



# Ontwerp RUP nr. 175 Afrikalaan Toelichtingsnota

---

16 mei 2024

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



# Colofon

## Stad Gent

Departement Stedelijke Ontwikkeling-Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

## Publicatiedatum

16 mei 2024

## Contact

Raf Mandervelt-ruimtelijk planner

raf.mandervelt@stad.gent

Tel. 09266 79 50

www.stad.gent/afrikalaan

## Postadres

Stad Gent-Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent

## Bezoekadres (na afspraak)

Stadskantoor - Balie Bouwen, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent

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

## Kernteam Stad Gent

Mathias Vandewyngaerde / Stephanie Van Lancker	Stad Gent - Dienst Economie
Pieter Van Bulck	Stad Gent - Dienst Milieu en Klimaat
Jessie De Laender / Jeroen Bulckaen	Stad Gent - Mobiliteitsbedrijf
Laura Baets	Stad Gent - Dienst Wonen
Evelyn Fiers	Stad Gent - Stedelijke Vernieuwing - Programmaregie
Peter Vanden Abeele	Stad Gent - Stadsbouwmeester
MER-deskundigen	ANTEA

# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>8</b>
<b>2. Situering</b>	<b>10</b>
2.1. Geografische situering	10
2.2. Aanleiding voor dit RUP	11
<b>3. Context</b>	<b>12</b>
3.1. Historiek	12
3.2. Beschrijving van het plangebied	13
3.2.1. Bestaande functies en morfologie	13
a. Bedrijvigheid	
b. Wonen	
3.2.2. Bestaande groenstructuur en publieke ruimte	18
3.2.3. Bestaande ontsluiting en parkeren	19
3.2.4. Bestaande beeldbepalende elementen	20
3.3. Juridische context	22
3.3.1. Bestemmingsplannen binnen het plangebied	22
a. Gewestplan Gentse en kanaalzone (1977)	
b. Gewestelijk RUP voor de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent (2005)	
c. Bijzonder Plan van Aanleg Afrikalaan (1991)	
d. Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Oude Dokken (2011): zones Z1a, Z1c en Z4 (Chinastraat-Koopvaardijlaan)	
3.3.2. Bestemmingsplannen die grenzen aan het plangebied	24
a. Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 135 Oude Dokken (2011): overige zones	
b. Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 172 Dampoort (2023)	
c. Het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan Handelsdokbrug (2012)	
d. Gewestelijk RUP Afbakening Zeehavengebied Fase II (2012)	
e. Gemeentelijk RUP nr. 149 'Vliegtuiglaan' (2012)	
3.3.3. Overige elementen uit de juridische context	27
3.4. Planningscontext	28
3.4.1. Ruimte voor Gent-Structuurvisie 2030	28
3.4.2. Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en beleidsplan Ruimte Vlaanderen (in opmaak)	31
3.4.3. Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (2004) en ontwerp Beleidsplan Ruimte Oost-Vlaanderen (2023)	32
3.4.4. Overige, relevante elementen uit de planningscontext	32
3.5. Voorbereidend onderzoek	34
3.5.1. Masterplan Kaap-Triferto	35

<i>a. Masterplan Kaap – Triferto (versie januari 2023)</i>	
<i>b. Onderzoek zone Kaap (versie januari 2024)</i>	
<i>c. Update Trifertosite (versie maart 2024)</i>	
3.5.2. Masterplan Spie	42
<i>a. Masterplan Spie (versie maart 2023)</i>	
<i>b. Inrichtingsplan site De Swaef (versie september 2023)</i>	
3.5.3. Masterplan MB_Hedin (2023)	48
3.5.4. Conceptstudie Scandinaviëblokken (2023)	55
3.5.5. Masterplan Lübeck	56
<i>a. Masterplan Lubeck (2020)</i>	
<i>b. Bijkomend ontwerp onderzoek voor fase 3 (Stad Gent, 2023)</i>	
<b>4. Planvoornemen</b>	<b>59</b>
4.1. Visie	59
4.2. Ruimtelijk concept	61
4.3. Afrikalaan en de impact op het ontsluitingssysteem	65
4.3.1. Afrikalaan-Zuid: onderdeel van de stadsring R40	66
4.3.2. Afrikalaan-Noord: hoofdontsluiting naar R4	68
4.4. Verfijning van het netwerk voor fietsers en voetgangers	72
4.5. Groenblauw netwerk	73
4.6. Economische zones	75
4.6.1. Programma	75
4.6.2. Inrichting	77
4.7. Gemengde zones ‘Spie’, ‘Kaap-Triferto’ en ‘Scandinaviëstraat-Noord’	78
4.7.1. Programma	78
<i>a. Economische functies</i>	
<i>b. Wonen</i>	
<i>c. Overzicht programma projectzones</i>	
4.7.2. Inrichting	87
<i>a. Stapelen van economische functies in clusters langs de Afrikalaan</i>	
<i>b. Het stedelijk bouwblok als basismodel voor het wonen</i>	
<i>c. Volume</i>	
<i>d. Omgaan met erfgoed</i>	
<i>e. Parkeren</i>	
4.8. Woonzone Scandinaviëstraat	94
4.9. Tijdelijke inrichtingen	95
<b>5. Vertaling naar een grafisch plan met voorschriften</b>	<b>96</b>
5.1. Voorschriften in functie van wegenis	96
5.2. Voorschriften voor economische zones	97

5.3. Voorschriften voor de gemengde zones	97
5.4. Voorschriften voor de woonzone	98
<b>6. Onderzoek tot milieueffectenrapportage</b>	<b>99</b>
6.1. Alternatievenonderzoek	99
6.2. Doorwerking milieueffectrapportage	99
6.2.1. Mens-mobiliteit	100
<i>a. Methodiek</i>	
<i>b. Conclusies</i>	
<i>c. Milderende maatregelen</i>	
6.2.2. Geluid en trillingen	102
<i>a. Methodologie</i>	
<i>b. Conclusies</i>	
<i>c. Milderende maatregelen</i>	
6.2.3. Lucht	103
<i>a. Methodologie</i>	
<i>b. Conclusies</i>	
6.2.4. Mens-gezondheid	104
<i>a. Methodologie</i>	
<i>b. Conclusies</i>	
<i>c. Milderende maatregelen</i>	
6.2.5. Mens-ruimte	105
<i>a. Methodologie</i>	
<i>b. Conclusies</i>	
<i>c. Milderende maatregelen</i>	
6.2.6. Bodem	107
6.2.7. Water	107
6.2.8. Biodiversiteit	108
6.2.9. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	108
6.2.10. Klimaat	108
<i>a. Methodologie</i>	
<i>b. Conclusies</i>	
<i>c. Milderende maatregelen</i>	
6.3. Voortoets in het kader van een passende beoordeling	110
<b>7. Ruimtelijk veiligheidsrapport</b>	<b>113</b>
7.1. Geplande ontwikkelingen rond bestaande inrichtingen	113
7.2. Geplande bedrijventerreinen	115
<b>8. Gevolgen en acties ter realisatie</b>	<b>116</b>
8.1. Maatregelen ter realisatie	116

8.2. Planbaten, planschade en compensatie	118
8.2.1. Planschade	118
8.2.2. Planbaten	118
8.2.3. Kapitaalschade	120
8.2.4. Gebruikerscompensatie	120
<b>9. Afstemmen van categorieën van gebiedsaanduiding</b>	<b>121</b>
<b>10. Opgave van voorschriften strijdig met dit RUP</b>	<b>122</b>
<b>11. Bijlage 1: Historiek</b>	<b>123</b>
<b>12. Bijlage 2: Aanvulling op de juridische context</b>	<b>128</b>
12.1. Ingedeelde inrichtingen	128
12.2. Arab- en Vlarem-risico-inrichtingen	130
12.3. OVAM dossierinfo	131
12.4. Brownfieldconvenanten	133
<b>13. Bijlage 3: voorbereidend stedenbouwkundig onderzoek</b>	<b>134</b>
13.1. STEC-studie (2008)	134
13.2. Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek omgeving Afrikalaan (2016)	136
13.3. Typologisch onderzoek naar grondgebonden woningen binnen het RUP Afrikalaan (2020)	144
<b>14. Bijlage 4: Beleidsplannen</b>	<b>151</b>
14.1. Algemene beleidsplannen	151
14.1.1. Bestuursakkoord 2012-2018	151
14.1.2. Bestuursakkoord 2019-2024	151
14.2. Sectorale beleidsplannen: thema groen	152
14.2.1. Groenstructuurplan (2012)	152
14.2.2. Visienota groenklimaatassen (2020)	153
14.2.3. Biologische waarderingskaart Gent (2020)	154
14.3. Sectorale beleidsplannen: thema klimaat	155
14.3.1. Gents klimaatplan (2020)	155
14.4. Sectorale beleidsplannen: thema economie	155
14.4.1. Visienota detailhandel en horeca 2018-2023	155
14.4.2. Kantoren in de Gentse Binnenstad (2016)	156
14.4.3. Beleidsnota economie '2020-2025'	156
14.5. Sectorale beleidsplannen: thema water	156
14.5.1. Water in de Stad (2018)	156

14.5.2. Hemelwater – en droogteplan (in opmaak)	157
<b>14.6. Sectorale beleidsplannen: thema wonen</b>	<b>157</b>
14.6.1. Beleidsnota wonen 2020 - 2025	157
14.6.2. Studie studentenhuisvesting (2021)	158
14.6.3. Motivatie voor het voorzien van sociale huisvesting	158
14.6.4. Programmanota sociaal wonen (2024)	159
14.6.5. Woonstudie (2023)	160
<b>14.7. Sectorale beleidsplannen: thema mobiliteit</b>	<b>161</b>
14.7.1. Mobiliteitsplan (2015)	161
14.7.2. Parkeerplan Gent 2020 (2014) en parkeerrichtlijnen (2018)	162
14.7.3. Stadsregionaal fietsroutenetwerk (2018)	163
14.7.4. Raamplan voorlopige zuidelijke havenring (2005) en actualisatie (2020)	164
<i>a. Raamplan (2005)</i>	
<i>b. Actualisatie raamplan ‘voorlopige zuidelijke havenring’ (2020)</i>	
14.7.5. Regionaal mobiliteitsplan (2023)	168
<b>14.8. Wijkplannen</b>	<b>168</b>
14.8.1. Stadsvernieuwingsproject Muide Meulestede Morgen (2019)	168
14.8.2. Wijkmobiliteitsplan (in opmaak)	170
<b>15. Bijlage 5: planmilieueffectenrapport</b>	<b>171</b>
<b>16. Bijlage 6: ruimtelijk veiligheidsrapport</b>	<b>172</b>

# 1. Inleiding

Dit document is de toelichtingsnota bij het ontwerp van Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 175 Afrikalaan.

Een **ruimtelijk uitvoeringsplan** of RUP is een plan waarmee de overheid in een bepaald gebied de planologische bestemming vastlegt. De Stad Gent voert hiermee het beleidsplan 'Ruimte voor Gent-structuurvisie 2030' uit (2018). Voor we de bestemming vastleggen, gaan we na welke effecten het plan met zich meebrengt. Samen met het RUP maken we dan ook een planmilieueffectenrapport en een ruimtelijk veiligheidsrapport op.

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

## Start - en scopingfase (2019-2021)

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

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

## Fase voorontwerp (2022-2023)

Na de scopingfase is de nodige tijd genomen om het onderzoek verder uit te werken en de masterplannen - die intussen voor de drie projectgebieden werden opgestart - te begeleiden. Het voorontwerp bundelde dit onderzoek voor een eerste maal onder de vorm van een grafisch plan met voorschriften en een bijbehorende toelichtingsnota. Aan het voorontwerp is een ontwerp van planmilieueffectenrapport (plan-MER) en ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) gekoppeld. Het voorontwerp (incl. MER en RVR) is voor advies voorgelegd aan de betrokken overheidsinstanties. De ruime bevolking is geïnformeerd via de website en op een infomoment dat plaatsvond op 7 november 2023. Daarnaast is het voorontwerp uitgebreid besproken met de stakeholders in het plangebied. De inspraakreacties en adviezen zijn gebundeld en verwerkt in het ontwerp van RUP dat nu voorligt.

## Volgende fasen: openbaar onderzoek en goedkeuringsprocedure (2024 – 2025)

Het ontwerp van RUP laten we voorlopig vaststellen door de gemeenteraad om het dan nadien - samen met het ontwerp MER en RVR - opnieuw voor te leggen aan de ruime bevolking via een openbaar onderzoek.

Na het openbaar onderzoek en de bijbehorende adviesronde passen we het ontwerp RUP aan en stelt de gemeenteraad het plan definitief vast. Tegelijk gebeurt ook de finale kwaliteitsbeoordeling van het MER en het RVR. Na de publicatie in het Belgisch Staatsblad en eenmaal de schorsingstermijnen verstreken zijn, is het RUP definitief van kracht.



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

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

Naast de toelichtingsnota bestaat het ontwerp nog uit volgende documenten:

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

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

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

## 2. Situering

### 2.1. Geografische situering

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



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

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

## 2.2. Aanleiding voor dit RUP

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

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

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

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

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

Centraal in het plangebied bevindt zich een **Seveso-inrichting** (nv Christeyns). Het nieuwe ruimtelijk uitvoeringsplan biedt het juridisch kader om de Seveso-activiteiten van dit bedrijf te begeleiden en dit na een uitgebreide analyse van de ruimtelijke veiligheid.

## 3. Context

### 3.1. Historiek

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

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

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

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

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

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

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

## 3.2. Beschrijving van het plangebied

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

### 3.2.1. Bestaande functies en morfologie

#### a. Bedrijvigheid

Het gebied is veeleer organisch gegroeid en kent dan ook een grote verscheidenheid aan functies en bouwtypes. Twee grote industriële sites vormen het hart van het gebied, namelijk Christeyns nv en Triferto nv, van elkaar gescheiden door de Verapazbrug. Rond deze twee bedrijven bevinden zich nog een aantal kleinere bedrijvensites met een uitgebreid gamma aan economische activiteiten, gaande van opslag over verkoop en onderhoud van auto's tot zuivere kantoren. Wonen concentreert zich in de twee appartementsgebouwen van de Scandinaviëstraat. Aan de voet van deze gebouwen bevinden zich een aantal winkels. De sociale woningen van de Lübecksite zijn recent gesloopt. De site is eigendom van de groep Gent en zal in de toekomst worden ingezet voor economische activiteiten (zie 3.5.5).

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



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

De productievestiging ligt aan de oostzijde van de Afrikalaan, op nr. 182. Hier bevinden zich ook de hoofdtoegang en de kantoren van het bedrijf. Het gaat in hoofdzaak om een eenlagige structuur, met uitzondering van het kantoorgebouw dat beperkt gestapeld is. De bedrijvensite loopt aan de zuidzijde achter de gebouwen met huisnrs. 176, 176A en 178 en achter de wooncluster met huisnrs. 154 tem 162 door tot aan de site De Swaef. Het zuidelijke deel van de bedrijvensite is ingericht als parking en groenzone. De gebouwen van de voormalige discotheek Culture Club worden momenteel omgebouwd tot personeelsruimte met fietsenstalling.



Foto: zicht op de gebouwen van Christeyns vanaf het Scandinaviëpark

De bedrijvensite van Rogers (nr. 188) werd recent bij de bedrijvensite betrokken. Dit deel van de bedrijvensite bevat een grote parking aan de straatzijde en een eenlagig magazijn aan de achterzijde. De bedrijvensite loopt in noordelijke richting verder achter het parkje aan de Scandinaviëstraat. Op dit langwerpige perceel is een vergunning verleend voor het oprichten van een loods.

Een passerelle met goederenband verbindt de site met het deel aan de westzijde van de Afrikalaan.



Het westelijke deel dient in hoofdzaak voor op- en overslag. De specifieke aard van de opgeslagen goederen maakt ook dit deel van de bedrijvensite onderdeel van de Seveso-inrichting. De site geeft achteraan uit op de Koopvaardijlaan.

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

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



Overdekte stapelruimte aan de binnenzijde van de bedrijvensite

Laad- en loskade

Zicht vanaf Fohrstraat (vroegere Koopvaardijlaan)

Het ontstaan is in belangrijke mate verbonden met de aanleg van het Houtdok, eind 19<sup>de</sup> eeuw. Een aantal elementen op de site, zoals de voorzetgevels langs de Koopvaardijlaan, verwijzen nog naar deze maritieme oorsprong. Het bedrijf produceert industriële meststoffen (klasse I). De huidige

productie is in beperkte mate watergebonden. Een overslaginstallatie verbindt de site met de waterkant (zie foto).



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

De drie bedrijvensites ten noorden van de Australiëstraat hebben een zeer uiteenlopende invulling. Op de site **Wyckaert-MAWYC (4)** bevindt zich vooraan een kantoorgebouw met een verzekeringsmakelaar.



Foto: kantoorgebouw Mecra

Het kantoorgebouw op de site Wyckaert is opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed<sup>1</sup> wegens de consequente toepassing van architectonisch beton bij de voor- en achtergevel. In 1972 liet het bedrijf Mecra Metam Corporation nv dit bedrijfsgebouw optrekken naar ontwerp van architect Etienne Verbeurgt.

Aan de Fohrstraat bevinden zich een aantal magazijnen. De bedrijvensite **Vandecalsyde (5)** (hydraulische koppelingen) omvat zowel werkplaatsen, opslagruimten als een kantoor. De bedrijvensite **De Witte (Lesco) (6)** omvat eveneens een kantoorgebouw en een aantal werkplaatsen en wordt momenteel verhuurd aan diverse kleinere ondernemingen.

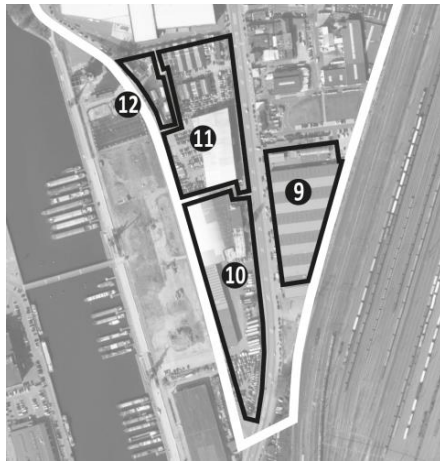
Op de hoek van de Afrikalaan en de Amerikalaan bevindt zich het autoverhuurbedrijf **Luxauto (7)**. De bedrijvensite **Mercedes-Benz-Hedin Automotive Gent (8)** vormt met 3,3 ha de op twee na grootste bedrijvensite uit het plangebied. De activiteiten gaan uit van verkoop en herstel van wagens en vrachtwagens. De toonzalen geven uit op de Afrikalaan, de werkplaatsen en opslagruimten bevinden zich achteraan de site.

<sup>1</sup> De opname van dit pand op de vastgestelde inventaris is zeer recent. Het inventarispannd maakt deel uit van het op 1 juni 2023 getekend ministerieel besluit tot vaststelling van de inventaris van het bouwkundig erfgoed in de provincie Oost-Vlaanderen. Het vaststellingsbesluit is op 15 juni 2023 gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. De rechtsgevolgen gekoppeld aan het vaststellingsbesluit zijn vanaf 20 juni 2023 van kracht.



Zicht op site Mercedes-Benz\_Hedin Automotive (foto google streetview)

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



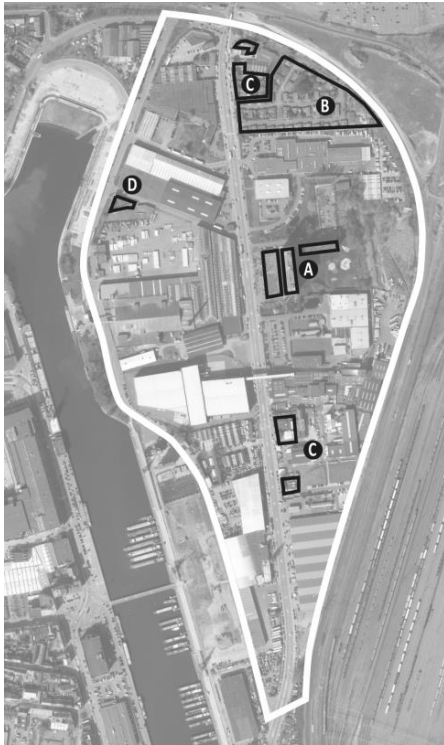
Ten zuiden van Christeyns bevinden zich de bedrijfsgebouwen van **De Swaef - Oost (9)**. Het gaat om een reeks van zes gelijkaardig gebouwen met kenmerkende nok, dwars op de straat, van straat tot spoorweg. De gebouwen kennen een diverse invulling: o.m. groothandel in sanitair, veilingzaal, winkel met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

In de spie tussen de Afrikalaan en de Koopvaardijlaan onderscheiden we drie bedrijvensites. Het meest zuidelijke terrein is ingenomen door het **transportbedrijf De Swaef (10)**. De terreinen tussen De Swaef en Christeyns zijn in gebruik door **autohandelaar Jet Cars (11)**.

Twee percelen aan de zijde van de Koopvaardijlaan zijn eigendom van sogent, maar worden momenteel gebruikt door de autohandelaar. Een perceel aan de Koopvaardijlaan (12) is eigendom van het glasbedrijf **Haerens (12)**. De actieve productie is verhuisd naar een andere site. De huidige gebouwen worden nog gebruikt voor een tijdelijke invulling en voor opslag.



## b. Wonen



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

Het appartementsgebouw aan de straatzijde (**residentie 'Zweden'**) telt 224 appartementen<sup>2</sup> en vormt met zijn 18 bouwlagen duidelijk een baken in het stadslandschap. Tussen het appartementsgebouw en de straat bevindt zich een supermarkt.

Achteraan bevindt zich nog een lager appartementsgebouw (**residentie Finland**) met 70 appartementen<sup>3</sup>.

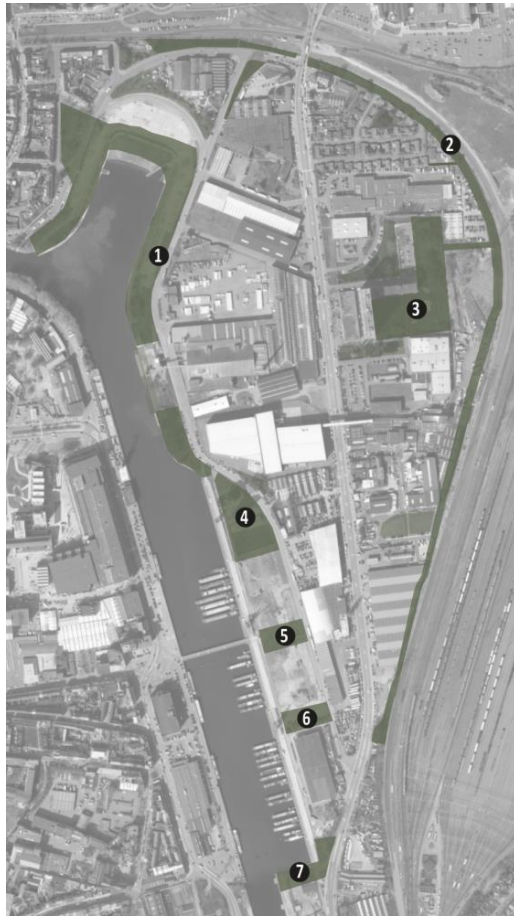
De 46 sociale woningen (voornamelijk noodwoningen) op de **Lübecksite** (B) zijn recent gesloopt. De in prefab elementen opgetrokken woningen waren in zodanig slechte staat dat de woonkwaliteit niet meer gegarandeerd kon worden. Bovendien voorzag het BPA uit begin jaren 1990 in een bestemmingsmatige uitdoving van de woonfunctie op deze plek. Het BPA liet aan de woningen enkel instandhoudings- en interne verbouwingswerken toe. De woningen en kleuterschool waren opgenomen in de vastgestelde inventaris van het bouwkundig erfgoed. Door de sloop van de woningen en de school is de erfgoedwaarde evenwel verloren gegaan.

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

<sup>2</sup> Cijfer uit 'Conceptstudie Scandinaviëstraat' (2023).

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

### 3.2.2. Bestaande groenstructuur en publieke ruimte<sup>4</sup>



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



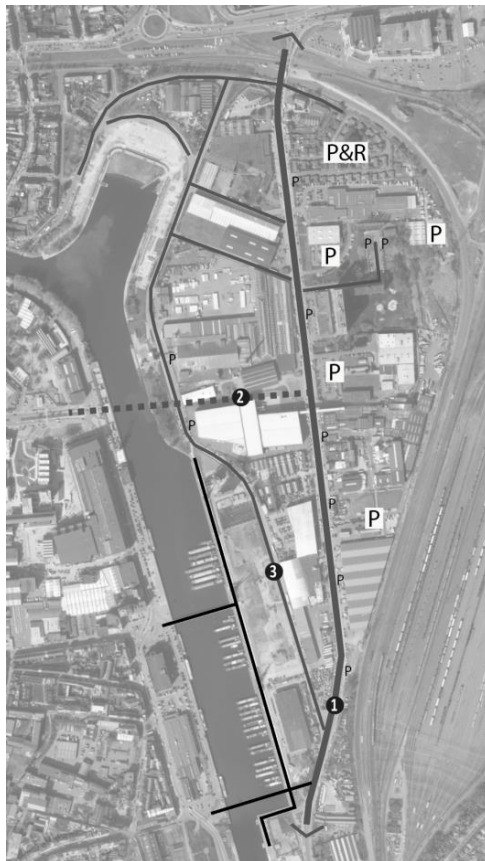
*Kapitein Zeppospark (2020)*

In zuidelijke richting is een kadepromenade aangelegd. Dwars op deze promenade bevinden zich een aantal parken : Handelsdokpark Oost (werknaam) (4), Robinson Crusoëpark (5), een nog in te richten parkstrook langs de Meloepce (6) en Achterdok (werknaam) (7).

Binnen het plangebied bevindt zich één park, met name het Scandinaviëpark (3). In het park staat een speeltuin. Ten noorden van residentie Finland is meer opgaand groen aanwezig en verwijst een lokale laagte naar een oude Leiearm die het voormalige meersengebied doorkruiste. Op de hoek van de Azië- en Chinastraat bevindt zich een klein bosje. Een bomenrij zorgt voor een visuele buffer tussen de Aziëstraat en de sporen. Deze bomenrij loopt door aan de overzijde van de Afrikalaan en gaat over in een begroeide spoorwegberm (2). De laagte aan de voet van deze spoorwegberm verwijst nog naar het oorspronkelijk meersenslandschap. Er is nog kwel aanwezig. Langs de gracht op de grens tussen de Lubecksite en de site van MB\_Hedin staat een oude knotbomenrij. Een smalle groenbuffer zorgt voor de verbinding met het Scandinaviëpark. Tussen de ontsluitingsstraat van Christeyns en de bedrijfsgebouwen op De Swaef-Oost rest nog een smalle groenstrook als scheiding met de sporen. Centraal op de site van Christeyns is tot slot nog een grasvlakte aanwezig.

<sup>4</sup> Voor bijkomende informatie kunnen we verwijzen naar het MER en de meest recente biologische waarderingskaart, zoals opgenomen in bijlage.

### 3.2.3. Bestaande ontsluiting en parkeren



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



*Zicht op de Afrikalaan vanaf de kruising met Aziëstraat*

De kruising met de spoorlijn richting Eeklo gebeurt gelijkvloers. De Verapazbrug (in aanleg) verbindt de Afrikalaan met de Muidelaan aan de overzijde van het Handelsdok (zie 2). De Koopvaardijlaan loopt grotendeels parallel aan de Afrikalaan (zie 3). Langs deze as zijn eveneens mogelijkheden tot langsparkeren. Langs het water is een fiets- en wandelpromenade aangelegd. Met de aanleg van de Verapazbrug wordt de Koopvaardijlaan onderbroken voor auto- en vrachtverkeer. Het deel ten zuiden van de brug behoudt de naam 'Koopvaardijlaan'. Het deel ten noorden van de brug is hernoemd als 'Fohrstraat'. Twee bruggen voor fietsers en wandelaars (Bataviabrug en Matadibrug) verbinden dit nieuwe stadsdeel met de historische kern van de stad.

