

SA12 - MALMAR

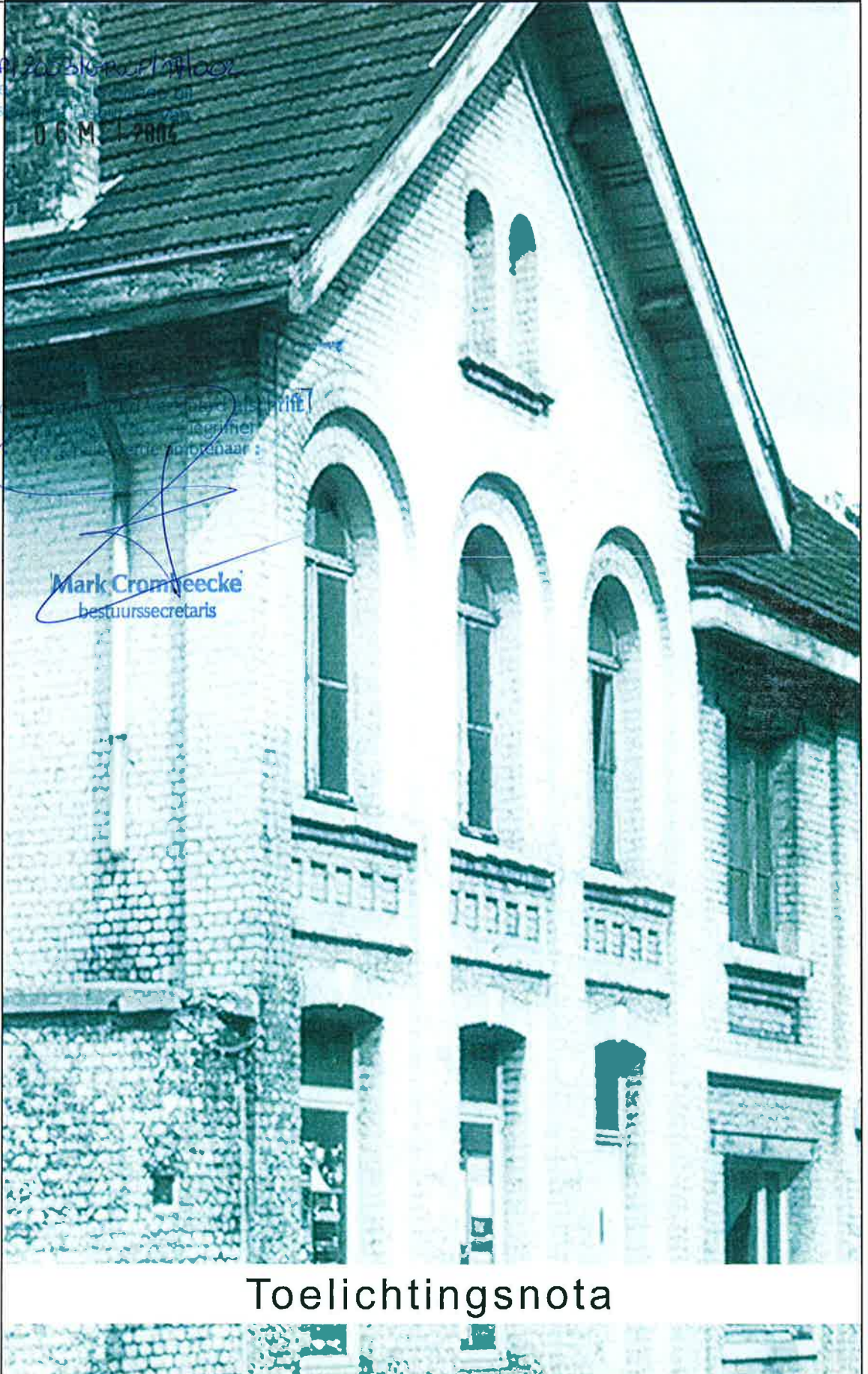
3e DIRECTIE

Alfons 33 - nr. 2003/001/1000  
Gent, 10 mei 2004  
het besluit van de Besluitvormende Raad van de Provincieraad dd. 10 mei 2004  
De Provinciegriffier,

get. Albert DE SMET



Mark Crombéecke  
bestuurssecretaris





# Stad Gent

## Ruimtelijk Uitvoeringsplan SA12 - Malmar

Toelichtingsnota  
18 april 2003

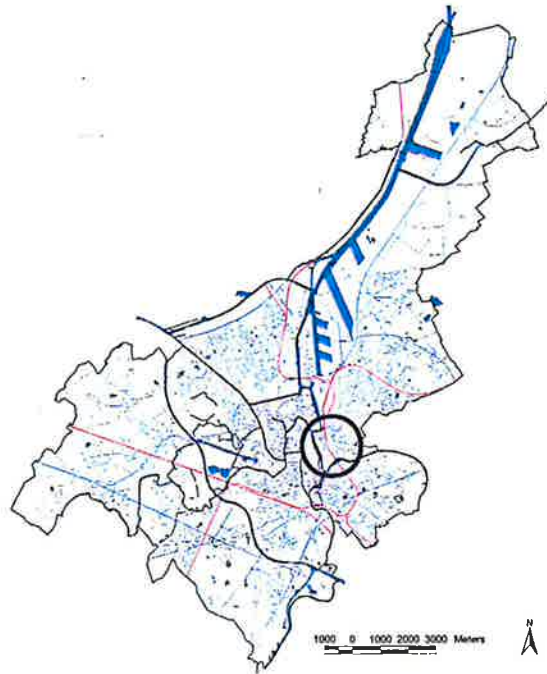
Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, Stad Gent



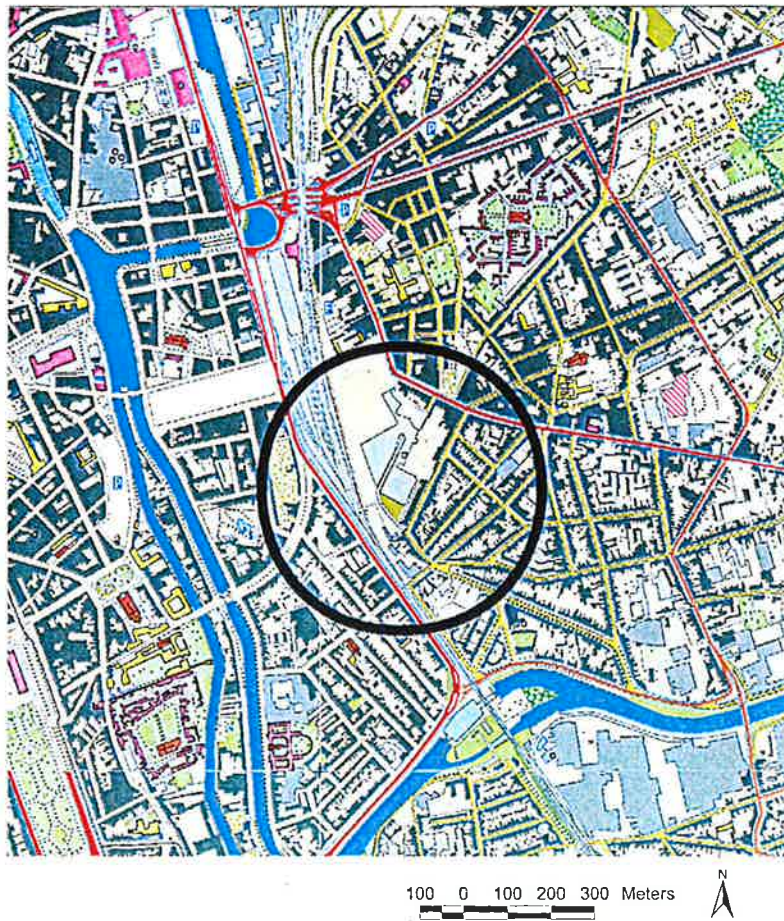
# INHOUD

<b>0. SITUERING</b>	<b>3</b>
0.0. MACROSCHAAL	3
0.1. MESOSCHAAL	3
0.2. MICROSCHAAL	3
<b>1. FEITELIJKE EN JURIDISCHE TOESTAND</b>	<b>4</b>
1.0. FEITELIJKE TOESTAND	4
1.0.0. Voorgeschiedenis	4
1.0.1. Huidig gebruik	5
1.1. JURIDISCHE TOESTAND	7
1.1.0. Gewestplan	7
1.1.1. Ruimtelijk Structuurplan Gent	7
<b>2. REDENEN OPMAAK RUP</b>	<b>8</b>
<b>3. PLANNINGSCONTEXT</b>	<b>9</b>
3.0. DEELSTRUCTUURPLANNING (1998-1999)	9
3.1. STADSONTWERP (1999-2000)	9
3.2. OVERLEG MET DE BEWONERS (1999-2000)	9
3.3. GEMEENTELIJK NATUURONTWIKKELINGSPLAN (1996)	9
3.4. VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN (2000)	10
3.5. BESTUURSAKKOORD 2000-2006	10
3.6. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN GENT (2003)	11
3.6.0. Richtinggevend gedeelte	11
3.6.1. Bindend gedeelte	12
<b>4. KRACHTLIJNEN RUP</b>	<b>13</b>
4.0. VISIEONTWIKKELING	13
4.0.0. Algemeen	13
4.0.1. Structuurschets Malmar-site	13
4.0.2. Ruimtelijke onderdelen RUP	13
4.0.3. Mobiliteit	16
4.0.4. Samenhang en verweving	16
4.1. PLAN OMGEVINGSAANLEG	17
<b>5. MOTIVATIE AANSNIJDEN GEBIED VOOR STEDELIJKE ONTWIKKELING</b>	<b>18</b>
<b>6. OPHEFFING VOORSCHRIFTEN DOOR RUP</b>	<b>18</b>

# Situering



Situering op macroschaal (schaalniveau stad Gent)



Situering op mesoschaal (uittreksel topografische kaart)

# 0. SITUERING

## 0.0. MACROSCHAAL

Het plangebied situeert zich op 1 km ten oosten van het historisch centrum van de stad en maakt deel uit van oud Sint-Amandsberg, een 19e eeuwse onderdeel van de kernstad. Er bestaat een sterke verweving van wonen, diensten, handel en gemeenschapsvoorzieningen op lokaal en op stadsdeelniveau.

*Zie situeringsplan op macroschaal (schaalniveau stad Gent).*

## 0.1. MESOSCHAAL

Het stadsdeel waarbinnen het plangebied ligt wordt in het noorden begrensd door de invalsweg Land van Waaslaan (barrière binnen oud Sint-Amandsberg), in het oosten door de tangentiële verbindingswegen tussen de subcentra Gentbrugge/Ledeberg en Sint-Amandsberg (erffunctie en sluikroute: as Schoolstraat, Adolf Baeyensstraat, Cecile Cautermanstraat, Gentbruggestraat), in het zuiden door de Schelde en in het westen door de infrastructuurbundel R40/spoorlijn Gent-Antwerpen.

700 meter ten noorden van het plangebied situeert zich het trein- en busstation Dampoort, tevens toekomstige hoogwaardige ontwikkelingspool voor kantoren en wonen.

Doordat ter hoogte van het plangebied de ring R40 samenvalt met de spoorlijn beperken de verbindingen met het stadscentrum zich tot de onderdoorgangen aan de Dampoort en de Forelstraat.

Hoofdontsluiting van het plangebied gebeurt via de diverse hoofdwegen die radiaal aantakken op het knooppunt Dampoort:

- doorstroombaan: stadsring R40 en Land van Waaslaan
- doorstroombaan- en erffunctie: hoofdstraten van de subcentra: Dendermondsesteenweg en de Antwerpsesteenweg.

*Zie situeringsplan op mesoschaal (uittreksel topografische kaart).*

## 0.2. MICROSCHAAL

Het gebied waarvoor het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) wordt opgemaakt wordt in het noorden begrensd door een winkelcentrum met grootschalige kleinhandel (in de bocht van de Dendermondsesteenweg), in het noordoosten door een klein KMO-terrein, in het zuidoosten door de Nijverheidstraat, in het zuiden door de Forelstraat en in het westen door de spoorlijn Gent-Antwerpen. In het noorden worden diverse percelen doorsneden.

