlak van landschap is de strategie:

- een **hedendaagse, kwalitatief** hoogstaande architectuur;
- **hoogbouw doordacht** inpassen in het stadslandschap, rekening houden met de zichtassen en de draagkracht van een gebied;
- het **beschermen** van een aantal Gentse sites met een bijzondere stedenbouwkundige of architecturale kwaliteit;
- de maximale **vrijwaring** van de **open** landschappen;
- een **opwaardering** van het landschap in de **haven**.

Concreet betekent dit voor de drie Gentse landschapstypes het volgende:

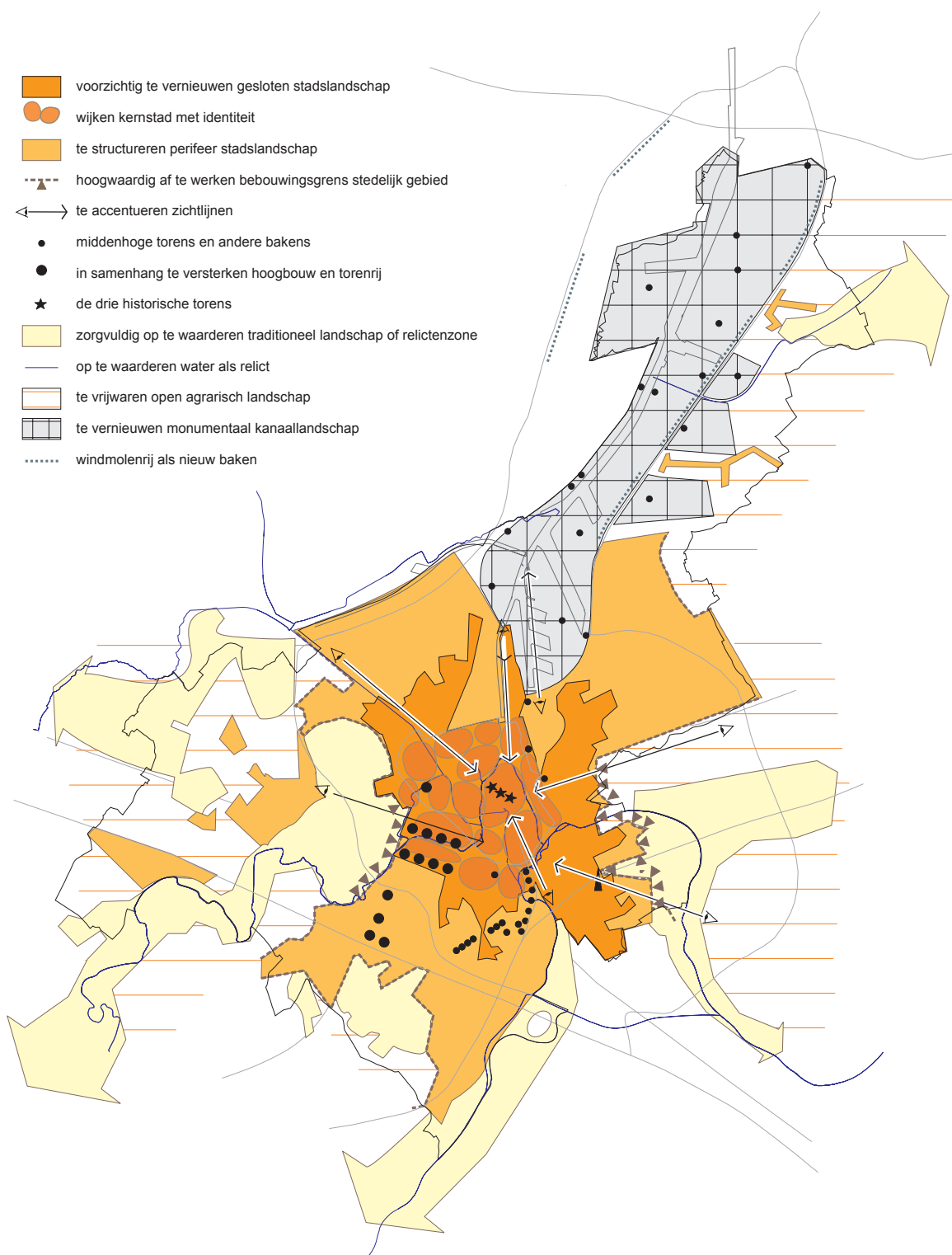
Het stadslandschap

De architectuur in de binnenstad moet modern en van een hoge kwaliteit zijn.

Nieuwe bebouwing moet zich qua schaal in het historische weefsel inpassen en moet een gemengde functie hebben. Handelszaken, diensten, kantoren... worden steeds gecombineerd met de woonfunctie om een stedelijk karakter en de sociale veiligheid te garanderen.

De bestaande Gentse monumenten spreken voor zich. Gent moet nu monumenten bouwen die in de toekomst getuigen van het heden.

DE GEWENSTE LANDSCHAPPELIJKE STRUCTUUR



SCHAAL: 1:100.000

- **Hoogbouw**

Net door hoog te zijn, staan hoge gebouwen in relatie tot de ganse stad. De plaats voor hoogbouw moet echter zorgvuldig gekozen worden, en nieuwe en bestaande torens moeten in relatie tot elkaar staan.

In Gent kan hoogbouw in de 'westelijke torenrij'. Dit is de noord-zuidlijn waarlangs de bestaande hoogbouw aan de Groene Vallei en de Watersportbaan past, en waar ook de nieuwe torens aan de Koningin Fabiolalaan en op de site van The Loop in passen. In de westelijke torenrij kunnen een aantal torens van hoogstens 27 verdiepingen komen.

Hoogbouw kan ook in de *stationsomgevingen* Sint-Pieters en Dampoort. Daar moeten de hoge structuren voldoende afstand houden tot de bestaande bebouwing. De bouwwerken moeten in aantal en hoogte ook in verhouding staan tot het belang van het station.

Doordacht inpassen van hoogbouw (Nieuw Gent)



De *historische torenrij* domineert met zijn 'drie torens' (de Sint-Baafskathedraal, het Belfort en de Sint-Niklaaskerk) het stadslandschap. Een aantal assen bieden een zicht op deze torens. We willen deze zichtassen beschermen en vrijhouden van bebouwing en constructies. Het gaat om de Brugse Vaart, Voorhaven Muide-Meulestede, het Grootdok (zicht op de dokken), de Land van Waaslaan – Victor Braeckmanlaan, de Weverboslaan, het viaduct B401 (waar E40 en E17 Gent binnenkomen) – Albertpark en de Watersportbaan.



Vrijdagmarkt

- **Te beschermen gebieden**

Een aantal Gentse sites beschikken over een uitzonderlijke stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit. Ze zijn echter wettelijk niet of slechts onrechtstreeks beschermd. Voortaan moet vernieuwing in deze zones met respect voor het waardevolle stadsbeeld gebeuren. Het gaat om de volgende gebieden:

- Vrijdagmarkt (dit was het eerste doordacht stedenbouwkundig geheel in Gent);
- de Vlaanderenstraat en de Keizer Karelstraat (uit het Zollikofer-de Vigneplan);
- de Zoowijk met het Muinkpark (parkranden, exclusief de bioscoop);
- het Maria Hendrikaplein met de Groot-Britanniëlaan (architectuur uit het interbellum);
- de Watersportbaan (een zuiver modernistisch geheel);
- het Malemeiland (een tuinwijk).

Het open landschap



Bewaren van het open landschap

Open landschappen met weinig bebouwing en veel groen zijn nodig als tegenwicht voor de stad. In deze gebieden willen we de bebouwing maximaal bundelen. Bestaande storende en geïsoleerde zonevreemde bebouwing en andere constructies moeten afgeremd worden.

De aanwezige overblijfselen van waardevolle gebouwen(gehelen) en landschapselementen worden zorgvuldig behandeld en eventueel opgewaardeerd of vernieuwd.