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

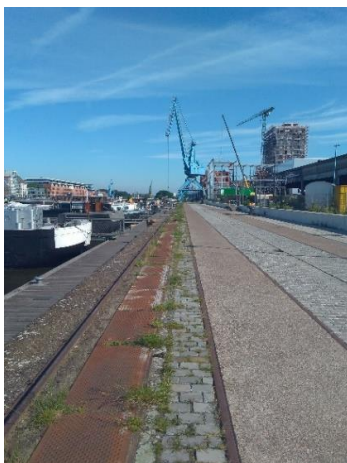
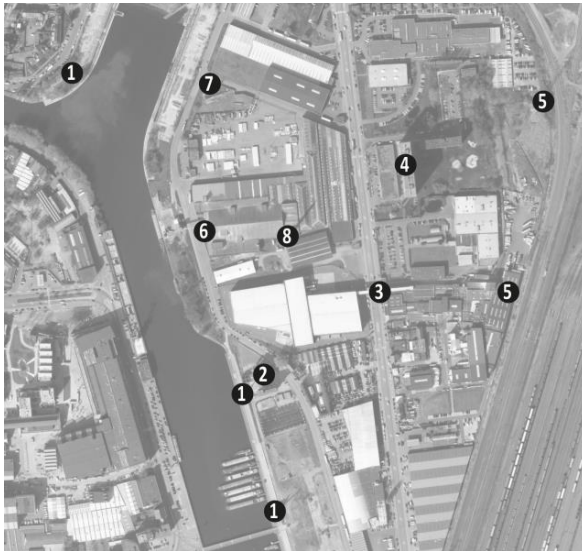


*Parking Scandinaviestraat*

Parkeren spreidt zich uit over het volledige gebied. Een aantal bedrijvensites beschikt over een maaiveldparking op eigen terrein. De kadepromenade langs het Handelsdok is recent aangelegd in uitvoering van het project Oude Dokken. De noodwoningen op de Lubecksite zijn intussen gesloopt. Op het terrein is een park&ride ingericht.

### 3.2.4. Bestaande beeldbepalende elementen

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



*Foto: zicht vanaf Schipperskaai in noordelijke richting*



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

Het stadsproject Oude Dokken geeft de onmiddellijke omgeving van het Handels- en Houtdok duidelijk structuur en een nieuwe skyline. De recent geplaatste havenkranen (1) aan de rand van het gebied tonen het maritieme verleden. Tussen de Koopvaardijlaan en Schipperskaai (2) verrijst een nieuwe woonwijk, in uitvoering van het RUP Oude Dokken. In totaal komen er ca. 400 nieuwe woningen met bijbehorende publieke ruimte, woongroen en een nieuw stadsgebouw (Melopee). Naast het zuiver wonen is er ook ruimte voor ondersteunende commerciële activiteiten (reca) en beperkt kantoren. Het project voorziet in een mix van appartementen, grondgebonden woningen, sociale woningen en budgethuurwoningen. Het project is verdeeld in verschillende deelprojecten met elk een eigen 'branding' (Gentse naam) en ontwerpteam. De twee noordelijke bouwvelden zijn op vandaag al gerealiseerd. De hoogteaccenten 'Faar' en 'Pergola' geven mee vorm aan het Gentse stadslandschap. Centraal in de wijk bevindt zich het stadsgebouw Melopee. Dit gebouw combineert een basisschool met kinderopvang en een wijksportal. Het is 20 m hoog en omvat 5 bouwlagen. Het gebouw heeft een kenmerkende architectuur met een grote, groene 'buiten'kamer aan de zijde van de Schipperskaai.

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

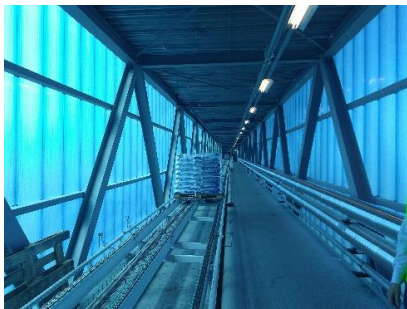


Foto: zicht in de passerelle die beide delen van de bedrijvensite Christeyns met elkaar verbindt.

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



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

Aan de oostkant bevindt zich een hoogspanningsluchtlijn (5). Ten zuiden van De Swaef-Oost bevindt zich het 150 kV hoogspanningsstation 'Gent Afrikalaan Voorpost'. Vanaf dat punt gaat de hoogspanningslijn ondergronds. De voorgevel van het oude kantoorgebouw van Triferto (6), de voormalige conciërgewoning (7) en de schoorsteen (8) verwijzen naar de oorsprong van de industriële activiteiten in dit gebied.



Foto: voormalig frontgebouw 'Triferto' (6)



Foto: voormalige conciërgewoning op de hoek van de Koopvaardijlaan en de Oceaniëstraat (7)



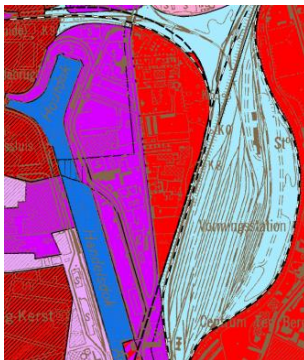
Foto: zicht op schoorsteen van site Triferto (8)

### 3.3. Juridische context

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

#### 3.3.1. Bestemmingsplannen binnen het plangebied

##### a. Gewestplan Gentse en kanaalzone (1977)



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

Het nieuwe RUP zal de gewestplanbestemming en het BPA volledig vervangen.

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

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

Volgens het 'gewestelijk RUP voor de **afbakening** van het grootstedelijk gebied Gent'<sup>5</sup> behoort het plangebied integraal tot het grootstedelijk gebied. Voor het gebied binnen de afbakening van dit gemeentelijk RUP bracht dit evenwel geen bestemmingswijziging met zich mee.

<sup>5</sup> Besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005

### c. Bijzonder Plan van Aanleg Afrikalaan (1991)



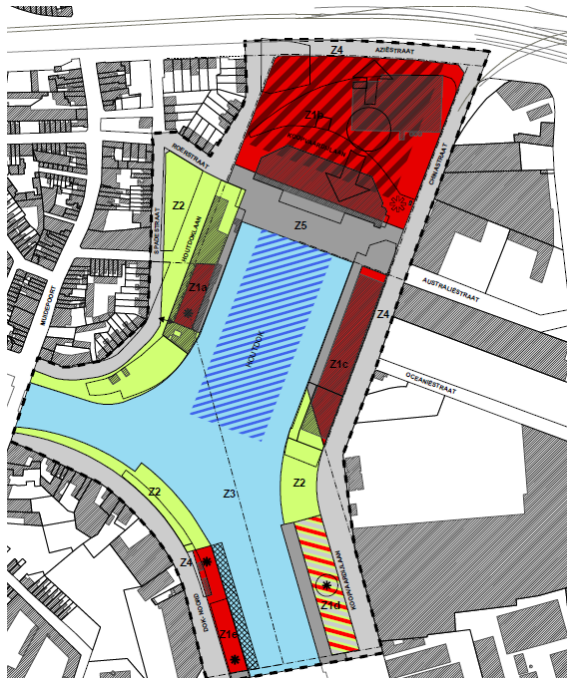
Het Bijzonder Plan van Aanleg Afrikalaan (goedgekeurd bij KB van 30 oktober 1991) bestemt het gebied tussen de Afrikalaan en de spoorweg in hoofdzaak als bedrijvzone en dit in afwijking op de bestemming woongebied volgens het gewestplan. De afwijking is in hoofdzaak gemotiveerd vanuit de geplande herontwikkeling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

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

*Uittreksel uit het BPA Afrikalaan (1991)*

### d. Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Oude Dokken (2011): zones Z1a, Z1c en Z4 (Chinastraat-Koopvaardijlaan)

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



Twee van deze bouwzones worden in het RUP Afrikalaan opgenomen om de bestemming om te vormen naar park (zie 3.4.4). Huidige bestemming is 'zone voor stedelijk wonen'. Het gaat om de bouwzones Z1a en Z1c, aan weerszijden van het Houtdok. Hoofdbestemming is wonen. Gemeenschapsvoorzieningen, kantoren (< 500 m<sup>2</sup> per complex), diensten, recreatie, horeca en detailhandel (< 1500 m<sup>2</sup> voor dagelijkse sector; < 3000 m<sup>2</sup> niet-dagelijkse sector) zijn toegelaten als nevenbestemming en dit tot een maximum van 30% van de totale bruto vloeroppervlakte (BVO) per zone. De maximale BVO per zone bedraagt 5500 m<sup>2</sup> voor zone 1a en 9000 m<sup>2</sup> voor zone 1c. De bouwhoogte bedraagt respectievelijk 18 m voor zone 1a en 21m voor zone 1c, waarbij in zone 1a nog een hoogteaccent mogelijk is tot maximum 35 m.

*Uittreksel uit het RUP Oude Dokken (2011)*

Beide zones zijn intussen op vandaag ingericht als park. Ze vormen - samen met de resterende parkzones rond het Houtdok en de zone voor kaaien op de kop van het Houtdok - het Kapitein Zeppospark. Ook een deel van de aanpalende zone voor wegenis met de Chinastraat en Fohrstraat zal een nieuwe bestemming krijgen in dit RUP.

### 3.3.2. Bestemmingsplannen die grenzen aan het plangebied

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

#### a. Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 135 Oude Dokken (2011): overige zones

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

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

Het gebied op de kop (Z1b) van het Houtdok is bestemd voor stedelijk wonen. Hoofdbestemming is wonen. Gemeenschapsvoorzieningen, kantoren (< 5000 m<sup>2</sup>), diensten, recreatie, horeca en detailhandel (< 1500 m<sup>2</sup> voor dagelijkse sector; < 3000 m<sup>2</sup> niet--dagelijkse sector) zijn toegelaten als nevenbestemming en dit tot een maximum van 30% van de totale BVO per zone. De maximale BVO bedraagt 62.500 m<sup>2</sup>. De nevenbestemmingen situeren zich in hoofdzaak aan de zuid- en oostzijde van de bouwzone. Het wonen bestaat uit een combinatie van appartementen en grondgebonden woningen (min. 15%).



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

De deelzone aan de overzijde van het bedrijf Triferto (zone 1d) krijgt een bestemming als zone voor publiek domein met nabestemming stedelijk wonen. De nabestemming treedt maar in voege van zodra de overslaginstallatie van het bedrijf Triferto gesloopt is. De nabestemming gaat uit van stedelijk wonen (appartementen of grondgebonden woningen) of kantoorachtigen. Als er voor wonen wordt gekozen, zijn ook beperkte en kleinschalige voorzieningen zoals kleinhandel, diensten, kantoren, gemeenschapsvoorzieningen, reca, enz. toegelaten. Kwetsbare functies, zoals ziekenhuizen, scholen, rust- en verzorgingstehuizen, zijn er niet toegelaten door de aanwezigheid van een Seveso-bedrijf in de omgeving. Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 22.000 m<sup>2</sup>. De bouwhoogte van de sokkel bedraagt maximaal 25 m met één verplicht hoogteaccent van minimaal 30 m en maximaal 40 m. Omwille van de specifieke ligging naar bestaande bedrijvzones (i.c. de site Triferto), dient de nodige aandacht uit te gaan naar de oriëntatie, inplanting en andere maatregelen in functie van de leefbaarheid van zowel de functies in de zone zelf als die van de aanpalende bedrijven. In de bouwzone is de aanleg van één of meer dwarsstraten op het Handelsdok verplicht.



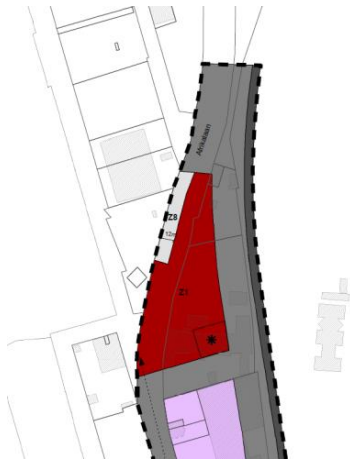
Het strokenpatroon zet zich verder ten zuiden van de Verapazbrug. De omgeving van de voormalige betonsilo's fungeert als publieke groenzone. De deelzone ten zuiden van deze groenzone (Z1f) is bestemd voor stedelijk wonen in een combinatie van appartementen en grondgebonden woningen (minstens 20%) en dit tot een maximale BVO van 15.000 m<sup>2</sup>. De bouwhoogte bedraagt maximum 18 m, met uitzondering van één hoogteaccent tot maximaal 50 m.

In het verlengde van de Bataviabrug (zie schematische pijlaanduiding Z8) is een publieke groenzone voorzien. De deelzone ten zuiden van deze groenzone (Z1g) is op haar beurt weer bestemd voor stedelijk wonen, waarbij het aandeel wonen aangevuld kan worden met gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau. De maximale BVO bedraagt 16.500 m<sup>2</sup>. De bouwhoogte bedraagt maximum 18 m, met uitzondering van één hoogteaccent tot maximaal 50 m.

*Uittreksel uit het RUP Oude Dokken (2011)*

Een publieke groenzone scheidt Z1g van een volgende deelzone voor stedelijk wonen (Z1h). De deelzone is bestemd voor stedelijk wonen in een combinatie van appartementen en grondgebonden woningen (minstens 20%). De maximale BVO bedraagt 25.000 m<sup>2</sup>. De bouwhoogte bedraagt maximum 18 m voor de sokkel, met uitzondering van twee hoogteaccenten tot maximaal 50 m. Het aanleggen van één of twee straten dwars op het Handelsdok is verplicht.

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

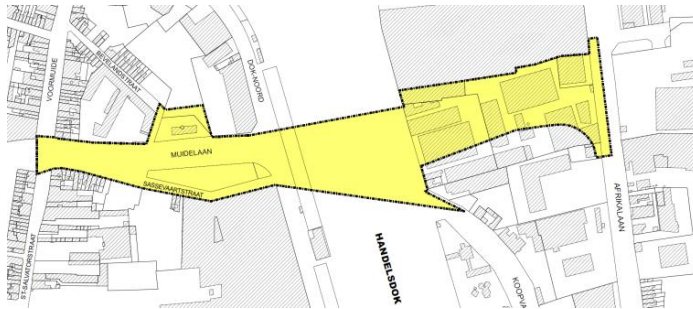


Het RUP nr. 172 Dampoort sluit ten zuiden aan bij het plangebied voor het RUP Afrikalaan. Dit RUP is van kracht sinds 1 mei 2023. Het RUP vormt het juridisch kader voor de geplande infrastructuurprojecten op en rond de Dampoort. De stadsring R40 wordt verlegd in een nieuw tracé langs de sporen. De R40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

### *Uittreksel uit het RUP Dampoort (2023)*

Het deel ten noorden van deze afbuiging wordt betrokken in de aanpalende bouwzone Z1. De zone voor bovenlokale wegen waarin de nieuwe stadsring komt te liggen, is 28 m breed (24 m breedte voor de weg en 4 m extra werfzone). De driehoekige bouwzone tussen de Nieuwe Dokken (zone Z1h uit het RUP Oude Dokken), Koopvaardijlaan en stadsring (zone Z1) is bestemd voor wonen. De maximale BVO bedraagt 17300 m<sup>2</sup>. Minstens 25% van het aantal woningen is gezinsvriendelijk. Minstens 10% van de BVO is bestemd voor ondersteunende voorzieningen. Langs de nieuwe stadsring geldt een verplichte bouwlijn. De bouwhoogte bedraagt maximaal 18 m en maximaal 5 bouwlagen. Aan de kruising met de Koopvaardijlaan is een hoogteaccent van minimaal 35 m en maximaal 10 bouwlagen en maximaal 42 m en 12 bouwlagen mogelijk. Binnen de zone is een park van minstens 2500 m<sup>2</sup> nodig, in aansluiting op de parkzone uit het RUP Oude Dokken.

## c. Het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan Handelsdokbrug (2012)



### *Provinciaal RUP Handelsdokbrug (2012)*

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

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

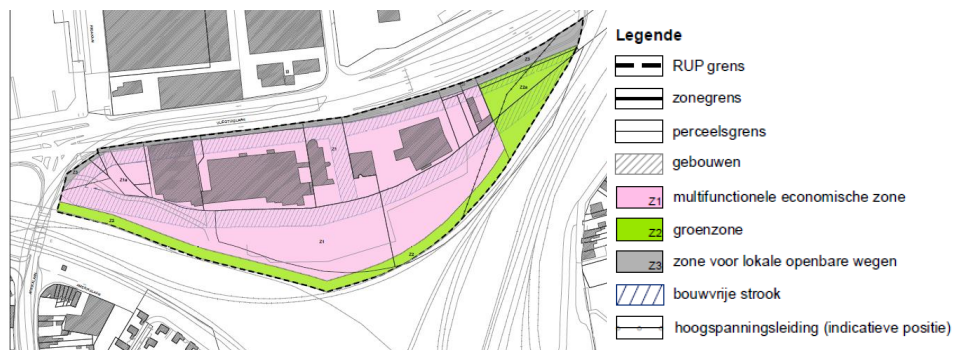
#### d. Gewestelijk RUP Afbakening Zeehavengebied Fase II (2012)



Het zeehavengebied bevindt zich ten noorden van het plangebied. De ruimte tussen de Port Arthurlaan en het Grootdok is bestemd voor zeehaven en watergebonden bedrijven en voor kantoren van havengerelateerde bedrijven of van bedrijven die elders in de haven een logistieke activiteit uitoefenen.

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

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



*Uittreksel uit het gemeentelijk RUP Vliegtuiglaan (2012)*

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

### 3.3.3. Overige elementen uit de juridische context

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

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

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

Voor de Afrikalaan en delen van de aansluitende wegen is nog een oud rooilijnplan uit 1911 van kracht<sup>6</sup>. De rooilijnen van de Amerikalaan evenals de rooilijn aan de oostzijde van de Afrikalaan zijn vervangen door de rooilijnen uit het BPA Afrikalaan uit 1991. De rooilijnen van de Lubeckstraat zijn intussen afgeschaft. De rooilijn aan de westzijde van de Afrikalaan en die van de Aziëstraat zijn op vandaag in principe nog altijd van toepassing.

## 3.4. Planningscontext

### 3.4.1. Ruimte voor Gent-Structuurvisie 2030

De structuurvisie 2030 (van kracht sinds 22 augustus 2018) bouwt verder op de beleidslijnen uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG) uit 2003 en omvat de ambities voor het ruimtelijk beleid van de stad tot 2030 en daarna. Het document biedt een leidraad voor de ruimtelijke keuzes in het betrokken gebied en dit in functie van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn (2030) met doorkijk naar een klimaatneutrale stad tegen 2050. Met het beleidsdocument wil de Stad Gent antwoord bieden op de specifieke uitdagingen die zich stellen op het vlak van participatie (burgeruitdaging), leefkwaliteit, klimaat, demografie, mobiliteit en economie.

Het projectgebied maakt deel uit van de **kernstad**<sup>7</sup>. De structuurvisie stapt af van monofunctionele ontwikkelingen en kiest voor een meer evenwichtige verweving van diverse functies, dit met respect voor de eigenheid van het gebied. Het samenbrengen van functies creëert nabijheid en dynamiek. Voor de Afrikalaan, benoemd als **‘economische zone verweven binnen de stedelijke ruimte’**, blijft de klemtoon weliswaar liggen op de economische activiteiten<sup>8</sup>. De bestaande economische zone wordt geoptimaliseerd door bedrijfsprofielen vanuit ruimtelijk oogpunt te linken aan hun ruimtelijk profiel of DNA. Dit ruimtelijk DNA moet voor elke economische zone verduidelijken onder welke ruimtelijke voorwaarden en kenmerken (mobiliteit, groen, beeld, hinder, ...) economische en andere functies mogelijk zijn. Dat maakt het mogelijk om op strategische en tegelijk duurzame manier in te spelen op nieuwe trends en dynamieken en ondersteunt een interessant vestigingsklimaat, creatie van werkgelegenheid en lokale economie.

Wegens het strategisch belang is de omgeving van de Afrikalaan geselecteerd als onderdeel van de **‘noordelijke strategische zone’**. In het RSG<sup>9</sup> zijn de Dampoort en de Oude Dokken al als strategisch project geselecteerd. Het project Oude Dokken is intussen in uitvoering, het project Dampoort beschikt al over een planningskader (RUP Dampoort) en wordt in uitvoering gekoppeld aan het project ‘Gent Spoor’ (zie 3.3.3). De Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent verruimt de scope door ook de omgeving van de Afrikalaan en het vormingsstation mee te betrekken als onderdeel van de strategische zone. Het wensbeeld voor de omgeving van de Afrikalaan ziet er als volgt uit:

<sup>6</sup> Aflijningsplan der Ploegstraat en den Kleinen Dock – Afrika en Amerika lanen (1911).

<sup>7</sup> Dit is de gordel van 19<sup>de</sup>-eeuwse wijken rond de binnenstad (het historisch centrum en het kunstenkwartier).

<sup>8</sup> Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent (2018) p. 71.

<sup>9</sup> Ruimtelijk Structuurplan Gent (2003)

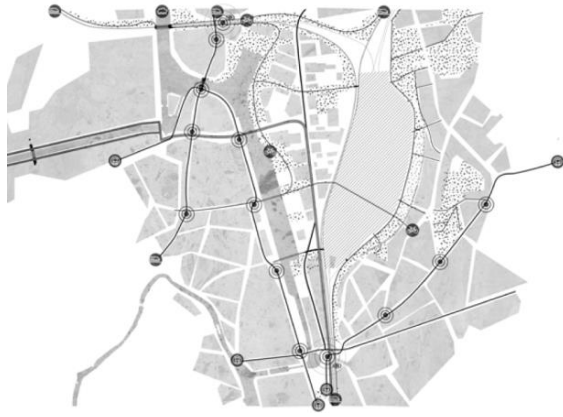
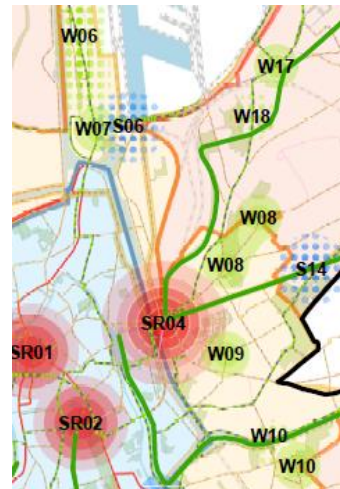
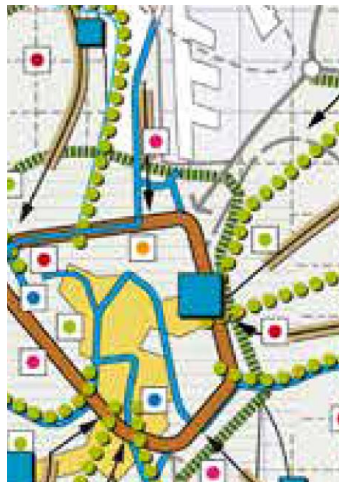


Fig.: conceptfiguur voor de mogelijke ontwikkeling van de noordelijke strategische zone

'We **structureren** dit vrij organisch gegroeide en diverse bedrijvengebied door een sterkere **groene** dooradering van het geheel met leesbare **fietsrelaties** richting binnenstad en de site Oude Dokken. Door **verweving met wonen** en **optimaal ruimtegebruik** maken we er een **gemengde economische zone** van'<sup>10</sup>.

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



Uitbreiding hypotheseruimtelijke structuur      Uitbreiding uit knooppuntenkaart

Het projectgebied bevindt zich **tussen twee knooppunten**. De stationsomgeving Dampoort fungeert als knoop op stadsregionaal niveau (SR04) en dit door de schaal van het mobiliteitsnetwerk en de bovenstedelijke functies die het groepeeren. Het stadsproject Dampoort en het bijbehorende uitvoeringsplan werken de beleidsopties voor deze omgeving uit. De zone Vliegtuiglaan / Port Arthurlaan / Houtdok is aangeduid als toekomstig stedelijk knooppunt (S06). Bestaande

<sup>10</sup> Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent (2018) p. 95

economische ontwikkelingen gecombineerd met toekomstige ontwikkelingen aan het Houtdok (zie RUP Oude Dokken) geven deze plek een nieuwe stedelijke eigenheid. Het knooppunt krijgt de status 'toekomstig' omdat de noodzakelijke netwerken en voorzieningen nog niet zijn uitgebouwd op deze plek.

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

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

Bij alle woonprojecten zetten we in op doorwaadbaarheid, verweving, groen en sociale mix. Een goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer en per fiets is een voorwaarde. Bij woonprojecten moeten de ontwikkelaars voldoende woongroen incalculeren, minstens voor de projectbewoners. We streven naar een voldoende gedifferentieerd woningaanbod. Bij woonontwikkelingen vanaf 50 entiteiten voorzien we minstens ¼ grondgebonden woningen. Onderstaande passage uit Ruimte voor Gent is hierbij relevant:

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

In de eigen projecten (Groep Gent) realiseren we minstens 20% sociale woningbouw en 20% budgetwonen of kavelprojecten. Bij private projecten voorzien we waar mogelijk ook ruimte voor sociale huisvesting en budgethuurwoningen. We onderzoeken hierbij de mogelijkheden om extra ontwikkeling toe te laten als er sociale woongelegenheden of een betaalbaar aanbod (uitgedrukt in prijs / m<sup>2</sup>) in voorzien worden, en dit door plaatselijk hoger bouwen toe te laten, ruiloperaties te stimuleren of andere (fiscale) compensaties te voorzien.

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

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

De Structuurvisie 2030--Ruimte voor Gent erkent de **rol van het ontwerp onderzoek** voor de Afrikalaan als *'raamwerk voor verder overleg met diverse particuliere eigenaars en de opmaak van het RUP'*<sup>11</sup>.

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

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) zette eind jaren 1990 de bakens uit voor het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau. Het structuurplan zal overgaan in het nieuwe 'Beleidsplan Ruimte Vlaanderen'. Met de aanduiding als 'grootstedelijk gebied' krijgt Gent een belangrijke taak in de opvang van de toekomstige behoefte voor woningen, bedrijven en andere grootstedelijke functies. De concrete afbakening van dit stedelijk gebied is gebeurd door een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (zie juridische context). Het RSV selecteert het deel van de Afrikalaan tussen de (toekomstige) stadsring en de R4 als onderdeel van het primair wegennet. De wegsectie wordt meer bepaald aangeduid als 'primaire weg type II'.

De spoorwegverbinding Gent Dampoort-Lokeren fungeert als onderdeel van het hoofdspoorwegennet. De aftakking richting Eeklo, ten noorden van het plangebied, fungeert op lager niveau. Het Houtdok is onderdeel van het hoofdwaterwegennet. In de gewenste openruimtestructuur zijn geen elementen geselecteerd die relevant zijn voor dit deelgebied.

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

<sup>11</sup> *Structuurvisie 2030 - Ruimte voor Gent (2018) p. 258*

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

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

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

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

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

Aan de strategische visie zijn drie specifieke beleidskaders gekoppeld:

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

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

### 3.4.4. Overige, relevante elementen uit de planningscontext

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

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

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



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

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

Deze **categorisering** van de Afrikalaan is evenwel in herziening. De wegencategorisering wordt immers losgekoppeld van de ruimtelijke beleidsplannen. De Vlaamse regering heeft de wegen van het Vlaams hoofdwegennet geselecteerd. De Afrikalaan maakt daar geen deel meer van uit. In het het regionaal mobiliteitsplan<sup>12</sup> is intussen beslist dat de Afrikalaan ook geen rol meer zal opnemen in het zogenaamde 'dragend netwerk' van regionale en interlokale wegen. Het regionaal mobiliteitsplan bevestigt de Afrikalaan dan ook formeel in zijn rol als lokale weg. Of de Afrikalaan nu een primaire, secundaire of lokale rol krijgt, hij blijft in ieder geval een belangrijke verkeersader voor het grootstedelijk gebied. Het RUP zal hiervoor dan ook de nodige ruimte moeten voorzien. Voor de volledigheid geven we nog mee dat de as Vliegtuiglaan--Port Arthurlaan volgens het regionaal mobiliteitsplan wel nog een regionale rol zal opnemen als 'voorlopige zuidelijke havenring', en dit zowel voor het auto- als het vrachtverkeer.