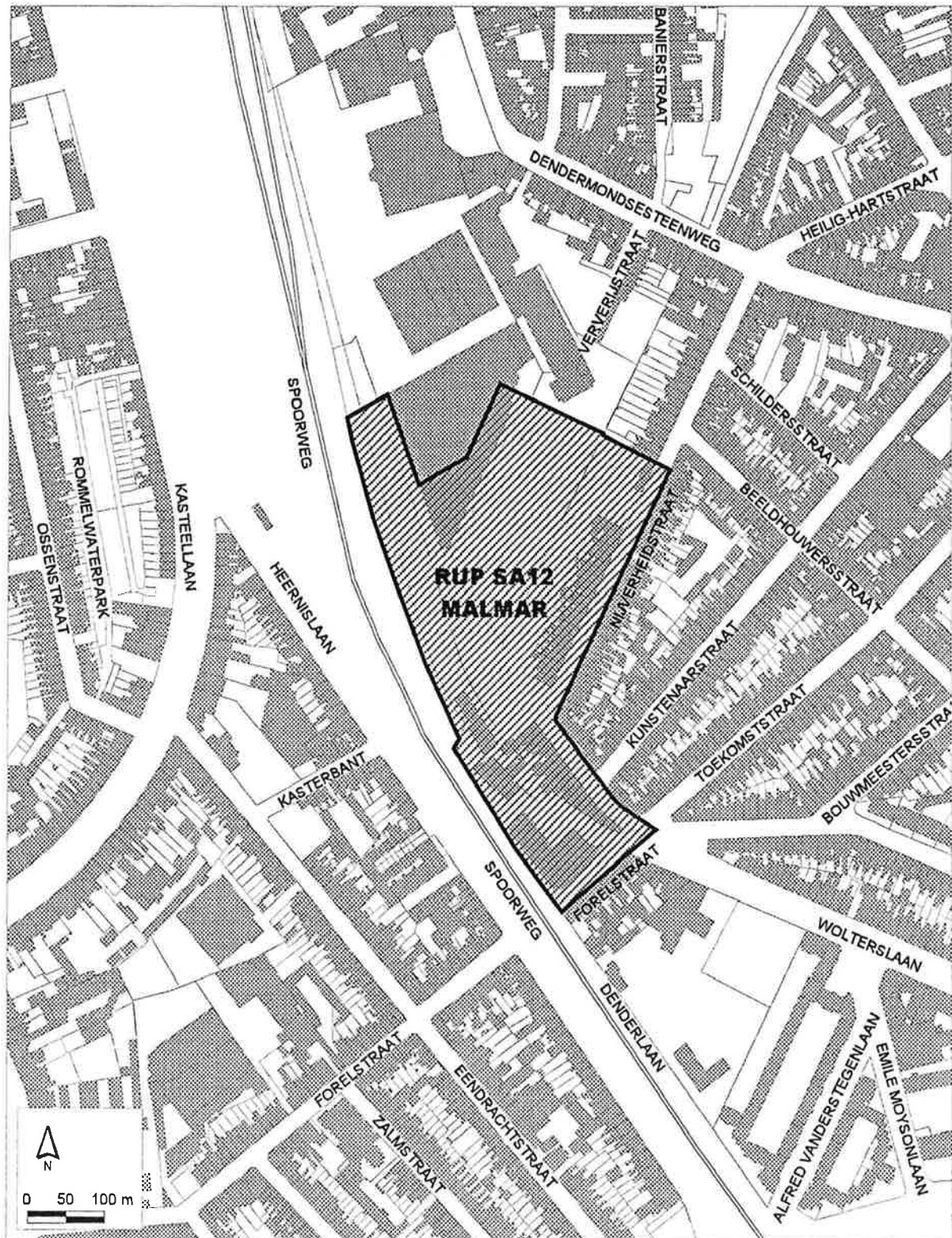
T.h.v. aanpalende eigendommen valt de begrenzing samen met de eigendomsgrens.

De omgevende bebouwing van het plangebied bevat vooral woningen in gesloten bebouwing, behalve de kleinschalige groothandel in het noorden en de spoorlijn in het westen.

De precieze begrenzing van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan is aangeduid op plan.

De oppervlakte van dit plangebied bedraagt 35.527m<sup>2</sup> (ruim 3,5 ha).

*Zie situeringsplan op microschaal (percelenkaart).*



Situering op microschaal (percelenkaart)



# 1. FEITELIJKE EN JURIDISCHE TOESTAND

## 1.0. FEITELIJKE TOESTAND

### 1.0.0. Voorgeschiedenis

Dit stedelijk deelgebied ligt op een as, min of meer parallel aan de Dendermondsesteenweg, die Gent met Destelbergen verbond en wellicht al in de prehistorische tijden bestond. De betekenis van deze verbindingsas was vooral in de Romeinse tijd van belang, als verbinding tussen Ganda aan de samenvloeiing van Leie en Schelde en de brug over de Schelde aan Gentbrugge-Destelbergen. Verschillende vondsten uit de Romeinse tijd ondersteunen deze visie.

Vanaf de late Middeleeuwen bevond het deelgebied zich op het tracé van de stadsomwalling. Hoewel deze oostelijke linie in de 16<sup>e</sup> eeuw werd ingekrompen, bleef het deelgebied zijn betekenis houden in de grenszone tussen de Stad Gent en het oostelijke buitengebied.

De ontwikkelingen van het deelgebied in de 19<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw hebben op die plaats wellicht alle oudere relictten doen verdwijnen. De kans dat er bij graafwerken nog oudere sporen aan het licht komen, is miniem.

De huidige toestand van het plangebied is ontstaan door de ontwikkelingen van eind 19<sup>e</sup> eeuw tot heden. De zone gaande van het winkelcentrum tot aan de Nijverheidstraat hoorde van 1874 tot 1969 toe aan het textielbedrijf Baertsoen-Buysse die in juni 1969 in vereffening ging. Ook bevonden er zich ten noorden van het textielbedrijf twee verkrotte beluiken, in de volkmond de 'Tsjiepkensdreve' genoemd. Een klein deel van de site in het zuiden langs de spoorlijn hoorde van 1885 tot 1963 toe aan de Buurtspoorwegen (onderhoud tramstellen).

De voorbije vier decennia hebben deze terreinen diverse eigendomswissels ondergaan. De aankopen door het metaalverwerkend bedrijf Malmar (samenstelling van Malfliet en Martens) en de Gentse Maatschappij voor de Huisvesting (GMH) zijn het meest relevant voor de problematiek en de mogelijke ontwikkelingen van het plangebied.

Kopergietijerij en Werkhuizen Malmar ontstond in 1947 door overname van een klein particulier bedrijf. In 1963 werd de vroegere stelplaats van de buurtspoorwegen in de Forelstraat de thuisbasis. Op 30 mei 1963 krijgt Malmar van de Bestendige Deputatie van Oost-Vlaanderen zijn exploitatievergunning voor een periode van 30 jaar. Het ambachtelijke kopergieten evolueerde snel naar toelevering en Malmar werd na enkele jaren een metaalverwerkend klasse-1 bedrijf en o.m. toeleverancier van de Volvo-vrachtwagenfabriek. Van de bestendige deputatie kreeg het in 1986 - naar aanleiding van een vraag tot uitbreiding - te horen dat verderzetting van de exploitatie na het verstrijken van de exploitatievergunning niet zou worden toegelaten. Niettegenstaande wou het bedrijf uitbreiden op deze site.

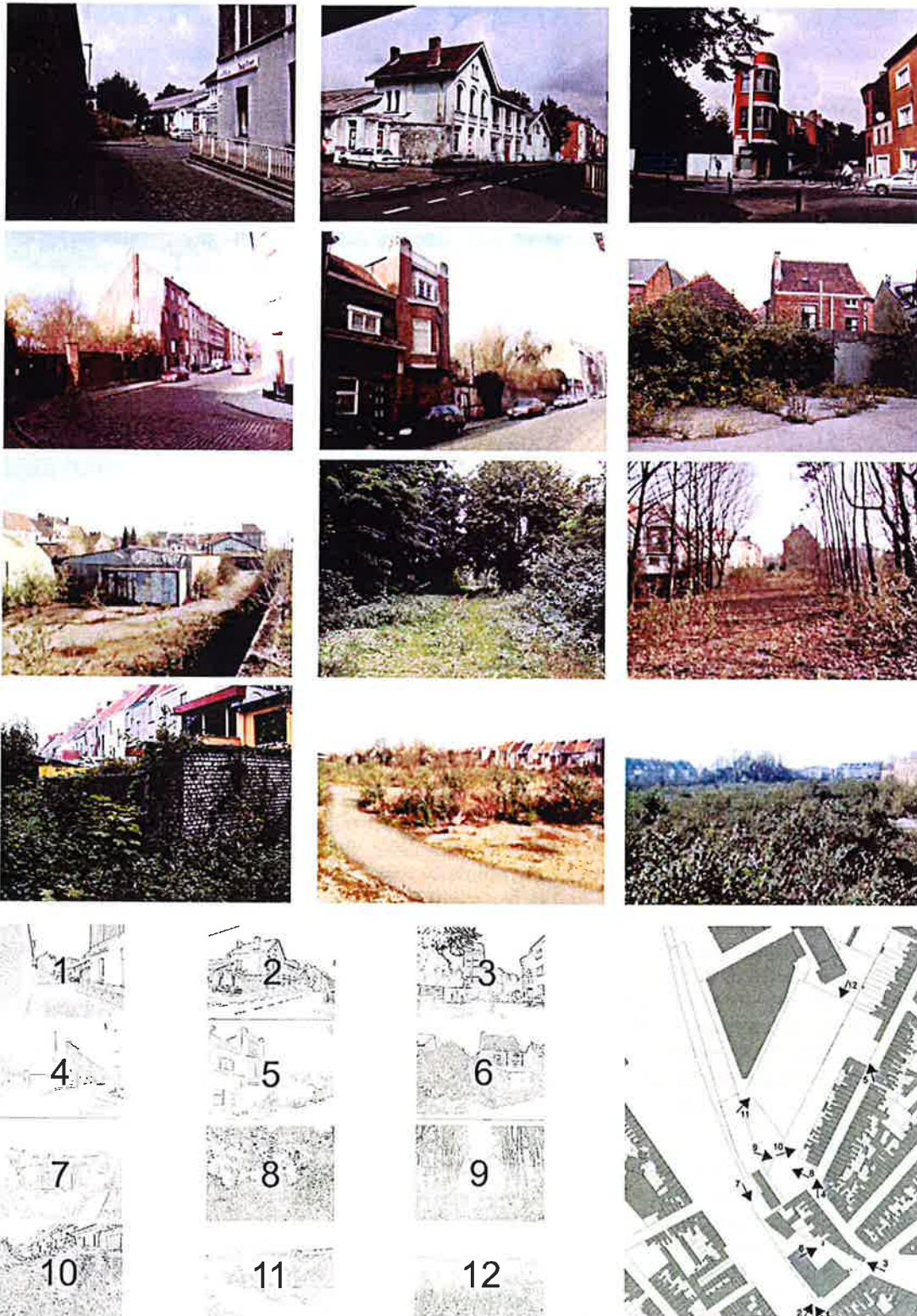
In 1988 werd hiervoor een structuurschets goedgekeurd waarin voorgesteld werd aan de bestaande bedrijfspanden achter de Nijverheidstraat een bestemming te geven voor niet-hinderlijke bedrijven.

Met het oog op de gewenste uitbreiding verwierf Malmar in 1989 een 3,5 ha groot naastliggend terrein van de maatschappij Lys-Lieve, voormalig eigendom van textielbedrijf Baertsoen-Buysse.

De GMH kocht de terreinen ter hoogte van het winkelcentrum aan in respectievelijk 1964 en 1971. Ze sloopte de fabriek enkele jaren later om er een sociaal hoogbouwproject te realiseren. In 1973 is hiervoor een voorontwerp Bijzonder Plan van Aanleg opgemaakt.

Er gold echter een bouwverbod op een groot deel van het terrein. De regering had destijds een plan om de Dampoort te ontlasten door vanop de Dendermondsesteenweg een doorsteek te realiseren naar de toenmalige Veemarkt, langs de Van Eyckbrug naar het stadcentrum. Na de fusie in 1977 werd dit idee afgeblazen en begin van de jaren 80 bleef deze plek braakliggend wegens bouwstop voor de sociale huisvesting. De GMH bezat dure bouwgrond en kon er niets mee aanvangen behalve niet-sociale woningbouw optrekken. Het werd een jarenlange zoektocht naar een oplossing die diende gezocht te worden in de sfeer van samenwerking met een private ontwikkelaar.

Voor hun ontwikkelingsplannen hadden zowel Malmar als GMH nood aan een door de minister goed te keuren juridisch-stedenbouwkundig document. Op 3 november 1992 is het Bijzonder Plan van Aanleg nr. 92 Dendermondsesteenweg (BPA 92) goedgekeurd bij besluit door de Vlaamse Minister van



Huidig gebruik (fotoreeks)

Openbare Werken, Ruimtelijke Ordening en Binnenlandse Aangelegenheden. Dit BPA omsloot de zone afgebakend door de Dendermondsesteenweg, de Nijverheidstraat, de Forelstraat, de Heernislaan, de Kasteellaan en het Antwerpenplein (Dampoort). Er werden o.a. tegen de Dendermondsesteenweg een zone voorzien voor commerciële en dienstverlenende bedrijven en tegen de Nijverheidstraat een zone voor niet-hinderlijke bedrijven. Dit mede gesteund vanuit de idee dat de stad als levend geheel enkel kan functioneren als zoveel mogelijk functies verenigd worden. Het BPA 92 zou een argument kunnen vormen voor de bestendige deputatie om tóch een vergunning af te leveren.

Na de goedkeuring van het BPA 92 had de GMH een samenwerkingsverband gevonden met de private investeerder NV Siklos. In de periode 1994-1996 trekt Siklos 7000m<sup>2</sup> commerciële ruimte op in de bocht van de Dendermondsesteenweg. Boven die winkels bouwt de GMH langs de straatkant 42 sociale wooneenheden. Siklos sloot een erfpachtovereenkomst van tweemaal 27 jaar en betaalde de aanleg van de parkeerplaatsen. Het deel van het BPA 92 bedoeld voor de vestiging van detailhandel gecombineerd met wonen werd dus integraal gerealiseerd.