Het havenlandschap

We willen de kwaliteit van het havenlandschap vergroten.

Concreet zullen de bestaande waardevolle oude industriële gebouwen behouden en opnieuw ingevuld worden. Daarnaast verscherpt de aandacht voor de architectuur van nieuwe gebouwen en installaties langs het kanaal en de R4, in het bijzonder in de omgeving van de kanaaldorpen.

De nieuwe dreefstructuur van de R4 als havenlaan en de rijen windmolens die langs deze weg geplaatst worden, zullen de grens tussen het havenlandschap en het open landschap aanduiden. Hierop aansluitend kunnen er binnen de R4 (deel kanaalzone) groepen windmolens ingeplant worden.



Een kwaliteitsvol havenlandschap

06.

Zeven Gentse deelgebieden binnen het RSG

In het vorige hoofdstuk kon u lezen wat het RSG wil bereiken op het vlak van zes ruimtelijke thema's.

Hier nemen we een andere invalshoek: we leggen voor zeven Gentse deelgebieden uit hoe ze zich in de toekomst ruimtelijk zullen ontwikkelen.

De zeven deelgebieden zijn:

- de historische binnenstad;
- de kernstad;
- de stadsrand met de vier woongebieden;
- de zuidelijke mozaïek;
- de kanaalzone;
- het gebied van de Moervaart;
- het kouter- en Leieland.

6.1 DE HISTORISCHE BINNENSTAD

De binnenstad vormt het levendige historische hart van Gent. Bewoners en stadsbezoekers kunnen er genieten van een uitgestrekt voetgangersgebied.

De binnenstad moet vooral een aangename woonomgeving blijven. Wonen krijgt er bijzondere aandacht en bescherming. Er komen meer woningen en het aanbod aan eengezinswoningen wordt bewaakt. Er zijn ook woningen voorzien boven winkels en binnen grote projecten zoals kantoren of diensten.

Het wonen in de binnenstad wordt gemengd met andere functies: handel, horeca, cultuur, scholen ...

Nieuwe activiteiten passen zich in het stadsweefsel, waarbij bestaande leegstaande of op te waarderen panden optimaal gebruikt worden. We willen vooral meer cultuur en (hoger) onderwijs in de stad brengen – dit past in het profiel van Gent als kennis- en cultuurstad. Het culturele aanbod aan musea, theater, film en muziek zal zich binnen de 'cultuurcluster' concentreren.



Zicht op de drie torens (Sint-Michielsbrug)

Landschappelijk willen we dat de drie torens de binnenstad blijven domineren. Daarom is in de omgeving van de torens en op hun zichtassen geen hoogbouw toegelaten. Bovendien zal de heraanleg van de Korenmarkt en het Emile Braunplein de as van de drie torens afwerken.

Daarnaast is ook het water een opvallend ruimtelijk element in de binnenstad. De positieve mogelijkheden van water worden uitgespeeld. Overbouwde of dichtgegooide waterlopen opnieuw geopend: bijvoorbeeld de Nederschedde (aan de Reep) en de uitbouw van de nieuwe stadsjachthaven Portus Ganda. We proberen groene en aantrekkelijke oevers te creëren, gekoppeld aan alternatieve woonprojecten zoals woonboten.

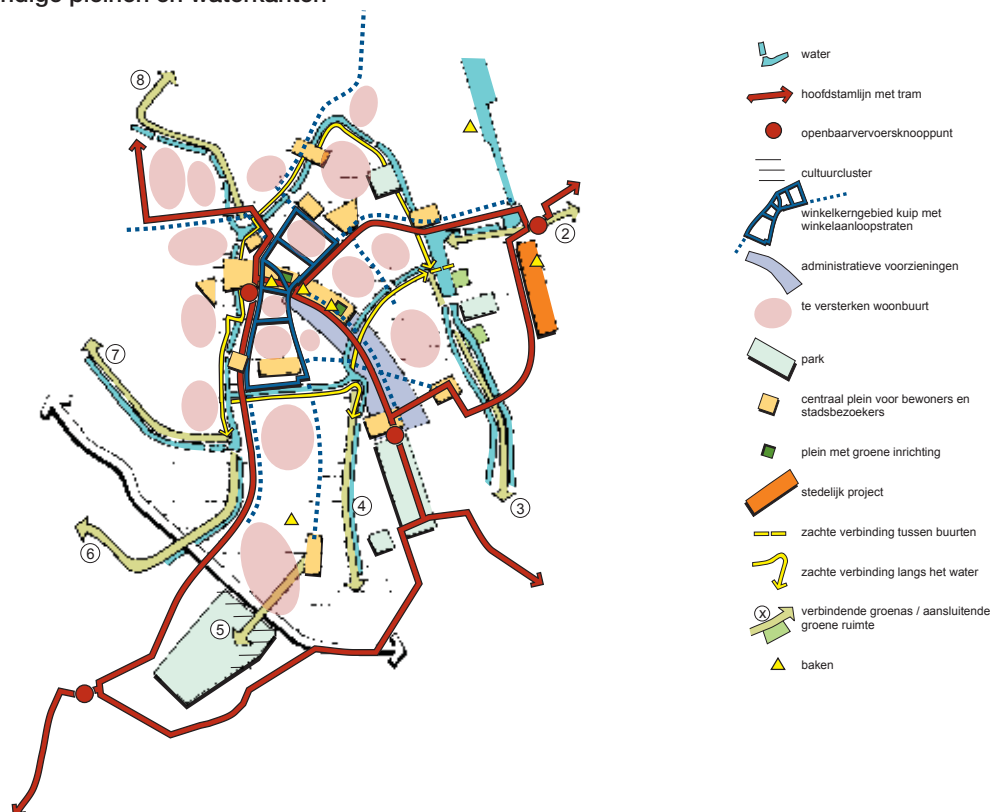
De binnenstad krijgt ook meer groen, o.m. door de uitbouw van een aantal groenassen langs de waterkanten:

- groenas 3 Benedenschedde (van de Krommewal / Minnemeers naar de groenpool Gentbrugse Meersen);
- groenas 6 Leie (van de Bijlokesite langs de Blaarmeersen naar Sint-Martens-Latem);
- groenas 7 Vinderhoutsebossen (van de Coupure langs Mariakerke naar de groenpool Vinderhoutsebossen);
- groenas 8 Wondelgem (van het Rabot via het Lievekanaal naar Wondelgem).

Gent probeert Gent de inrichting van haar straten en pleinen af te stemmen op de specifieke kenmerken van de omgeving. Enkele pleinen zijn al opnieuw ingericht, o.m. de Kouter, het Sint-Pietersplein en het Veermanplein.

Ten slotte pakt het Lichtplan de functionele en architecturale verlichting in de stad integraal aan.

de binnenstad, evenwichtige en doorleefde grootstedelijke centrumplek, met levendige pleinen en waterkanten



6.2 DE KERNSTAD

De kernstad is de 19de-eeuwse gordel en het gebied dat zich binnen deze gordel bevindt. Het is een centraal en historisch belangrijk stadsdeel waar wonen, diensten, onderwijs, handel en bedrijven door elkaar verweven zijn.

De twee stationsomgevingen Gent Sint-Pieters en Gent Dampoort zijn er belangrijke groeipolen. Daarnaast wil de stad het gebied intensief vernieuwen en verluchten, o.m. door meer groen in te brengen.

De stationsomgevingen

De twee stationsomgevingen worden *knooppunten voor het openbaar stadsvervoer* en concentratiepunten van *publiekstreckende functies* (diensten, onderwijs, cultuur en recreatie).


