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

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

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

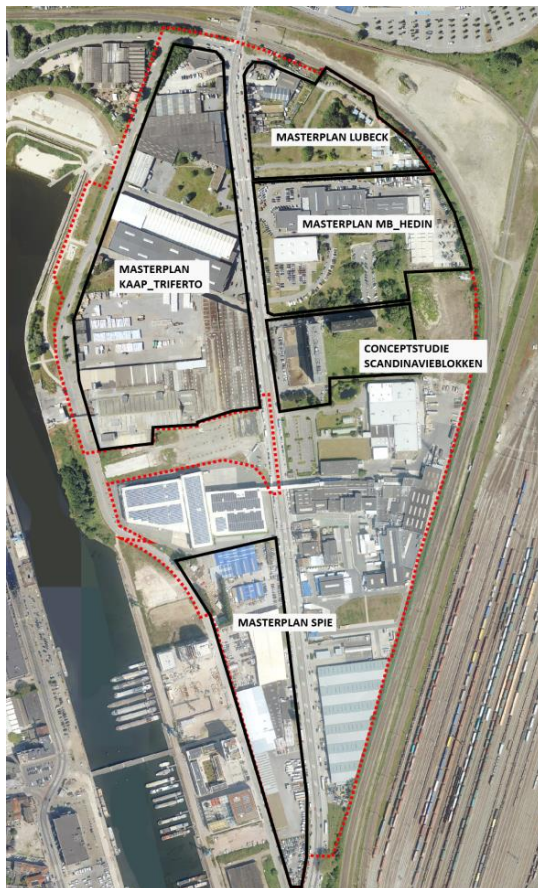
<sup>12</sup> Het regionaal mobiliteitsplan is goedgekeurd door de Vlaamse Minister van Mobiliteit en Openbare Werken op 23 december 2023 (zie juridische en beleidsmatige context in de discipline mens-mobiliteit uit het MER).

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

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

### 3.5. Voorbereidend onderzoek

*Aan dit ontwerp van RUP gaat heel wat voorbereidend onderzoek vooraf. We beperken ons in dit hoofdstuk tot het onderzoek uit de fase van het voorontwerp (2022 – 2023). De voorbereidende studies die aan de basis lagen van de startnota, zijn samengevat in bijlage.*



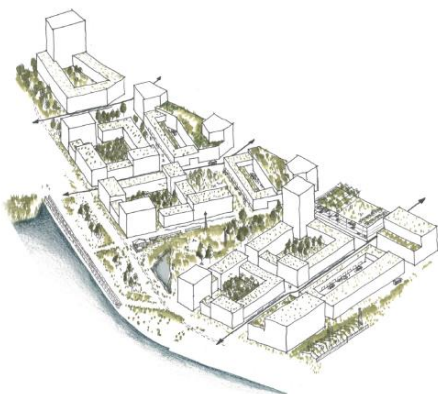
Na de scopingfase zijn diverse studies en masterplannen opgestart die input leveren voor het RUP.

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

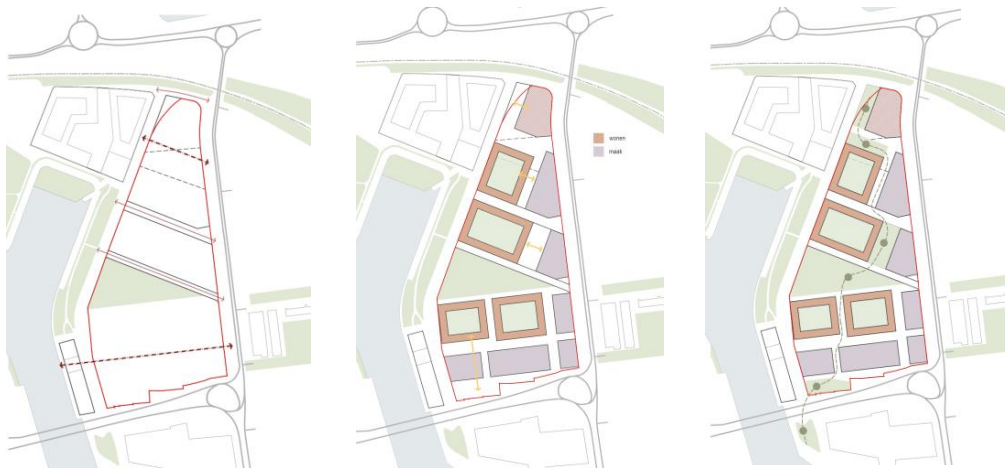
### 3.5.1. Masterplan Kaap-Triferto

#### a. Masterplan Kaap – Triferto (versie januari 2023)

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



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



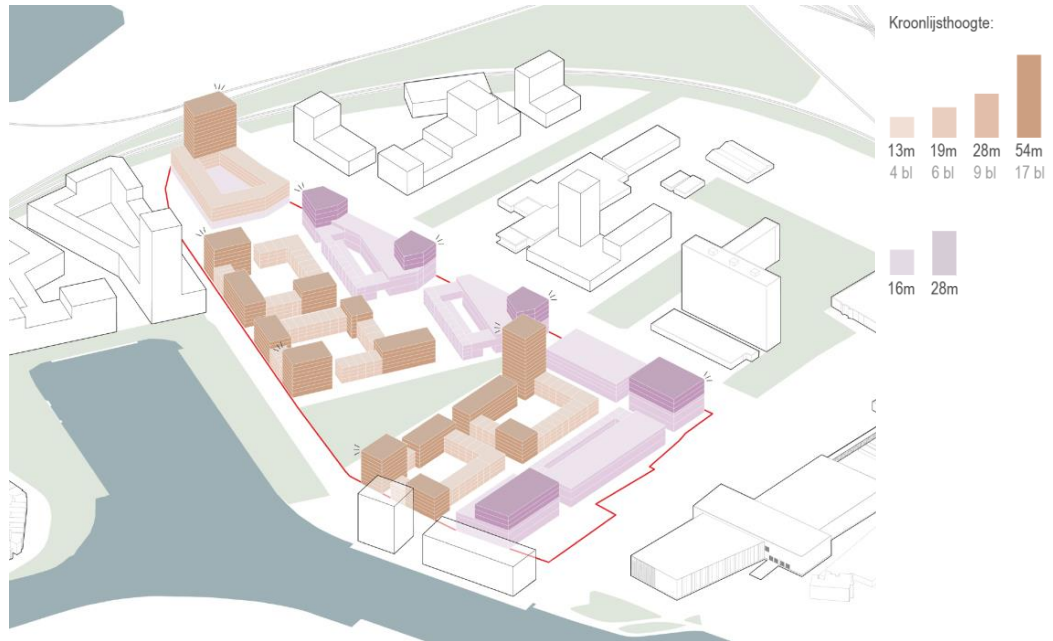
4 inprikkers

Flexibele bouwvelden

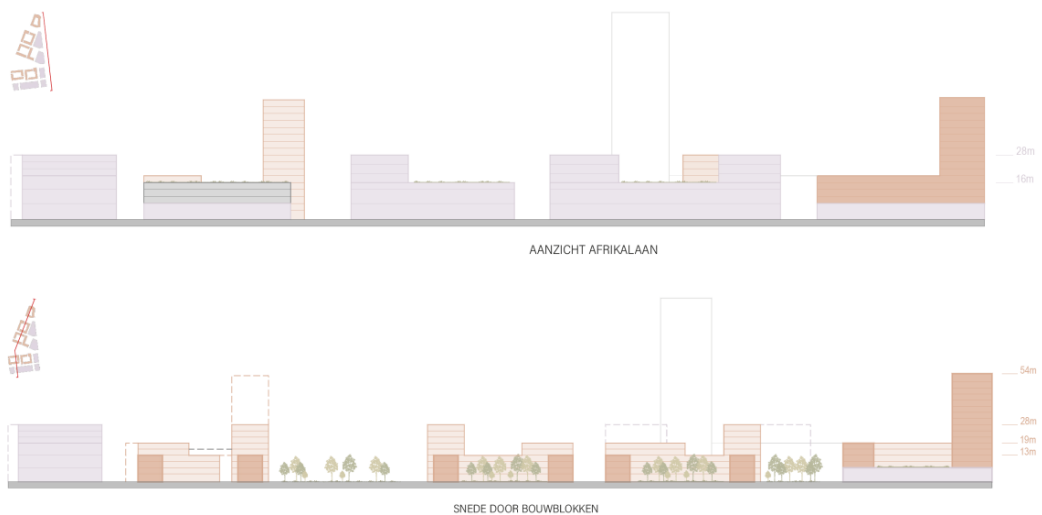
Krukas

Het masterplan zet een nieuw **raamwerk** uit om de ontwikkeling van de maakwijk te sturen. De bouwlijnen anticiperen op een mogelijke verbreding van de Afrikalaan. De nieuwe gebouwen staan minstens 5m achteruit. Het masterplan houdt evenwel ook rekening met een scenario waarbij 7,50 m moet worden teruggetrokken. Naast de Oceanië- en Australiëstraat worden twee nieuwe oost-westassen geïntroduceerd, één door de site Triferto en één door de noordelijke bouwvelden. Deze assen staan niet enkel in voor de ontsluiting van de eigen site, maar laten ook toe om de ontsluiting van de aanpalende bouwvelden buiten het plangebied (met name de zones Z1b en Z1d uit het RUP Oude Dokken) hieraan te koppelen. Het masterplan spreekt van '**inprikkers**' omdat het de bedoeling is dat het gemotoriseerd verkeer zo snel mogelijk de bouwvelden inrijdt zodat het binnengebied vrij kan blijven van autoverkeer. De assen definiëren bouwvelden die flexibel in te richten zijn met maakbedrijven aan de zijde van de Afrikalaan en wonen aan de kant van water en groen. Het masterplan kiest ervoor om het wonen te bundelen in robuuste, stedelijke **bouwblokken** met een

variërende bouwhoogte. De binnenzijde van deze bouwblokken krijgt een uitgesproken groen karakter. Het masterplan ondersteunt de keuze om één groot park te voorzien op de site Triferto maar voorziet nog in bijkomend woongroen op elk bouwveld. Een 'krukas' rijgt de verschillende publieke ruimten binnen het masterplan aan elkaar en dit naar analogie met de ontwikkeling aan de Nieuwe Dokken. Het meest noordelijke ontwikkelingsveld is wat atypisch: wonen en bedrijvigheid worden hier gecombineerd in één samenhangend gebouw.



Beeld van de gewenste volumetrie met indicatieve aanduiding<sup>13</sup> van de volumes in zones Z1b en Z1d en bijbehorende 'hoogteladder'.



Het masterplan is ambitieus, maar realistisch in het **stapelen van de economische functies**. Het stapelen van de (grootschalige) maakeconomie wordt voorzien op twee bouwlagen (2 X 6 m), aan te

<sup>13</sup> De volumes in de zones Z1b en Z1d uit het RUP Oude Dokken zijn een vrije interpretatie van het ontwerpteam en hebben géén enkele bindende waarde voor de eigenaar(s) van de betrokken zones.

vullen met een extra bouwlaag van 4 m voor kleinere of hybride bedrijvigheid of kantoren. De basisschaal voor economische gebouwen komt hierdoor te liggen op 16 m.

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

Het masterplan werkt met het pakket aan **maakbedrijven**, zoals toebedeeld in de scopingnota. De minimale maat die we in de startnota voor ogen hadden (min. 500 m<sup>2</sup> / unit) wordt verlaten en vervangen door een mix van kleinere entiteiten van 150 à 200 m<sup>2</sup> tot grotere entiteiten van 5000 à 10.000 m<sup>2</sup>, al dan niet in gestapelde vorm. Het plan pleit voor een brede en flexibele invulling, waar naast maak- en hybride bedrijven ook ruimte is voor bedrijven die het ecosysteem van de maakwijk kunnen versterken of (logistiek) faciliteren. De maximumgrens aan kantoren wordt niet overschreden.

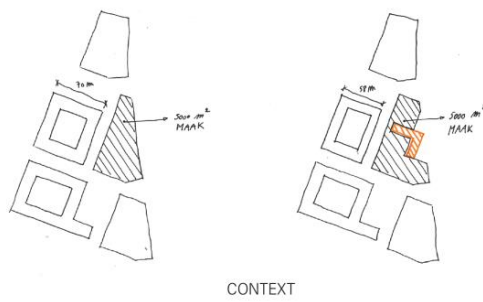
Het masterplan bevat het engagement om de nodige **sociale (25%) en budgethuurwoningen (15%)** te voorzien. Men kiest ervoor om het doelgroepgericht wonen te verspreiden over de verschillende bouwvelden. De quota inzake **grondgebonden wonen** worden gehaald. De lagere delen van de bouwblokken zijn volgens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

- > De woningen zijn voldoende groot (min. 150 m<sup>2</sup> BVO).
- > De woningen tellen minstens 3 slaapkamers.
- > De woningen hebben een leefruimte op het gelijkvloers of op +1.
- > Er is een private toegang op de begane grond.
- > De buitenruimte bedraagt minstens 20 m<sup>2</sup>.
- > De woningen hebben toegang tot een - al dan niet collectieve - bergruimte op de begane grond.

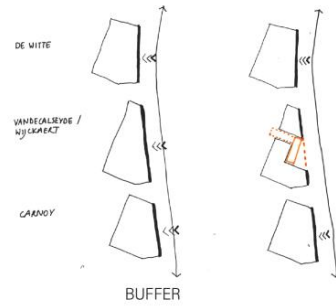
Het masterplan speelt in op de mogelijkheid uit de scopingnota om ook **studentenhuysvesting** te voorzien. Tot 10% van de BVO van het woonprogramma kan hiervoor ingezet worden.

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

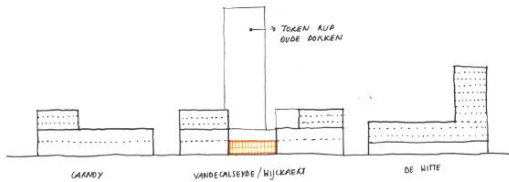
Het masterplan bevat een uitgebreide analyse van de **erfgoedobjecten** binnen het projectgebied. Enkel het gebouw van Wyckaert is opgenomen in de inventaris (zie 3.3.3). Het masterplan stelt dat behoud niet evident is, gezien de forse taakstelling voor maakbedrijven voor deze site (5000 m<sup>2</sup>), in combinatie met het belangrijk aandeel grondgebonden woningen. Bij behoud van het kantoorgebouw neemt de maakeconomie een zodanig omvangrijke ruimte in op het perceel dat het aandeel wonen niet meer voldoende massa heeft om de continuïteit van de wijk te garanderen. Tegelijk creëert het behoud van het gebouw een grote schaa sprong met de rest van de bebouwing langs de Afrikalaan en vervalt de bufferende werking van de maakeconomie ten opzichte van het wonen.



CONTEXT



BUFFER



SCHAAL

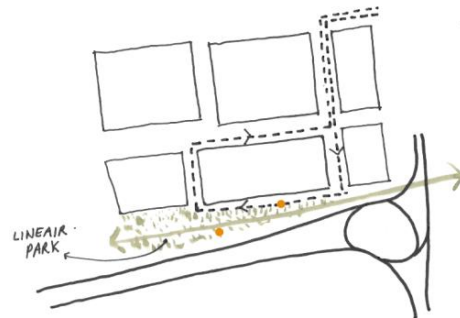


BOUWFYSISCHE TOESTAND

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



Ontwerpend onderzoek in functie van trapgevels voormalig labogebouw Triferto



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

Onderstaande [randvoorwaardenkaart](#) vat de belangrijkste krachtlijnen uit het masterplan samen. Het zijn deze krachtlijnen die we inbrengen bij de verdere opmaak van het ontwerp.



14

Onderstaande tabel vat de **ruimteboekhouding** voor het projectgebied samen<sup>15</sup>.

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

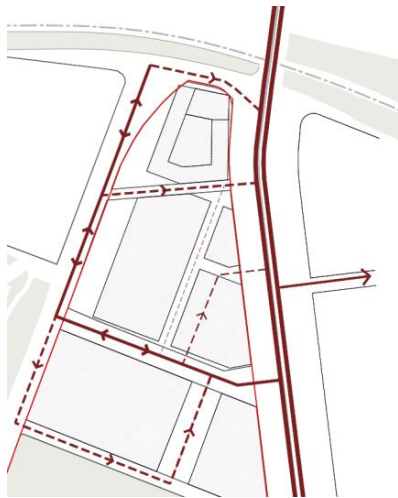
<sup>14</sup> Sogent is als eigenaar van het perceel op de hoek van Chinastraat en Aziëstraat niet betrokken bij de opmaak van het Masterplan Kaap – Triferto. Het masterplan doet in géén enkel opzicht afbreuk aan de rechten van de betrokken eigenaar.

<sup>15</sup> Cijfers uit het definitief masterplan van 01/02/2023, p. 95, gerekend met rooilijn op 7,50 m van de Afrikalaan, gemiddelde BVO/ appartement van 115 m<sup>2</sup>. Studentenhuisvesting is niet meegerekend in totale BVO en is daarom in een aparte kleur aangeduid. Aantal kamers in studentenhuisvesting berekend op basis van gemiddeld 35 m<sup>2</sup> / kamer. Masterplan laat nog de keuze om de 9415 m<sup>2</sup> in te zetten voor permanent wonen of voor studentenhuisvesting. De kolom voorzieningen omvat zowel gemeenschapsvoorzieningen als buurtondersteunende voorzieningen. Voor de weergave van het publiek groen op de site Triferto is uitgegaan van de 'nog op te nemen oppervlakte publiek groen op eigen terrein' (2428 m<sup>2</sup>) én de oppervlakte die voortkomt uit de toepassing van de groennorm (20 m<sup>2</sup> per woning) in de andere deelzones (+8200 m<sup>2</sup>).

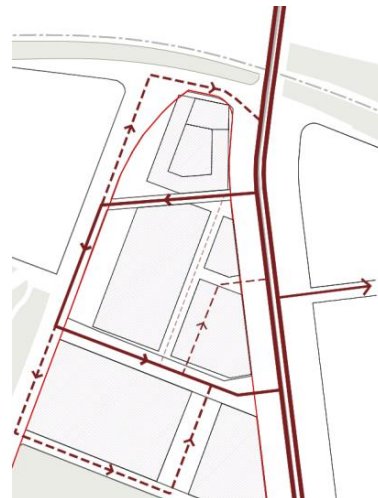
Dit masterplan is voor advies voorgelegd aan de verschillende stadsdiensten, de Gecoro en de Kwaliteitskamer. Het gecoördineerd advies is - samen met het ontwerp masterplan - ter kennisneming voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen van 9 maart 2023. Uit de adviesronde bleek dat het masterplan op een aantal punten nog verder uitgewerkt of aangepast moet worden. Zo dient de rekenwijze voor het bepalen van de bruto vloeroppervlakte (BVO) aangepast aan het begrippenkader voor stedenbouwkundig onderzoek en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, zoals gevalideerd door het departement Omgeving en het college van burgemeester en schepenen in zitting van 28 augustus 2014. Deze richtlijnennota uit 2014 stelt alle parkeervoorzieningen (waaronder dus ook fietsenstallingen) én (al dan niet overdekte) buitenruimten vrij van berekening als BVO. Daarnaast dient aan de Verapazbrug nog de nodige ruimte voorzien te worden voor de aanleg van een extra rijstrook en dient ook de selectie van grondgebonden woningtypes aangepast aan de voorwaarden, gesteld in het besluit (en mee opgenomen in dit voorontwerp). De inrichting van de parken vraagt tot slot nog verdere uitwerking. We nemen de resultaten van dit masterplan en de bijbehorende adviesronde mee in de verdere uitwerking van het ontwerp.

### **b. Onderzoek zone Kaap (versie januari 2024)**

Na het voorontwerp en de bijbehorende adviesronde, is verder ontwerpend onderzoek verricht voor de bouwvelden ten noorden van de Australiëstraat. Aanleiding is het voorbehoud van de wegbeheerder AWW over de positionering van de meest noordelijke 'inprikker'. Om interferentie met de knoop aan de Weba te vermijden, moet de aansluiting van deze ontsluitingsweg op de Afrikalaan meer zuidelijk worden verschoven. Het bijkomend onderzoek anticipeert hierop door de Australiëstraat als hoofdontsluiting te gaan gebruiken. De geplande weg op de grens tussen Lesco en de site van Vande Calsyde wordt nu – omwille van de faseerbaarheid – op de perceelsgrens gelegd en teruggebracht tot een weg die enkel dienst doet voor noodverkeer. Daarnaast voorziet het bijkomend onderzoek evenwel nog altijd de mogelijkheid om deze weg een volwaardige functie te geven, weliswaar in één rijrichting.



**Ontsluitingsvariant met dubbel in en uit**



**Ontsluitingsvariant met lus voor éénrichtingsverkeer**

Het extra onderzoek herschikt de bouwvolumes op de site Wyckaert - Vande Calsyde en voorziet een langwerpige parkstrook langs de Chinastraat. De programmatorische samenstelling en maximale BVO voor de betrokken bouwvelden blijven ongewijzigd.

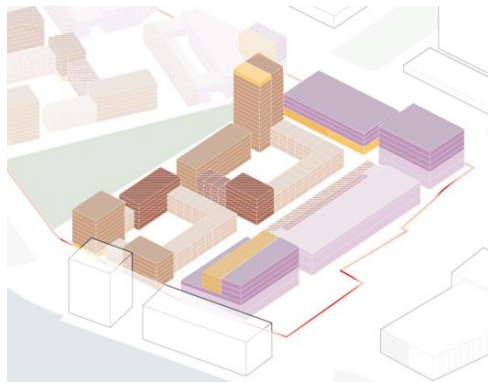




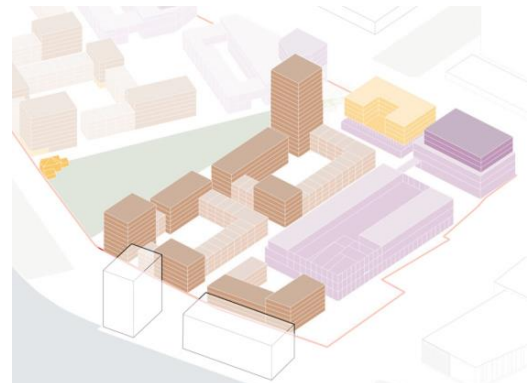
Herschikking van de bouwvelden in de Kaap

### c. Update Trifertosite (versie maart 2024)

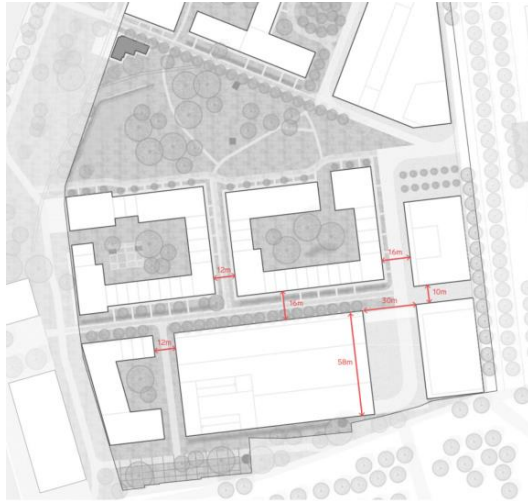
Net als voor de Kaap is er ook voor de site Triferto bijkomend ontwerp onderzoek verricht, en dit als reactie op het voorontwerp en de adviesronde. Het masterplan voorziet in een meer doorgedreven stapeling en bundeling van de economische functies langs de Verapazbrug en creëert zo ruimte voor een bijkomend woonprogramma (+7500 m<sup>2</sup> BVO) langs de Fohrstraat, als antwoord op de geplande ontwikkelingen in zone Z1b van het RUP Oude Dokken. De bedrijvenplint in één van de twee gebouwen langs de Afrikalaan is omgevormd tot een ruimte voor een buurtwinkel (1500 m<sup>2</sup> BVO). Het masterplan ziet in de bovenbouw nog mogelijkheden voor het inrichten van een hotel of studentenhuisvesting.



Opbouw programma masterplan Kaap – Triferto  
(versie januari 2023)



Opbouw update masterplan ifv voorontwerp RUP  
(versie januari 2024)



Update masterplan : maatvoering

Met de update van dit masterplan wijzigt het programma voor de site Triferto als volgt :

DEELZONE	EIGENDOM	TERREIN (m <sup>2</sup> )	BEDRIJVEN (m <sup>2</sup> BVO)	KANTOREN (m <sup>2</sup> BVO)	TOT. ECON (m <sup>2</sup> BVO)	GRONDGEBONDEN WONEN (m <sup>2</sup> BVO)	GRONDGEBONDEN WONEN (#)	GESTAPELD WONEN (m <sup>2</sup> BVO)	GESTAPELD WONEN (#)	waarvan sociaal EN budgethuur (#)	waarvan marktconform (#)	TOT. WONEN (m <sup>2</sup> BVO)	TOT. WONEN (#)	aandeel grondgebonden woningen	STUDENTENHUISVESTING (m <sup>2</sup> BVO)	STUDENTENHUISVESTING (#)	VOORZIENINGEN (m <sup>2</sup> BVO)	TOTAAL m <sup>2</sup> BVO	V/T	PUBLIEK GROEN OP EIGEN TERREIN (m <sup>2</sup> )
3c Triferto		42500	23000	3500	26500	13713	88	32287	314	160	242	46000	402	22%	3784	108	5500	78000	1,84	10488

### 3.5.2. Masterplan Spie

#### a. Masterplan Spie (versie maart 2023)

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

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

De basislayout van het plan is gebaseerd op volgende uitgangspunten:

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

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



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



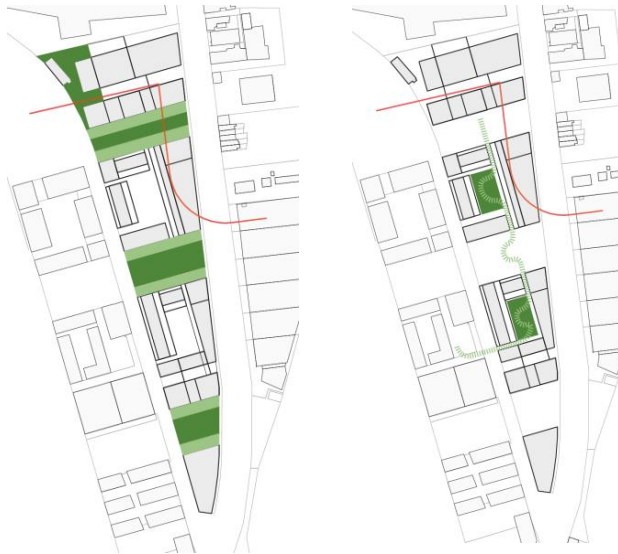
*Drie toegangen voor het vrachtverkeer*

*Dimensioneren van logistieke straat en koer*

*Voorstel ondergrondse parking en toegang woningen en kantoren*

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

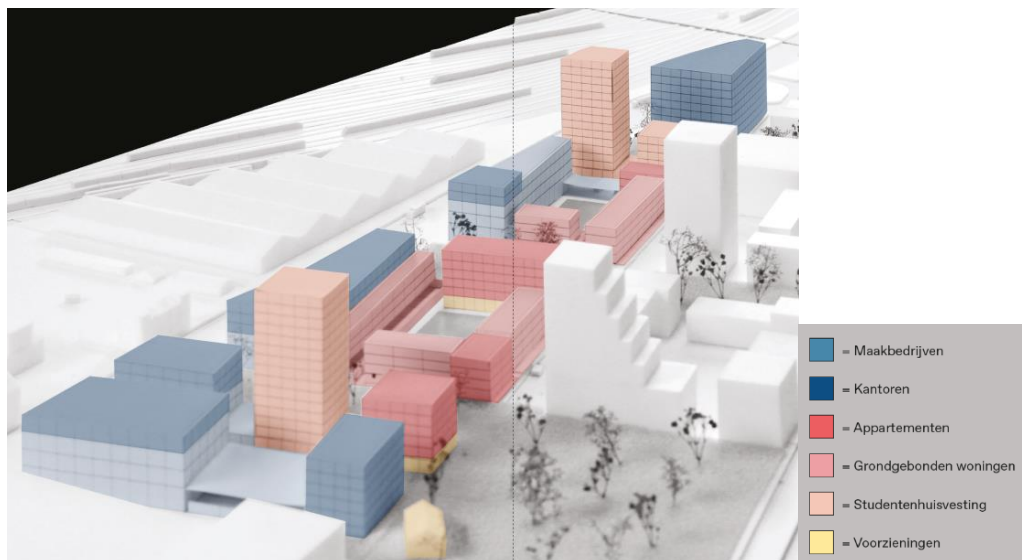
kantoren gebeurt via de Koopvaardijlaan. Het masterplan voorziet in een ondergrondse parking per bouwveld, goed voor 720 plaatsen.