Ook Malmar maakt nu zeer spoedig werk van realisatie van hun uitbreiding. Rond 1993 is een deel van de gebouwen van Baertsoen-Buysse gesloopt, ten voordele van de bouw van een totaal nieuwe door Volvo goed te keuren schilderij. Het terrein is opgehoogd en genivelleerd om het bouwklaar te maken. De funderingen waren reeds geplaatst.

De uitbreiding van Malmar stuitte weliswaar op heel wat verzet, zowel van buurtbewoners als van de provinciale afdeling milieuvergunningen. Op 2 maart 1993 is vanuit de buurt schorsing gevraagd van het BPA 92. Verzoekende partijen vreesden o.a. een toenemende verkeersdruk, lawaaioverlast, geurhinder, trillingen en een teloorgang van het groen (spontaan opgeschoten kruiden en bomen, sommige al 20 jaar oud). Ingeroepen middelen zijn o.a. procedurefouten en strijdigheid met het gewestplan.

De buurtbewoners stellen als alternatief voor om het gebied als groenzone in te kleuren en er een buurtpark te installeren.

Ook de vereiste milieuvergunning werd niet afgeleverd. De milieuvergunning werd wel in beroep verleend maar ondertussen had de stad het bedrijf reeds een andere locatie aangeboden in het havengebied waar het zich uiteindelijk geherlocaliseerd heeft. In 1997 zijn de activiteiten van Malmar op deze locatie stilgelegd. Daarna is het terrein jarenlang ongebruikt blijven liggen.

Ondertussen was de visie rond de gewenste ontwikkeling van het gebied geëvolueerd in die zin dat men enerzijds de beperkingen van dit terrein voor bedrijfsontwikkeling inzag en anderzijds de noden voor openbaar groen en bijkomende woonegelegenheden in deze buurt in belang toenamen. Het stadsbestuur had ondertussen beslist het terrein aan te kopen. Dit gebeurde eind 1999.

Om deze nieuwe inzichten te kunnen realiseren was een gedeeltelijke wijziging van het BPA 92 noodzakelijk. De aanleg van een openbaar park in een KMO-bestemming is niet mogelijk. Verzoek tot wijziging is aan de gemeenteraad voorgelegd in mei 2000. In april 2001 werd het BPA 92 echter sowieso nietig verklaard door de Raad van State. Dit gebeurde op grond van het feit dat het ontwerpplan niet voor advies werd voorgelegd aan de commissie van advies conform de toenmalige stedenbouwwet. Men viel dus terug op het gewestplan dat de site inkleurt als woongebied.

Ondertussen werd ook vastgesteld dat het fabrieksterrein moet gesaneerd worden.

### 1.0.1. Huidig gebruik

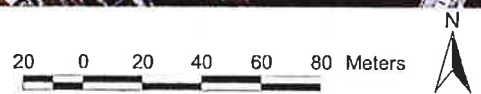
In het zuidelijk en zuidoostelijk deel van het plangebied bevinden zich langs de Nijverheidstraat waardevolle rijwoningen, weliswaar veelal met een relatief kleine private buitenruimte.

Het binnenterrein van het plangebied wordt sedert de stopzetting van de voormalige industriële activiteiten niet meer gebruikt. Het geheel is afgesloten voor derden, alle gebouwen staan leeg en op de niet-bebouwde of verharde delen van het terrein is een spontane vegetatie tot stand gekomen. Na vele jaren braakliggen hebben bepaalde delen van de site vormgekregen als natuurlijk park met volgroeide bomenpartijen.

In het noordelijk deel van het terrein bevindt er zich een grote voormalige productiehal bestaande uit één bouwlaag waarvan de sheddakconstructie sporen van verval vertoont.

In het zuidelijk deel van het terrein bevindt zich net naast de spoorlijn een gebouwengeheel van de vroegere stelplaats van de buurtspoorwegen: t.h.v. de Forelstraat een waardevol cultuurhistorisch kantoorgebouwtje met enkele minderwaardige loodsen en iets ten noorden daarvan hangars bestaande uit golfplaten.

Ondergronds loopt de rietgracht, een waterloop die destijds grote delen van het Gentse grondgebied doorkruiste. Deze ingebuisde waterloop is waarschijnlijk nog functioneel (waterhuishouding gebied).



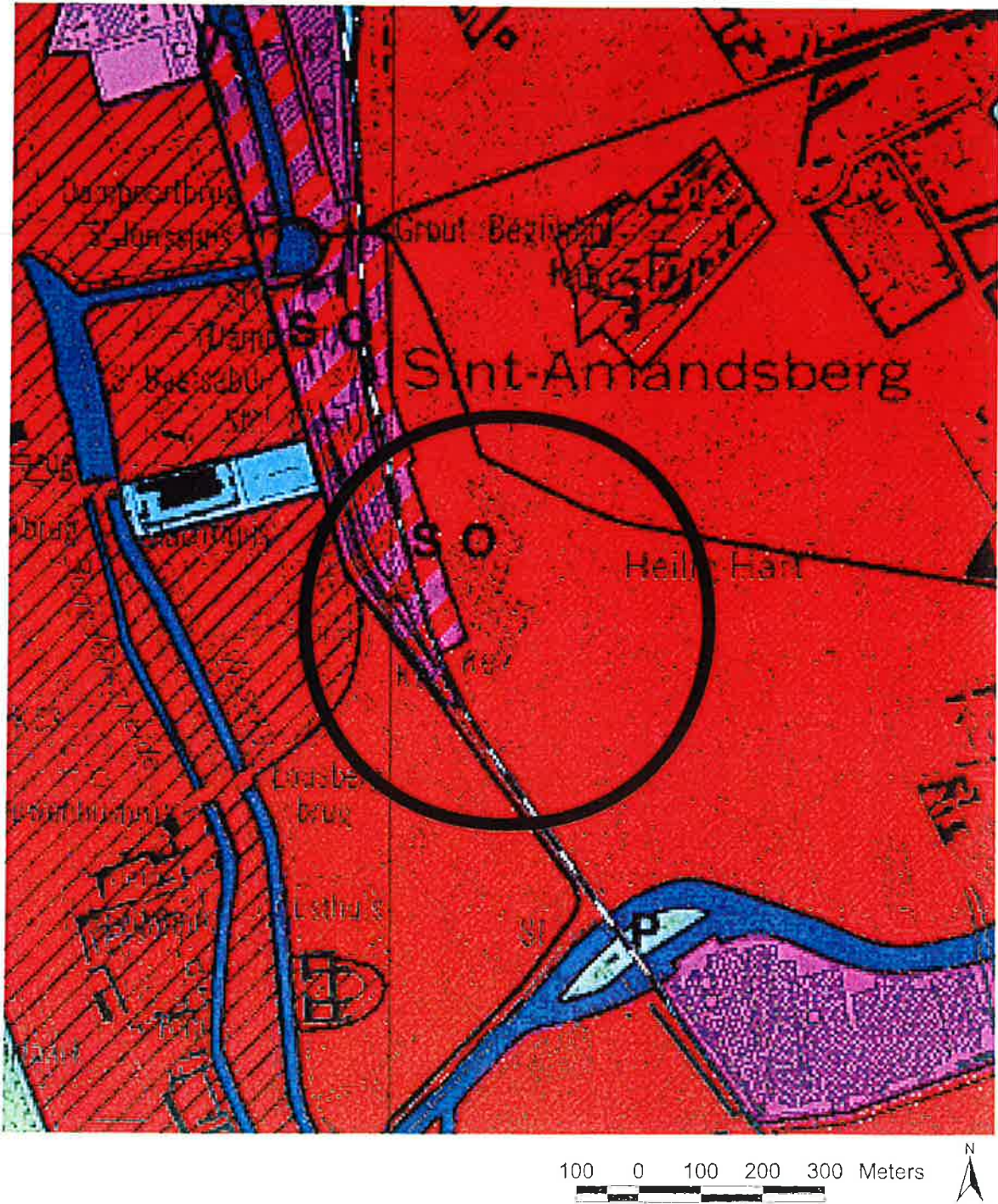
Huidig gebruik (luchtfoto)

Het tracé loopt vermoedelijk parallel met de spoorlijn, komende van de Dampoort, over de site tot naast de wachtgevel van het bestaande modernistisch gebouw op de hoek Forelstraat-Nijverheidstraat. In de ondergrond zijn er ook restanten aanwezig van vroegere bebouwing alsook funderingsaanzetten daterend van de jaren negentig.

Op bepaalde plaatsen werd het terrein opgehoogd. Het terrein verloopt volgens een zeer flauwe helling in verschillende richtingen. Het braakliggend gedeelte van de site helt af in de richting van de Nijverheidstraat met gemiddeld 1,2 meter. Een langgerekte put vlak achter de bestaande huizenrij aan de Nijverheidstraat vormt een incident op het terrein. De Nijverheidstraat daalt in de richting van de spoorlijn met ongeveer 1 meter.

Op grote delen van de site is bodemverontreiniging vastgesteld (zie verder 'redenen opmaak RUP').

*Zie plan feitelijke toestand, fotoreeks en luchtfoto.*



### Legende

- WOONGEBIEDEN
- WOONGEBIEDEN MET CULTURELE, HISTORISCHE EN/OF ESTHETISCHE WAARDE
- INDUSTRIEGEBIED
- GEBIED VOOR STEDELIJKE ONTWIKKELING
- GEBIEDEN VOOR GEMEENSCHAPSVORZIENINGEN EN OPENBARE NUTSVORZIENINGEN
- WATERWEGEN

Juridisch-stedenbouwkundig (uittreksel uit gewestplan op mesoschaal)

## 1.1. JURIDISCHE TOESTAND

### 1.1.0. Gewestplan

Het gewestplan 'Gentse en kanaalzone' werd goedgekeurd bij KB op 14 september 1977 (BS 8 oktober 1977). Het grootste deel van het plangebied wordt op het gewestplan bestemd als woongebied. Een smalle strook van 30m breed langsheen een deel van de spoorlijn heeft evenwel een bestemming 'gebied voor stedelijke ontwikkeling' (gedeeltelijke wijzigingen van het gewestplan 'Gentse en kanaalzone', goedgekeurd bij MB van oktober 1998).

*Zie uittreksels gewestplan op meso- en microschaal.*

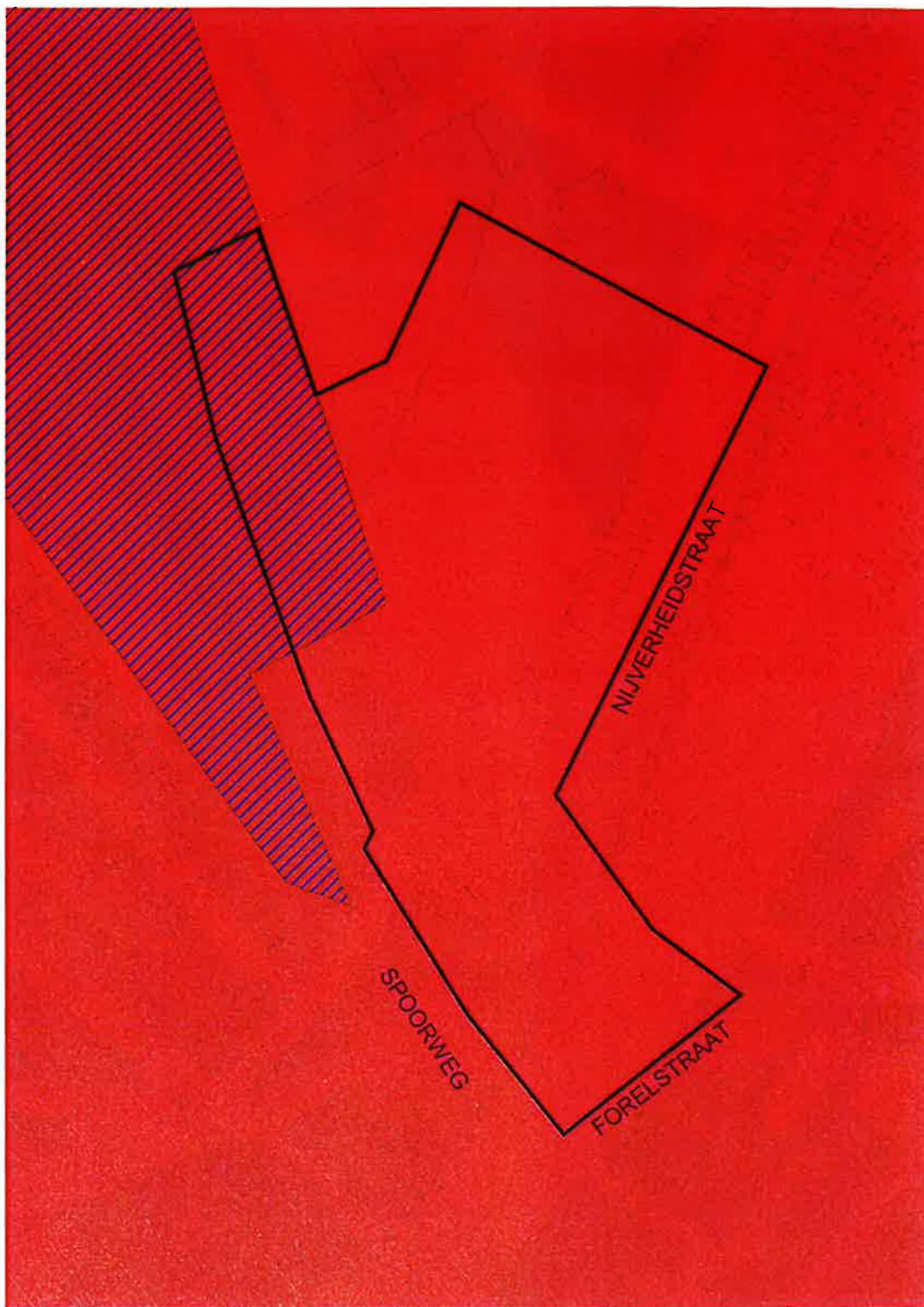
### 1.1.1. Ruimtelijk Structuurplan Gent

Het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG) is door de gemeenschapsminister goedgekeurd op 09 april 2003. Het plangebied maakt in het RSG deel uit van de deelruimte 'Kernstad', een ruimte gekenmerkt door een specifieke en sterke verweving van wonen, diensten, onderwijsinstellingen, handel, nieuwe en oude ambachtelijke bedrijven. Uit het RSG blijkt de hoge nood aan open ruimte en groen binnen de stad. Hiertoe zijn in en rond de kernstad bestaande (uitbreiding en/of opwaardering) en nieuwe parken geselecteerd, zo ook het Malmarpark. Een voldoende gebruikswaarde dient gerealiseerd te worden.