Het *Sint-Pietersstation* en omgeving krijgen een nieuwe inrichting. Het moet een aantrekkelijke woonomgeving blijven. In de verdichte stationsomgeving kunnen ook (hoge)scholen en kantoren met loketfuncties en/of veel werknemers komen. De Koningin Fabiolalaan (kant Blaarmeersen) is een onderdeel van de 'westelijke torenrij'. Deze torenrij fungeert als een poort vanaf de spoorlijnen, de R4 en de E40 en als een grens met de meer open ruimte buiten het centrum.

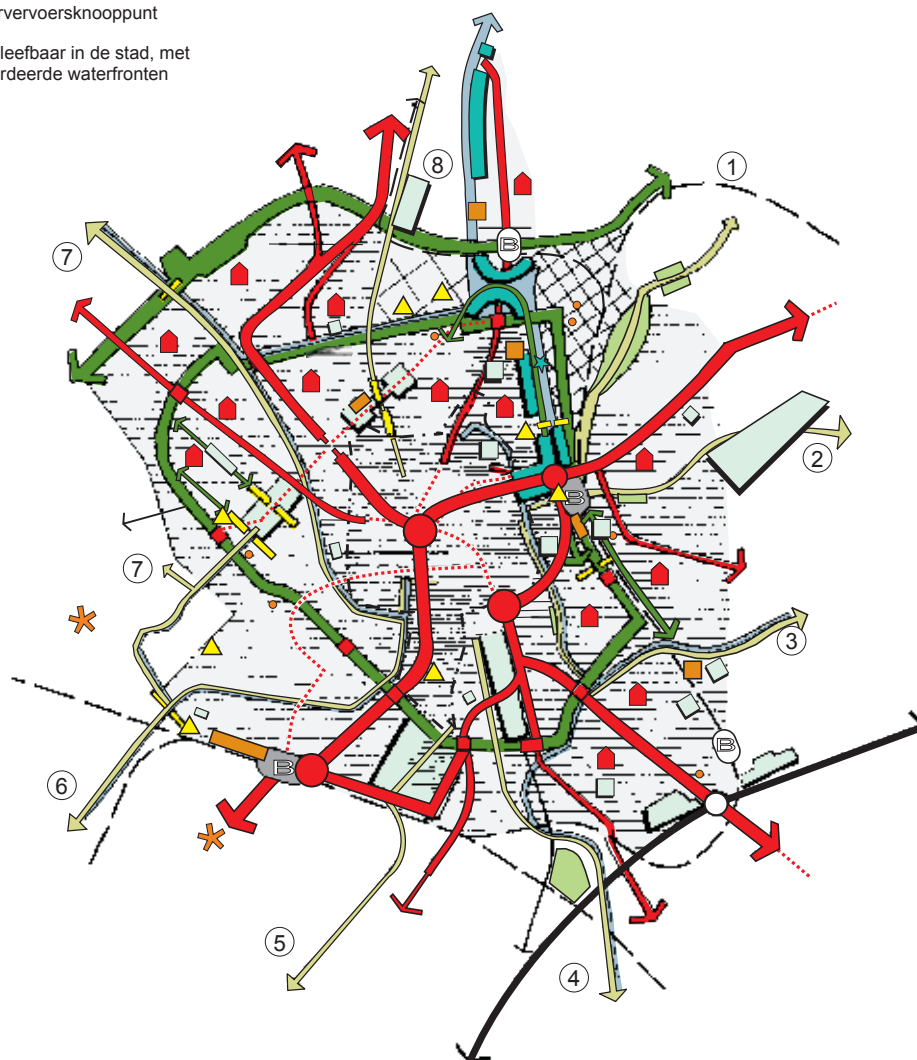
De stationsomgeving *Dampoort* wordt een tweede draaischijf van het openbaar vervoer. Dampoort wordt rechtstreeks aan de stadsboulevard (R40) gekoppeld. In de omgeving komen gemengde functies (vooral cultuur en recreatie, handel, nieuwe woningen en publiekstreckende kantoren).



Een nieuwe stationsomgeving voor Gent Sint-Pieters

de kernstad, veelzijdig, dens maar verlucht woon-werkgebied rond stadsboulevard en steenwegen, met twee stationsomgevingen als trekker

- | | | | | | |
|---|---|--|--|---|-----------------------------------|
|  | kernstad als levendig gemengd woongebied |  | verbindende groenas / aansluitende groene ruimte |  | hoofdweg met knoop |
|  | binnenstad als grootstedelijk erf van handel, recreatie, cultuur, diensten en wonen |  | groene dwarsrelatie |  | hoofdverbindingsweg |
|  | culturele cluster |  | stadsboulevard met verbindend plein, verdichtingszone voor kleinhandel en kantoren |  | spoorlijn met lokaal station |
|  | lokale bedrijvigheid en harde recreatie |  | park |  | tramlijn |
|  | regionaal bedrijventerrein |  | kanaalwonen / woonboten |  | zachte verbinding tussen buurten |
|  | station als ontwikkelingspool |  | stedelijk project |  | grootstedelijk recreatief complex |
|  | verdichtingsas voor wonen, kleinhandel, kantoren en voorzieningen, gedragen door stamlijn | | |  | baken |
|  | hoofdstamlijn | | |  | verdichting kleinhandel |
|  | openbaarvervoersknooppunt | | |  | stadsvernieuwingsproject |
|  | water, beleefbaar in de stad, met opgewaardeerde waterfronten | | | | |



De stadsboulevard R40

De stadsring R40 verdeelt het verkeer in het centrum en de kernstad. Langs de R40 liggen diverse parkings. De R40 wordt een 'boulevard', een laan met bomenrijen. Er komen betere, veiligere oversteekplaatsen en fietspaden. Het traject van de boulevard wordt op twee punten verplaatst:

- Opgeëistenlaan-Blaisantvest wordt verplaatst naar Gasmeterlaan-Nieuwe Vaart;
- nadat de Handelsdokbrug gerealiseerd is, komt de stadsboulevard op de Afrikalaan.

Goed gespreide parken

Parken bieden mogelijkheid om buiten te verpozen en te ontspannen. Baudelopark, Citadelpark, Koning Albertpark, Groene Valleï, Rabotpark, domein de Vijvers en Frans Tochpark (Ledeberg) worden (of werden) opgewaardeerd of uitgebreid. Er komen ook een aantal nieuwe parken.

Bijgaardepark



De 19de-eeuwse gordel

De stad wil de binding tussen de gordel en de binnenstad verbeteren. De stadsgordel wordt vernieuwd. De klemtoon ligt op een stadsvernieuwing die structureel iets verbetert aan de wijk, met meer groen en open ruimte en een verbetering van de woningen als hefboom.

Oude lege bedrijfsgebouwen in de gordel zijn kans om meer open ruimte te brengen in deze dichtbebouwde wijken, die dan kan dienen voor groen en woningbouw. Voorbeelden daarvan zijn Arbed (Gentbrugge), ACEC-site, Malmar...

Handelsdok, Afrikalaan en project 'Oude Dokken'

De omgeving van het Handelsdok en de Voorhaven ligt in het noordoosten van de kernstad. Het wordt een overgangsgebied tussen de stad en de haven.

Zodra het project 'Oude Dokken' gerealiseerd is, zullen het Handelsdok, een groot deel van de rechteroever ervan en het Houtdok binnen de R40 liggen en bij de kernstad horen. Het gebied krijgt dan ook een nieuwe inrichting als een stedelijk gebied. Er komen grootschalige stedelijke functies. Het huidige bedrijfsterrain R40/Afrikalaan/Koopvaardijlaan wordt omgevormd tot een gemengd gebied met plaats voor wonen, bedrijven en winkels. Woningen komen enkel aan de Koopvaardijlaan (langs de kade van het Handelsdok); winkels langs het nieuwe traject van de stadsboulevard R40. Ook voor woonboten is plaats op de grote wateroppervlakte van het Handelsdok.