Groenstroken

Collectief groen

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



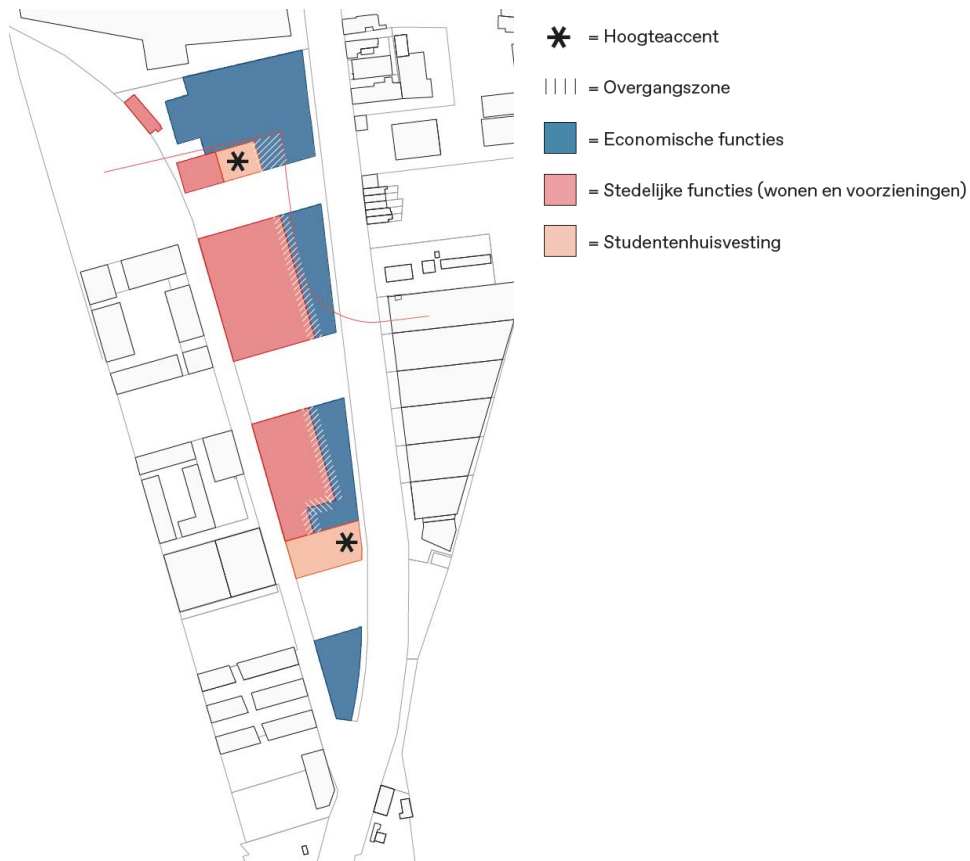
Het masterplan definieert vier bouwhoogtes:

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

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

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

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



Onderstaande tabel vat de **ruimteboekhouding** voor het projectgebied samen<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> Cijfers uit het ontwerp masterplan van 22/03/2023, p. 86, gerekend met rooilijn op 4 m. Aantal entiteiten is weergegeven zoals voorgesteld in het masterplan (160 m<sup>2</sup> per grondgebonden woning, 120 m<sup>2</sup> per appartement). Studentenhuisvesting is wel meegerekend in totale BVO.

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

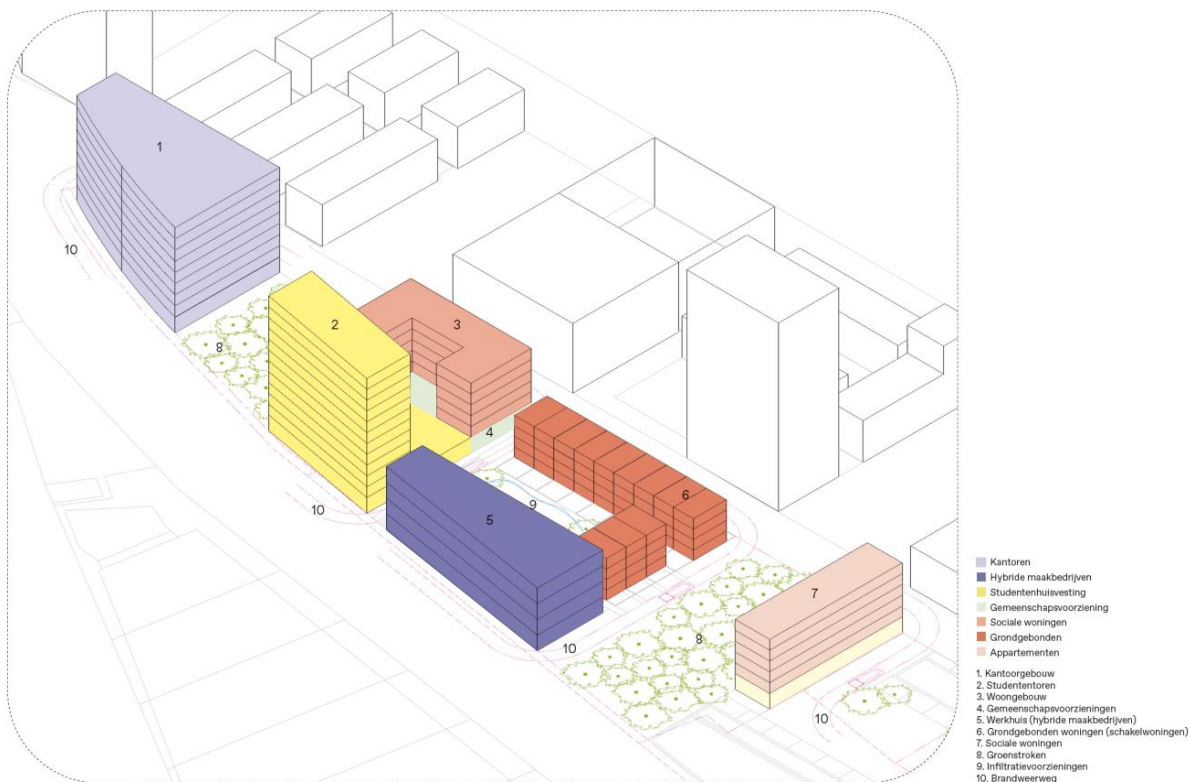
Dit masterplan is voor advies voorgelegd aan de verschillende stadsdiensten, de Gecoro en de Kwaliteitskamer. Het gecoördineerd advies is - samen met het ontwerp masterplan - ter kennisneming voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen van 6 juli 2023.

Uit de adviezen bleek dat het masterplan nog op een aantal punten moest worden aangepast. Zo kwam onder meer naar voren dat de brutovloeroppervlakte (BVO) voor het volledige projectgebied best met 6000 à 7000 m<sup>2</sup> wordt verlaagd tot een maximum van 63.000 m<sup>2</sup> in functie van waterinfiltratie, mogelijkheden voor groenaanleg met hoogstammige bomen en kwaliteit van de parken, aandacht voor koelte-effecten en meer algemeen de woonkwaliteit in de bouwblokken. Om het evenwicht in het woonprogramma te bewaren, moest studentenhuisvesting beperkt tot maximaal 10% van de totale BVO. Aan de andere kant was het nodig om het aandeel gemeenschapsvoorzieningen en ondersteunende voorzieningen van 3 % naar 5% van de totale BVO op te trekken. De % sociale woningen en budgethuurwoningen bleven gehandhaafd en zijn volgens het besluit te rekenen op basis van de BVO die maximaal voor wonen kan worden ingezet. Het besluit vraagt om de omgevingsaanleg te herbekijken. De principes van klimaatadaptief ontwerpen staan voorop. De drie parken lopen in principe door van gevel tot gevel en blijven vrij van brandwegen en ontsluitingsinfrastructuur. We laten – bij wijze van uitzondering – evenwel nog twee brandwegen toe : één in het verlengde van de fietsverbinding van de Bataviabrug en één doorheen de meest noordelijke parkstrook. Omwille van voortschrijdend inzicht lijkt het behoud van het vroegere hoofdgebouw van Haerens aan de Koopvaardijlaan niet langer wenselijk. Het gebouw leidt tot een versnippering van de parkzone. Bovendien is het op deze plek niet wenselijk om buurtgerichte – en dus publiekstreckende – functies onder te brengen, gelet op de nabijheid van een Seveso-inrichting.

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

## b. Inrichtingsplan site De Swaef (versie september 2023)

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



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

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

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

Na afweging van deze elementen kunnen we instemmen met de vraag om het totale bouwvolume voor de zuidelijke deelzone op te trekken tot 30.000 m<sup>2</sup> zoals voorgesteld in het inrichtingsplan. Randvoorwaarde is wél dat ook voor gebouw nr. 1 (kop van Spie) een oplossing kan worden geboden voor de infiltratie, opvang, bufferen en vertraagd afvoeren van hemelwater op eigen terrein. De 3000 m<sup>2</sup> extra zijn in die zin dus maar verworven als er een oplossing is voor de waterinfiltratie. Stel dat men toch ruimte moet prijsgeven op het meest zuidelijke bouwveld, is het géén optie om de 'verloren' m<sup>2</sup> te compenseren door het 'optoppen' in één van de twee andere

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

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

### 3.5.3. Masterplan MB\_Hedin (2023)

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

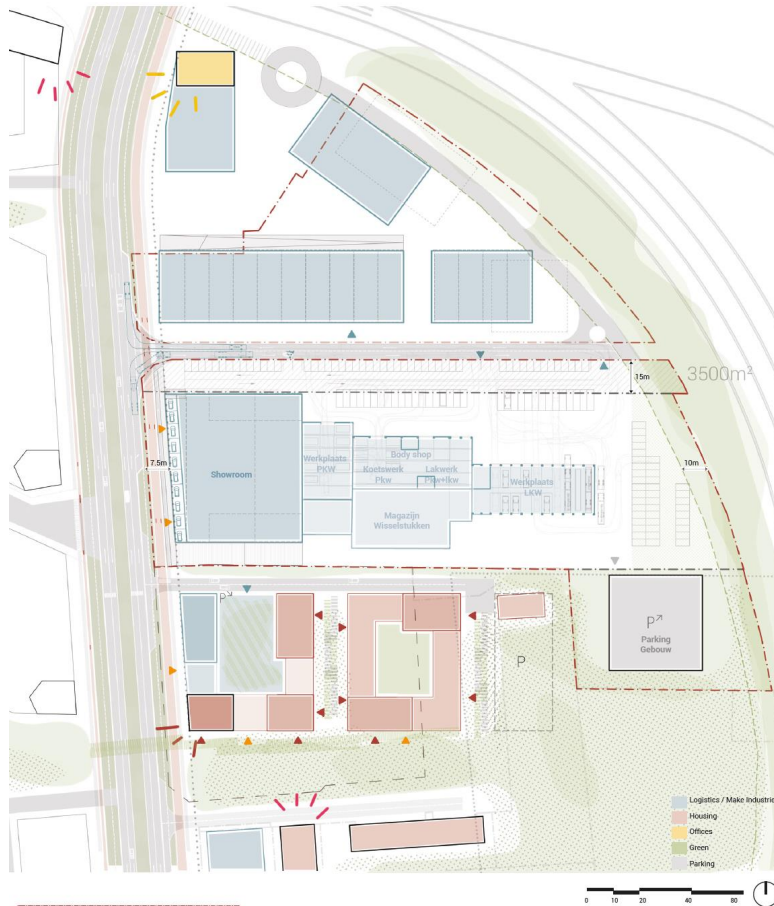
De visie bouwt verder op de scopingnota en voorziet in een verdere versterking van de woonfunctie aan de zijde van de Scandinaviëstraat en een geleidelijke overgang naar de zuiver economische activiteiten die op het noordelijk deel van de site - en een aanpalend deel van de Lübecksite - worden gebundeld.

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

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

Onderstaande figuur vat de ambities van het masterplan samen.



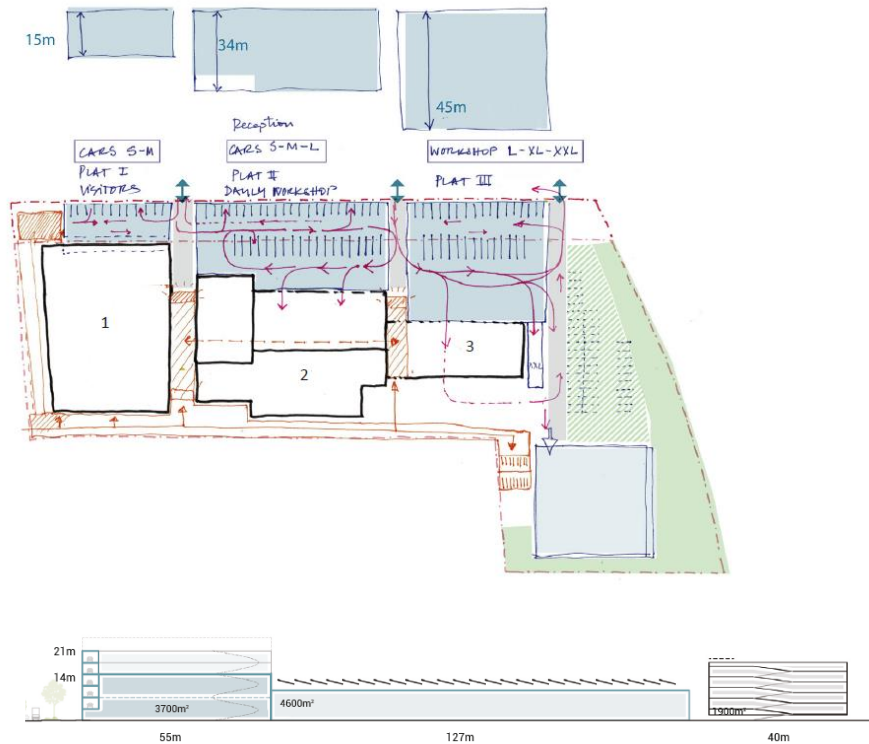


### Noordelijk deel

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

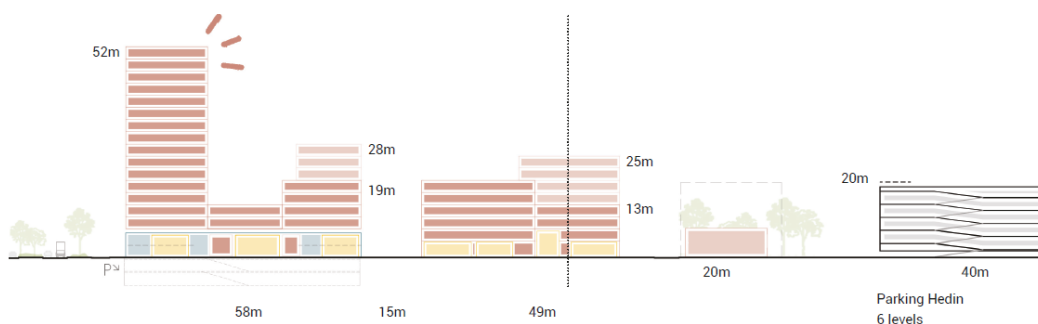
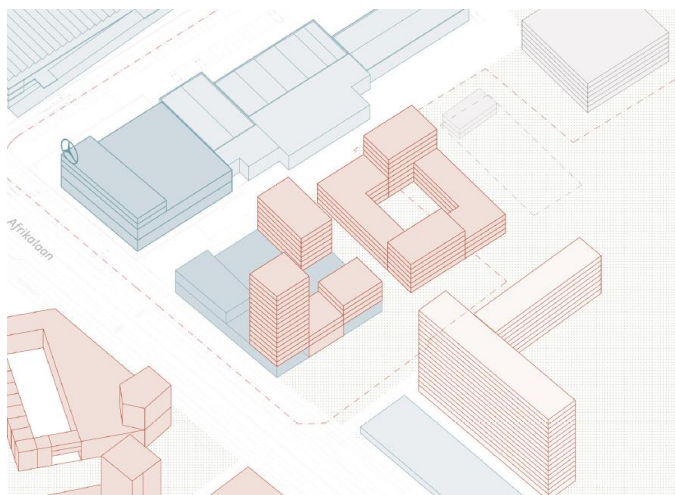
Het deel van de site dat de activiteiten van MB\_Hedin bundelt, wordt opgedeeld in drie stroken, elk met een eigen toegang tot de nieuwe ontsluitingsstraat op de Lübecksite.

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



### Zuidelijk deel

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



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

Onderstaande tabel vat de **ruimteboekhouding** voor het zuidelijk deel van de site MB\_Hedini samen<sup>17</sup>.

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

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

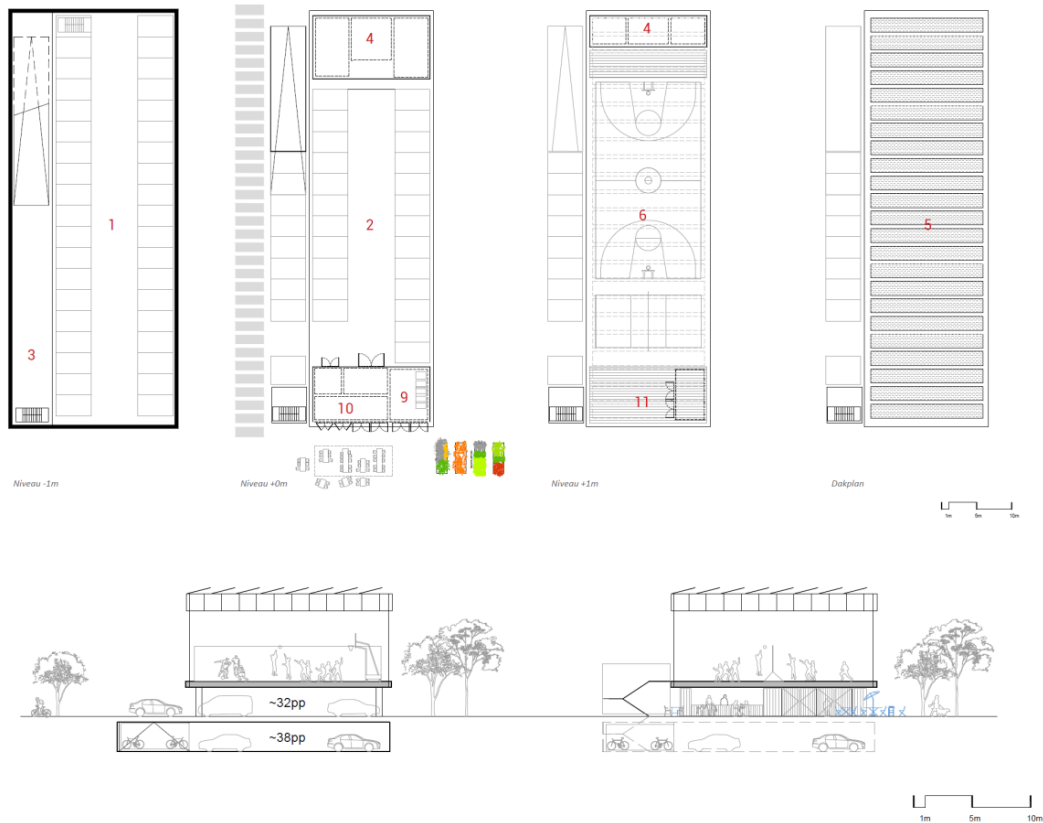
<sup>17</sup> Cijfers uit het ontwerp masterplan van 21/04/2023. Terreinoppervlakte is inclusief oppervlakte openbare parking. Aantal entiteiten is weergegeven zoals voorgesteld in het masterplan (100 m<sup>2</sup> per woning). Géén cijfers over aantallen sociaal / budgethuur opgenomen. Studentenhuisvesting is apart gerekend en zit niet verrekend in totale BVO. Ook het parkeergebouw is niet meegerekend in de totale BVO.

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

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

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

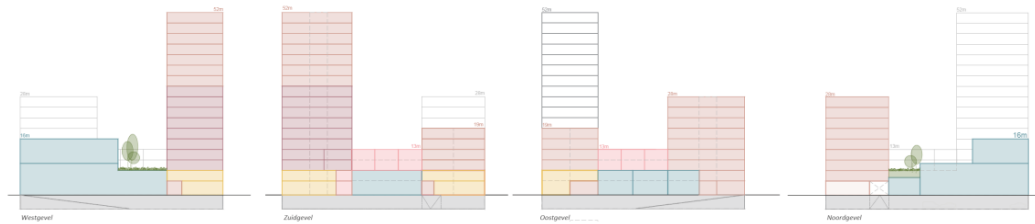
Het aangepaste masterplan voegt een extra gebouw toe (blok C) op de plaats van de huidige buurtparking. Het nieuwe gebouw biedt naast parkeerfaciliteiten op -1 en maaiveld ruimte aan een buurtsporthal met een BVO van ca. 1200 m<sup>2</sup>.



*Uitwerking nieuw blok C (Maker Arch iov MB\_Hedin)*

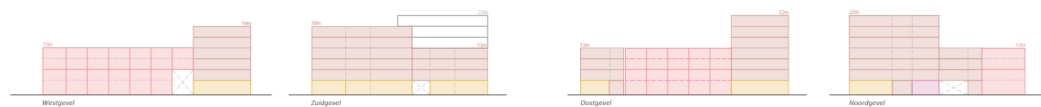
Blok A blijft op gelijkvloers in hoofdzaak behouden voor maakbedrijven, en dit onder de vorm van één aaneengesloten ruimte van 1200 m<sup>2</sup> (met mogelijkheid tot opdeling in 2 of 3 kleinere units) met vrije hoogte 9 m en 4 kleinere KMO-units. Op de 9 m hoge bedrijvenplint komt nog een 8 m hoge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





*Uitwerking blok A (Maker Arch iov MB\_Hedin)*

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



*Uitwerking blok B (Maker Arch iov MB\_Hedin)*

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



*Uitwerking zuidelijke parkstrook (Maker Architecten iov MB\_Hedin)*

In het aangepaste masterplan ziet de [ruimteboekhouding](#) voor het zuidelijk deel van de site MB\_Hedin er als volgt uit: <sup>18</sup>

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

De keuze om het park aan de zuidzijde te leggen, past binnen het planvoornemen en nemen we dan ook mee bij de verdere uitwerking van het voorontwerp. Ook de vormgeving en programmatorische uitwerking van blokken A en B werken door in het voorontwerp. Het voorstel om parkeren en buurtgebonden voorzieningen te bundelen in een apart volume (blok C) vraagt nog verder onderzoek. Het voorontwerp vertrekt dan ook van de maximale BVO, zoals opgenomen in de eerste versie van het masterplan (21.500 m<sup>2</sup>). Net zoals bij de andere masterplannen, werken de resultaten van het masterplanproces maar door voor zover er rekening wordt gehouden met het gecoördineerd advies, zoals opgenomen in het collegebesluit.

### 3.5.4. Conceptstudie Scandinaviëblokken (2023)



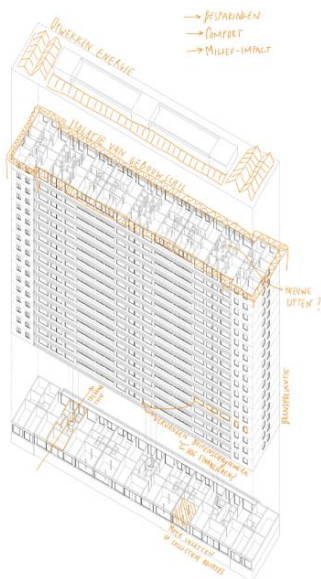
Foto door Michiel De Cleene

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

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

<sup>18</sup> Cijfers uit het ontwerp masterplan van 01/09/2023. Terreinoppervlakte is inclusief oppervlakte openbare parking. Aantal entiteiten is weergegeven zoals voorgesteld in het masterplan (100 m<sup>2</sup> per woning). Géén cijfers over aantallen sociaal / budgethuur opgenomen. Studentenhuisvesting is nu wel verrekend in totale BVO.

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



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

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

### 3.5.5. Masterplan Lübeck

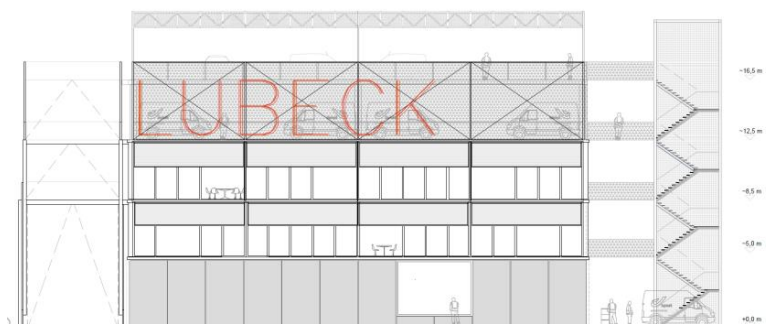
#### a. Masterplan Lubeck (2020)

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





Fase 1 is het meest concreet uitgewerkt en voorziet in het oprichten van een rechthoekig gebouw aan de zuidzijde van de site. Dit gebouw is vormgegeven in functie van een grote, logistieke speler en telt vier lagen. Het masterplan trekt de circulatie van het gebouw naar de buitenzijde, zodat de logistieke bewegingen in de kern van het gebouw vrij spel krijgen. Deze circulatie richt zich niet enkel op personen en goederen. Personen- en bestelwagens kunnen via diverse hellingen de hogere verdiepingen bereiken. Ook het dak wordt op die manier toegankelijk gemaakt. Het masterplan begroot de BVO van het nieuwe gebouw op 4188 m<sup>2</sup>. Het gebouw houdt 15 m afstand van de straatzijde.





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



Fase 3 kan pas gerealiseerd worden als ook de aanpalende huis- en bedrijfskavels op de hoek van de Afrika- en Amerikalaan bij de site betrokken worden. De vrijgekomen ruimte (5800 m<sup>2</sup>) kan benut worden voor het oprichten van een vierde, meerlagig bedrijfsgebouw. Het masterplan werkt de modaliteiten voor deze derde fase evenwel niet verder uit.