*Zie verder 'planningscontext'.*



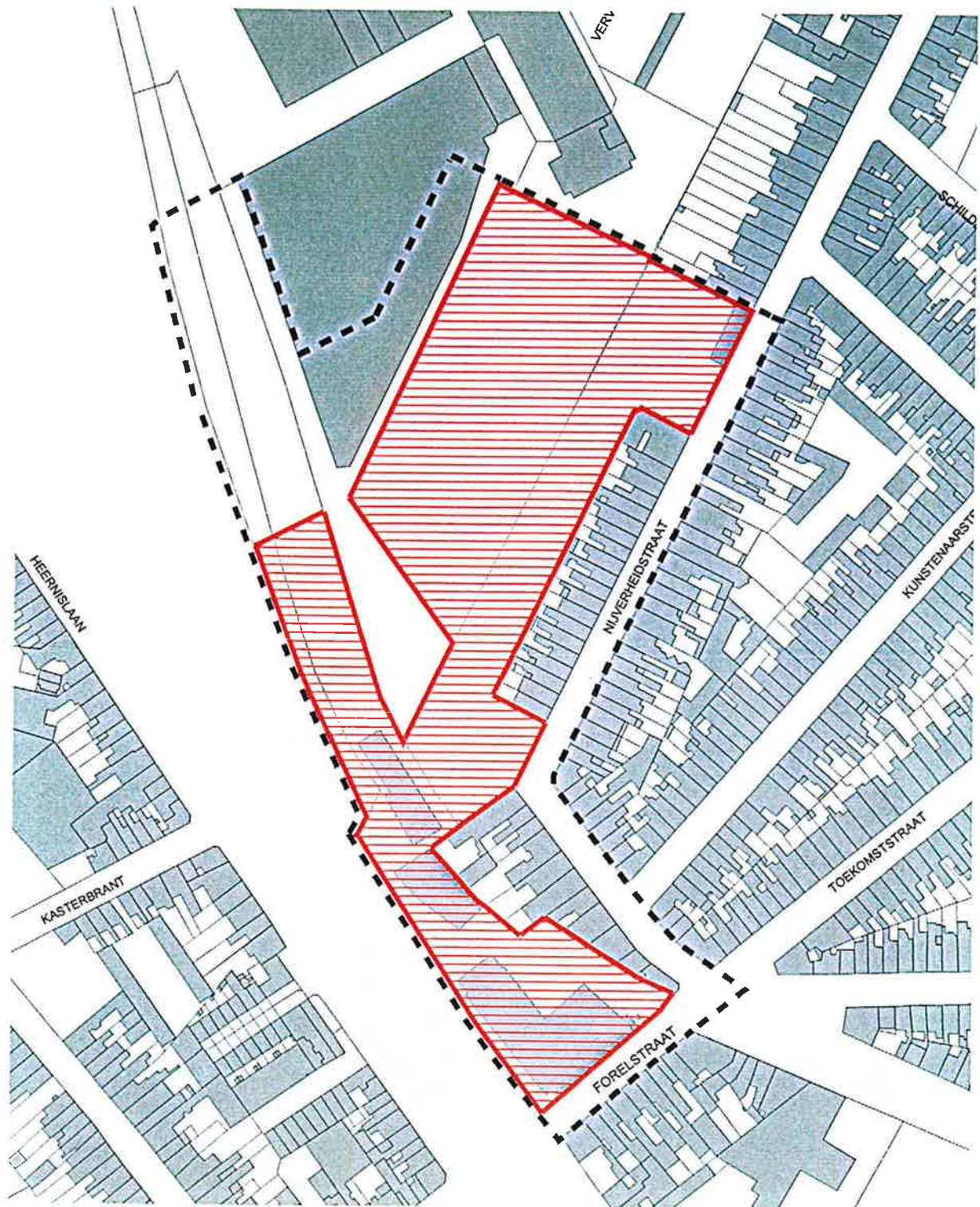




Legende

- rood deel: woongebied
- gearceerd deel: gebied voor stedelijke ontwikkeling
- volle lijn: RUP-grens

Juridisch-stedenbouwkundig (uittreksel uit gewestplan op microschaal)



Legende

- gearceerd deel: saneringsplichtige percelen
- stippellijn: RUP-grens

Saneringsplichtige percelen

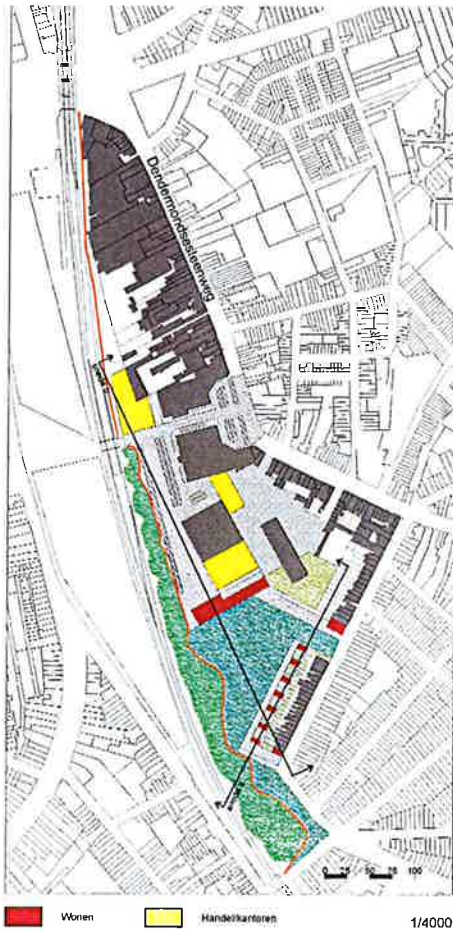
## 2. REDENEN OPMAAK RUP

Het Ruimtelijk Uitvoeringsplan wordt opgemaakt omwille van saneringstechnische, juridisch-stedenbouwkundige en stedenbouwkundig inhoudelijke redenen:

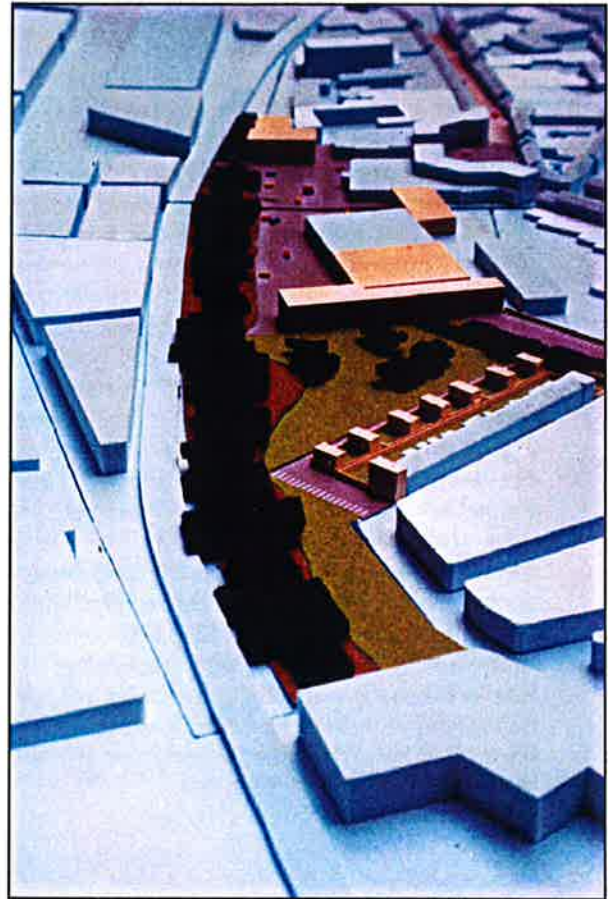
- drie percelen van de Malmarsite zijn naar de normen van het bodemsaneringsdecreet vrij zwaar vervuild en dienen te worden gesaneerd (Gent 4<sup>o</sup> afdeling sectie D nr. 175<sup>E</sup>; Gent 11<sup>o</sup> afd. sectie L nr. 2B4; Gent 19<sup>o</sup> afd. Sint-Amandsberg 2<sup>o</sup> afd. sectie C/14 nr. 1184A10). Dergelijke vervuilde gronden kunnen slechts worden overgedragen en ingericht mits ontvankelijkheidsverklaring van een saneringsproject door OVAM (Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij). Vermits het gewestplan het Malmarterrein inkleurt als woonzone moet het saneringsvoorstel een sanering naar woongebied zijn, terwijl de stad beslist heeft er een park in te richten. De effectieve sanering mag van OVAM wel een sanering naar groenzone zijn op voorwaarde dat er spoed wordt gezet achter een RUP die de verontreinigde zone inkleurt als parkzone.  
*Zie kaart saneringsplichtige percelen.*
- het noordwestelijk deel van de site gelegen tussen de spoorlijn en de oude fabriek is op het gewestplan ingekleurd als 'gebied voor stedelijke ontwikkeling'. Stedenbouwkundige aanleg van dergelijk gebied moet worden vastgelegd in een RUP vooraleer het kan ontwikkeld worden.  
*Zie uittreksels gewestplan op meso- en microschaal (bij juridische toestand).*
- het vertalen van de ontwikkelde visie in een RUP stelt de realisatie van het buurtpark veilig. Ondanks het saneringsproject blijft het plangebied immers nog altijd woonzone binnen het gewestplan. Bepaalde delen van de site die niet vervuild zijn moeten ook de bestemming park krijgen teneinde een stedenbouwkundig coherente recreatieve site te verkrijgen. Dit geldt voornamelijk voor het noordelijk deel van het te ontwikkelen park.
- de aanpalende huizenrijen in de Nijverheidstraat worden mee opgenomen vanuit noodzaak visie-ontwikkeling van een stedenbouwkundig samenhangend geheel: volwaardige parktoegangen tussen kwalitatieve nieuwe kopgebouwen (afwerking wachtgevels), herbestemming van het station en uitbreiding van de tuinen van de woningen. De mogelijkheden en de randvoorwaarden van kwalitatieve aard voor deze bebouwing en de tussenliggende open ruimte worden vastgelegd in de stedenbouwkundige voorschriften.

# Stadsontwerp Malmar (1999-2000)

Laboratorium S&S, Vakgroep Architectuur & Stedenbouw Universiteit Gent



inplantingsplan



maquette (zicht vanuit het zuiden)



perspectiefzicht voorstel zijtuinwoningen

## 3. PLANNINGSCONTEXT

### 3.0. DEELSTRUCTUURPLANNING (1998-1999)

Het deelstructuurplan Sint-Amandsberg is opgemaakt door de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning van de Stad Gent en kadert in het Ruimtelijk Structuurplan Gent. Ze vormt een structurend houvast op basis waarvan keuzes gemaakt worden voor de concrete invulling van de ruimte.

Het deelstructuurplan geeft o.a. een theoretisch kader m.b.t. de behoeften aan open ruimte en groen op diverse schaalniveaus (woongroen, buurtgroen, stadsdeelgroen,...).

Het gekwantificeerd onderzoek groenvraag versus groenaanbod geeft voor Sint-Amandsberg een groot negatief saldo. Dit toont aan dat er een enorme vraag is naar openbare open ruimte en groen. Naast aanpak woonkwaliteit is dit een prioriteit.

De site Malmar is een potentiële groene kern. Dit mede door de bestaande grootschalige leegstand en de rechtstreekse aansluiting aan de te ontwikkelen groenas-fietsas Scheldeoord-Dampoort.