**NIEUW LEVEN IN DE OUDE DOKKEN:
van oude industriehaven
naar moderne stadswijk aan het water**

De komende vijftien tot twintig jaar bouwen de Stad Gent en het AG SOB (Autonoom Gemeentelijk Stadsontwikkelingsbedrijf) de omgeving van de drie oudste dokken van Gent (Achterdok, Handelsdok en Houtdok) om tot een nieuw stadsdeel aan het water.

In het gebied, tussen de Dampoort en de wijk Muide, komen 1200 tot 1500 nieuwe woningen, heel wat groene en open plekken, recreatie, kantoren, lokale kleinhandel en publieke voorzieningen zoals een school, een crèche, een sporthal en een wijkbibliotheek. Er komen bovendien meer dan 30 ligplaatsen voor woonboten.

Met deze ontwikkelingen komt het stadsbestuur tegemoet aan de hoge nood aan kwalitatief wonen in de stad Gent. Tegelijk krijgen de bewoners van de omliggende wijken er een aantrekkelijke plek bij om te ontspannen, te winkelen of te werken.

Een wateroppervlak van bijna 14 hectare, mooi gerestaureerde kaaivlakken en talrijke verwijzingen naar het industriële verleden van de buurt geven deze omgeving een unieke identiteit. Tegelijk vormt het water vandaag een belangrijke grens tussen de Oude Dokken en de historische binnenstad. Drie nieuwe voetgangers- en fietsbruggen zorgen voor de perfecte aansluiting. Kortom: Gent krijgt er een bruisend stukje stad bij!



6.3 DE STADSRAND MET DE VIER WOONGEBIEDEN

In de stadsrand situeren zich vier woongebieden: (1) Mariakerke-Wondelgem, (2) Oostakker-Sint-Amandsberg, (3) Gentbrugge-Ledeberg-Vogelhoek/Flora en (4) de zuidelijke mozaïek met Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem.

De strategie voor deze gebieden is:

- de aantrekkelijke woongebieden zijn functioneel goed uitgebouwde stadsdelen;
- vier hoofdsteenwegen met een tram- en fietsverbinding zorgen voor een goede verbinding met het centrum van de stad;
- het realiseren van nieuwe kwaliteitsvolle woonomgevingen door de bouwreserves in te vullen;
- er komt ruimte voor nieuwe regionale economische activiteit;
- de ontwikkeling van natuurwaarden in valleien en bosgebieden en in de samenhangende kleinere groene ruimten (groenassen, groene dwarsrelaties en de parken) krijgt er kansen;
- er komen vier groenpolen met een verschillende invulling: het Parkbos (de Kastelensite Zwijnaarde), de Vinderhoutsebossen, het Oud Vliegveld Oostakker-Lochristi en de Gentbrugse Meersen.

De hoofdlijnen van het openbaar vervoer worden verder uitgebouwd. Ze zorgen voor een snelle, kwaliteitsvolle verbinding tussen het centrum, de woongebieden en buiten de stadsgrenzen. Daarnaast functioneren de groenassen en groene dwarsrelaties als landschappelijke verbindingen. Deze groene verbindingen krijgen een wandel- en fietspad. Waar nodig komen onderdoorgangen of bruggen voor fietsers en voetgangers.

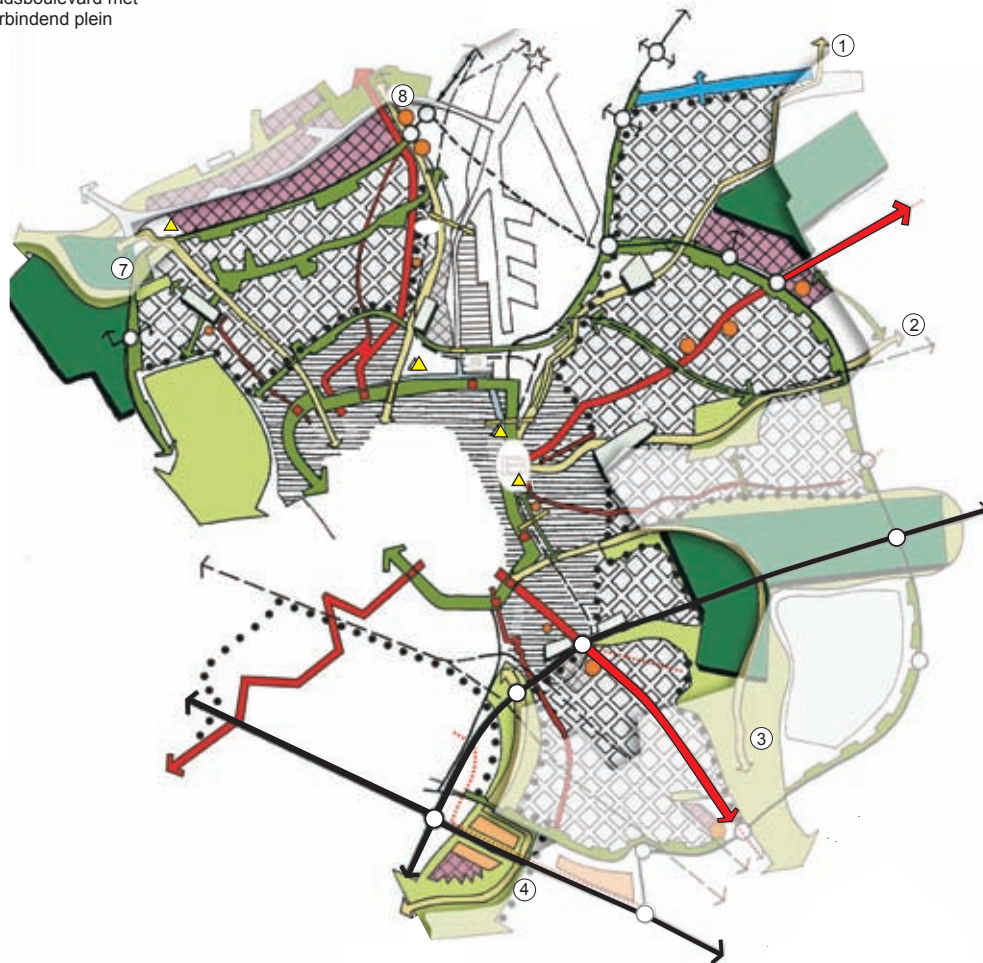
Gent heeft nieuwe woningen nodig. Op dit moment liggen de grootste woonreserves in de stadsrand. Nieuwe woningen zullen dus vooral daar komen. De nieuwe wijken moet voldoende dicht bebouwd zijn. Zo kunnen er ook collectieve voorzieningen komen zoals kwaliteitsvolle openbare ruimtes.

*De toekomstige groenpool
Oud Vliegveld (Oostakker)*



de randstad, met vier aantrekkelijke woonlobben en regionale bedrijventerreinen rond steenwegen, en groene ring

- | | | | | | |
|---|---|---|-------------------------------|--|--|
|  | kernstad als levendig gemengd woongebied |  | groene dwarsrelatie |  | concentratie grootschalige kleinhandel |
|  | gestructureerde randstad |  | groene stadsring |  | verdichting handel |
|  | regionale bedrijventerreinen |  | hoofdweg met knoop |  | park |
|  | verdichtingsas voor wonen, kleinhandel en voorzieningen, gedragen door een stamlijn |  | spoorlijn met station |  | kanaal |
|  | hoofdstamlijn |  | baken |  | koppelingsgebied |
|  | vallei met natuurwaarde |  | regionale kennisbedrijvigheid |  | grens randstedelijke lob |
|  | natuurlijk-recreatieve groenpool |  | verbinding tussen buurten | | |
|  | verbindende groenas/
aansluitende groene ruimte | | | | |
|  | stadsboulevard met
verbindend plein | | | | |



6.4 DE ZUIDELIJKE MOZAÏEK

De 'zuidelijke mozaïek' ligt in het zuidwesten van de stadsrand. Door de aanwezigheid van het klaverblad E17/E40 en het station Gent Sint-Pieters is dit een heel dynamisch gebied.