### b. Bijkomend ontwerpend onderzoek voor fase 3 (Stad Gent, 2023)



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

## 4. Planvoornemen

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

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

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

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

### 4.1. Visie

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

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

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

#### ***Wonen, werken en ontspannen op een boogseut van elkaar.***

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

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

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

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

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

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

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

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

## 4.2. Ruimtelijk concept

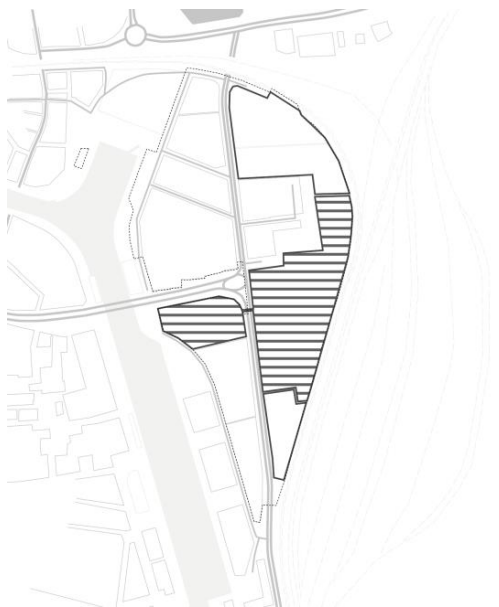
### Groenblauw netwerk



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

19

### Drie gebieden voor bedrijven die moeilijk te verweven zijn

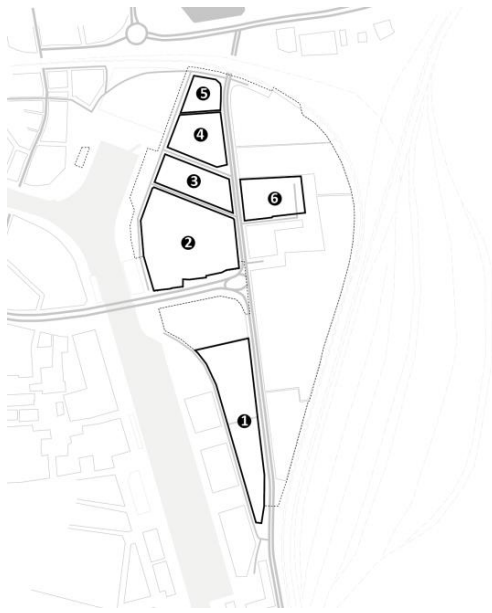


In drie gebieden kiezen we resoluut voor bedrijven die moeilijk te combineren zijn met woningen. Het centrale deel biedt ruimte voor de bestaande Seveso-inrichting. We zorgen ervoor dat de risicohoudende activiteiten voldoende afstand houden, zodat de veiligheid van de omwonenden en de werknemers van de omgevende bedrijven verzekerd is zonder daarbij een bedrijfszekere exploitatie van de bestaande Seveso-inrichting te hypothekeren. Daarnaast voorzien we nog een exclusieve cluster voor bedrijven in het noordelijk en in het zuidelijk deel van het plangebied.

Naast ruimtelijke veiligheid gaat in deze gebieden prioriteit uit naar een zo efficiënt mogelijke inrichting van de beschikbare ruimte en het beheersen van de mobiliteitseffecten. De groeninfrastructuur in de bedrijvenzones sluit maximaal aan bij het groenblauw netwerk.

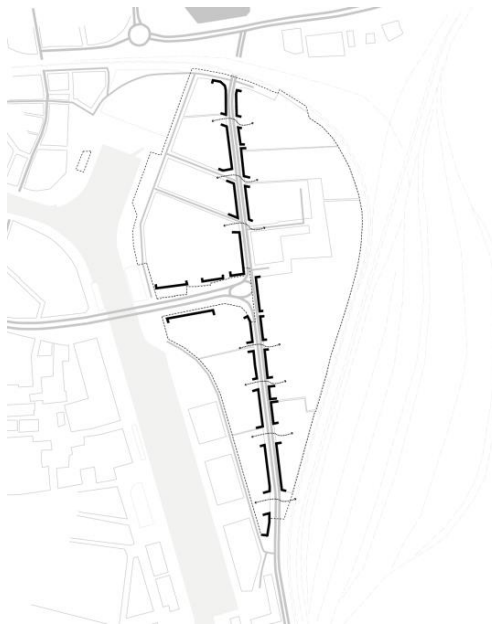
<sup>19</sup> De aanduiding van de bebouwing, wegen en groenstructuren buiten het plangebied is slechts indicatief en is enkel bedoeld om de relatie van de geplande bebouwing, groenstructuren en wegen binnen het plangebied van het RUP Afrikalaan te duiden.

### Drie projectgebieden om wonen en werken te verweven



In de Spie (1), de sites van Kaap-Triferto (2 tem 5) en ten noorden van de Scandinaviëstraat (6) kiezen we voor een gemengde ontwikkeling. We verweven wonen, werken en voorzieningen in een nieuw stedelijk weefsel. We koppelen de ontwikkelingen aan een sterke publieke ruimte en de verdere uitbouw van een groenblauw netwerk. We kiezen voor een uitgesproken stedelijke vormgeving en zoeken hierbij naar een nauwe samenhang met de ontwikkelingen rond de Oude Dokken. Het project op de site MB\_Hedin legt expliciet de link met de Scandinaviëblokken en versterkt het lokaal aanwezige woonklimaat.

### Stapelbedrijven als stedelijke wand



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

### Het stedelijk bouwblok als basismodel voor het wonen



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

### Gebundelde erfontsluiting op de stadsring



Het zuidelijke deel van de Afrikalaan en de Verapazbrug maken deel uit van de stadsring (R40) en worden ingericht als een stedelijke boulevard. Naast de noodzakelijke infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer (auto's, vrachtverkeer en openbaar vervoer) krijgen ook de voetgangers en fietsers een prominente rol. Om deze rol te kunnen opnemen, zorgen we ervoor dat het aantal rechtstreekse toegangen tot een minimum beperkt blijft. Het woonverkeer verloopt volledig via een parallelle ontsluitingsstraat (de Koopvaardijlaan).

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



Het noordelijke deel van de Afrikalaan ontsluit het verkeer vanuit de kernstad naar het Vlaams hoofdwegennet. Net buiten het plangebied zal de Afrikalaan de spoorweg ongelijkvloers kruisen. Nieuwe erfontsluitingen zijn uitgesloten. Lokale straten bundelen het bestemmingsverkeer en sluiten op een beperkt aantal punten aan op de Afrikalaan.

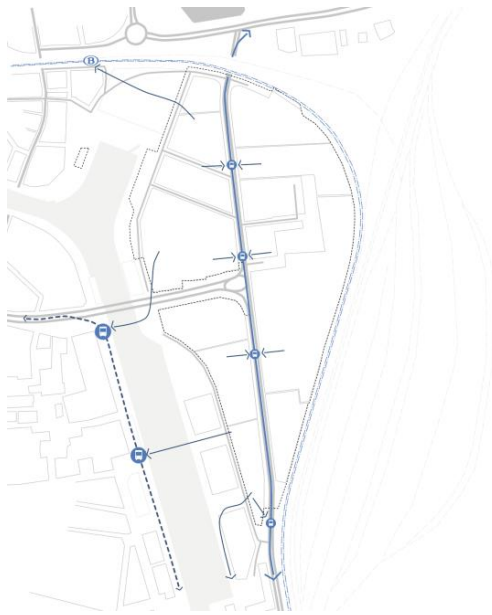
### Een sterke noord-zuidas als ruggengraat voor fietsers en voetgangers



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



## Een samenhangend netwerk van voetgangersverbindingen en openbaar vervoer



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

### 4.3. Afrikalaan en de impact op het ontsluitingssysteem

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

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

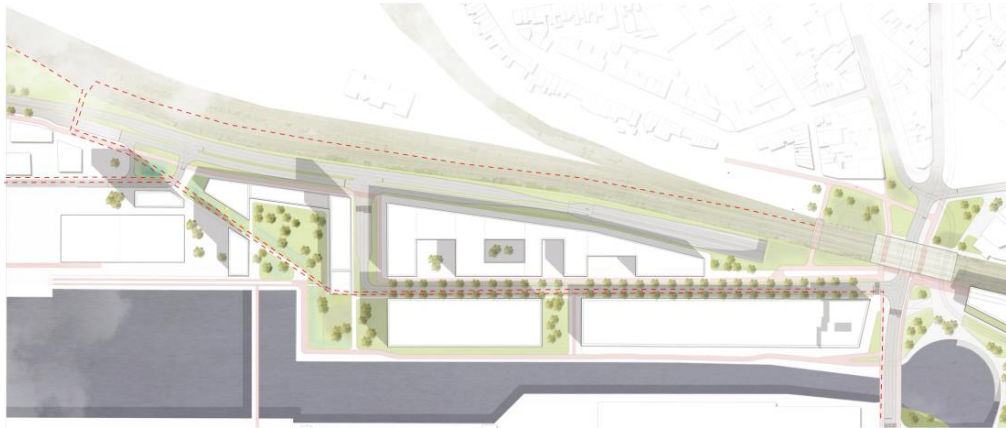
Deze rol is evenwel nog niet vertaald in een concreet (her)inrichtingsvoorstel. Dit RUP is niet het forum om dergelijk voorstel uit te werken. Bovendien is er op vandaag nog geen beslissing genomen over de wijze waarop de gelijkvloerse spoorkruising wordt weggewerkt. Zowel de wegbeheerder, als de spoorwegbeheerder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

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

### 4.3.1. Afrikalaan-Zuid: onderdeel van de stadsring R40

De Verapazbrug en de bijbehorende aansluiting op de Afrikalaan (verkeersplein Verapaz) zijn momenteel in aanbouw. De werken zouden in de loop van 2025 klaar moeten zijn.

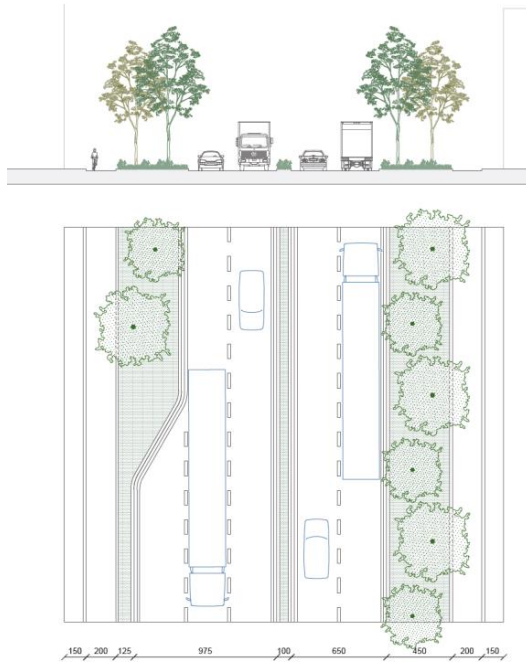
Enkele jaren later starten dan de werken aan de Dampoorttunnel, in uitvoering van het **project Gentspoort**. Deze werken zullen het mobiliteitssysteem op en rond de Dampoort ingrijpend veranderen. De werken blijven in hoofdzaak binnen de contouren van het RUP Dampoort, maar zullen ook invloed hebben op het plangebied van dit RUP omdat het kruispunt met de Koopvaardijlaan en het aansluitend deel van de Afrikalaan meegenomen wordt binnen de projectcontour van Gentspoort.



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

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

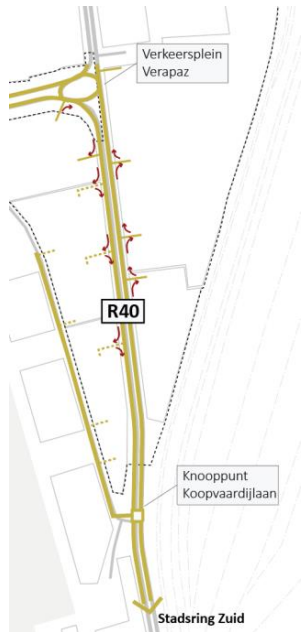
Verderop in noordelijke richting volgt dan de **kruising met de Koopvaardijlaan**. Dit kruispunt is nu al tijdelijk heringericht met extra verkeerslichten om ervoor te zorgen dat vrachtwagens er kunnen keren. Uit de effectbeoordeling blijkt dat deze recent aangelegde kruispuntconfiguratie in de toekomst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



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

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

Omdat het een gewestweg betreft, ligt het initiatief voor het inrichten en afbakenen (rooilijn) van de weg bij de Vlaamse overheid. Op vandaag zijn hier evenwel nog géén concrete intenties voor gekend. Het RUP duidt aan weerszijden van de Afrikalaan een bouwvrije strook aan, zodat nieuwe gebouwen in de aanpalende zones alvast géén hypotheek leggen op een mogelijke verbreding van de Afrikalaan. Op basis van bovenstaande aannames van de gewenste inrichting, tekenen we de bouwvrije stroken zodanig in dat de nieuwe gebouwen telkens minstens 30 m afstand houden van elkaar. We vertrekken hierbij vanuit een symmetrisch profiel en voorzien telkens 15 m aan weerszijden van de as van de huidige weg. Ter hoogte van de hoogspanningsinstallatie voorzien we de noodzakelijke overbreedte enkel aan de westzijde, gezien deze installatie niet te verplaatsen is.



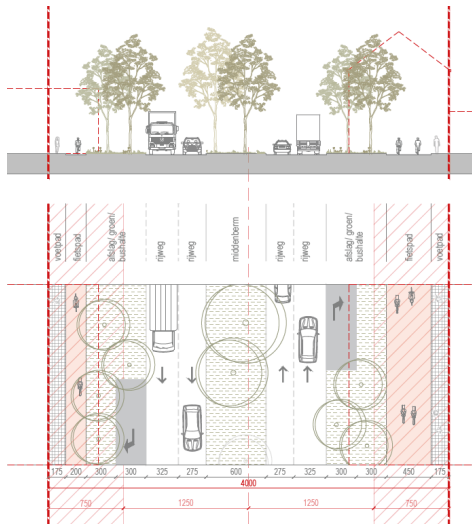
*Mogelijk ontsluitingsconcept voor Afrikalaan-Zuid, uitgaande van gesloten middenberm en keerbewegingen aan het verkeersplein Verapaz en knooppunt Koopvaardijlaan*

Qua **ontsluitingsvoorwaarden** maken we een onderscheid tussen oost en west. Aan de westzijde is er een parallel ontsluitingssysteem aanwezig, met name de Koopvaardijlaan. Deze laan vormt dan ook de basis voor de ontsluiting van de projectgebieden van de Spie. De laan draagt een uitgesproken residentieel karakter en eindigt op een keerpunt aan het nieuwe park aan het Handelsdok. Langs de Koopvaardijlaan bevindt zich ook een school. Om de woningen en de schoolomgeving niet te zwaar te belasten, verloopt de ontsluiting voor het economisch verkeer via de stadsring. Naast de bestaande inrit voor Christeyns zouden er drie nieuwe, gebundelde in- en uitritten komen. Deze korte 'inprickers' worden zodanig ontworpen dat de vrachtwagens op eigen terrein voldoende ruimte hebben om te stationeren en te manoeuvreren. Dit alles om te vermijden dat de vrachtwagens het verkeer op de Afrikalaan zouden hinderen. Omdat een gesloten middenberm de grootste kansen biedt voor een goede doorstroming van het verkeer, zal men bedrijvensites aan weerszijden rechts in – rechts uit kunnen bereiken.

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

#### 4.3.2. Afrikalaan-Noord: hoofdontsluiting naar R4

Het noordelijke deel van de Afrikalaan vervult een andere rol. De **hoofdontsluitingsfunctie** naar het Vlaams hoofdwegenet is hier doorslaggevend. Net als voor het zuidelijke deel is het op vandaag niet duidelijk hoe deze weg er in de toekomst zal uitzien en moeten we werken met een aantal voorafnames om zo de toekomstige bouwlijnen te bepalen.



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

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

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

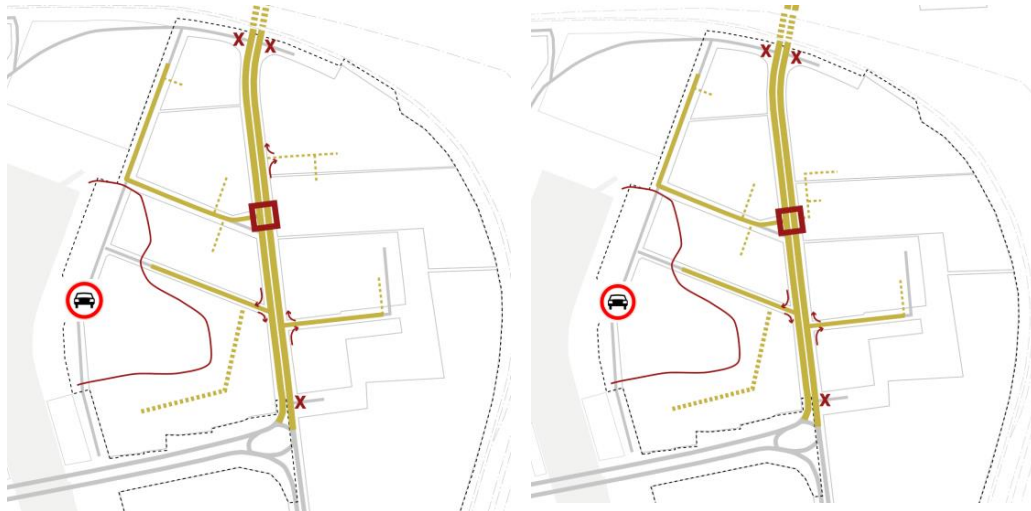
Bij het inrichten van de voorlopige zuidelijke havenring zal het kruispunt aan de Weba opnieuw worden aangelegd. De aansluiting van de Aziëstraat op de Afrikalaan zal wellicht op dat moment gesupprimeerd worden, omdat deze aansluiting zich te dicht tegen het nieuwe kruispunt bevindt. De aansluitingen van Australiëstraat en Oceaniëstraat blijven wél behouden. Om de ontsluiting van de achterliggende gebieden vlot te laten gebeuren en fietsers en voetgangers veilig te laten oversteken, gebeurt de aansluiting best met verkeerslichten. Omdat de rest van de Afrikalaan een gesloten middenberm krijgt, zijn verkeerslichten nodig om keerbewegingen mogelijk te maken en een overbelasting van het verkeersplein Verapaz en de Weba knoop te vermijden. Het plaatsen van dergelijke verkeerslichten dient evenwel met de nodige omzichtigheid te gebeuren, zodat de gewenste doorstroming op de Afrikalaan niet in het gedrang komt. De relatief beperkte afstand tussen verkeersplein Verapaz en de nieuw in te richten verkeersknoop aan de Weba, maakt dat het lichtengeregeld kruispunt best zo centraal mogelijk wordt voorzien. De aansluiting met de Australiëstraat blijkt hiervoor het meest geschikt. Deze straat ontsluit in eerste instantie de aanpalende sites Carnoy en Wyckaert / Vande Calsyde. Op moment dat de Aziëstraat wordt gesupprimeerd, zullen China- en Australiëstraat ook de site Lesco en de aanpalende ontwikkelingszone uit het RUP Oude Dokken (Z1b) mee ontsluiten. Dit alternatief ontsluitingssysteem zorgt ervoor dat rechtstreekse erfonthoudingen op de Afrikalaan vermeden kunnen worden, wat de doorstroming op de Afrikalaan ten goede komt.

Ook aan de oostzijde zijn rechtstreekse erfonthoudingen zoveel mogelijk te vermijden. De woningen op de hoek met de Amerikalaan ontsluiten op vandaag via de Amerikalaan of rechtstreeks op de Afrikalaan. Als de Afrikalaan verbreed moet worden, dan zullen deze woningen onteigend worden. De vrijgekomen terrein krijgen een economische bestemming en worden dan ontsloten via de achterliggende Lubecksite. Het masterplan voor de Lubecksite voorziet in de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg. Deze weg bevindt zich aan de zuidzijde van de site, zodat ook de site van MB\_Hedin hierop aantakken. Deze nieuwe ontsluitingsweg sluit in principe net ten noorden van het lichtengeregeld kruispunt rechts in – rechts uit aan op de Afrikalaan. Een alternatief kan erin

bestaan de ontsluitingsweg in de ruimte vóór de bestaande showroom van MB\_Hedin te laten aantakken op de Afrikalaan.

De sites Triferto en Carnoy ontsluiten via de Oceaniëstraat. Omdat het lichtengeregeld kruispunt zich even verderop bevindt, zal deze aansluiting wellicht beperkt blijven tot een rechts in – rechts uit. Aan de overzijde bundelt de Scandinaviëstraat het verkeer van zowel de bestaande appartementsgebouwen én de bestaande functies in de voorbouw als de nieuwe ontwikkeling op de site MB\_Hedin\_Zuid. Ook hier is enkel een rechts in – rechts uit mogelijk. De aansluiting met de Fjordenstraat wordt gesupprimeerd. Voor de erfontsluiting van de bedrijvensite van Christeyns zijn al oplossingen uitgewerkt in het kader van de aanleg van het verkeersplein aan Verapaz.

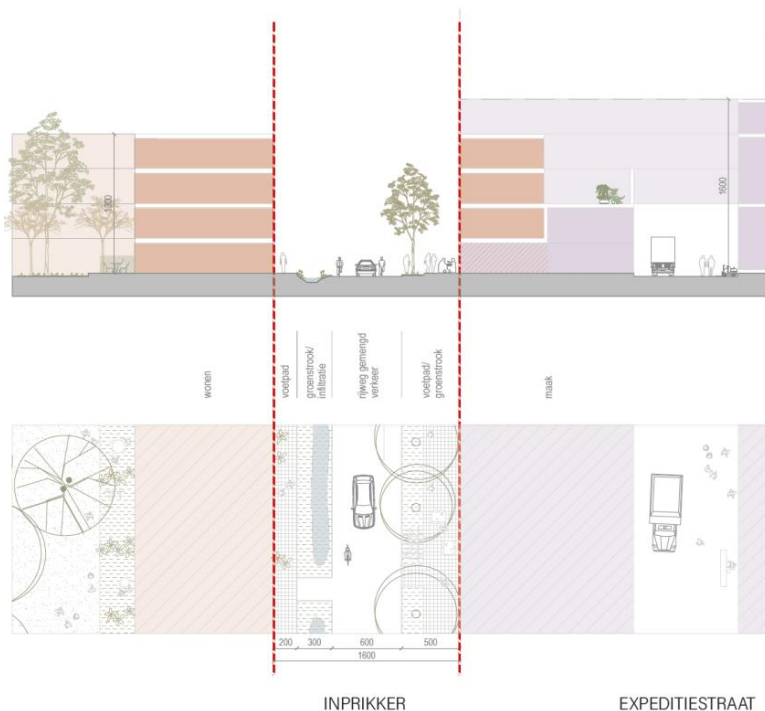
Onderstaande figuren stellen het mogelijk ontsluitingsconcept schematisch voor.



**Mogelijk ontsluitingsconcept voor Afrikalaan-Noord** *Mogelijk ontsluitingsconcept voor Afrikalaan – Noord met aansluiting nieuwe Lubeckstraat op kruispunt met Australiëstraat.*

De Australiëstraat beschikt op vandaag over een relatief breed openbaar domein (16 m). We voorzien een kwalitatieve herinrichting met naast de noodzakelijke weginfrastructuur voor auto's en vrachtwagens ook ruimte voor voetgangers en fietsers - zij steken de Afrikalaan immers mee in de lichten over - en groen. Om een vlotte aansluiting op Afrikalaan en Chinastraat mogelijk te maken, is een beperkte ruimteinname op de site Wyckaert nodig (resp. 92 m<sup>2</sup> en 45 m<sup>2</sup>).

Ten zuiden van de Australiëstraat evolueren we naar een verkeersvrije inrichting. We doen dit evenwel op het ritme van de bestaande bedrijven.



De nieuwe ontwikkeling op Triferto sluit via een nieuw aan te leggen weg aan op de Oceaniëstraat. Het masterplan Kaap-Triferto voorziet een 16 m brede weg, zodat er voldoende ruimte is voor voetpaden, groen en watervoorzieningen.

De ontsluiting via de Fohrstraat is er enkel nog voor noodverkeer. De projectontwikkelaar / eigenaar legt de wegnis aan die nodig is voor de ontsluiting van het eigen project. Het openbaar domein wordt evenwel over voldoende breedte (min. 15 m) doorgetrokken tot aan de Fohrstraat, zodat ook de ontsluiting voor projectzone Z1d aan de overzijde van deze straat hierop kan aantakken.

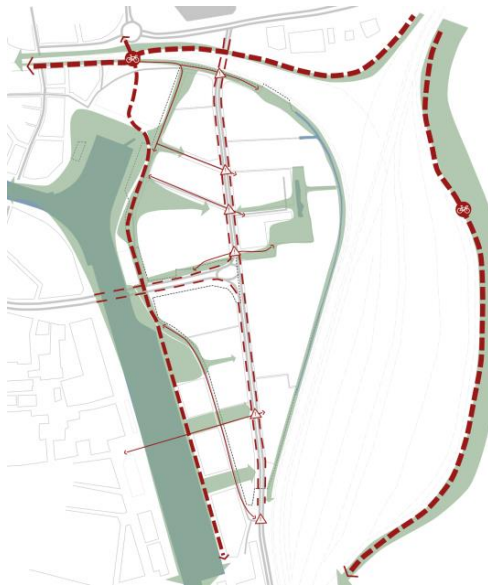
Voorstel van typedwarsprofiel voor de 'zuidelijke inrikker' uit het masterplan Kaap-Triferto (360 & Buur, 2023)

Enmaal de weg op Triferto is aangelegd en de aantakking voor Z1d is voorzien, kan het deel van de Fohrstraat tussen zone Z1d en de Oceaniëstraat vrijgemaakt worden van auto- en vrachtverkeer. Hoewel nog er nog verharding nodig zal zijn voor brandweer en fietsers, zien we heel wat kansen voor ontharding en een inrichting die meer afgestemd is op de parkomgeving.

Het bedrijf Carnoy heeft op vandaag de drie omgevende straten nodig voor zijn ontsluiting. Van zodra de herontwikkeling start, ontsluit de site enkel nog via Australië- en/of Oceaniëstraat. Op dat moment kan de geplande heraanleg van de Fohrstraat – zoals hierboven beschreven – doorgetrokken worden tot aan de kruising met de Australiëstraat. Voorziet men de aansluiting op de Oceaniëstraat buiten de contour van de parkzone aan de overzijde van de straat, dan komt de eigen (woon)ontwikkeling rechtstreeks aan het park te liggen.

## 4.4. Verfijning van het netwerk voor fietsers en voetgangers

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



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

In de **noordelijke deelzones** zien we volgende verbindingen :

- > Een zuidelijke tak verbindt de voorzieningen voor voetgangers en fietsers langs de Verapazbrug via de zuidelijke parkstrip op Triferto en de verkeerslichten aan het verkeersplein met de Scandinaviëblokken en het achterliggende park. Op deze plek beschikken we op vandaag al over een beveiligde oversteek.
- > Een tweede as verbindt het Trifertopark met het Scandinaviëpark en de geplande ontwikkelingen op de site van MB\_Hedin. Zoals aangegeven in het MER, dient op deze plek een veilige en comfortabele oversteek gerealiseerd te worden. De oversteek is minstens lichtengeregeld en gebeurt bij voorkeur ongelijkvloers.
- > Komt er een nieuw lichtengeregeld kruispunt aan de Australiëstraat, dan steken ook de fietsers en voetgangers hier veilig over.
- > Een vierde tak bevindt zich langs de sporen. De fietsverbinding gaat dan met de sporen mee over de Afrikalaan (ingeval van een spoorwegbrug).

*Schets van het netwerk voor fietsers en voetgangers in het plangebied<sup>20</sup>*

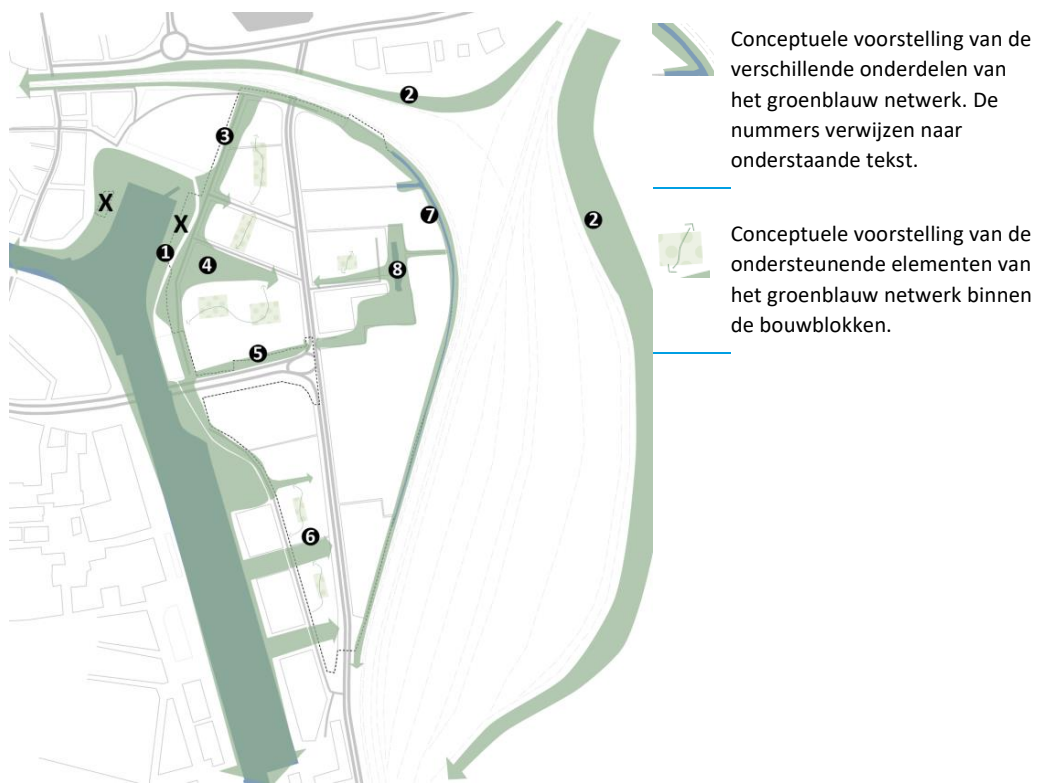
<sup>20</sup> De aanduiding van de bebouwing, wegen en groenstructuren buiten het plangebied is slechts indicatief en is enkel bedoeld om de relatie van de geplande bebouwing, groenstructuren en wegen binnen het plangebied van het RUP Afrikalaan te duiden.