### 3.1. STADSONTWERP (1999-2000)

Ter detaillering van het deelstructuurplan gaf de Stad Gent in de periode 1999-2000 aan het Laboratorium S&S, Vakgroep Architectuur & Stedenbouw van de Universiteit Gent, opdracht om een stadsontwerp uit te werken voor het oude deel van Sint-Amandsberg. Voor de site Malmar suggereerde het voorstel een rij ééngezinswoningen met zijtuinen tussen het te ontwikkelen park en de bestaande woningen in de Nijverheidstraat (onder meer om de sociale controle en veiligheid te waarborgen), de mogelijkheid voor de bewoners van de Nijverheidstraat om hun koertje uit te breiden, de creatie van een brede toegang tot het park t.h.v. de Forelstraat door een aantal bestaande woningen af te breken en de ontwikkeling van een multifunctioneel gebouw in het noordelijk deel van het park.

*Zie inplantingsplan, maquette en perspectiefzicht stadsontwerp universiteit Gent.*

### 3.2. OVERLEG MET DE BEWONERS (1999-2000)

Vanuit bewonershoek zijn opmerkingen doorgegeven op het stadsontwerp van de universiteit. Zo pleitte de bewonersgroep voor een natuurlijk park dat het hele terrein beslaat, zonder bijkomende gebouwen.

Naast onvoldoende oppervlakte park is een argument van de bewoners dat er zich op de terreinen enkele waardevolle stroken groen bevinden die maar beter beschermd kunnen worden. De inventaris die de Dienst Plantsoenen heeft uitgevoerd bevestigt dit.

Het bestaan van verschillende visies zorgde voor een grondige gedachtenwisseling tussen bewoners, beleid en ontwerpbureau over de nood aan en de beleving van open ruimte, over sociale veiligheid en over de mogelijke invullingen van een mooi park.

Tegelijkertijd maakte OVAM ook bekend dat het perceel grond waarop de nieuwe gezinswoningen waren voorzien eveneens vervuld is.

### 3.3. GEMEENTELIJK NATUURONTWIKKELINGSPLAN (1996)

Het Gemeentelijk Natuurontwikkelingsplan (GNOP) is goedgekeurd door de gemeenteraad in november 1996.

Hierin is verdergebouwd op de Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur van 1993 (voorloper van het RSG) en wordt de aanwezige en de gewenste natuurstructuur geschetst. Deze laatste wordt in de stad gerealiseerd door de voorziene groenassen een ecologische invulling te geven. Concreet wordt verwezen naar de infrastructuur-natuurwaarden van spoorwegbermen.



### 3.4. VERKEERSLEEFBAARHEIDSPAN (2000)

Het Verkeersleefbaarheidsplan Sint-Amandsberg/Oostakker-zuid is goedgekeurd door de gemeenteraad in juni 2000.

De globale doelstelling van het verkeersleefbaarheidsplan is een verkeersveilige woonomgeving en een veiliger verkeersafwikkeling voor alle gebruikers (vnl. het fietsen en wandelen veiliger maken).

Belangrijkste knelpunten buurt plangebied:

- hoge bewoningsdichtheid waardoor een hoge parkeerdruk, vnl. in de woonstraten rond de Nijverheidstraat en de Toekomststraat.
- slechte verbinding met de binnenstad voor zacht verkeer
- fietsen en wandelen op de Heernislaan en het oversteken ervan is levensgevaarlijk.

Belangrijkste opties buurt plangebied:

- volledig zone-30, met uitzondering van Dendermondsesteenweg (hoofdstraat)
- geen circulatiewijzigingen. De toestand zal na invoering van het zone-30-statuuut worden geëvalueerd. Circulatiemaatregelen kunnen dan nog een optie zijn, daarbij wordt wel eerst een bewonersbevraging georganiseerd.
- uitbouw oost-west-fietsroute komende van Mariakerke, Graaf van Vlaanderenplein, Tweebruggenstraat, Lousbergskaai, Forelstraat, Aannemerstraat, C. Cautermanstraat, door te trekken via de Rozebroek naar Westveld en Oude Bareel. Deze route wordt ondersteund door diverse noord-zuid en oost-west aftakkingen zodoende een fijnmazig fietsroutenetwerk te bewerkstelligen. De site Malmar vormt daarbinnen een belangrijke schakel (volwaardig alternatief voor de Heernislaan):
  - aftakking naar Dampoort via Malmarterrein en winkelcentrum.
  - aftakking naar Heusden via Denderlaan, Jan Delvinlaan en de groenas langs de Schelde.
  - streven naar een doorsteek Dendermondsesteenweg-Sint-Baafsdorp via Ververijstraat, Malmarpark, winkelcentrum, onder R40 naar de Kasteellaan. De exacte positie wordt bekeken in het kader van de Dampoortstudie.
- het plein aan het winkelcentrum uitbouwen tot een volwaardig plein over de totale breedte van de straat, met inbreng van groen, als onderbreking op de lineaire as en als schakel op de geplande fiets- en voetgangersas onder de spoorlijn en R40 richting Kasteellaan (met de provincie als wegbeheerder uit te werken).
- bij de herbesteding van de Malmar-site het gemotoriseerde verkeer naar de Dendermondsesteenweg leiden via het winkelcentrum.
- indien heraanleg Nijverheidstraat (woonstraat) kan dit met geschrante parkeervakken, asverschuivingen en waar mogelijk bomen.
- uitbouw wandelroutenetwerk o.a. door verbinden van een aantal openbare domeinen en groenzones, zo ook het Malmarpark.

### 3.5. BESTUURSAKKOORD 2000-2006

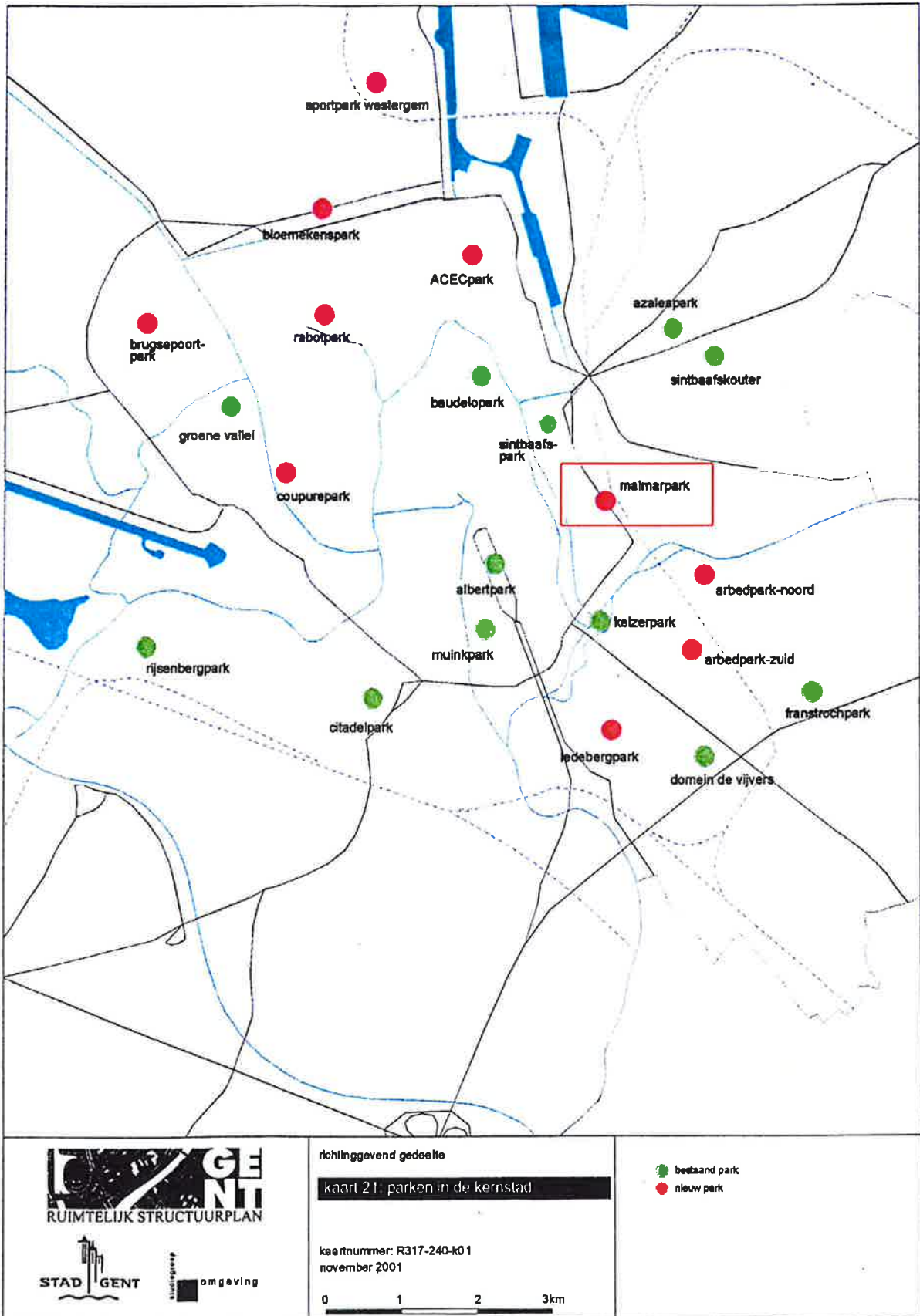
In het bestuursakkoord wordt veel aandacht geschonken aan het leefbaar houden en maken van Gent, in het bijzonder van de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel:

'...de leef- en woonkwaliteit in de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel is niettegenstaande de belangrijke inspanningen van het vorige bestuur nog altijd onvoldoende. Die kwaliteit moet omhoog door het uitpitten van de binnenkernen, het vergroenen van de omgeving, de heraanleg van het openbaar domein,...'

'...een leefbare stad is een stad waar er groen is om te verpozen, te spelen of gewoon van de natuur te genieten. Vandaar dat moet geïnvesteerd worden in bossen aan de rand van de stad, groenassen, stadsdeelparken en wijkgroen.'

'...deze groenassen dienen aan te sluiten op bestaand en nog te ontwikkelen openbaar groen op stadsdeelniveau. De norm bedraagt 10m<sup>2</sup> openbaar groen, speel- en ontmoetingsruimte per inwoner op wijkniveau...'

'...in de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel is de nood aan wijk - en speelgroen het meest acuut. De concrete uitwerking zal gebeuren in nauw overleg met de bewoners via de uitwerking van stadsontwerpen...'



'Parken in de kernstad', Ruimtelijk Structuurplan Gent



## 3.6. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN GENT (2003)

Het Ruimtelijk Structuurplan Gent is door de gemeenschapsminister goedgekeurd op 09 april 2003.

Uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG) blijkt de hoge nood aan open ruimte en groen binnen de stad Gent. Waarom, waar en op welke wijze komt aan bod in de diverse opeenvolgende items binnen het structuurplan: het ruimtelijk concept (deelruimtes), de ontwikkelingsperspectieven voor de deelstructuren, de ontwikkelingsperspectieven voor de deelruimten (structuurschets deelruimte kernstad), de prioritaire beleidsthema's en de taakstellingen tot 2007.

Het RUP SA12 Malmar ondersteunt de uitvoering van deze visieontwikkeling.

### 3.6.0. Richtinggevend gedeelte

De basis van Gent als stad blijft het wonen. Een ambitie is dusdanig opwaarderen van de kwaliteit van de woonomgeving. Naast evenwichtige menging van functies en evenwichtige en gevarieerde verplaatsingsmogelijkheden, zijn inbreng van meer en bruikbaar groen, ontmoetings- en speelruimte een belangrijk aandachtspunt.

#### Ruimtelijk concept Gent – deelruimte 'KERNSTAD' en bijhorende inrichtingsprincipes

Het samenhangend geheel van de buurten in de gordel - waar het plangebied deel van uitmaakt - en de kuip wordt omschreven als de deelruimte 'KERNSTAD', een ruimte gekenmerkt door een specifieke en sterke verweving van wonen, diensten, onderwijsinstellingen, handel, nieuwe en oude ambachtelijke bedrijven.

Voor de gewenste ontwikkeling van kernstad zijn revitalisering en hergebruik, herstructurering en verluchting en verdere verweving van dit centrale en historisch belangrijke stadsdeel na te streven:

- vernieuwing en verluchting door inbreng van nieuwe parken, het openmaken en vergroenen van deze woonwijken is een hoofddoelstelling.
- nieuwe grootschalige recreatie onder meer door grondige herstructurering en door herinvulling van leegstaande industriële panden.
- de veelheid aan fragmenten binnen dit gebied een sterke ruimtelijke samenhang geven.
- aansluiting op de kernstad als belangrijk inrichtingsprincipe

Het project Malmar bestaat uit revitalisatie en herstructurering van een voormalig industrieel complex. Deze wordt geherstructureerd tot een volwaardig park.


