Op dit moment is een gebied waar vooral wonen gemengd is met grootschalige functies. Er zijn ook grote sites met één functie aanwezig (Universitair Ziekenhuis, Nieuw Gent, Flanders Expo (The Loop), de universitaire campus Sterre...) waardoor het gebied ook de rol van 'kennispoort' vervult.

Het gebied is als het ware een mozaïek: losse delen, die door de vele infrastructuur van elkaar zijn afgescheiden. De stad wil nu de losse delen op deze manier proberen verbinden:

- door de Adolphe Pégoudlaan aan te sluiten op de R4 en deze door te trekken naar de Koningin Fabiolalaan, dwars over de Ringvaart;
- door nieuwe lijnen van het openbaar vervoer te realiseren (o.a. een nieuwe tramlijn dwars over de Ringvaart);
- door het tot stand brengen van fietspaden binnen de groenassen en de groenpool Parkbos (Zwijnaarde-De Pinte), dwars over de Ringvaart en de E40.

De economische activiteit zal zich in de zuidelijke mozaïek vooral richten op kennisbedrijvigheid en zich concentreren zich langs drie ontwikkelingsassen:

- Kortrijksesteenweg (verbindt Gent Sint-Pieters, Aai-gem en Flanders Expo);
- Zwijnaardsesteenweg;
- Hundelgemsesteenweg langs het sluisencomplex van Merelbeke.

Deze ontwikkelingsassen zijn ook hoofdlijnen van het openbaar vervoer en zijn goed verbonden met de R4. De verbinding met het station Gent Sint-Pieters wordt geoptimaliseerd.

Ontwikkelingsas Kortrijksesteenweg



Overzichtsbeeld van The Loop (Flanders Expo)

Op de Kortrijksesteenweg wordt de tramlijn doorgetrokken langs de campus van Hogeschool Gent, langs de site van The Loop en minstens tot aan het dorp van Sint-Denijs-Westrem en de kleinhandelszone rond Carrefour.

The Loop (de zone rond Flanders Expo) is een evenementensite voor grootschalige culturele, recreatieve en commerciële manifestaties die niet in het centrum passen. Er komen ook kantoorachtigen en een kleinhandelszone met grote winkels.

Er komt een nieuwe toegangsweg vanaf de R4 naar de nieuwe parking onder de Koningin Fabiolalaan en het Sint-Pietersstation. Ten oosten daarvan wordt de campus van Hogeschool Gent sterk verdicht met onderwijs en kantoorachtige kennisbedrijvigheid.

Gent richt zich op kennisbedrijvigheid



Ontwikkelingsas Zwijnaardsesteenweg

De tweede ontwikkelingsas verbindt de universitaire campus Sterre, het Universitair Ziekenhuis en de Wetenschapscluster Zwijnaarde. De Zwijnaardsesteenweg krijgt hiervoor een *tramlijn*.

Langs Don Bosco (Oudenaardsesteenweg) wordt het wetenschapspark Ardoyen uitgebreid met een nieuw bedrijvenpark voor kennisbedrijvigheid. De nieuwe bedrijvzone wordt gekoppeld aan de Oudenaardsesteenweg en het wetenschapspark Rijvissche. Deze omvangrijke wetenschaps-campus vormt een overgang naar de groenpool Parkbos (Kastelensite) in Zwijnaarde-De Pinte.

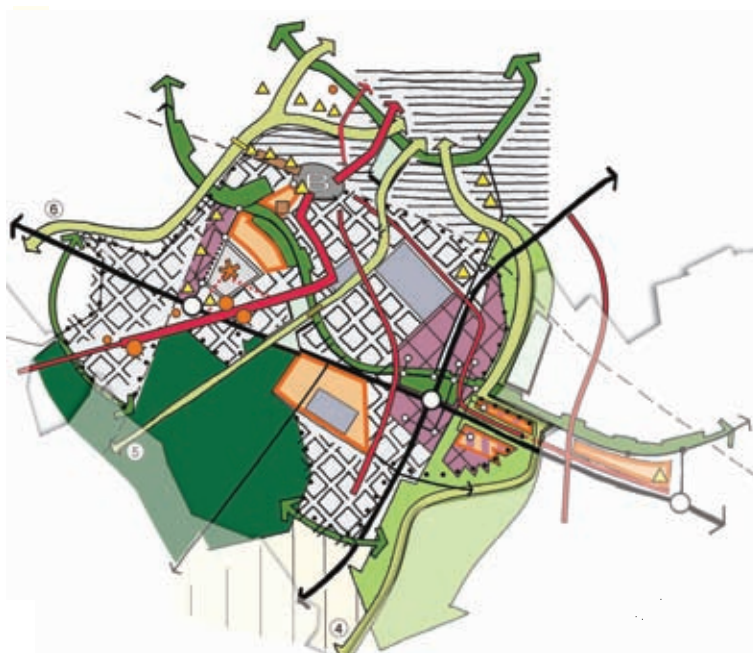
Ontwikkelingsas Hundelgemsesteenweg

De Hundelgemsesteenweg (richting Merelbeke) vormt de derde ontwikkelingsas. De ontwikkeling van de bedrijvzone Eiland Zwijnaarde sluit hierop aan. Eiland Zwijnaarde situeert zich op het Schelde-eiland, tussen het Kanaal van Zwijnaarde en de oude getijdarm. Er komen twee bedrijventerreinen (ten noorden en ten zuiden van de E40) voor kennisbedrijvigheid of regionale bedrijvigheid. De R4 wordt gesloten, zodat dit gebied ook verkeerskundig goed kan functioneren.

de zuidelijke mozaïk, de gentse kennispoort langs drie ontwikkelingsassen vanuit Sint-Pietersstation, met grootschalige fragmenten gevat in een groen raster

-  stationsomgeving als concentratiepunt voor kantoren en scholen
-  regionale kennisbedrijvigheid in ontwikkelingsas van de kennispoort
-  open riviervallei met natuurwaarden
-  kastelensite als groenpool
-  groene stadsring met een kraal van parken en natuurgebieden
-  grondgebonden landbouw
-  hoofdstamlijn
-  stamlijn/steenweg met openbaar vervoer
-  regionale bedrijvigheid
-  onderwijs en diensten
-  verbindende groenas / aansluitende groene ruimte
-  groene dwarsrelatie
-  stadsboulevard als binding naar de kuip
-  flanders expo evenementencluster
-  grens randstedelijke lob
-  concentratie grootschalige kleinhandel
-  verdichting handel
-  stedelijk project
-  stedelijk baken / torenrij
-  park

-  kernstad als levendig gemengd woongebied
-  gestructureerde randstad
-  hoofdweg met knoop
-  stedelijke verbindingsweg met toegang
-  zachte verbinding tussen buurten



6.5 DE KANAALZONE

Voor de kanaalzone is met alle bevoegde overheden een strategisch plan uitgewerkt. De haven blijft een belangrijke draaischijf in de Gentse economie en fungeert als poort voor Vlaanderen. In de haven is er een sterke metaalsector, naast distributieniches in o.m. woudproducten (hout) en voeding. Milieubelastende zware industrieën uit andere stadsdelen vinden er een passende (her)locatie.

We proberen de haven kwaliteitsvol verder te ontwikkelen. Hiervoor moeten zowel de bedrijven, de haven als het wonen er gelijkwaardig kunnen functioneren, elk op hun toegewezen plaatsen en met een passende inrichting. Het verweven van deze drie functies geldt als principe. De drie functies worden enkel gescheiden waar het niet anders kan.