## 4.5. Groenblauw netwerk

Om tot een aangename, leefbare en klimaatrobuuste stadswijk te komen, koppelen we de herontwikkeling van het gebied aan de inbreng van groen en open water. We ondersteunen het samenspel tussen groen en water en combineren de verschillende gebieden tot één, samenhangend netwerk. Dit netwerk koppelen we dan aan de al bestaande structuren rond het plangebied.

Onderstaande figuur vat de gewenste ruimtelijke structuur voor het groenblauw netwerk samen.



### *Schets van het groenblauwe netwerk binnen het plangebied*

Het **Kapitein Zeppospark** (1) vervult een belangrijke rol voor de omgevende wijken. Het park beslaat nu al de volledige ruimte rond het Houtdok. Het RUP Oude Dokken voorziet evenwel nog twee bouwzones aan weerszijden van het dok. Zoals toegelicht in de planningscontext, wil de Stad Gent het park minstens in zijn huidige omvang behouden en ziet het dan ook af van de ontwikkeling van deze twee zones. Het RUP Afrikalaan zal deze twee zones herbestemmen als parkzone (zie aanduiding met X op bovenstaande figuur).

De eigenlijke groenklimaatas als onderdeel van de groenrecreatieve ring bevindt zich ten noorden van de sporenbundel (2). Door (een deel van) het woongroen van de ontwikkelingen op de sites Carnoy, Vande Calsyde / Wyckaert en Lesco te bundelen langs de Chinastraat, verbinden we het Zeppospark met de groenklimaatas langs de sporen (3).

Het merendeel van het woongroen wordt evenwel gebundeld in één groot park aan de kruising van de Oceaniëstraat en Fohrstraat (werknaam Trifertopark) (4). Het park sluit breed aan op het Zeppospark en versmalt richting Afrikalaan. De nieuwe ontsluitingsweg op de site Triferto maakt het mogelijk om het deel van de Fohrstraat tussen Zeppos- en Trifertopark verkeersvrij te maken, te ontharden en te vergroenen. Aan de Zuidzijde van de Trifertosite zorgt een smalle parkstrook voor een duidelijke scheiding met de aanzet van de Verapazbrug (5). De parkstrook integreert de oude

schoorsteen als erfgoedobject en begeleidt een oost-west verbinding voor fietsers en voetgangers. Deze parkstrip loopt verder aan de overzijde van de Afrikalaan.

In het zuidelijk deelgebied (Spie) werken we verder op het zgn. ‘brochette’ model dat destijds de ontwikkelingen op en rond het water vormgaf. **Brede, oost-westgerichte parken** (6) scheiden de bouwvelden van elkaar. We hanteren dezelfde maatvoering en trekken de parken door tot aan de Afrikalaan.

Het groenblauw lint **aan de binnenbocht van de sporen** (7) vervult een belangrijke ondersteunende rol en vormt een aanknopingspunt voor de aanleg van groen en water op de aanpalende bedrijvensites. De ligging langs de sporen maakt dat het lint vrij moet zijn van constructies in functie van het onderhoud en het beheer van de sporen. De spoorwegbeheerder hanteert hierbij een afstand van 10 m ten opzichte van de voet van de spoortalud. Ter hoogte van de Lubecksite en de site van MB\_Hedin is deze strook op vandaag al vrij van bebouwing. Op de bedrijvensites van Christeyns en De Swaef-oost is op vandaag al bebouwing en verharding aanwezig tot tegen de perceelsgrens. Hier voorzien we een stapsgewijze aanleg, gekoppeld aan de herontwikkeling of desgevallend herbesteding (nabesteding) van de betrokken sites.

Het Scandinaviëpark blijft uiteraard behouden en wordt via een aantal bijkomende groenstructuren verbonden met het groenblauw netwerk in zijn omgeving (8). Ten zuiden van res. Zweden sluiten we aan op de parkstrip van Triferto. Als er een alternatief wordt gevonden voor het maaiveldparkeren in de Fjordenstraat, kunnen we ook deze straat ‘insnoeren’ en de verharding beperken tot een pad voor voetgangers, fietsers en noodverkeer. We verbreden de toegang tot het Scandinaviëpark en maken het park op die manier zichtbaarder en toegankelijker. Het openbaar groen dat er door de ontwikkeling van het zuidelijke deel van de site MB\_Hedin bij komt, bundelen we aan de zijde van de Scandinaviëstraat. De straat zelf wordt heraangelegd als een smalle erfweg. Het nieuwe park versterkt de groenstructuur in oost-westrichting en verbindt het bestaand groen uit het Scandinaviëpark met het Trifertopark aan de overzijde van de Afrikalaan.

De noodzakelijke onderdelen van het groenblauw netwerk krijgen een aparte aanduiding op het grafisch plan. Het bestaande Scandinaviëpark en de nieuw aan te leggen parkzones binnen de ‘zones voor gemengd stedelijke functies’ maken deel uit van de publieke ruimte. Om te weten hoeveel park er juist nodig is, vertrekken we van de stelling dat elke woning over minstens 20 m<sup>2</sup> en elke studentenkamer over minstens 5 m<sup>2</sup> van dergelijk park moet kunnen beschikken. Rekening houdend met 900 à 1100 woningen en 200 à 900 studentenkamers is ongeveer 2,3 ha aan openbaar park nodig – het bestaande Scandinaviëpark niet meegerekend. De nieuwe parkzones zitten verspreid over het plangebied en ondersteunen zo het groenblauwe netwerk. In de nieuwe parken dient de verharding tot een absoluut minimum beperkt te blijven. Brandwegen dienen – op een beperkt aantal uitzondering na – volledig buiten de parkzones te worden gehouden. Fietsverbindingen volgen maximaal het tracé van de bestaande wegen. Enkel in de Spie worden fietsverbindingen doorgetrokken tot aan de Afrikalaan. Inrichting en beheer van de parken is erop voorzien om hoogstammige bomen maximale kansen te geven. De bomen geven structuur aan het park en zorgen voor de nodige schaduw.

Zoals aangegeven in het planvoornemen voor de gemengde zones (zie 4.7) kiezen we voor een typologie van stedelijke bouwblokken, waarbij de woningen geclusterd zijn rond een centraal binnengebied. Ook in deze binnengebieden biedt de inrichting en het beheer maximaal kansen voor hoogstammige bomen met het nodige schaduw effect.

## 4.6. Economische zones

### 4.6.1. Programma

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

We voorzien ruimte voor diverse economische activiteiten:

- > **Productie- of maakbedrijf:** een bedrijf dat goederen produceert of maakt, zoals een verffabriek, een bedrijf dat chemische producten maakt, aan metaalbewerking doet of voedingsmiddelen produceert. Vaak beperken de activiteiten zich niet tot het louter produceren van goederen, maar gaat het ook om onderzoek naar en ontwikkelen van nieuwe producten. Voorbeelden zijn vooral te vinden in de ‘nieuwe maak’ of de ‘industrie 4.0’ (zie <https://www.industrie40vlaanderen.be/industrie-4-0>)<sup>22</sup>.
- > **Dienstverleningsbedrijf:** een bedrijf dat diensten produceert, zoals een garage of transportbedrijf
- > **Groothandel/distributie:** opslag en verkoop van goederen voor de detailhandel zonder de aanwezigheid van verkoopsruimten voor de eindconsument
- > **Sociaal economiebedrijf:** een bedrijf dat zich situeert in de ‘sociale inschakelingseconomie’ en dat een specifieke sociale doelgroep beoogt namelijk opleiding en tewerkstelling bieden voor sociale kansengroepen
- > **Stedelijke logistiek:** de organisatie van goederentransporten en dienstenverkeer van, in en naar een stad. Daartoe behoort winkelbevoorrading, bevoorrading van bedrijven en horeca, e-commerce, gemeentelijke diensten (afvalophaling, groendienst,...), afvalstromen, service-gerelateerd verkeer (loodgieters, nutsmaatschappijen, zorgverkeer) en activiteiten door stedelijke distributiebedrijven gespecialiseerd in gebundeld transport.
  - Het plangebied is zeer strategisch gelegen voor dit type activiteiten: op een boogscheut van de stad en goed ontsloten.
  - De gerichtheid op de stad is van doorslaggevend belang.
- > **Kennisbedrijf:** bedrijf waarvan de hoofdactiviteit gericht is op onderzoek naar en ontwikkeling van nieuwe producten en diensten.

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

Bedrijven die ernstige milieuhinder veroorzaken en daardoor bijvoorbeeld eerder thuis horen in een zeer groot bedrijventerrein of havengebied - denken we maar aan een afvalverwerkingsbedrijf of

<sup>22</sup> De visienota ‘Vlaanderen 2050’ omschrijft ‘Industrie 4.0’ op p. 77 als volgt: De industrie 4.0 is een verzamelnaam voor nieuwe technologieën en concepten binnen de kennis- en maakeconomie. Het verwijst in het bijzonder ook naar de doorgedreven digitalisering van de industrie die momenteel plaatsvindt.

een olieraffinaderij - zijn hier niet gewenst<sup>23</sup>. Een logistiek bedrijf dat zich in hoofdzaak richt op goederenstromen van en naar de ruimere regio, is hier evenmin op zijn plaats, net door de beperkt beschikbare ruimte en het effect van dergelijke verkeersstromen op de Afrikalaan. Ook zuivere kantoren<sup>24</sup> en kleinhandel zijn uitgesloten.

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

De vestiging van Christeyns nv en zusterbedrijf GOVI nv (eveneens actief op de site) bevindt zich centraal in het plangebied. Het bedrijf is als gevolg van de aard en hoeveelheid van de aanwezige gevaarlijke producten, een hogedrempel **Seveso-bedrijf**. De huidige inrichting<sup>25</sup> omvat de industriële productiesite en de recent toegevoegde deelsite Rogers aan de oostzijde van de Afrikalaan en het Europees distributiecentrum ten westen van de Afrikalaan.

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

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

1. De Vlaamse regelgeving voor Seveso-inrichtingen en hun activiteiten moet gerespecteerd worden. Deze beoordeling gebeurt telkens op het niveau van de voorliggende aanvraag en dit op basis van een omgevingsveiligheidsrapport (OVR).
2. De activiteiten moeten uitgaan van de huidige exploitant<sup>26</sup>. Het is m.a.w. niet mogelijk dat er zich een geheel nieuw Seveso-bedrijf<sup>27</sup> vestigt.
3. De activiteiten moeten duidelijk gelinkt zijn aan de huidige bedrijfsexploitatie op de site. Het is m.a.w. zelfs voor de huidige exploitant niet mogelijk om een nieuwe Seveso-activiteit in een totaal andere sector, zoals een raffinaderij of petrochemie, op te starten.

Na goedkeuring van het RUP zal de Seveso-inrichting niet enkel rekening moeten houden met de bestaande woningen van de Scandinaviëblokken, maar ook met de nieuwe stedelijke functies die hier een nieuwe stadswijk zullen vormen. Om het bedrijf voldoende garanties te geven dat het zijn

<sup>23</sup> Het Seveso-karakter van een inrichting is hierbij niet relevant, daarvoor verwijzen we naar het ruimtelijk veiligheidsrapport.

<sup>24</sup> We spreken van kantoorfuncties wanneer meer dan de helft van de totale BVO ingenomen is door kantoren.

<sup>25</sup> Gebaseerd op de afbakening van de inrichting, zoals opgenomen in de omgevingsvergunning die op 27 mei 2021 aan nv Christeyns is verleend (gekend onder nr. OMV\_2018095214). Deze aanvraag houdt onder meer een uitbreiding in van de exploitatie naar het aanpalend terrein van het voormalige bedrijf Rogers.

<sup>26</sup> Met name Christeyns nv, GOVInvV en hun eventuele rechtsopvolgers.

<sup>27</sup> Dat niet onder de rechtsopvolging van de huidige exploitant valt

exploitatie in de toekomst op een voldoende zekere manier kan verder zetten en tegelijk een duurzaam samenleven met zijn omgeving mogelijk te maken, bouwen we ook in de ontwikkeling van de aanpalende zones een aantal duidelijke randvoorwaarden in. We onderscheiden twee perimeters:

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

De **woningen- en voorzieningenclusters** ter hoogte van de Afrikalaan 154 tem 162 en de Afrikalaan 176 tem 178 nemen we mee op in de zones voor bedrijven (Z1) We geven de zones op die manier een logische afbakening. Het bestendigen van de woonfunctie is hier niet wenselijk, gezien de ingesloten ligging tussen een Seveso-bedrijf enerzijds en de Afrikalaan anderzijds.

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

De **kleinere bedrijvenzone ten zuiden van Christeyns** (site De Swaef – Oost) behoudt zijn economische bestemming. We zetten ook voor deze zone in op industriële bedrijven, weliswaar binnen een vormgeving waarbij de ruimte meer efficiënt benut wordt.

#### 4.6.2. Inrichting



Concepttekening uit MP\_ Lübeck (Maker arch. 2020)

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

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

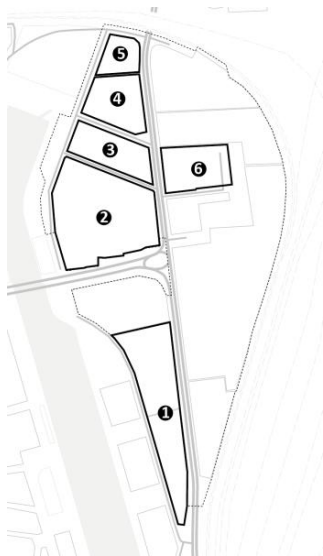
Langs de Afrikalaan willen we de **gevellijn** zoveel mogelijk sluiten, weliswaar met een aantal gerichte openingen. We leggen een minimale bouwhoogte van 12 m op. Deze maatvoering stemt overeen met de basisschaal van de bebouwing aan de overzijde van de Afrikalaan. De maximale bouwhoogte wordt vastgelegd op 21 m. Op de meest noordelijke kop (Amerikalaan) is één

accentvolume mogelijk met een bouwhoogte tussen 28 m en 30 m, als antwoord op de hogere volumes in de omgeving. Om tot een efficiënt ruimtegebruik te komen, stellen we een minimale vloer/terreinindex van 0,8 voorop.

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

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

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



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

- > Deelgebied 1: Spie (deelzones Z3a)
- > Deelgebied 2: Triferto (deelzone Z3b,
- > Deelgebied 3: Carnoy (deelzone Z3c)
- > Deelgebied 4 : Wyckaert – Vande Calsyde (deelzone Z3d)
- > Deelgebied 5 : Lesco (deelzone Z3e)
- > Deelgebied 6 : MB\_Hedin\_Zuid (deelzone Z3f)

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

### 4.7.1. Programma

Vanuit bovengenoemde visie, schrijven we een vierledige bestemming voor.



economie

- bedrijven
- kantoren



wonen

- betaalbaar wonen
- marktconform wonen



andere functies

- detailhandel
- diensten
- gemeenschapsvoorzieningen
- toeristisch logies
- reca
- recreatie



publieke ruimten

- parken
- wegen

Alle functies die toegelaten worden in deze zones, zijn terug te voeren tot één van bovenstaande bestemmingscategorieën.

We stellen vanuit de milieueffectbeoordeling en de ruimtelijke inpassing een duidelijke **bovengrens** aan de toekomstige ontwikkelingen. Zo krijgt elke deelzone een maximale BVO opgelegd.

Om tot de gewenste functiemix te komen, wordt deze maximale BVO vervolgens verdeeld over een aantal **bestemmingspercentages**. Deze percentages geven per deelzone vorm aan een 'minimumprogramma'. Het verschil tussen dit minimumprogramma en de maximale BVO kan dan vrij worden ingevuld met het toegelaten gamma aan functies.

#### a. Economische functies

##### Omgaan met bestaande bedrijven

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

##### Combineren met verweefbare bedrijven

Zoals in de visie uiteengezet willen we de economische inslag van deze gebieden behouden. We vrijwaren dan ook de nodige ruimte voor bedrijven in elk van de drie projectgebieden. De activiteiten die we hier voor ogen hebben, zijn vergelijkbaar met die van de economische zones. Het gaat dus over productiebedrijven (al dan niet in combinatie met onderzoek en ontwikkeling), dienstverleningsbedrijven, groothandel/distributie, sociaal economiebedrijven, stedelijke logistiek of kennisbedrijven<sup>28</sup>.

<sup>28</sup> Dit is een verdere verfijning van de oorspronkelijke indeling tussen maak en hybride bedrijven uit de startnota.



Maatwerkbedrijf Mariasteen



Factory 4.0 (Link magazine)



Mee met de nieuwe maak.be

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

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

We mikken hierbij vooral op **middelgrote en grote bedrijven**. Middelgrote en grote bedrijven zijn immers beter gewapend tegen de uitdagingen van de toekomst – zowel op het vlak van klimaat als binnen de eigen, economische wereld - en ze zijn ook beter in staat om de kosten en investeringen van hun nieuwe vestiging te dragen. Ze genereren vaak ook meer tewerkstelling en dragen zo bij tot de uitbouw van een unieke woon- en werkomgeving. Middelgrote en grote bedrijven leveren dan ook een belangrijke toegevoegde waarde voor de stad.

De ondergrenzen voor bedrijven zijn bepaald op basis van de ruimtelijke mogelijkheden van elke deelzone, zoals onderzocht in de masterplannen uit het voorbereidend onderzoek. Het aandeel bedrijven varieert van 20% tot 30% van de totale BVO. We kunnen grosso modo stellen dat het percentage toeneemt naarmate het gebied breder wordt – en er dus meer ruimte op het maaiveld beschikbaar is – en de mogelijke invulling beperkt wordt door de ligging langs een Seveso-inrichting.

### Verbreiding onder de vorm van kantoren

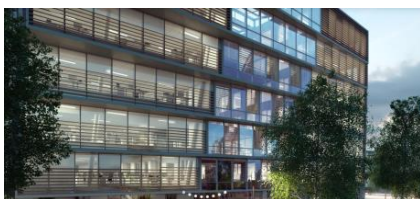


Foto: Kwantum kantoorgebouw aan de Dampoort (ALIDES)

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

Daarnaast is de site zeer goed bereikbaar met de fiets. Deze plek heeft dus de opportuniteit om een grootschalig programma onder de vorm van kantoren op te vangen. Om op deze opportuniteiten in te spelen, moet minstens 35% van het toekomstige programma in deze deelzone uit kantoren bestaan. Om de toekomstige mobiliteit te beheersen, wordt de ontwikkeling ook gekoppeld aan een bovengrens (40%). In de deelzones ten noorden van de Verapazbrug is een – in oppervlakte eerder beperkt – kantoorprogramma mogelijk.

### Andere functies





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

Ze blijven allemaal beperkt in omvang en richten zich in hoofdzaak op de bewoners, werknemers en bezoekers van de aanwezige functies. Deze functies nemen minstens 5% van de BVO in.

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

## **b. Wonen**

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

### **Woningen voor gezinnen met kinderen**

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

Minstens ¼ van de nieuwe woningen is dan ook **gezinsvriendelijk en grondgebonden**. Deze woningen richten zich op gezinnen met kinderen. Dit vraagt een specifiek ontwerp, waarbij niet enkel aandacht wordt besteed aan de inrichting van de woning zelf maar ook aan de relatie van deze woning met zijn omgeving. Om dit ontwerp te sturen, stelt het RUP een aantal regels voorop. Deze regels slaan zowel op het gezinsvriendelijk inrichten als op het voorzien van een grondgebonden component. Deze regels zijn uiteraard maar een middel om te komen tot het uiteindelijke doel, met name het huisvesten van gezinnen met kinderen. De regels dienen dan ook om de ontwerpers te sturen in de richting van een kwalitatief en duurzaam woonconcept voor gezinnen met kinderen.

De voorschriften geven in eerste instantie een oppervlakte mee. 150 m<sup>2</sup> is een goede maatstaf voor gezinswoningen in een stedelijke context. Met een doordacht ontwerp kan hier (beperkt) van worden afgeweken. We weten dat dergelijke oppervlakte kan volstaan voor 3 à 4 slaapkamers, in combinatie met de andere noodzakelijke woonruimten. Een buitenruimte die direct aansluit op de woonruimten is cruciaal om gezinnen aan te trekken. We vragen dat deze buitenruimte minstens 20 m<sup>2</sup> groot is. Dat kan onder de vorm van een terras, tuin of patio. De buitenruimte mag collectief zijn (bv. in geval van cohousing), maar dan moet er wel een privaat genotsrecht op rusten.

De gezinsvriendelijke woningen zijn in dit RUP ook grondgebonden. Zo is elke woning toegankelijk vanaf de begane grond en beschikt elke woning over een bergruimte op de begane grond. De leefruimte bevindt zich bovendien bij voorkeur niet hoger dan de eerste verdieping. Dit type woningen wordt immers niet standaard uitgerust met een lift. De woningen zijn dan ook in alle omstandigheden (bv. met boodschappen aan de hand of kinderen in een buggy) makkelijk te bereiken van op de straat. De toegang is volledig privaat of wordt met maximaal één andere woning gedeeld. De woningen maken bovendien deel uit van een gebouw met maximaal 6 bouwlagen. Deze

voorwaarden zorgen voor een eenvoudige en dus beheersbare en betaalbare eigendomsstructuur. Je hoeft maar rekening te houden met een beperkt aantal boven- of onderburen.



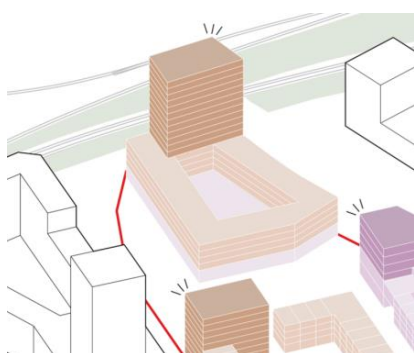
*Hoekwoningen West Militair  
Hospitaal Antwerpen (360 arch.)*



*Zesdubbelwoonst Borgerhout  
(BULK arch.)*



*3 passiefwoningen Borgerhout  
(ONO arch.)*



We voorzien een uitzondering voor de meest noordelijke deelzone van Kaap – Triferto (Z3e – Lesco site) omdat het in deze deelzone niet mogelijk is om de woningen van een toegang en bergruimte op gelijkvloers te voorzien. Het masterplan reserveert de begane grond voor de bedrijven en bundelt het woonprogramma in de bovenbouw (zie schema).

*Voorstel van volumetrie voor site Lesco uit  
het Masterplan Kaap – Triferto (360 arch.)*

Om ook in deze afwijkende bouwtypologie een plaats voor gezinnen met kinderen te voorzien, dient minstens 25% van de woningen wel nog ‘gezinsvriendelijk’ te worden ingericht. De grondgebonden component mag dan wel verdwenen zijn, de criteria voor een gezinsvriendelijke inrichting blijven overeind. We gebruiken weliswaar de ondergrens om de oppervlakte te bepalen (130 m<sup>2</sup>) en leggen de nadruk op de aanwezigheid van voldoende grote buitenruimte, aansluitend op de woning.

### Betaalbaar wonen

Diverse sectorale plannen en studies bevestigen de nood aan betaalbaar wonen binnen de stad. We zien dit betaalbaar wonen onder de vorm van sociale huisvesting, al dan niet in combinatie met budgethuurwoningen. De specifieke motivatie om in dit RUP ruimte voor betaalbaar wonen onder de vorm van sociale huisvesting en budgethuurwoningen te voorzien, is opgenomen in bijlage 4 (beleidsplannen).

Om tot een gezonde mix te komen gaan we uit van minstens 40% sociaal en budgethuur tegenover 60% marktconform wonen. We zetten het percentage sociaal en budgethuur uit ten opzichte van

het maximale woonprogramma<sup>29</sup>, zodat het minimum aandeel van 40% altijd gegarandeerd blijft. We rekenen hierbij altijd in m<sup>2</sup> BVO, net als bij de andere programma-onderdelen. In een volgende stap gaan we de bekomen BVO afzetten ten opzichte van de maximale BVO per deelzone. Het percentage dat we dan op die manier bekomen, wordt als programma-element in elke deelzone vooropgesteld.

We passen deze rekenwijze bij wijze van voorbeeld toe op deelzone Z3b (Triferto)

**Max. BVO bedraagt 78.000 m<sup>2</sup>, waarvan**

**Min. 29% bedrijven of 23.000 m<sup>2</sup>**

**Min. 4% kantoren of 3500 m<sup>2</sup>**

**Min. 7% andere functies of 5500 m<sup>2</sup>**

**Rest nog 78.000 – 23.000 – 3500 – 5500  
= 46.000 m<sup>2</sup>**

Deze oppervlakte kan in principe volledig door wonen worden ingevuld.

We reserveren **40%** van deze oppervlakte voor betaalbaar wonen of 18.400 m<sup>2</sup>.

Om betaalbaar wonen voor te stellen als programma-elementen, zetten we de 18.400 m<sup>2</sup> opnieuw uit ten opzichte van de maximale BVO en komen we op een minimaal bestemmingspercentage van **24%**.

Merk op dat het volledig invullen met wonen géén verplichting is. Men kan er in deze deelzone bv. ook voor opteren om het aandeel kantoren (beperkt) op te trekken of studentenhuisvesting te voorzien. Het bestemmingspercentage voor betaalbaar wonen blijft evenwel altijd gehandhaafd.

Voor de invulling van het begrip 'sociaal wonen' verwijzen we naar de definitie van 'sociale huurwoningen' – zoals opgenomen in de vigerende wetgeving. Daarnaast bieden we de mogelijkheid (géén verplichting) om tot maximaal één derde van het aandeel betaalbaar wonen in te vullen met budgethuurwoningen. Dit zijn huurwoningen die zich richten op een doelgroep die (nog) niet in aanmerking komt voor een sociale woning maar het toch erg moeilijk heeft om een betaalbare woning te vinden op de private markt.

<sup>29</sup> Het (theoretisch) maximale woonprogramma wordt bekomen door de oppervlakte – ingenomen door de minimale bestemmingspercentages voor andere functies, bedrijven, kantoren en/of studentenhuisvesting in mindering te brengen van de maximale BVO per deelzone.

## Studentenhuisvesting (gemeenschapsvoorziening).



Studententoren in Antwerpen (Enofstudio)

De nieuwe stadswijken bieden ook mogelijkheden voor studentenhuisvesting. Diverse sectorale plannen en studies bevestigen de nood aan studentenhuisvesting binnen de stad<sup>30</sup>. Belangrijk is wel dat het gaat om grootschalige, collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten, zoals bedoeld in het Algemeen Bouwreglement van de Stad Gent. De huisvesting is van een zekere schaalgrootte, kent een eenduidig collectief beheer en is exclusief bestemd voor studenten. De huisvesting is bovendien mobiliteitsneutraal, in die zin dat aan het verblijf geen parkeervoorzieningen voor auto's zijn gekoppeld. De inbreng van studentenhuisvesting op de site gebeurt op doordachte wijze.