#### Ontwikkelingsperspectieven voor de deelstructuren

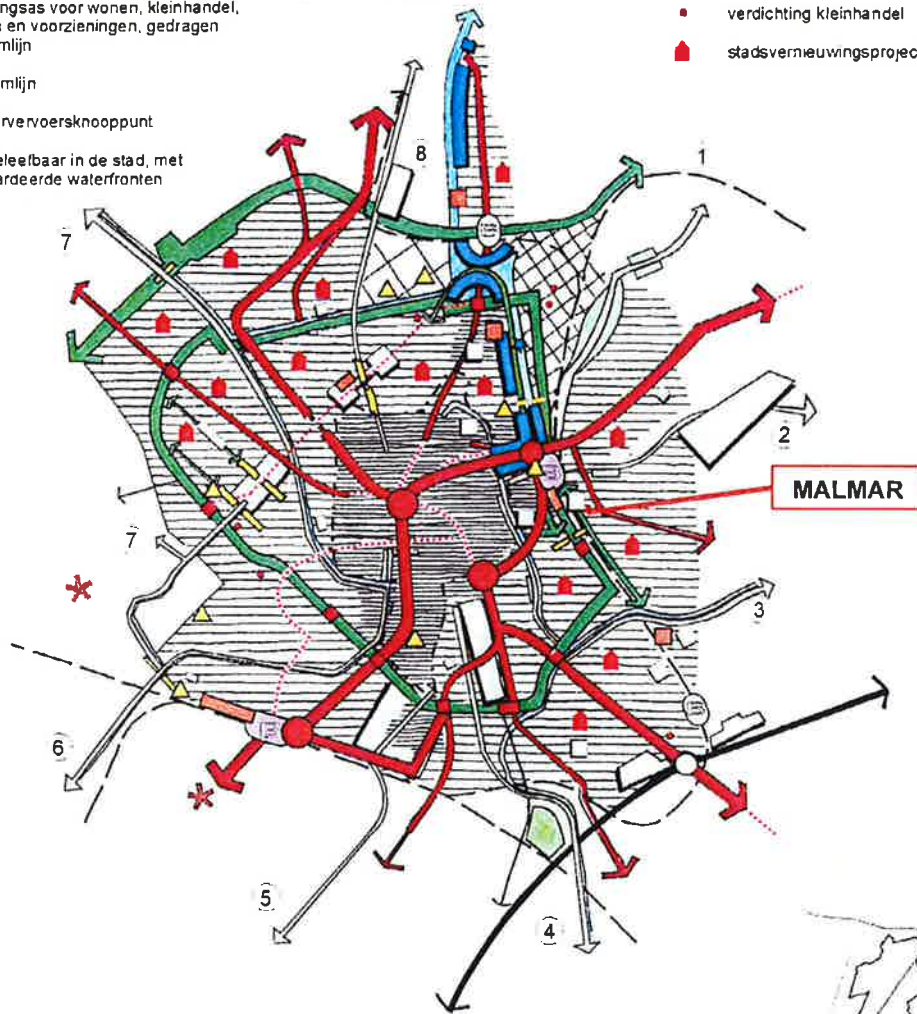
Diverse aspecten van de deelstructuren zijn relevant bij de (her)ontwikkeling van de Malmarsite:


- gewenste natuurlijke groenstructuur: een groen netwerk dat de leefbaarheid van de stad verhoogt. Deze groenstructuur omvat zowel de ruimtelijk-natuurlijke structuur als delen van de recreatieve, agrarische, landschappelijke en nederzettingsstructuur. De betreffende delen van de recreatieve structuur zijn de parken op de verschillende niveaus, die van de nederzettingstructuur o.a. de bermen.
- gewenste verkeers- en vervoerstructuur: uitgangspunt zijn de fiets als belangrijke stedelijke verkeersmodus (uitbouw fietsroutenetwerk) en de herwaardering van het te voet gaan.
- gewenste ruimtelijk-economische structuur: de kernstad is een gemengd economisch gebied met plaats voor een brede waaier van relatief kleinschalige economische activiteiten, verweven met wonen. Binnen de gordel wordt zoveel mogelijk gemikt op kleinschalige klassieke productie-, assemblage-, herstel- en afwerkingsbedrijven en nieuwe bedrijven inzake informatica, design en grafiek, stadsecologie e.d.
- gewenste cultureel-recreatieve structuur: parken bieden openluchtrecreatieve mogelijkheden aan elke deelruimte. In en rond de kernstad zijn bestaande (uitbreiding en/of opwaardering) en nieuwe parken geselecteerd, zo ook het Malmarpark. Hierbij is gekeken naar een voldoende goede spreiding (800m) en een voldoende groot areaal (minimum 1 hectare). Een voldoende gebruikswaarde dient gerealiseerd te worden.

Zie kaart 'Parken in de kernstad' uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent.

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

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






STAD GENT

richtinggevend gedeelte

**kaart 24: structuurschets voor de kernstad**

kaartnummer: R317-213-k01  
april 2002





'Structuurschets voor de kernstad', Ruimtelijk Structuurplan Gent

## Ontwikkelingsperspectieven voor deelruimten - structuurschets voor de kernstad

De structurele vernieuwing mikt op behoud en creatie van groene en open ruimten en van pleinen door uitpitting, verwijdering en reorganisatie. Deze zorgen voor aantrekkelijke en leefbare woonomgevingen. De fragmenten van de verschillende woonbuurten en grootschalige functies worden op actieve wijze samenhang gegeven door een creatieve uitbouw van de dragers en door realisatie van een reeks nieuwe verbindingen (bruggen en doorsteken) tussen de op heden afgescheiden buurten.

Ruimtelijke onderdelen van de kernstad zijn de volgende:

1. de stadsboulevard
2. stationsbuurt Dampoort
3. goed gespreide wijk- en buurtparken
4. de 19<sup>de</sup> eeuwse gordel
5. het noordelijk scharnier

Voor Malmar zijn de onderdelen 1 en 2 relevant, de onderdelen 3 en 4 rechtstreeks van toepassing:

1. de stadsboulevard R40 moet een meer bindende rol krijgen binnen de kernstad. Langsheen het traject zijn een aantal nieuw uit te bouwen zachte verbindingen geselecteerd. Zo ook een onderdoorgang onder de spoorberm die Sint-Macharius verbindt met het winkelcentrum en met het Malmarpark.
2. Het stationsproject Dampoort: Malmar ligt ten zuidoosten van deze ontwikkelingspool en vormt een belangrijke toegang voor zacht verkeer vanuit de zuidelijke stadsdelen.
3. op meerdere plaatsen worden, zo mogelijk gekoppeld aan groenassen of groene dwarsrelaties, nieuwe parken ingericht, zo onder meer het Malmarpark. Deze is gelegen aan de groene dwarsrelatie tussen de groenassen 1 en 3.
4. een ruimtelijk basisconcept voor de opwaardering van de gordel is de binding met de binnenstad verbeteren: de luchtige onderdoorgang onder de spoorberm die Sint-Macharius met het winkelcentrum verbindt. Oude lege bedrijfsgebouwen in de gordel moeten deels aangegrepen worden als kansen om de dichtbebouwde wijken uit te pitten en ruimte maken voor groen en woningbouw, zo ook Malmar. Bij herstructurering van de woonomgeving o.a. streven naar groennorm van 10m<sup>2</sup>/inwoner en per buurt een buurtpark van minimum 1 hectare groot.

Zie 'Structuurschets voor de kernstad' uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent.

### Prioritaire beleidsthema's

#### Stadsvernieuwing

Stadsvernieuwing was in het verleden een belangrijke beleidsthema voor Gent. De uitdovende aandacht voor de herwaarderingsgebieden maakt dat stadsvernieuwing in een stad als Gent in de toekomst opnieuw de volle beleidsaandacht moet krijgen. Via SIF-programma's werd reeds heel wat studiewerk verricht.

#### Nieuw openbaar groen

Nood aan bijkomende buurt- en wijkparken, ingebed in een samenhangende groenstructuur. In de stadsvernieuwingswijken krijgt dit bijzondere aandacht.

#### Mobiliteit

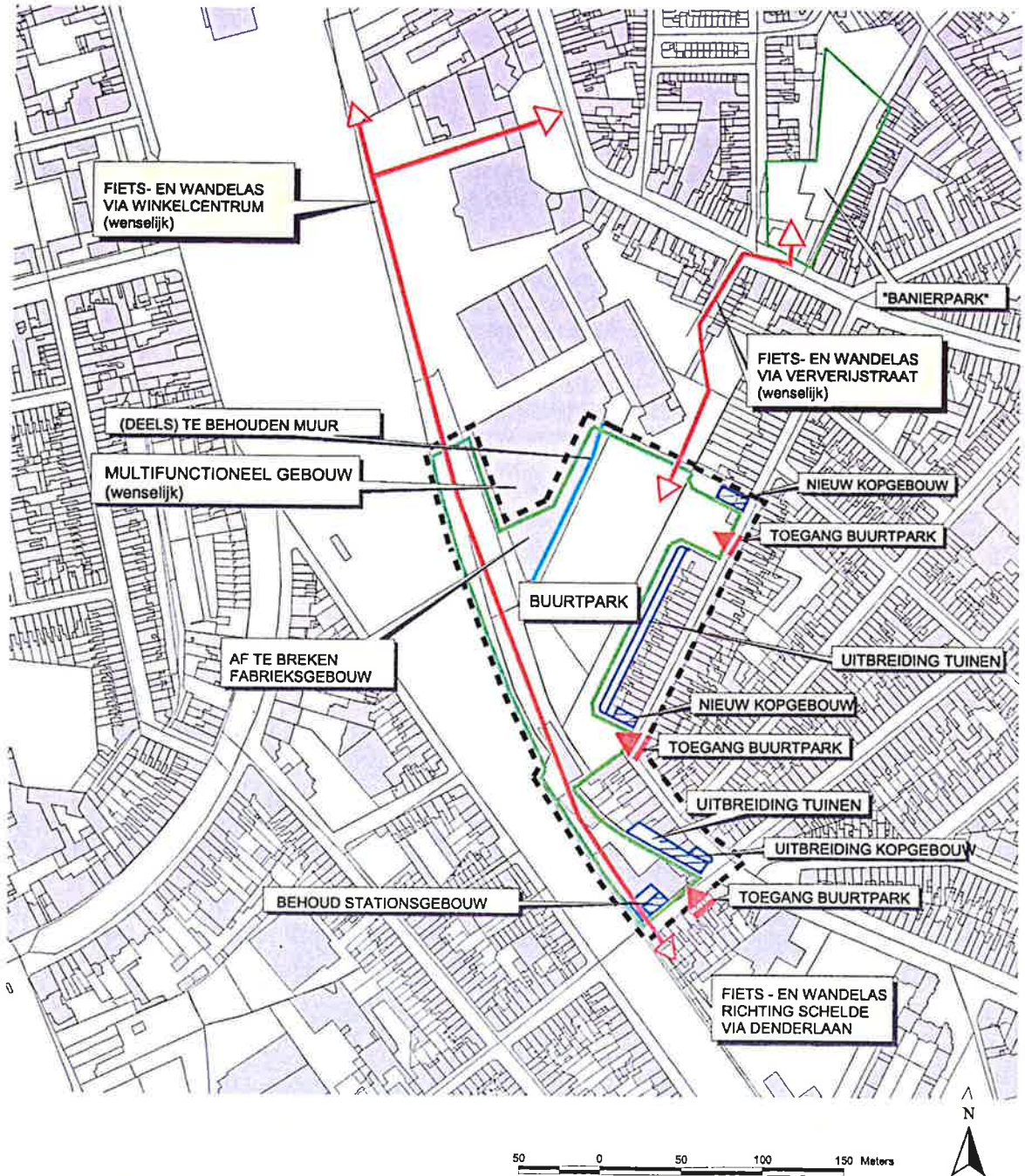
Realisatie van het fietsplan.

### 3.6.1. Bindend gedeelte

#### Taakstellingen tot 2007

Met het oog op de realisatie van 10m<sup>2</sup> per inwoner aan openbaar recreatief groen op wijkniveau voegt de Stad Gent 6 nieuwe parken toe in de kernstad.

# STRUCTUURSCHETS MALMARSITE



## 4. KRACHTLIJNEN RUP

### 4.0. VISIEONTWIKKELING

#### 4.0.0. Algemeen

In het deel visie blijkt de bijzondere aandacht binnen de gordel voor revitalisering en hergebruik, herstructurering en verluchting. Inbreng van groen is een topprioriteit. Ook dient sterke ruimtelijke samenhang te worden gegeven aan de veelheid aan fragmenten.

De structuurschets komt tegemoet aan deze visie. Oude lege bedrijfsgebouwen worden aangegrepen om binnen de dichtbebouwde gordel ruimte te maken voor groen.

#### 4.0.1. Structuurschets Malmar-site

Het oude fabrieksterrein wordt omgevormd tot een multifunctioneel-recreatief buurtpark van circa 2,5 hectare groot. In de Nijverheidstraat en de Forelstraat komen in totaal 3 parktoegangen. T.h.v. deze toegangen worden tegen de bestaande wachtgevels nieuwe kopgebouwen gerealiseerd, stedenbouwkundig verantwoorde en noodzakelijke afwerkingen. Het voormalige gebouw van de buurtspoorwegen aan de Forelstraat wordt behouden en verkocht op de privémarkt.