Er zijn verschillende elementen in de ruimtelijke structuur van de Kanaalzone:

- Een multifunctionele, compacte haven die zich concentreert rond het kanaal Gent-Terneuzen, de dokken en deels rond de R4-oost;
- milieubelastende industriële en overslagactiviteiten worden gebundeld in het noordelijke deel, rond de plaatsen waar ze al aanwezig zijn: rond Arcelor-Mittal, aan de Kuhlmannkaai, in het centrale deel van het Kluisendokgebied, in de kanaalstrook van Langerbruggekaai-De Nest en in Moervaart-zuid en -noord;
- er worden koppelingsgebieden uitgebouwd als buffers tussen de bedrijvenzones en de woonkernen;
- de haven is bereikbaar via de R4. Deze R4 wordt met zichtlocaties en bakens opgewaardeerd, en zal zo fungeren als een verzorgd contactvlak tussen de haven en haar omgeving.



Een strategisch plan voor de kanaalzone

de haven, compacte en goed ontsloten internationale goedertransport van gent,
en met afgewerkte randen langs R4 rond het kanaal en zijn dokken

-  haven
-  cluster van milieubelastende activiteiten
-  regionale bedrijventerreinen
-  concentratie- en verdichtingsplek voor bedrijven
-  kanaal / dok / vaart met industrieel waterfront
-  woonkern
-  randstad
-  kernstad
-  koppelingsgebied
-  baken
-  spoorlijn
-  fietsas
-  havenlaan als hoofdweg met knooppunt en industrieel front
-  havenlaan met groene buffers
-  ontsluitingsweg dorp met vrachtwagensluis
-  gebouwscherm
-  afschermende stalen boogconstructie
-  jachthaven
-  verbindende groenas / aansluitende groene ruimte
-  recreatieplek
-  bos / natuurcomplex
-  valleigebied
-  vormingsstation
-  groene dwarsrelatie
-  windmolen rijen
-  concentratie grootschalige glastuinbouw



6.6 HET GEBIED VAN DE MOERVAART

Het gebied van de Moervaart is vooral belangrijk als grondgebonden landbouwgebied dat de tuinbouw en sierteelt van Lochristi ondersteunt. Landschappelijke natuurwaarden en kleine leefbare dorpen (Sint-Kruis-Winkel, Desteldonk en Mendonk) bedden zich in dit geheel in.



De Moervaart in Mendonk

In de toekomst zal het aantal inwoners en woningen in Sint-Kruis-Winkel, Desteldonk en Mendonk ongeveer behouden blijven. De stad wil vooral de leefbaarheid van deze drie dorpen garanderen. Die leefbaarheid staat het sterkst onder druk in Desteldonk, dat prioriteit krijgt.

Om de leefbaarheid te verbeteren, proberen we de hinder van de haven te beperken tot een aanvaardbaar niveau. Dit kan door brongerichte maatregelen (het vermijden van hinder) en door milieuzonering (het op voldoende afstand plaatsen van activiteiten die geur-, stof-, lawaaihinder of gevaar opleveren).

Daarnaast moeten er basisvoorzieningen zijn (post, dienstencentrum).

Op het vlak van verkeer en vervoer zijn de dorpen het best te bereiken via de R4-oost. Het zware havenverkeer wordt uit de woonkernen geweerd. Om het sluikverkeer te verminderen, krijgt Sint-Kruis-Winkel een eigen parallelweg en Desteldonk een halve aansluiting op het oostelijke rijvak van de R4. De fietsverbindingen tussen de dorpen, de bedrijventerreinen en de stad worden geoptimaliseerd.

De randen van de haven worden kwaliteitsvol afgewerkt met goed functionerende koppelingsgebieden en buffers. Dit verhoogt de leefbaarheid in de dorpen, biedt ontwikkelingskansen voor de natuurwaarden in de Moervaartvallei en op de stuifzandrug van Rostijne en zorgt voor een goede landschappelijke overgang tussen de haven en het open Moervaartgebied.

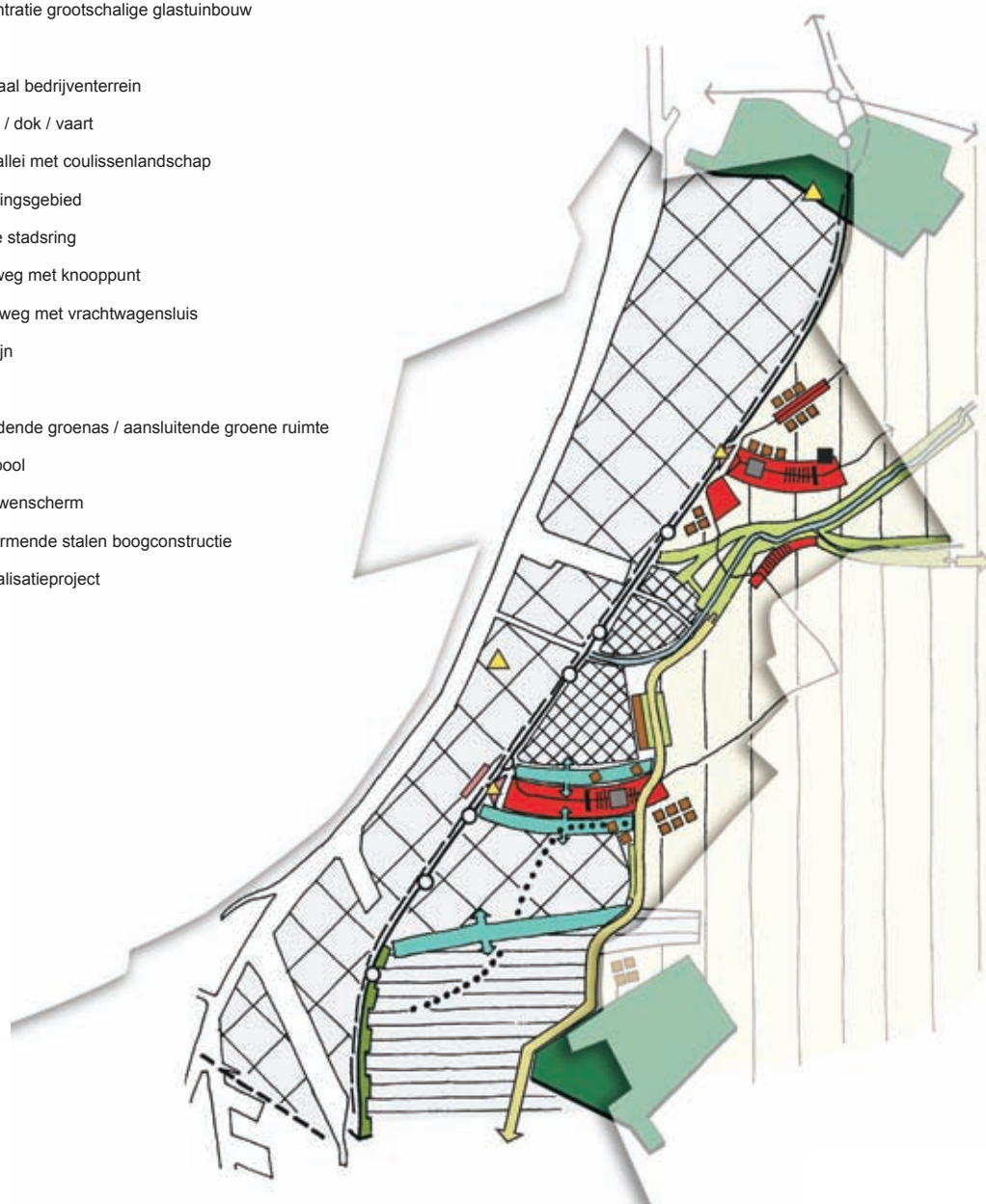
Bijkomende tuinbouw en sierteelt zullen het economische draagvlak van het gebied en de dorpen verhogen. Ze kunnen aan de randen van de dorpen (in koppelingsgebieden) en in de kamers van het landschap.