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

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

## Andere functies



De 'broederij' op de Standaertsite in Ledeberg

Een groep van 'andere functies' vervolledigt het pallet aan stedelijke functies. Ze zijn onontbeerlijk voor een goed functionerend woonweefsel. Het gaat om een ruim gamma aan functies (zie onderstaande tabel met bijbehorende voorbeelden). Belangrijk is wel dat deze functies zich in hoofdzaak richten op de bewoners, werknemers en bezoekers van de nieuwe wijken en hun omgeving. Zo kan het bv. niet de bedoeling zijn om baanwinkels aan te trekken met een regionale uitstraling.

---

### Voorbeelden

---

**Gemeenschapsvoorzieningen (zonder studentenhuisvesting) en diensten**

*kinderopvang, een wijkgezondheidscentrum, een (laagdrempelige) ontmoetingsruimte, voorzieningen voor jeugd*

---

<sup>30</sup> Gent telt vandaag 69.668 studenten aan zijn hogeronderwijsinstellingen (2018-2019). Het aantal studenten steeg de afgelopen twintig jaar met 34.000. In diezelfde periode steeg het aantal geregistreerde en beschikbare units met 3.800. Meer info over studentenhuisvesting is onder meer te vinden in de Enquête Studentenhuisvesting en pendelgedrag uit 2020.

*en sport of een gedeelde consultatieruimte waar sociaal werkers, opbouwwerkers, straathoekwerkers enz. zitdagen kunnen houden*

**Detailhandel** *Buurtsupermarkt*

**Reca** *Eethuis, café*

**Recreatie** *Sportaccommodatie zoals een indoor klimzaal of binnenspeeltuin*

**Toeristisch logies** *Hotel / Bed&Breakfast*

De groep van andere functies neemt minstens 5% van de totale BVO in. De functies worden bovendien zorgvuldig ingepast op strategische plekken in de nieuwe wijken.

### c. Overzicht programma projectzones

Het minimaal te realiseren programma kan als volgt worden samengevat :

	<b>Z3a (Spie)</b>	<b>Z3b (Triferto)</b>	<b>Z3c (Carnoy)</b>	<b>Z3d (Wyckaert / Vande Calsyde)</b>	<b>Z3e (Lesco)</b>	<b>Z3f (MB_Hedin _Zuid)</b>	<b>Totaal</b>
<b>Max. BVO (in m<sup>2</sup>)</b>	66.000	78.000	30.000	31.000	21.000	21.500	247.500
<b>Waarvan min. andere functies (in m<sup>2</sup> en % tov tot. max. BVO)</b>	3300 (5%)	5500 (7%)	1500 (5%)	1550 (5%)	1050 (5%)	1075 (5%)	13975 (6%)
<b>Waarvan min. bedrijven (in m<sup>2</sup> en % tov max. BVO)</b>	15.300 (23%)	23.000 (29%)	7500 (25%)	7750 (25%)	3990 (19%)	4300 (20%)	61.840 (25%)
<b>Waarvan min. kantoren (in m<sup>2</sup> en % tov max. BVO)</b>	22.800 (35%)	3500 (4%)		1240 (4%)			27.540 (11%)
<b>Waarvan min. studentenhuisvesting (in m<sup>2</sup> en % tov max. BVO)</b>	6600 (10%)						6600 (3%)
<b>Waarvan betaalbaar wonen onder de vorm van sociale huisvesting al dan niet in combinatie met budgethuurwoningen (in m<sup>2</sup> en % tov max. BVO)</b>	7200 (11%)	18.400 (24%)	8400 (28%)	8184 (26%)	6384 (30%)	6450 (30%)	55.018 (22%)
<b>REST = vrij in te vullen (in m<sup>2</sup> BVO), mits respecteren bovengrenzen (zie volgende tabel)</b>	10.800 (16%)	27.600 (36%)	12.600 (42%)	12.2763 (40%)	9576 (46%)	9675 (45%)	82.527 (33%)

De rest van het programma kan dus vrij ingevuld worden met de functies uit de driedelige bestemming (wonen, economische en andere functies). Voor kantoren en studentenhuisvesting worden evenwel volgende maxima gehanteerd.

	Z3a (Spie)	Z3b (Triferto)	Z3c (Carnoy)	Z3d (Wyckaert / Vande Calsyde)	Z3e (Lesco)	Z3f (MB_Hedin _Zuid)	Totaal
<b>Max. BVO (in m<sup>2</sup>)</b>	66.000	78.000	30.000	31.000	21.000	21.500	247.500
<b>Max. kantoren (in m<sup>2</sup> en % tov max. BVO)</b>	26.400 (40%)	4700 (6%)		3100 (10%)			34.200 (14%)
<b>Max. studentenhuisvesting (in m<sup>2</sup> en % tov max. BVO)</b>	13.200 (20%)	7800 (10%)	3000 (10%)	3100 (10%)	2100 (10%)	2150 (10%)	31.350 (13%)

Voor de verdere invulling van het programma bestaan dus meerdere varianten. Onderstaande tabel werkt één mogelijk scenario uit, met name het scenario waarin men de resterende oppervlakte – na aftrek van de minima voor bedrijven, kantoren, betaalbaar wonen en andere functies – volledig invult met marktconform wonen. Door de cijfers te combineren met het aandeel betaalbaar wonen krijgen we dan zicht op het maximaal aantal woningen.

	Z3a (Spie)	Z3b (Triferto)	Z3c (Carnoy)	Z3d (Wyckaert / Vande Calsyde)	Z3e (Lesco)	Z3f (MB_Hedin _Zuid)	Totaal
<b>Max. woonprogramma (in m<sup>2</sup>)</b>	18.000	46.000	21.000	20.460	15.960	16.125	137.545
<b>Max. woonprogramma (prognose aantal woningen)<sup>31</sup></b>	145	372	170	165	129	130	1111
<b>Min. programma betaalbaar wonen (in m<sup>2</sup> en % tov max. woonprogramma)</b>	7200 (40%)	18.400 (40%)	8400 (40%)	8184 (40%)	6384 (40%)	6450 (40%)	55.018 (40%)
<b>Min. programma betaalbaar wonen (prognose aantal woningen)</b>	58	149	68	66	52	52	445

<sup>31</sup> Om het aantal woningen te begroten is uitgegaan van een gemiddelde brutovloeroppervlakte (BVO) van 122,5 m<sup>2</sup> per woning. Voor grondgebonden en gezinsvriendelijke woningen is uitgegaan van een BVO van 145 m<sup>2</sup>. Voor appartementen is gerekend met een BVO van 115 m<sup>2</sup>.

<b>Max. programma marktconform wonen (in m<sup>2</sup> en % tov max. woonprogramma)</b>	10.800 (60%)	27.600 (60%)	12.600 (60%)	12.276 (60%)	9576 (60%)	9675 (60%)	82.527 (60%)
<b>Max. programma marktconform wonen (prognose aantal woningen)</b>	87	223	102	99	77	78	666

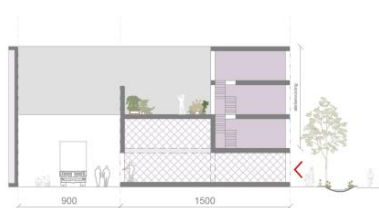
## 4.7.2. Inrichting

### a. Stapelen van economische functies in clusters langs de Afrikalaan

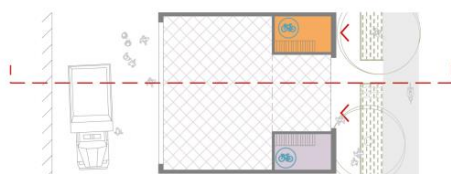


*Freitag factory Noërd (Zwitserland), Rothen Architectuur*

We bundelen de economische activiteiten in een brede strook langs de Afrikalaan en de Verapazbrug. Zoals vooropgesteld in ons ruimtelijk concept vormen de bedrijven een nieuwe, stedelijke wand aan de Afrikalaan. Architectuur en vormtaal creëren een **stedelijk silhouet** en tonen de economische dynamiek van het gebied. De gebouwen zijn ook zodanig vormgegeven dat ze het verkeersgeluid dempen voor de woningen in het binnengebied. Achteraan maken ze een kwalitatieve overgang naar het woonweefsel.



Dat kan op verschillende manieren, bv. door (atelier)woningen rug aan rug te plaatsen met de bedrijfsgebouwen of door de meer publieke delen van een bedrijf, zoals een cafetaria, te laten uitgeven op de omgevende, publieke ruimte.



*Typologische uitwerking van een atelierwoning (MP Kaap-Triferto, 360 arch)*

Afhankelijk van de beschikbare ruimte en de ontsluitingsmodaliteiten onderscheiden we drie ruimtelijke types<sup>32</sup>: **light, medium en heavy bedrijven**.

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

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



*Barking Industria in Londen, Howarth Tompkins*



**Stapelen** is het codewoord voor de bedrijven. Het stapelen van bedrijven is een uitdaging. We stuiten al gauw op bouwtechnische, brandtechnische en financiële randvoorwaarden. Denk maar aan het voorzien van extra compartimenteringen i.f.v. brandveiligheid, het voorzien van extra ventilatiekanalen, de inbreng van goederenliften of het voorzien van hellingsbanen om de bovenverdiepingen toegankelijk te maken. Het is daarom belangrijk om te kiezen voor een ontwerp dat voldoende voordelen biedt door te stapelen. Het RUP biedt daartoe de nodige incentives. Door te stapelen komt immers meer ruimte vrij voor andere functies – niet in het minst het marktconform wonen. We realiseren voldoende kritische massa door een minimale bouwhoogte voorop te stellen (>12 m) en voldoende mogelijkheden tot hoger bouwen aan te reiken (zie verder).



*Novacity in Anderlecht (Bogdan & Van Broeck)*

De masterplannen kiezen op twee specifieke plaatsen langs de Afrikalaan, met name op de hoek van de Aziëstraat (MP kaap – Triferto) en op de hoek met de Scandinaviëstraat (MB\_Hedin) voor een typologie die wonen en productiebedrijven met elkaar combineert in één volume. De plint van het gebouw wordt dan ingenomen door productiebedrijven. In dat geval dient bijzondere aandacht uit te gaan naar de wijze waarop het woonprogramma uit de bovenbouw 'landt' op het maaiveld.

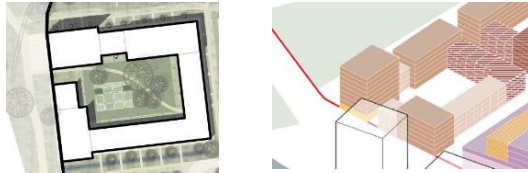
<sup>32</sup> De types zijn gebaseerd op het ontwerp onderzoek uit het MP Spie (Trans arch.)



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

## b. Het stedelijk bouwblok als basismodel voor het wonen

Het voorbereidend onderzoek wijst uit dat het **stedelijk bouwblok** de meest aangewezen stedenbouwkundig figuur is om het wonen op te vangen.



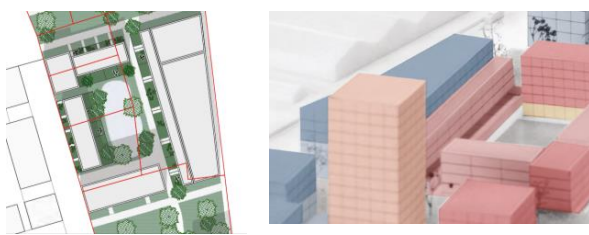
Een bouwblok is een verzameling van aan elkaar grenzende gebouwen, omringd door straten, pleinen, parken of publieke ruimten. We noemen een bouwblok 'stedelijk' als ze op een relatief beperkte oppervlakte een vrij hoge densiteit realiseren.

*Voorstel tot uitwerking van een stedelijk bouwblok op de site Triferto (Masterplan Kaap – Triferto, 360 arch.)*

Deze figuur vindt zijn referentie in de omgevende bebouwing en heeft ook in het verleden al zijn sporen verdiend in de rest van de stad.

Het bouwblok biedt de mogelijkheid om de woningen te clusteren rond een collectief binnengebied met een uitgesproken groen karakter. Belangrijk is dan wel dat dit binnengebied aan minstens drie zijden toegankelijk is voor de bewoners. Het bouwblok biedt ruimte voor diverse woonvormen, niet in het minst voor de gezinsvriendelijke – al dan niet grondgebonden - woningtypes. In de plint is telkens ook ruimte voorzien voor andere, buurtgebonden functies.

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



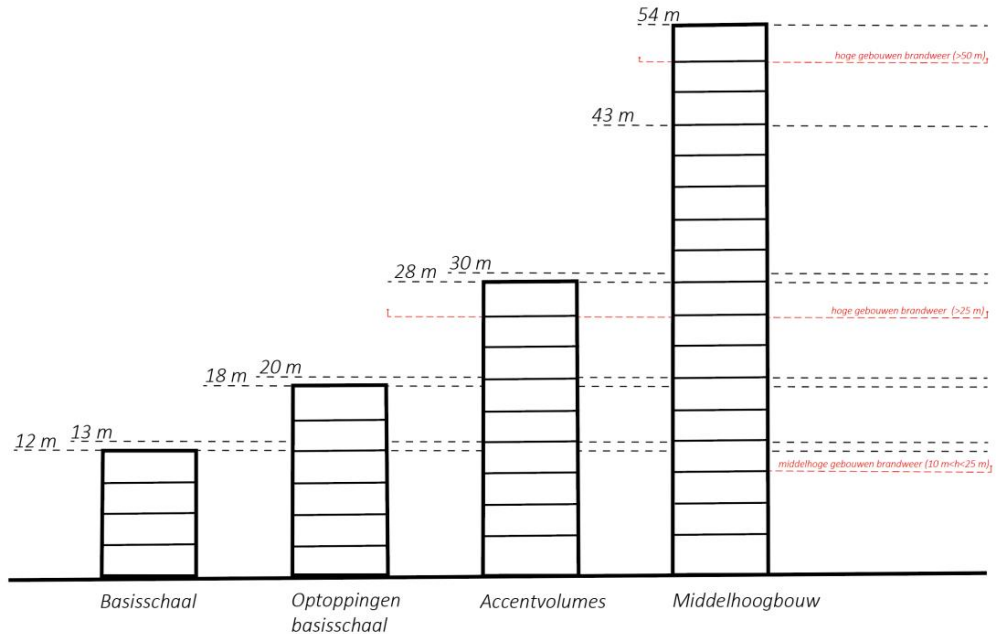
*Voorstel tot uitwerking van een stedelijk bouwblok met aanleunwoningen (Masterplan Spie, Trans arch.)*

Sluiten de bedrijven rechtstreeks aan op een 'driezijdig' bouwblok, dan moet bijzondere aandacht gaan naar de hinderbeleving in het collectief binnengebied. We moeten dan absoluut vermijden dat deze binnengebieden als een logistieke koer gaan fungeren voor de bedrijven. Om dit te verhelpen, kan het een optie zijn om zgn. 'aanleunwoningen' te voorzien tegen de achterzijde van de bedrijvencluster.

Ook dit type woningen vraagt bijzondere aandacht, zowel naar lichtinval (vangt maar aan één zijde licht) als naar akoestiek en brandveiligheid (toegankelijkheid en scheidingsmuur met bedrijven). De bouwblokken zijn per definitie autovrij. De aanleg van een dwarsstraat in functie van de brandweertoegankelijkheid of adressering is evenwel niet uit te sluiten.

### c. Volume

We modelleren de toekomstige bebouwing in vier 'hoogte' schalen. De hoogteschalen gelden zowel voor woongebouwen als voor bedrijven, kantoren en andere functies of een combinatie van deze functies.



Schematische voorstelling van de vier 'hoogte'schalen.

We kiezen voor 12 m als **minimale hoogte** omdat we de bouwblokken en gebouwen voldoende kritische massa willen geven en de maasgrootte van het groenblauw raamwerk dat toelaat.



Cohousing Tolhuis (Studiolo)

De **basisschaal** wordt gevormd door gebouwen met een bouwhoogte tussen 12 m en 13 m, met plaatselijke optoppingen met een bouwhoogte tussen 18 m en 20 m. Met de basisschaal creëren we een schaal van gebouwen die de Afrikalaan als stedelijke boulevard mee vorm geven en tegelijk aansluiting vindt bij de typologie van de nieuwe gebouwen langs het Handelsdok (Oude Dokken). Voor woningen biedt deze maatvoering ruimte aan 4 bouwlagen, wat deze schaal het meest geschikt maakt voor – al dan niet geschakelde – grondgebonden woningen.

Voor bedrijven geeft deze minimale bouwhoogte de nodige incentives om tot een doorgedreven stapeling te komen.



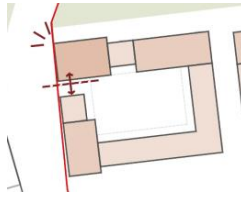
Kaai 37 Antwerpen (noA)

De **optoppingen** zijn interessant om de hoeken van de bouwblokken of gebouwen te accentueren. Voor woningen gaan we dan uit van 6 bouwlagen. Voor bedrijven kunnen de optoppingen interessant zijn voor het huisvesten van de kantoor- of personeelsruimten. De 2 m marge voor de maximale bouwhoogte is vooral ingegeven vanuit de kwaliteit en de invulling van de gelijkvloerse plint.

Op weloverwogen plaatsen is een **accentvolume** met een bouwhoogte tussen 28 m en 30 m toegestaan. Met de accentvolumes maken we meteen een schaalsprong. De hoogte is ingegeven vanuit de bovenmaat voor middelhoogbouw (bovenste vloerplaat < 25 m) in de

brandweerwetgeving. Voor woningen en kantoren laat deze bouwschaal ruimte voor ca. 9 bouwlagen.

Accentvolumes dienen omzichtig te worden ingeplant. Een bij de inrichtingsstudie gevoegd hoofdstuk toont aan dat de effecten van de hogere bebouwing op de omgeving beperkt blijven (o.m. naar schaduw en windhinder).



Schematische voorstelling van accentvolumes op site Triferto (Masterplan Kaap – Triferto, 360 arch.)

Om het accent de nodige luchtigheid en architecturale uitstraling te geven, moet het accent aan minstens drie zijden omgeven door een vrije en onbebouwde ruimte van minstens 8 m breed. Deze bepaling geldt evenwel enkel voor woningen, niet voor bedrijven- of kantoorvolumes. Ook hier is de marge in de maximale bouwhoogte ingegeven vanuit de kwaliteit en invulling van de gelijkvloerse plint.

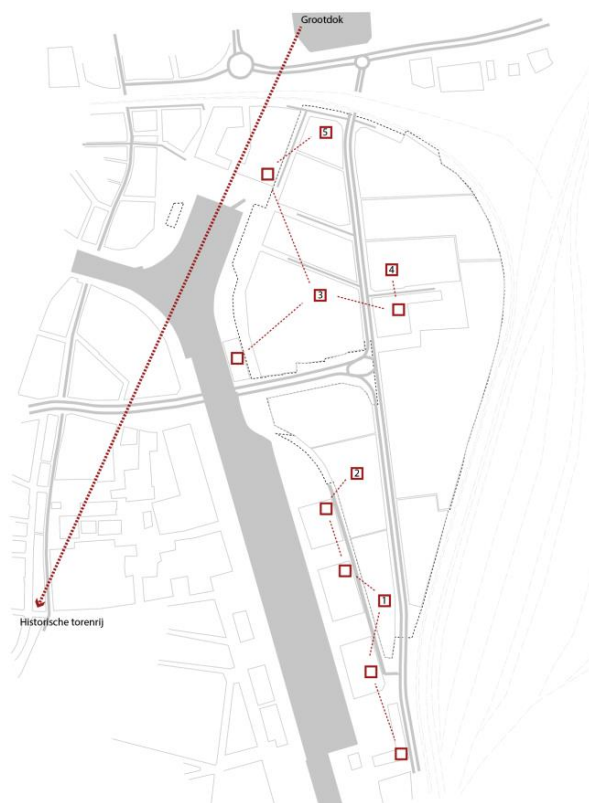


'De Faar' in de Nieuwe Dokken (Beel architecten)

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

Vanuit het voorzorgsprincipe, gelden er binnen een straal van 100 m tov de Seveso-inrichting (zie aanduiding 100 m lijn op grafisch plan) specifieke randvoorwaarden voor de inrichting en oriëntatie van de woningen en hun buitenruimten.

## Hoogteaccenten: visie op hoogbouw



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

1. Zuidelijk deel van de Spie
2. Aan het Handelsdokpark oost
3. Aan het uiteinde van het Trifertopark
4. Op de site MB\_Hedin\_Zuid

We voegen er nog één locatie aan toe:

5. Kop van de Kaap

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

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

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

#### d. Omgaan met erfgoed

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



*Schets omgaan met erfgoed*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### e. Parkeren

Het effect van het planvoornemen op de mobiliteit is uitgebreid onderzocht in het MER. Het MER besluit dat de huidige parkeerrichtlijnen (groene zone) niet geschikt zijn om de verdere invulling van de site te begeleiden en vraagt een verstrenging van de richtlijnen voor dit gebied. De aanpassing van de richtlijnen wordt opgenomen als onderdeel van het flankerend beleid, in uitvoering van dit RUP.

Zoals in de visie vooropgesteld, gaan we in dit gebied voor een zo **duurzaam mogelijke modal split**. Fiets en openbaar vervoer genieten duidelijk voorrang. De ruimtelijke condities zijn er ook naar om dit streven in praktijk te brengen. We gaan uit van een zeer stedelijke dichtheid en brengen verschillende functies in elkaars nabijheid. Het plan biedt voldoende mogelijkheid om het de fietsers en voetgangers zo makkelijk mogelijk te maken. Een fijnmazig netwerk van fiets- en wandelpaden connecteert de site met de binnenstad en de openbaar vervoersknopen in de omgeving. De site blijft bereikbaar voor de auto, maar het parkeren wordt wel aan een aantal duidelijke voorwaarden onderworpen. Zo moet het **aantal parkeerplaatsen beperkt blijven tot het strikt noodzakelijke**. Vanuit deze visie hanteren we in dit RUP volgende richtlijnen :

- > Voor wonen voorzien we maximaal 0,6 parkeerplaatsen per woning (excl. bezoekers). Voor sociale woningen en budgethuurwoningen hanteren we een maximum van 0,4 parkeerplaatsen per woning.
- > Voor bedrijven hanteren we maximum 0,7 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup>.
- > Kantoren mogen maximum 1,5 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> inrichten.

De parkeerplaatsen bevinden zich in principe allemaal **ondergronds of inpandig**. De parkeerplaatsen worden ook **maximaal gebundeld**. Het bundelen van parkeerplaatsen maakt het mogelijk om het parkeerareaal efficiënt te beheren en biedt opportuniteiten voor deelsystemen en meervoudig gebruik van de parkeerplaatsen.

## 4.8. Woonzone Scandinaviëstraat

Zoals in de visie aangegeven, is het een expliciete keuze om de woonfunctie langs de Scandinaviëstraat te behouden en te versterken. Uit de conceptstudie (zie 3.5.4) blijkt trouwens duidelijk dat beide woongebouwen het behouden meer dan waard zijn. De gebouwen hebben evenwel een aantal dringende ingrepen nodig, zowel op het vlak van energie en brandveiligheid als op het vlak van woonkwaliteit. De studie geeft duidelijk aan welke maatregelen en ingrepen mogelijk of zelfs noodzakelijk zijn en biedt ook zicht op de financierings- en realisatiemogelijkheden. We schrijven dit RUP zodanig dat de voorgestelde maatregelen ook vergund kunnen worden.

Zo wijst de studie op de strategische positie van de **laagbouw aan de straatzijde**. We nemen dit gebouw dan ook mee op in de woonzone. De huidige invulling past niet in deze visie. De huidige supermarkt is te grootschalig (ca. 2000 m<sup>2</sup>) en richt zich in hoofdzaak op passanten van de Afrikalaan. We zoeken naar meer kleinschalige functies (<600 m<sup>2</sup>) die het wonen op deze locatie mee ondersteunen. Denk maar aan een kleine buurtwinkel, een dokterspraktijk, een restaurant, een café, een buurthuis of een grote fietsenstalling. Op het dak kan een extra volume komen, om het

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

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

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

## 4.9. Tijdelijke inrichtingen



*Wasserij Toekomststraat*

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

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

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

## 5. Vertaling naar een grafisch plan met voorschriften

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

### 5.1. Voorschriften in functie van wegenis

#### Zone voor bovenlokale wegen (Z5)

Het RUP duidt de Afrikalaan aan als zone voor bovenlokale wegen. Omdat er nog geen concrete inrichtingsplannen voor de weg bestaan, beperkt de zone zich tot de afbakening van het huidige openbaar domein. Omdat we weten dat de huidige breedte niet zal volstaan om de gewenste verkeersinfrastructuur inclusief gebundelde aansluiting van de aanpalende ontwikkelingsvelden te realiseren zonder de gewenste hoofdontsluitingsfunctie te hinderen, duiden we aan weerszijden telkens een bouwvrije strook in overdruk aan. Bij herbouw of nieuwbouw moeten de gebouwen hier achteruit, zodat ze alvast geen hypotheek leggen op een mogelijke verbreding en heraanleg van de Afrikalaan. Tot waar de nieuwe rooilijn dan exact komt, is op vandaag nog niet bepaald. Het deel van de bouwvrije strook dat niet binnen de vast te stellen rooilijn valt, behoudt zijn onderliggende bestemming en kan ingezet worden voor de aanleg van een oprit, watervoorziening of groenstrook.

Ten noorden van de Verapazrotonde zorgen de bouwvrije stroken ervoor dat de weg maximaal 40 m breed kan worden. De stroken zijn symmetrisch opgebouwd ten opzichte van de as van de huidige weg. Ten zuiden is uitgegaan van een maximale breedte van 30 m. Ook hier zijn de stroken symmetrisch opgebouwd ten opzichte van de as van de huidige weg. Ter hoogte van de hoogspanningsinstallatie wordt de noodzakelijke verbreding enkel aan de westzijde gerealiseerd. Lokaal volstaat hier een breedte van 29 m, gemeten ten opzichte van de afbakening van de huidige wegbaan aan de oostzijde.

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

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

De bestaande gemeentewegen in het gebied krijgen een aanduiding als zone voor ontsluitingsweg. In functie van het planvoornemen krijgen een aantal van de bestaande gemeentewegen een nabestemming 'parkzone'. We geven in de voorschriften duidelijk aan wanneer deze nabestemming ingaat. De bereikbaarheid van de bestaande, rechtmatig tot stand gekomen functies, moet gegarandeerd worden.

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



## 5.2. Voorschriften voor economische zones

### Zone voor bedrijven\_type Seveso met nabestemming zone voor bedrijven (Z1)

De primaire bestemming van deze zone komt overeen met de huidige bedrijfsexploitatie van het Seveso-bedrijf Chisteys nv / GOVI nv. We geven de bestaande, rechtmatig tot stand gekomen Seveso-inrichting planmatige zekerheid en voorzien de nodige voorschriften met verplichting tot aanleg van een groenbuffer en -scherm. De analyse van de veiligheidsrisico's zit verwerkt in het ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) en kent zijn doorwerking op vergunningenniveau via het omgevingsveiligheidsrapport (OVR). Vanuit het voorzorgsprincipe worden ook in de omgevende bestemmingszones beperkingen opgelegd.

We voorzien ook een nabestemming voor deze zone. Eenmaal de activiteiten van de exploitatie van de NV Chisteys, NV GOVI en hun eventuele rechtsopvolgers zijn stopgezet, treden de bestemmings- en inrichtingsvoorschriften van de zone voor bedrijven (Z2) in werking. Op dat moment treden ook de voorschriften van de overdrukzone 'toekomstige bouwvrije strook met ecologische verbinding' in werking.