Het plangebied krijgt idealiter een sleutelpositie binnen het verplaatsingsnetwerk van zacht verkeer tussen de binnenstad, de Dampoort en de omliggende woonbuurten. Op termijn dient hiervoor gestreefd te worden naar bijkomende toegangsmogelijkheden: in het noorden aansluiting met het winkelcentrum (verbinding richting Dampoort, binnenstad en kleinschalig weefsel overzijde Dendermondsesteenweg) en in het oosten aansluiting met de Ververijstraat (verbinding richting Banierpark en zo ook kleinschalig weefsel overzijde Dendermondsesteenweg). In het zuiden wordt de link naar de Schelde geoptimaliseerd (via de te herwaarderden Denderlaan).

Ten noorden van het plangebied (net buiten het RUP) is het wenselijk een multifunctioneel gebouw te realiseren met een mix van wonen en werken. Deze kan dan een ruimtelijke en functionele buffer vormen tussen het park en het winkelcentrum en kan tevens zorgen voor meer sociale controle op het park. Dit gebouw zou een toegevoegde waarde zijn voor de site, doch is geen conditio sine qua non voor het functioneren van het parkgebouwen. Omwille van diverse redenen is het gebouw niet opgenomen binnen het RUP (zie verder).

*Zie structuurschets Malmar-site.*

#### 4.0.2. Ruimtelijke onderdelen RUP

##### Open ruimte

De inwoners die van het park gebruik zullen maken komen voornamelijk uit het deel van oud Sint-Amandsberg begrensd door Land van Waaslaan, Schoolstraat, Adolf Baeyensstraat, Cecile Cautermanstraat, Gentbruggestraat, de Schelde en de infrastructuurbundel R40/spoorlijn (circa 7500 mensen). Deze bevolkingsgroep bevindt zich binnen een loopafstand van 800 meter en zal/kan gebruik maken van het park. Na realisatie van een doorsteek onder de spoorlijn zullen ook de bewoners van Macharius en Heirnis zich binnen een realistische loopafstand bevinden (circa 4900 mensen).

##### Zone voor park (Z1)

Het park wordt een multifunctioneel-recreatief openbaar park voor alle leeftijdsklassen. Hiervoor worden de bestaande gebouwen gesloopt en de verhardingen weggenomen (behalve de waardevolle kasestroken en eventueel de spoorrails).

Het uitgangspunt bij de inrichting is een zo groen mogelijke ruimte. Naast het groen zijn er ook sowieso wandel- en fietspaden nodig. Ook is het mogelijk dat de sanering op bepaalde plaatsen verharding vergt. De effectieve inrichting zal gebeuren in samenspraak met de buurt. Hieruit zal blijken waar, in welke mate en in welke hoedanigheid recreatieve en informatieve inrichtingen nodig en/of wenselijk



zijn (speeltoestel, zandbak, zithoek, infobord,...). Van de mogelijke oppervlakteinname voor verharding is een realistische raming gemaakt en omgezet in een maximum verhardingspercentage (groener kan steeds, minder groen absoluut niet). Deze bovengrens kan men niet te laag nemen wil men geen risico lopen noodzakelijke wandel- en fietspaden en gewenste recreatieve inrichtingen niet te kunnen inrichten en/of waardevolle relictten niet te kunnen behouden. De verharde ruimten worden evenwel geen troosteloze betonvlaktes, wel ruimtes met een groen karakter (bomen, hagen,...). Bij de inrichting van het park zal gestreefd worden naar een duurzame, dynamische en diverse uitbouw van het park waarbij mensgerichte, natuurgerichte, milieugerichte en organisatiegerichte aspecten op harmonische wijze samengaan. Dit moet ontwikkeld worden met respect voor de bestaande waardevolle groen- en landschapselementen en cultuurhistorische relictten, waarvan sommige doen herinneren aan het industrieel verleden. Ook interessante perspectieven worden zoveel als mogelijk geïntegreerd in de parkaanleg.

Een overzicht:

- indien financieel haalbaar worden delen van de waardevolle fabrieksmuur geïntegreerd. Deze muur kan dan een architecturale en cultuurhistorische ruggegraat vormen van het ontwerp van het park. De muur kan ook beschutting geven, een intieme sfeer creëren en een eventuele dominantie van het multifunctionele gebouw op de groenzone afzwakken.
- de bestaande spoorrails en kasseistroken of hun oorspronkelijke lijn worden geïntegreerd in een wandelcircuit.
- bestaande waardevolle bomen op de verontreinigde percelen worden maximaal behouden ondanks de ophoging van het terrein voor de sanering. Zo ook de bomen tussen de spoorlijn en het huidig fabriekspand. Het fietspad evenwijdig met de spoorlijn zal tussen deze bomenpartij lopen.
- de infrastructuur-natuurwaarden van de spoorwegberm zijn specifiek en waardevol.
- de oude rietgracht loopt ingebuisd doorheen de site. Het is wenselijk om deze over bepaalde delen open te leggen.
- het Oxfamgebouw is architecturaal waardevol.

Het weloverwogen noordelijk tracé van de RUP-grens (doorheen de voormalige productiehal) biedt een nog voldoende groot en gevarieerd parkgedeelte aan ten noorden van de (deels) te behouden waardevolle muur, alsook visuele integratie van de kwalitatieve architectuur van het Oxfamgebouw (ook indien de muur zou sneuvelen). De zone tussen de fabrieksmuur en het gewenste multifunctioneel gebouw is strikt openbaar, steeds toegankelijk voor de buurt.

Nieuwe groen- en landschapselementen (ook waterpartijen, reliëfelementen, brugjes, kleine constructies, muurtjes,...) kunnen toegevoegd worden voor zover zij kaderen binnen het totaalconcept. Het saneringsproject heeft landschappelijk ook bepaalde consequenties zoals reliëf, wijze van afwatering,...

### Zone voor parktoegang (Z2)

Minimum 3 parktoegangen zijn voorzien:

- in het midden van de Nijverheidstraat
- in de bocht van de Nijverheidstraat
- in de Forelstraat

Deze toegangszones worden openbare pleinen voor de nabijgelegen woonbuurten. Hiervoor worden de bestaande gebouwen gesloopt.

Naast toegang tot het park, doorsteek voor zacht verkeer, rust- en informatiezone, vormen ze de ruimtelijke en functionele overgang van park naar straat en vice versa (van groen naar versteend). Deze verharde ruimten hebben evenwel een groen karakter (bomen, hagen,...). De parktoegangen lopen van het park tot tegen de gevelrij aan de overzijde van de woonstraten. Samen met de nieuw te realiseren kopgebouwen (zie verder, nieuwe bebouwing) worden deze gevelrijen pleinwand.

### Zone voor wegen (Z6)

Deze zone is bestemd als woonstraat. Langzaam verkeer moet steeds veilig, direct en comfortabel kunnen functioneren. De aanleg moet de kwaliteiten van de zone voor park en de zone voor parktoegang ondersteunen (eenheid in materiaalkeuze, profiel, verlichting, doortrekken bomen,...). De groene accenten zullen zodanig zijn dat het geheel veilig, overzichtelijk en transparant blijft (vb. hoogstammen met boomspiegels).





## De bebouwde omgeving

### Bestaande bebouwing

De hoofdbestemming van de bestaande bebouwing binnen het plangebied is wonen (verplicht). Kantoren, diensten, gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau, kleinhandel en horeca worden toegelaten. Het toegelaten gabariet stemt overeen met de bestaande volumes.

#### *Rijbebouwing in de Nijverheidstraat + tuinen (zone A voor wonen (Z3) en zone voor tuinen (Z4))*

Bijna alle woningen in de Nijverheidstraat gelegen binnen het RUP krijgen de mogelijkheid tot tuinuitbreiding. De meeste van deze percelen zijn nu 20 meter diep, mits 5 meter extra bekomt men percelen van 25 meter diep wat geacht wordt als zijnde streefdiepte voor percelen voor ééngezinswoningen met tuin. Die 5 meter extra geeft een grote meerwaarde aan de woningen en doet geen afbreuk aan de kwaliteit van het park. Dit wordt bekeken i.f.v. het saneringsdossier en interesse bij de eigenaars. Indien de tuinuitbreidingen niet doorgaan worden de desbetreffende stukken grond geïntegreerd in het park en krijgen de bewoners rechtstreekse toegang tot dit park via een poortje achter hun koer.

#### *Voormalig stationgebouw in de Forelstraat (zone B voor wonen (Z5))*

Het voormalig stationgebouw aan de Forelstraat is cultuurhistorisch waardevol (zie bouwen door de eeuwen heen, deel 4nc, blz. 55-56). Dit wordt maximaal behouden, zowel naar vorm, volume als uitzicht. Het gebouw krijgt voldoende private buitenruimte en wordt verkocht op de privémarkt. Dit geheel wordt geïntegreerd in de omgevingsaanleg. Indien behoud onmogelijk blijkt is heropbouw niet toegelaten en wordt dit deel parktoegang.

Omdat een brede toegang van het park naar de buurt en vice versa noodzakelijk is worden alle loodsen t.h.v. de Forelstraat gesloopt.

### Nieuwe bebouwing

Het Malmarpark is een stedelijk park, ingebed in een versteende omgeving. Zowel ruimtelijk als functioneel dient bijzondere aandacht te gaan naar de overgang van versteende ruimte naar groene ruimte en vice versa. Hiertoe worden verschillende nieuwe gebouwen voorzien binnen het plangebied, en indien mogelijk ook een gebouw net erbuiten. Deze nieuwe gebouwen dienen een minimum kwaliteitsniveau te bezitten zodat samen met het openbaar domein één attractief geheel ontstaat.

#### *Nieuwe bebouwing binnen het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (zone A voor wonen (Z3))*

De wachtgevels t.h.v. de parktoegangen in de Nijverheidstraat en de hoek Forelstraat-Nijverheidstraat (de modernistische kop) worden afgewerkt met nieuwe kopgebouwen, voornamelijk bestemd voor wonen. Deze kopgebouwen bevinden zich op de overgang van straat naar park. Ze vormen een volwaardige ruimtelijke beëindiging van de straatwand én tegelijkertijd zijn het de pleinwanden van de toegangszones tot het park. Deze kopgebouwen dienen naar volume aan te sluiten op de bestaande gebouwen.

#### *Nieuwe bebouwing grenzend aan het Ruimtelijk Uitvoeringsplan*

Om het park aan de noordzijde een gezicht te geven en het niet bruusk te laten uitmonden op de achterzijde van het winkelcentrum nabij de Dampoort, is het wenselijk een gebouw te voorzien tussen het winkelcentrum en het park (de voormalige productiehal met sheddakconstructie wordt gesloopt). Er wordt een multifunctioneel gebouw gesuggereerd met een mix van ambachtelijke bedrijvigheid, kantoorruimtes en woongelegenheden. Het is namelijk een betrachting om de bestaande verwevenheid in de kernstad consequent door te zetten zodoende een volwaardig levendig stadsdeel te creëren. Het gebouw zal zo dicht mogelijk bij het winkelcentrum moeten liggen om zoveel mogelijk ruimte vrij te houden voor het park.

Dit gebouw kan ook tegemoet komen aan het tekort aan woningen: willen we de open ruimte buiten de stad zoveel mogelijk vrijwaren van verdere bebouwing dan dient Gent op stedelijk niveau nog tussen de 12.000 en 15.000 nieuwe woningen te creëren tegen 2007. Willen we ook de stadsvlucht een halt toeroepen dan dient er binnen de stad een concurrentieel aanbod aan kwaliteitsvolle woningen gecreëerd te worden. Deze mogelijkheid bestaat op een bescheiden wijze binnen het multifunctioneel gebouw (40-tal appartementen).

De multifunctionele zone is niet opgenomen binnen het RUP omwille van timing. Het is de wens van het stadsbestuur om zo snel mogelijk tegemoet te komen aan de groenvraag binnen deze buurt. De



randvoorwaarden voor realisatie van het gebouw zijn nog niet voldoende uitgewerkt en de gewenste functies nog niet voldoende verfijnd:

- de ontsluiting zal moeten gebeuren via het winkelcentrum (dubbelgebruik van de circulatiezone: gebruikers van het winkelcentrum en het multifunctioneel gebouw). Hiervoor moet het statuut van het betreffende terrein bekeken worden. Dit vraagt meer tijd alsook eventueel vastleggen van de nodige financiële middelen op korte termijn.
- het is een betrachting om naast de woonfunctie ook ethische bedrijvigheid te voorzien in het multifunctioneel gebouw. Dergelijke bedrijven kunnen geen marktprijzen betalen voor hun huisvesting. Dit moet nog financieel onderzocht worden en indien nodig worden bijgestuurd naar ander type bedrijvigheid. Er is geen juridisch-stedenbouwkundig toegevoegde waarde vergeleken met het gewestplan vermits verfijning van functies nog niet is uitgewerkt.
- binnen het gewestplan (woongebied) kunnen de gewenste functies zonder probleem ontwikkeld worden.
- de realisatie van het gebouw zal gebeuren onder impuls van het Stadsontwikkelingsbedrijf, hetzij in eigen ontwikkeling hetzij mits uitbesteding. Dit dossier moet nog volledig worden uitgewerkt. Ook dit kan leiden tot verfijning van bestemmingen.