Tuinbouw in o.m. de koppelingsgebieden



de moervaart, open landbouwgebied aan de natuurlijke depressie en stuifzandrug,
met leefbare, afgewerkte en afgeschermd straatdorpen aan de rand van de haven

-  dorp met activiteitenkern en dorpsplein
-  randstad
-  grondgebonden landbouw
-  verdichtingszone voor serres
-  concentratie grootschalige glastuinbouw
-  haven
-  regionaal bedrijventerrein
-  kanaal / dok / vaart
-  riviervallei met coulissenlandschap
-  koppelingsgebied
-  groene stadsring
-  hoofdweg met knooppunt
-  lokale weg met vrachtwagensluis
-  spoorlijn
-  fietsas
-  verbindende groenas / aansluitende groene ruimte
-  groenpool
-  gebouwenscherm
-  afschermd stalen boogconstructie
-  herlokalisatieproject
-  baken



6.7 HET KOUTER- EN LEIELAND

In het westen van de stad, tussen de Leie en de Kale, bepaalt de open ruimte het beeld. Het kouter- en Leieland bakent de stad duidelijk af en er zijn belangrijke natuur-, recreatieve, agrarische en landschappelijke waarden.

De stad wil hier de samenhangende landschappelijke structuur van het kouter- en bulkengebied herstellen. Het beschermen van de open ruimte en het behouden van het landelijke karakter staat in dit gebied voorop. Het traditionele landschap wisselt bulken (lager gelegen gesloten gebieden met veel begroeiing langs de randen) af met kouters (hogere open gebieden). We willen dit landschap behouden en waar nodig herstellen. Land- en tuinbouw kunnen hierbij helpen. Zo zal het kouter- en bulkenlandschap de Leievallei en de Kalevallei nog sterker verbinden.

Wat het wonen betreft, blijven Drongen-dorp, Baarle, Afsnee en Luchteren-Campagne de woonkernen. Daarbij heeft Drongen als enige een dienstencentrum en een lokaal bedrijventerrein.

Voor de rest wordt het aantal bijkomende nieuwe woningen in het kouter- en Leieland beperkt om een verdere verspreiding van de bebouwing in de hand te houden.

Op het vlak van verkeer wordt het regionale bedrijventerrein Drongen-Baarle beter bereikbaar door een nieuw op- en afrittencomplex aan de E40, gescheiden van Baarle-dorp. De E40, de R4 en de R40 (stadsboulevard) zijn onderling verbonden via de N466 (Deinzesteenweg-Drongensesteenweg).

*Landelijk karakter behouden
en herstellen*



het kouter- en leieland, halfopen landbouwgebied met een volledige natuurlijke rand tot de stad en ingeperkte, afgewerkte woonkernen en woninggroepen

- | | | | | | |
|--|---|--|---|--|---|
| | te begrenzen gehucht of woninggroep | | groene dwarsrelatie | | concentratie grootschalige glastuinbouw |
| | compacte perifere woonkern in het buitengebied met activiteitenkern | | zachte verbinding tussen buurten | | verdichtingszone voor serres |
| | randstad | | te beschermen of te realiseren openruimtecorridor | | lokaal bedrijventerrein |
| | kernstad als levendig, gemengd woongebied | | groene stadsring | | regionaal bedrijventerrein |
| | vallei met natuurwaarde | | hoofdweg met knoop | | sportpark |
| | stadsbos als groenpool | | spoorlijn met station | | grootstedelijk recreatief complex |
| | grondgebonden landbouw in kouter- en bulkengebied | | parking | | aanlegplaats pleziervaart |
| | verbindende groenas | | stedelijk project | | baken |
| | grens randstedelijke lob | | | | |

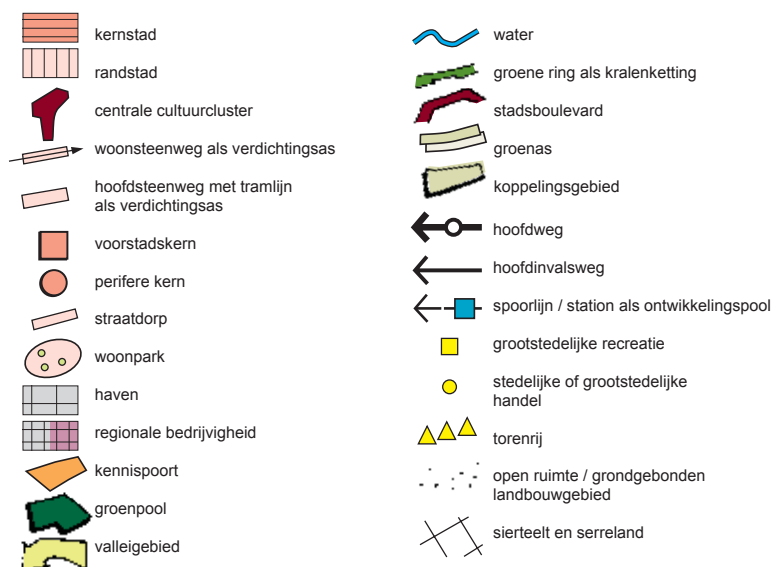


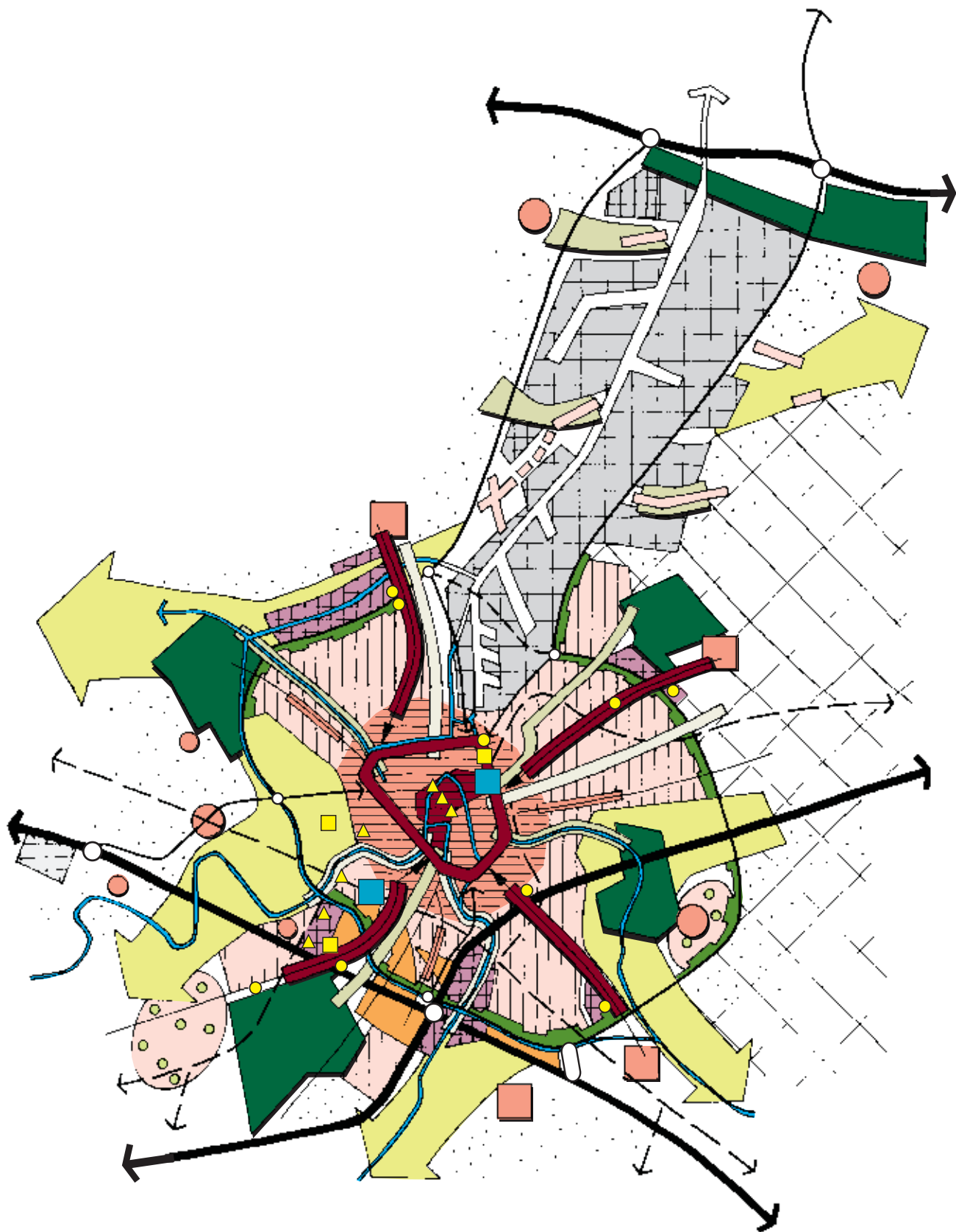
07.