Conclusie:

Wel opnemen van het gebouw binnen het RUP impliceert nog niet uitgewerkte randvoorwaarden. Dit kan later problemen genereren en/of fouten m.b.t. omschrijving bestemmingen.

Wachten met de RUP-procedure tot de randvoorwaarden zijn uitgewerkt impliceert een grote vertraging, dus ook uitstel inrichten van een buurtpark.

*Het niet opnemen van het gebouw schept veel meer ademruimte zowel naar tijd als naar inhoud. De uitwerking ervan kan perfect binnen de voorschriften van het gewestplan (woongebied).*

### 4.0.3. Mobiliteit

Om de rust, het beeld en de veiligheid binnen de groenzone niet te verstoren worden - behalve veiligheids- en onderhoudsdiensten - in het park enkel fietsers en voetgangers toegelaten. Daarenboven beperken de bestemmingsvoorschriften zowel verkeersgeneriek als bijkomende parkeerdruk in de omliggende woonstraten.

Bij de ontwikkeling van het multifunctioneel gebouw (net buiten het RUP) wordt het gemotoriseerde verkeer via het winkelcentrum en de parking naar de Dendermondsesteenweg geleid.

### 4.0.4. Samenhang en verweving

Het plangebied en omgeving vormt momenteel een amorphe mozaïk met uiteenlopende eigenheden. Verweving op bouwblokniveau en verbindingen met het omliggende weefsel zijn na te streven.

#### Voetgangers- en fietsersverbindingen

Looplijnen en fietsroutes dienen over het park te lopen en het aantal verbindingen met de buurt moet zoveel als mogelijk gemaximaliseerd worden zodoende het gebruik als buurtpark te stimuleren maar ook om de verschillende wijken met elkaar te verbinden. Op termijn dienen de tracés voor zacht verkeer - naast de drie parktoegangen - aansluiting te krijgen met de bredere omgeving via volgende verbindingen:

- in het noorden wordt op termijn gewerkt aan een verbinding met het winkelcentrum dat aansluiting zal hebben met het project Dampoort en het kleinschalig weefsel overzijde Dendermondsesteenweg. Hierop komt een luchtige onderdoorgang onder de spoorberm die het winkelcentrum verbindt met Sint-Macharius en dus met de binnenstad. Deze onderdoorgang is één van de acties om de stadsboulevard R40 een meer bindende rol te geven binnen de kernstad (langsheen het traject R40 zijn een aantal dergelijke nieuw uit te bouwen zachte verbindingen geselecteerd). Door het voorplein aan het winkelcentrum uit te bouwen tot een volwaardig plein over de totale breedte van de straat, met inbreng van groen, wordt dit een onderbreking én schakel op de geplande fiets- en voetgangersas onder de spoorlijn en de R40 richting Kasteellaan (met de provincie als wegbeheerder uit te werken).
- in het oosten van het park wordt op termijn gestreefd naar een aansluiting met de Ververijstraat (verbinding richting Banierpark en kleinschalig weefsel overzijde Dendermondsesteenweg). Hierbij bijzondere aandacht bij de oversteekbaarheid van de Dendermondsesteenweg. Dit geeft een serieuze meerwaarde aan de bereikbaarheid van het Malmarpark voor deel Sint-Amansberg ten oosten van de Dendermondsesteenweg.



- in het zuiden vormt het deel van de toegang tot het park ten westen van het voormalig stationgebouw de link naar de Schelde (via de te herwaarderende Denderlaan).

De noord-zuid verbinding voor zacht verkeer langs de spoorlijn is een belangrijke aftakking en tangente van de oost-west fietsroute én volwaardig alternatief voor de verkeersonveilige Heernislaan. Via deze groene noord-zuid dwarsrelatie die loopt vanaf de Schelde tot aan Dampoort wordt het Malmarpark ook gekoppeld aan twee groenassen. Dit past binnen de visie van groene netwerken binnen het stadsweefsel (doorlopende groenstructuren die verschillende groengebieden met elkaar verbinden en die zorgen voor structurering van de stad).

De oostelijke doorsteek naar de Ververijstraat creëert een groene structuur Malmarpark-Banierpark-park Wasstraat.

De doorsteken voor zacht verkeer naar de Dendermondsesteenweg (zowel langs het winkelcentrum als de Ververijstraat) zijn niet opgenomen binnen het RUP omwille van timing. Voor de realisatie van deze doorsteken moet het statuut van de betreffende terreinen bekeken worden. Dit vraagt meer tijd alsook eventueel vastleggen van de nodige financiële middelen op korte termijn.

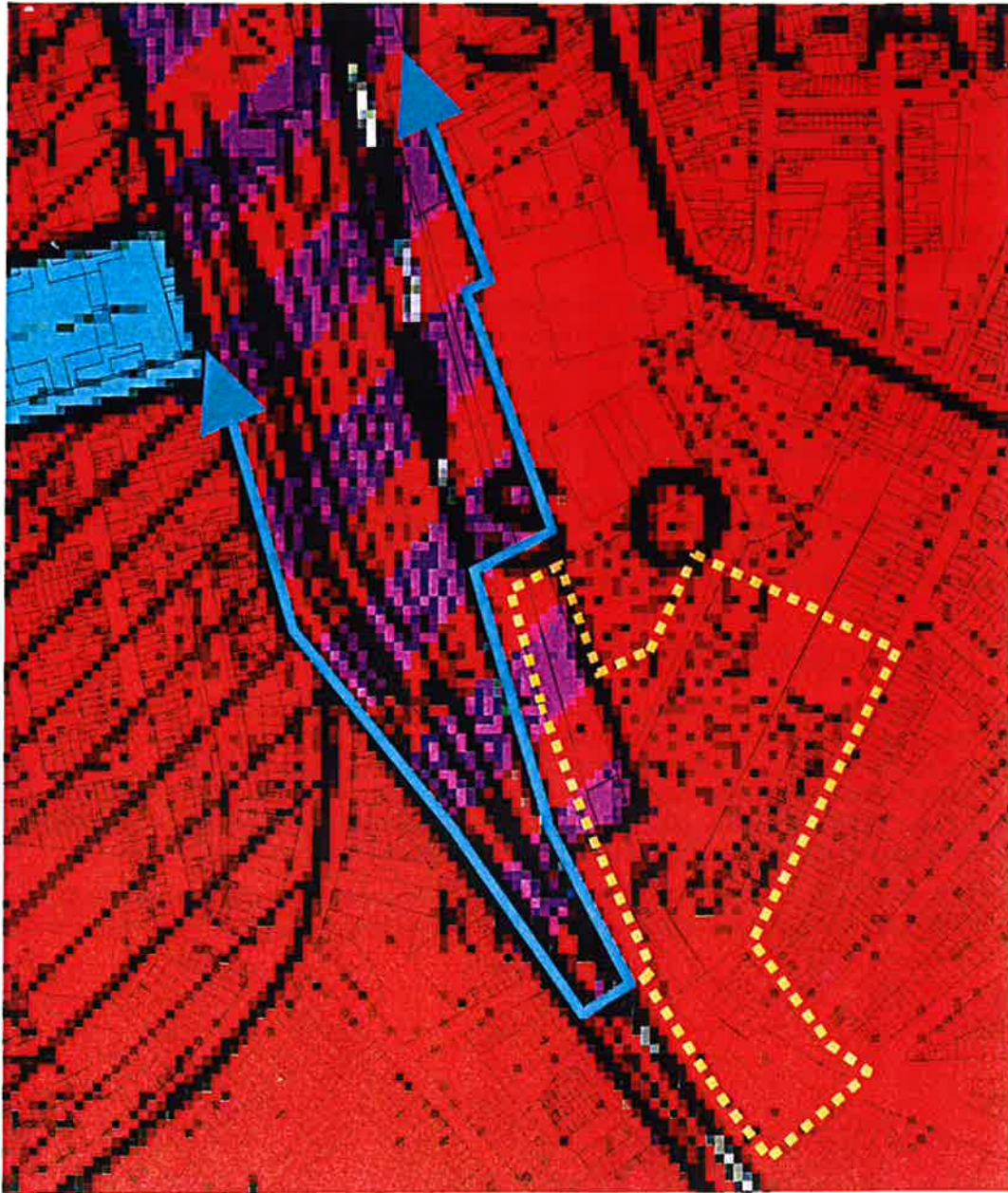
De doorsteken verder noordwaarts naar de Dampoort en westwaarts naar de binnenstad (onderdoorgang onder de spoorberm) worden ingepast in het in uitwerking zijnde strategisch project Dampoort.

Ook functionele verweving wordt nagestreefd. Enerzijds worden door de nieuwe verbindingen de diverse uiteenlopende functies met mekaar verbonden (woonweefsel, park, winkelcentrum, binnenstad). Anderzijds worden de stedenbouwkundige voorschriften zodanig opgesteld dat meerdere functies, complementair aan het wonen, mogelijk worden.

## 4.1. PLAN OMGEVINGSAANLEG

Het is van groot belang dat de aanleg van het park en de toegangszones tot het park als één geheel worden geconcipieerd. Daarom dient - vooraleer deze zones in te richten - voor de zone voor park samen met de zone voor parktoegang een door het college van burgemeester en schepenen goed te keuren 'plan omgevingsaanleg' opgemaakt te worden waarin de Dienst Plantsoenen, de Dienst Leefmilieu en natuurontwikkeling, de Dienst jeugd (speelruimtebeleid) en de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning een hoofdrol spelen, samen met inbreng van de bewoners.

Bij eventuele heraanleg van de omliggende straten dient dit zodanig te gebeuren dat de parkfunctie en de parkkwaliteiten ondersteund worden (eenheid in materiaalkeuze, profiel, doortrekken bomen, verlichting,...).



## Legende

- WOONGEBIEDEN
- WOONGEBIEDEN MET CULTURELE, HISTORISCHE EN/OF ESTHETISCHE WAARDE
- INDUSTRIEGEBIED
- GEBIED VOOR STEDELIJKE ONTWIKKELING
- GEBIEDEN VOOR GEMEENSCHAPSVORZIENINGEN EN OPENBARE NUTSVORZIENINGEN
- WATERWEGEN
- RUP - GRENS
- STRATEGISCH PROJECT DAMPOORT

Motivatie aansnijden fragment van het 'gebied voor stedelijke ontwikkeling (uittreksel uit gewestplan)

## 5. MOTIVATIE AANSNIJDEN GEBIED VOOR STEDELIJKE ONTWIKKELING

Een smalle strook van het plangebied van 30m breed langsheen de spoorlijn heeft een bestemming 'gebied voor stedelijke ontwikkeling' op het gewestplan (gedeeltelijke wijzigingen van het gewestplan 'Gentse en kanaalzone', goedgekeurd bij MB van oktober 1998).

De stedenbouwkundige aanleg van een 'gebied voor stedelijke ontwikkeling', de bijhorende voorschriften betreffende terreinbezetting, vloeroppervlakte, hoogte, aard en inplanting van de gebouwen met bijhorende voorzieningen, en de verkeersorganisatie in relatie met de omliggende gebieden, moeten volgens de voorschriften van het gewestplan worden vastgesteld in een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) vooraleer het gebied kan ontwikkeld worden. Ook het wijzigen van de functie van de bestaande gebouwen kan pas na goedkeuring van een RUP.

Het 'gebied voor stedelijke ontwikkeling' in kwestie is binnen de gewestplanwijziging ingetekend om het strategisch project Dampoort te sturen. Vanuit de noodzaak tot visieontwikkeling van een samenhangend stedenbouwkundig geheel moet dit project worden gedetailleerd/uitgewerkt in één of meerdere substantiële RUP's. Projectstudie van het project Dampoort wordt heden opgemaakt door het studie-bureau Technum Gent + Signum, i.o.v. Administratie Wegen en Verkeer van het Vlaamse Gewest, De Stad Gent, De Lijn en NMBS Eurostation. Het strategisch project Dampoort situeert zich t.h.v. het plangebied Malmar volledig ten westen van de spoorlijn, pas ten noorden van het plangebied aan beide zijden van de spoorlijn. Het noordwestelijk deel van het plangebied dat zich op het gewestplan binnen het 'gebied voor stedelijke ontwikkeling' bevindt maakt dus geen deel uit van het strategisch project Dampoort.

Om die reden wordt dit deel van het 'gebied voor stedelijke ontwikkeling' opgenomen binnen het RUP Malmar en niet binnen één van de 'Dampoort-RUP's'.

*Zie uittreksel gewestplan.*

## 6. OPHEFFING VOORSCHRIFTEN DOOR RUP

Door het RUP worden de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestplan 'Gentse en kanaalzone', goedgekeurd bij KB op 14 september 1977 (BS 8 oktober 1977) opgeheven. Het gaat om de volgende bestemmingen:

- woongebied: grootste deel van het plangebied.
- gebied voor stedelijke ontwikkeling (gedeeltelijke wijziging van het gewestplan 'Gentse en kanaalzone', goedgekeurd bij MB van oktober 1998): een smalle strook van 30m breed in het noordwesten van het RUP (langsheen de spoorlijn).

*Zie uittreksels gewestplan op meso- en microschaal (bij juridische toestand).*