Overzichtskaart

Op de voorgaande bladzijden kon u lezen hoe ruimtelijk Gent zich in de toekomst zal ontwikkelen. Er kwamen heel wat verbeterpunten aan bod.

Op deze kaart ziet u hoe we de grote keuzes gemaakt in het Ruimtelijk Structuurplan Gent schematisch voorstellen. Het is een samenvatting van de gewenste ruimtelijke structuur en bevat de belangrijkste strategie uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent.





08.

Van theorie naar praktijk: realisatie via stadsontwikkelingsprojecten

Een ruimtelijk structuurplan is een uitgebreide strategie met veel facetten. Er bestaat dan ook een heel scala aan instrumenten om het uit te voeren: masterplannen, ruimtelijke uitvoeringsplannen, stedenbouwkundige vergunningen, financiering, stadsvernieuwingsprojecten, het aankopen van gronden...

Diverse **stadsontwikkelingsprojecten** moeten de visie van het RSG concreet zichtbaar maken. De stad regisseert de meeste van deze projecten.

Sommige stadsprojecten realiseert de stad zelf, voor andere werkt ze samen met publieke en private partners.

Een paar voorbeelden van stadsontwikkelingsprojecten zijn:

- project Oude Dokken;
- project Parkbos;
- stadsvernieuwingsproject Ledeberg Leeft;
- project stationsomgeving Gent Sint-Pieters.



Emile Braunplein met open stadshal (Project KoBra: heraanleg van Korenmarkt, Emile Braunplein en omgeving)

Voetballen op de Site (Rabot): een voorbeeld van hoe een terrein tijdelijk kan ingevuld worden, in afwachting van de realisatie van de plannen (stadsvernieuwingsproject Bruggen naar Rabot)



De Nederschelde al gedeeltelijk opnieuw geopend (de Reep)

09.

Met het RSG naar de toekomst

Op dit moment vormt het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG) al enkele jaren de basis voor het Gentse ruimtelijke beleid. Ondertussen zijn er al heel wat plannen opgemaakt en een aantal zaken zijn reeds gerealiseerd.

Na enkele jaren stellen we vast dat de visie en de krachtlijnen van het RSG nog steeds gelden. Ze blijken ook concreet en praktisch toe te passen bij de verfijning van beleidskaders en de concrete uitwerking van projecten.

Het RSG blijft dus een belangrijk, actueel beleidsdocument en zal de komende jaren verder gebruikt worden. De uitvoering, de doelstellingen en de beleidskeuzes van het RSG worden ook jaarlijks geëvalueerd.

In de komende jaren willen we de visie van het RSG verder zichtbaar maken door nog meer concrete projecten af te werken. Er komen nieuwe woningen, nieuwe bedrijvzones, de groenpolen en de verbindende groenassen krijgen verder vorm. We blijven werken aan de uitstraling van Gent als kennis- en cultuurstad.

Tegelijk verfijnen verschillende deelstudies binnen diverse stadsdiensten het ruimtelijk beleid: het 'groenstructuur'-plan, de woonstudie, het strategisch-commercieel plan, het luchtkwaliteitsplan, de sneltoets mobiliteit...

Deze studies vormen een inhoudelijke voorbereiding op een toekomstige herziening van het RSG. Een herziening zal zeker en vast het belang van duurzaam ruimtegebruik nog verder in de verf zetten, en rekening houden met actuele onderwerpen zoals aandacht voor integraal waterbeheer, klimaatdoelstellingen, fijn stof...

Op het moment dat het RSG herzien wordt, zal ook de Gentse burger geïnformeerd en geconsulteerd worden. Zo werkt iedereen, de stad en haar inwoners, samen verder aan een fijne stad waar het aangenaam leven, werken en ontspannen is.



Toekomstbeelden van De Krook (boven), Eiland Zwijnaarde (midden) en de stadsboulevard (onder)

Colofon

Dit is een uitgave van de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning Stad Gent

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

Tom Balthazar, schepen van Milieu, Stadsontwikkeling en Wonen, Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent - België

REDACTIE

Els Van Cleemput en Simon Verledens

TECHNISCHE ASSISTENTIE

Rosane Tallieu

VORMGEVING

Shortcut Advertising

DRUK

Geers Offset

FOTOGRAFIE EN BEELDEN

Copyright Stad Gent, tenzij anders vermeld

WETTELIJK DEPOTNUMMER

D/2010/0341/11

Copyright Stad Gent

Datum van uitgave: oktober 2010

BIJKOMENDE BROCHURES

Deze brochure kost 3 euro (verzendingskost niet inbegrepen).

U kunt bijkomende brochures verkrijgen in de Stadswinkel (Administratief Centrum Gent Zuid, stadswinkel@gent.be, 09 266 70 40) of in de Stadsmuseum Gent (STAM, Bijlokesite, Godshuizenlaan 2, 9000 Gent).

U kunt deze brochure ook raadplegen op www.gent.be/leven/stedenbouw/publicaties.

De integrale versie van het Ruimtelijk structuurplan Gent kost 10 euro (verzendingskost niet inbegrepen). U kunt ze verkrijgen in de Stadswinkel, Administratief Centrum Gent Zuid, stadswinkel@gent.be, 09 266 70 40

INFO

Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning Stad Gent

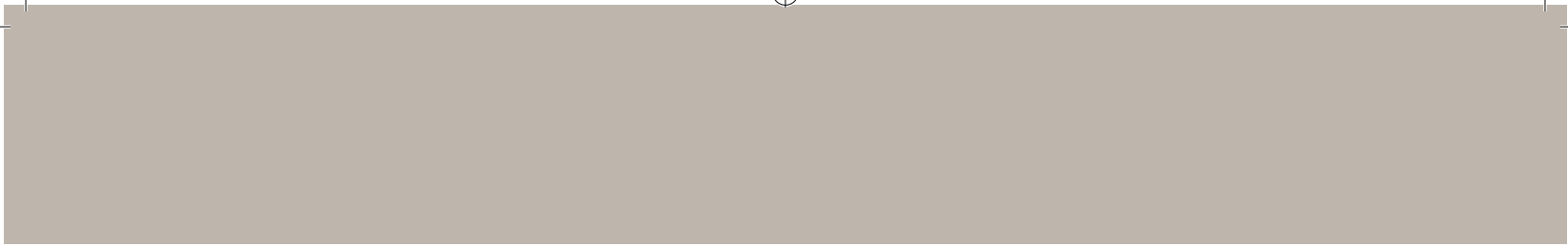
Woodrow Wilsonplein 1 - 9000 Gent - België

(+32) 09 266 78 20

(+32) 09 266 78 99

ruimtelijkeplanning@gent.be

www.gent.be





Meer informatie:

Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning - Afdeling Ruimtelijke Planning
Stedelijk Administratief Centrum – Zuid
Woodrow Wilsonplein 1 – 9000 Gent - België
09 266 78 20 – ruimtelijkeplanning@gent.be

Wettelijk depotnummer: D/2010/0341/11