### Zone voor bedrijven (Z2)

Zoals in de plandoelstelling uiteengezet, reserveren we in het plangebied een aantal zones specifiek voor economische activiteiten. We definiëren in de bestemmingsvoorschriften duidelijk wat we hieronder verstaan en koppelen hier inrichtingsvoorschriften aan. We onderscheiden een aantal deelzones om het bereik van een aantal specifieke voorschriften geografisch af te bakenen. Langs de sporen voorzien we een bouwvrije strook in overdruk. Het primaat voor de inrichting van deze strook ligt bij de spoorwegbeheerder. In afwachting dient de bouwvrije strook ingericht en beheerd te worden als onderdeel van het groenblauw netwerk.

## 5.3. Voorschriften voor de gemengde zones

### Zone voor gemengd stedelijke functies (Z3)

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

We delen de zone op in 6 deelzones waarin we een aantal bestemmings- en inrichtingsvoorschriften verder specificeren. In elke deelzone geldt een absoluut plafond op de totale m<sup>2</sup> BVO. We leggen minimumdoelen op voor de functies die we echt in deze deelzones willen (bedrijven, kantoren, betaalbaar wonen en studentenhuysvesting) en duiden bovengrenzen aan voor kantoren en studentenhuysvesting. We geven ook telkens aan hoe de percentages berekend moeten worden en bouwen een aantal flexibiliteitsregels in. De bestemmingsvoorschriften voorzien tot slot nog een overgangsbepaling voor bestaande functies in het gebied.

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

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

## 5.4. Voorschriften voor de woonzone

### Zone voor stedelijk wonen (Z4)

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

## 6. Onderzoek tot milieueffectenrapportage

Zoals aangekondigd in de startnota, hebben we de effecten van dit planvoornemen op het milieu uitgebreid onderzocht in een plan-milieueffectenrapport (plan-MER)<sup>33</sup>.

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

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

### 6.1. Alternatievenonderzoek

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

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

### 6.2. Doorwerking milieueffectrapportage

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

<sup>33</sup> Het gemeentelijk RUP vormt het kader voor projecten uit bijlage II - meer bepaald rubriek 10 b) stadsontwikkelingsprojecten – van het project-MER-besluit uit 2004 en is dan ook MER-plichtig. De betrokken dienst van de Vlaamse overheid die de milieueffectrapportage adviseert, is toegevoegd aan het planteam voor dit RUP.

## 6.2.1. Mens-mobiliteit

### a. Methodiek

De discipline mens-mobiliteit vertrekt vanuit een modelmatige berekening van de toekomstige verkeersstromen. De effecten van de toekomstige ontwikkelingen worden telkens beoordeeld ten opzichte van een theoretische **referentiesituatie**. Het plan-MER gebruikt het jaar 2030 als referentie en houdt dus rekening met een aantal infrastructuurprojecten die op vandaag nog niet zijn uitgevoerd maar die we wel al als beslist beleid mogen beschouwen, zoals de bouw van de nieuwe Verapazbrug (momenteel in uitvoering) en hiermee het verleggen van de stadsring R40 naar Afrikalaan-Koopvaardijlaan, de aanleg van de tunnel onder de Dampoort (in het kader van het project Gentspoort, zie 3.4.4), de woonontwikkelingen in het kader van het RUP Oude Dokken (zie bijlagen), de ontwikkeling van een multifunctionele economische zone in het kader van het RUP Vliegtuiglaan (zie bijlagen) en de ontwikkeling van logistieke activiteiten op de Lübecksite (zie 3.5.5).

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

Het plan-MER voegt nog een **sensitiviteitstoets** toe om het effect van de duurzame ambities, zoals vooropgesteld in het beleid van de Stad en de vervoersregio, in te schatten. Daarnaast voegt het plan MER aan het einde van de bundel een hoofdstuk toe om de effecten van de programmawijzigingen die zich hebben voorgedaan in fase van voorontwerp naar ontwerp, te beoordelen.

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

### b. Conclusies

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

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

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

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

Het aantal conflictpunten aan de Afrikalaan zal verminderen. Daarnaast heeft de opwaardering van de infrastructuur voor zachte weggebruikers een positief effect op de **veiligheid**. De extra verkeersstroom heeft weinig tot geen impact op de oversteekbaarheid. Over het algemeen kan geconcludeerd worden de veilige ontsluitingsstraten en de opgewaardeerde infrastructuur een positief effect zullen hebben op de veiligheid en verkeersleefbaarheid (effectscore +1).

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

### c. Milderende maatregelen

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

Milderende maatregelen	Wijze waarop het RUP hierop anticipeert
De Afrikalaan helemaal voorzien van een 2x2 wegprofiel met aparte afslagstroken voor de links en rechts afslaande beweging	Ontwerpend onderzoek wijst uit dat de huidige wegbreedte (25 m) hiervoor niet volstaat. Het RUP voorziet dan ook extra reservatiestroken aan weerszijden van de Afrikalaan die een verbreding in de toekomst mogelijk maken (zie 4.3). Omdat de Afrikalaan een gewestweg is, ligt het initiatiefrecht niet bij de Stad, maar bij de Vlaamse overheid.
Op de ontsluitingsassen van het plan volwaardige aansluitingen voorzien, zodat U-turns vermeden worden op de Afrikalaan. Deze bewegingen zorgen voor een beperking in doorstroming	Ontwerpend onderzoek wijst uit dat een aanpassing van de kruispunten mogelijk is binnen de nieuwe profielen voor de Afrikalaan (zie 4.3).
Een extra opstelstrook inrichten in het sas binnen het verkeersplein Afrikalaan x Verapazbrug	De ruimte die nodig is voor deze extra afslagstrook, bevindt zich buiten de contour van het RUP. Stad Gent zal er bij de Vlaamse overheid op aandringen om deze aanpassing mee te nemen bij een heraanleg van de Afrikalaan (zie 4.3).
Individuele toegangen zo veel mogelijk op de zijstraten van de Afrikalaan enten	De functies zijn in principe altijd ontsloten ofwel via een lokale weg ofwel via een gebundelde aansluiting op de Afrikalaan (zie 4.3).
Zichtbaarheid garanderen ter hoogte van de kruisingen tussen het fietsverkeer en de ontsluitingsstraten op de Afrikalaan	Het garanderen van de zichtbaarheid en het plaatsen van de nodige signalisatie zijn

Bij een rechtstreekse aansluiting op de Afrikalaan een duidelijke accentuering en signalisatie plaatsen ter hoogte van de kruisingen met het zacht verkeer	maatregelen die op uitvoeringsniveau moeten worden opgenomen.
De oversteekbaarheid van de Afrikalaan ter hoogte van de Scandinaviëstraat verbeteren, bij voorkeur door op het grafisch plan een indicatieve aanduiding op te nemen met een 'te realiseren ongelijkvloerse kruising'	Op vraag van de wegbeheerder wordt de 'ongelijkvloerse kruising' niet meer als verplichting maar als wenselijkheid opgenomen.
De parkeernormen van de 'oranje zone' opleggen in plaats van die van de 'groene zone' Dit moet niet noodzakelijk via het RUP, maar kan ook via een bijstelling van de parkeerrichtlijn.	Om de nodige flexibiliteit te houden in het RUP en om de samenhang binnen het mobiliteitsbeleid voor de hele stad te behouden, opteren we ervoor om de parkeernormen niet in het RUP te verankeren. Parallel aan het RUP zullen de nodige initiatieven genomen worden om de parkeerrichtlijnen aan te passen, teneinde tegemoet te komen aan de milderende maatregelen uit het MER.

## 6.2.2. Geluid en trillingen

### a. Methodologie

In het kader van het plan-MER zijn bijkomende geluidsmetingen uitgevoerd. Daarnaast worden de strategische geluidsbelastingkaarten toegevoegd voor weg-, spoorverkeer en industrielaawaai. De referentiesituatie is identiek aan die van mens-mobiliteit. Net als bij mens-mobiliteit is in het laatste hoofdstuk een paragraaf toegevoegd met de beoordeling van de effecten door de gewijzigde verkeersintensiteiten als gevolg van de bijstelling aan het ontwerp RUP.

### b. Conclusies

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

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

langs de Afrikalaan, Fohrstraat en Koopvaardijlaan zijn milderende maatregelen noodzakelijk om de gunstigheid van de functie wonen te behouden.

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

### c. Milderende maatregelen

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

---

#### Milderende maatregelen

#### Wijze waarop het RUP hierop anticipeert

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

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

---

## 6.2.3. Lucht

### a. Methodologie

Het MER houdt zowel rekening met de verkeersemisies als met de emissies van de geplande bedrijfsactiviteiten (bv. gebouwenverwarming of industriële emissies). De beoordeling van de verkeersemisies gebeurt kwantitatief met behulp van de Traffic-module van IMPACT en/of CAR-Vlaanderen 3.0. De doorrekeningen gebeuren telkens voor de parameters NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. De beoordeling van de emissies ten gevolge van de activiteiten gebeurt op basis van een kwalitatieve bespreking. Net als bij mens-mobiliteit is in het laatste hoofdstuk een paragraaf toegevoegd met de beoordeling van de effecten door de gewijzigde verkeersintensiteiten als gevolg van de bijstelling aan het ontwerp RUP.

### b. Conclusies

In de (gemodelleerde) referentiesituatie worden in geen enkel onderzocht wegsegment de milieukwaliteitsnormen van fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) overschreden, noch 80 % ervan. Voor de pollutent NO<sub>2</sub> wordt in de referentiesituatie 80% van milieukwaliteitsnorm overschreden ter hoogte van het meest zuidelijk gedeelte van de Koopvaardijlaan richting Dampoort (wegsegment 16). Ter hoogte van de overige wegsegmenten wordt noch de milieukwaliteitsnorm van NO<sub>2</sub>, noch 80% ervan, overschreden.

In de geplande situatie treedt op alle wegsegmenten geen effect op voor de pollutenten PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. In de geplande situatie is er voor NO<sub>2</sub> enkel een beperkt negatief effect ter hoogte van het zuidelijke gedeelte van de Afrikalaan tussen de Verapazbrug en het tankstation (wegsegment 12). Ter hoogte van de overige wegsegmenten treedt er geen effect op voor de pollutent NO<sub>2</sub>.

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

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

## 6.2.4. Mens-gezondheid

### a. Methodologie

Deze discipline vertoont een grote interactie met de disciplines geluid en lucht. In de discipline mens-gezondheid ligt de focus op de gezondheid van de mens. Op basis van de bespreking in de disciplines geluid en lucht worden de relevante parameters vergeleken met de gezondheidkundige advieswaarden (GAW). Voor de impact van het planvoornemen op de luchtkwaliteit in de omgeving zijn NO<sub>2</sub> en fijn stof als parameters relevant. De resultaten zullen geïnterpreteerd worden ten aanzien van kwetsbare bevolkingsgroepen (bv. scholen, kinderdagverblijven, woonzorgcentra), woonzones, sport- en speelterreinen en groenzones / parken. Net als bij mens-mobiliteit is in het laatste hoofdstuk een paragraaf toegevoegd met de beoordeling van de effecten door de gewijzigde verkeersintensiteiten als gevolg van de bijstelling aan het ontwerp RUP.

### b. Conclusies

Voor wat betreft blootstelling aan luchtverontreiniging wordt in de (gemodelleerde) referentiesituatie (80% van) de gezondheidkundige advieswaarde (afgekort GAW) voor zowel NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> als PM<sub>2,5</sub> in alle onderzochte wegsegmenten overschreden waarlangs kwetsbare functies of sportaccommodaties aanwezig zijn.

In de geplande situatie wordt binnen het plangebied niet voldaan aan de GAW voor zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>2,5</sub>, en niet aan (80% van) de GAW voor PM<sub>10</sub> ter hoogte van de zones waar volgens het planvoornemen nieuwe woonontwikkelingen mogelijk zijn. Ter hoogte van deze zones wordt wel altijd 80% van de VLAREM-norm voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> niet overschreden.

Ter hoogte van de bestaande kwetsbare functies en sportaccommodaties wordt zowel binnen het plangebied als in de nabije omgeving de toename van de NO<sub>2</sub>-immissiebijdrage als beperkt negatief beoordeeld. De bijdrage van het planvoornemen aan fijn stof is eveneens weinig betekenisvol.

Ten slotte kan geconcludeerd worden dat het planvoornemen resulteert in een afname van de immissiebijdrage langs de Aziëstraat voor zowel NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> als PM<sub>2,5</sub>. Deze afname is te verklaren doordat in de geplande situatie de verkeersgeneratie ter hoogte van de Aziëstraat verdwijnt. Gezien de GAW's al overschreden worden in de referentiesituatie en overschreden blijven in de geplande situatie, wordt deze afname hoogstens als beperkt positief beoordeeld.

Voor wat betreft blootstelling aan geluidshinder wordt in de (gemodelleerde) referentiesituatie de GAW voor L<sub>den</sub> overschreden ter hoogte van zo goed als alle meetpunten waarlangs kwetsbare functies gelegen zijn.

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

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

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



### c. Milderende maatregelen

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

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

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

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

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

## 6.2.5. Mens-ruimte

### a. Methodologie

De effecten van het planvoornemen op de mens-ruimtelijke aspecten worden kwalitatief beoordeeld. De effectbeoordeling baseert zich op de gegevens uit het voorontwerp. Deze gegevens zijn evenwel op een beperkt aantal punten aangepast in het ontwerp RUP. In de zones voor bedrijven is de gestelde maximale bouwhoogte weggelaten, gezien dit niet relevant is in de context van bedrijfsgebouwen. In de zone voor gemengd stedelijke functies worden de aangegeven hoogtes nu enkel nog in meters uitgedrukt en is een beperkte aanpassing gebeurd, onder meer om voldoende vrije hoogte te geven aan gelijkvloerse plinten. Langs de China- en Fohrstraat zijn bijkomende parkstroken voorzien. Deze wijzigingen zijn evenwel niet van die aard dat ze de effectbeoordeling uit het plan MER zouden beïnvloeden.

### b. Conclusies

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

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

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

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

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

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

### c. Milderende maatregelen

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

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

---

#### Milderende maatregelen

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

#### Wijze waarop het RUP hierop anticipeert

De effecten inzake windhinder en windgevaar moeten op projectniveau verder onderzocht worden. De voorschriften benoemen het onderzoek naar deze effecten als verplicht onderdeel van de inrichtingsstudie bij aanvragen die voorzien in gebouwen, hoger dan 20 m.

---

ontwerpproces van deze gebouwen. In een windstudie wordt zowel windhinder als windgevaar onderzocht. Bij de concrete vergunningsaanvraag voor deze gebouwen moet een windstudie toegevoegd worden zodat kan aangetoond worden dat de nodige maatregelen genomen zijn om windhinder en windgevaar tegen te gaan of maximaal te beperken.

- > Op projectniveau moet een windstudie opgemaakt en meegenomen worden bij het ontwerpproces van constructies en gebouwen hoger dan 25 m. In een windstudie wordt zowel windhinder als windgevaar onderzocht. Bij de concrete vergunningsaanvraag voor constructies en gebouwen hoger dan 25 m moet een windstudie toegevoegd worden zodat kan aangetoond worden dat de nodige maatregelen genomen zijn om windhinder en windgevaar tegen te gaan of maximaal te beperken
- 

### 6.2.6. Bodem

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

### 6.2.7. Water

De effecten op het vlak van water zijn al in de scopingfase onderzocht. De kwetsbaarheden en mogelijk relevante effecten of niet-relevante effecten inzake grondwater en oppervlaktewater zijn voldoende in beeld gebracht en beoordeeld waar nodig. Effecten zijn verwaarloosbaar of hooguit beperkt negatief. Effecten zullen niet aanzienlijk zijn.

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

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

- > In het volledig plangebied geldt het principe dat verhardingen altijd beperkt moeten worden tot het strikt noodzakelijke en maximaal uit te voeren zijn in waterdoorlatende materialen en een waterdoorlatende fundering.
- > Het ontwerp van toekomstige groenzones moet anticiperen op de gevolgen van droogtestress en dit door middel van een klimaatadaptief waterplan.

- > In de zones voor bedrijven moet altijd minstens 10% van de oppervlakte onbebouwd en onverhard blijven. In de zones voor gemengd stedelijke functies wordt dit percentage zelfs opgetrokken tot minstens 20%.

Voor wat betreft het afvalwater moet op projectniveau voorafgaand aan de ontwikkeling een oplossing uitgewerkt zijn voor het afvalwater. Deze oplossing kan er in bestaan om bijkomend aan te sluiten op de RWZI of lokaal te zuiveren, afhankelijk van de beoordeling op dat moment, de kennis die dan beschikbaar is en de eventuele bijkomende werken die al werden uitgevoerd. Het te verwachten programma (en de gerelateerde vuilvracht) moet in de toekomst concreet en tijdig met VMM, de rioleringsbeheerders en Aquafin afgestemd worden.

## 6.2.8. Biodiversiteit

De effecten op het vlak van biodiversiteit zijn al in de scopingfase onderzocht. Op basis van mogelijk te verwachten planingrepen en voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijk negatieve effecten te verwachten zijn. Aanzienlijke effecten binnen de discipline Biodiversiteit worden niet verwacht. De potentiële milieueffecten werden in voldoende mate in beeld gebracht.

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

## 6.2.9. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie

De effecten op het vlak van biodiversiteit zijn al in de scopingfase onderzocht. Op basis van mogelijk te verwachten planingrepen en voorgaande effectbespreking blijkt dat er geen aanzienlijke effecten met betrekking tot de discipline Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie te verwachten zijn. De potentiële milieueffecten werden in voldoende mate in beeld gebracht.

Het MER verwijst naar de opname van het 'kantoorgebouw van Mecra Metam Corporation nv' (op de huidige site Wyckaert) in de inventaris van het bouwkundig erfgoed en stelt vast dat het RUP géén maatregelen neemt om sloop tegen te gaan. Om te vermijden dat de erfgoedwaarde verloren gaat, stelt het MER voor om de waardevolle elementen van het gebouw – de gevel in dit geval – waar mogelijk te herwerken in de toekomstige vervangende nieuwbouw of verwijzende elementen op te nemen en om een informatiebord of – paneel met de historiek van het pand te integreren op de site.

## 6.2.10. Klimaat

### a. Methodologie

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

## b. Conclusies

Inzake **mitigatie** (CO<sub>2</sub>-captatie en -emissies) zijn de effecten van het planvoornemen gekoppeld aan de toe- of afname van uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere broeikasgassen. De effecten rond opslag van koolstof in de bodem en opstaande vegetatie is minder van belang in de context van een stadsontwikkelingsproject. Het planvoornemen zal hier zorgen voor een toename aan verkeer en energieverbruik in het gebouwenareaal en heeft zo geen bijdrage aan de klimaatdoelstellingen in het beleid. Echter, als de energietransities naar meer groene en hernieuwbare energie zoals beschreven in het Gentse Klimaatplan zullen worden doorgevoerd, wordt er een positieve bijdrage aan het effect van klimaatmitigatie verwacht. Deze positieve bijdrage wordt bovendien nog versterkt op macroniveau. De nabijheid van wonen, werken en voorzieningen grijpt in op het verplaatsingsgedrag van de mensen en leidt finaal tot een vermindering van het aantal voertuigkilometers.

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

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

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

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

Inzake **mitigatie** (CO<sub>2</sub>-captatie en -emissies) zijn de effecten van het planvoornemen gekoppeld aan de toe- of afname van uitstoot van CO<sub>2</sub> (en andere broeikasgassen). De effecten rond opslag van

koolstof in de bodem en opstaande vegetatie is minder van belang in de context van een stadsontwikkelingsproject. Enerzijds zal het planvoornemen hier zorgen voor een toename aan verkeer. Rekening houdend met de gunstige ligging van het plangebied nabij het centrum en met de totale voertuigkilometers in Vlaanderen, wordt het effect echter slechts beperkt negatief beoordeeld. Anderzijds impliceert de toename aan gebouwen voor een toename aan energie. De verwevenheid tussen de functies zorgt echter voor ruimtewinst elders en vergemakkelijkt mogelijke uitwisseling van energiestromen. Het effect wordt beperkt negatief beoordeeld.

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

### c. Milderende maatregelen

Voor de discipline Klimaat bestaat geen specifiek beoordelings- en significantiekader. De impact wordt in principe enerzijds beoordeeld binnen de ruimtelijke disciplines voor wat betreft de effecten die adaptatie faciliteren of bemoeilijken (bv. evolutie in verhardingsgraad) en anderzijds binnen de discipline Lucht voor wat betreft de vastgestelde CO<sub>2</sub>-emissies. In de 'integreerde' discipline Klimaat vindt vnl. een toetsing plaats in welke mate het planvoornemen adaptatie faciliteert of bemoeilijkt en in welke mate er een bijdrage optreedt als gevolg van het planvoornemen aan de emissiereductiedoelstellingen op nationaal en gewestelijk niveau. Daarom gelden voor wat betreft het **adaptatie-aspect** de aanbevelingen die ook gelden voor de disciplines Water en Biodiversiteit, omdat deze bijdragen aan een klimaatadaptief ontwerp.

Wat betreft het **mitigatie-aspect** gelden de aanbevelingen uit de discipline Lucht, althans deze die aanleiding geven tot een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Dit betreft vnl. de oplossingen die ingrijpen aan de bron. Ook maatregelen die aanleiding geven tot een vermindering van gemotoriseerd verkeer dragen hiertoe bij, bijvoorbeeld inzetten op meer openbaar vervoer. Ook het meer inzetten van groene en hernieuwbare energie in de woongebouwen, bedrijven en transport zal bijdragen aan het verminderen van de negatieve effecten inzake klimaat.

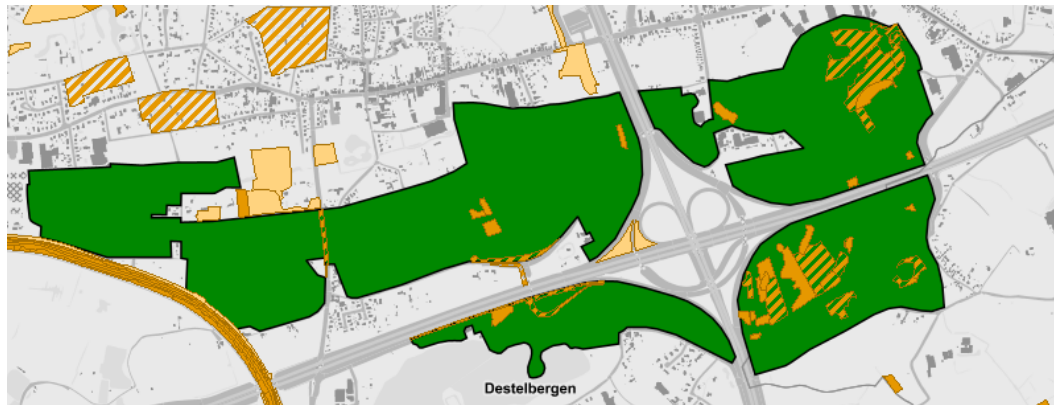
## 6.3. Voortoets in het kader van een passende beoordeling

In aanvulling op de bovenvermelde resultaten van het plan-MER, gaan we in deze paragraaf na of er voor het betrokken RUP een 'passende beoordeling' – zoals omschreven door het Vlaams natuurdecreet - vereist is. Ten gevolge van het stikstofarrest<sup>34</sup> gaan we na of de stikstofuitstoot die door de nieuwe bestemmingsvoorschriften kan worden veroorzaakt, een betekenisvolle aantasting kan veroorzaken van de natuurlijke kenmerken van het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied en de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen zou kunnen hypothekeren. Aan de hand van een zgn 'voortoets' gaan we na in welke mate dit plan de bijdrage aan de kritische depositiewaarde voor verzuring en vermesting zal doen toenemen. Als de bijdrage aan de 'kritische depositiewaarde (KDW)' van het dichtstbij gelegen habitat kleiner is dan 1% (met een maximum van 0,3 kg/N/ha/j) moet het verzurend en vermestend effect van dit plan niet verder worden onderzocht in een passende beoordeling, conform de ministeriële instructie (KZD-13620).

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

<sup>34</sup> Arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen van 25 februari 2021 – Rvvb-A-2021-0697

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



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

- > Ruigte-elzenbos (habitat 91<sup>E0</sup>-Vn)
- > Meso- tot oligotroof elzen- en berkenbroek (habitat 91<sup>E0</sup>\_vm)

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



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

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

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

Het aandeel stikstof (NO<sub>x</sub>) dat de bestemmingsvoorschriften binnen het plangebied zal genereren, is niet van die aard dat er een noemenswaardige impact op de betrokken habitats te verwachten valt. In ondergeschikte orde kunnen we nog verwijzen naar de bespreking van de milderende maatregelen uit de discipline Lucht van het plan-MER.

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



## 7. Ruimtelijk veiligheidsrapport

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

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

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

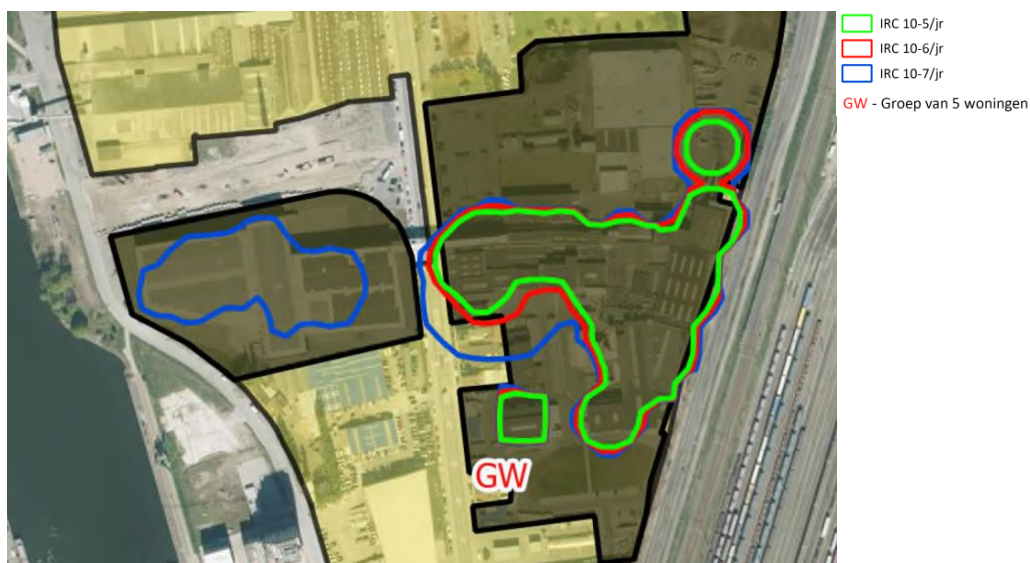
### 7.1. Geplande ontwikkelingen rond bestaande inrichtingen

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

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

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

De risico-analyse baseert zich op het omgevingsveiligheidsrapport (OVR) van 18 maart 2021 dat is opgemaakt in het kader van de uitbreiding van de opslagactiviteiten en productietanks (onder meer op de vroegere site Rogers).



ISO risicocontouren voor de bepaling van het externe mensrisico uit het omgevingsveiligheidsrapport van Christeyns uit 2011 (OVR/20/11).

Uit dit OVR blijkt dat het externe risico voor de mens verbonden aan de activiteiten van Christeyns NV / GOVI NV relatief beperkt is. Het plaatsgebonden risico van 10-6/jaar – het criterium voor gebieden met woonfuncties, zie rode lijn op bovenstaande figuur – ligt nagenoeg volledig binnen de bedrijvensite. Het plaatsgebonden risico van 10-7/jaar – het criterium voor terreinen met kwetsbare locaties, zie blauwe lijn op bovenstaande figuur – komt enkel in de gebouwencluster thv Afrikalaan nrs. 176-178 buiten de bedrijvensite. Uit het omgevingsveiligheidsrapport komt bovendien naar voren dat ook het groepsrisico relatief beperkt is.

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

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

## 7.2. Geplande bedrijventerreinen

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

De beoordeling van de nabijgelegen aandachtsgebieden en groepsrisico uit het planvoornemen gebeurt op basis van de door Christeyns nv gewenste uitbreiding, zoals vooropgesteld in het OVR van 2021.

De nieuwe voorschriften koppelen de toelating voor Seveso-inrichtingen aan de huidige inrichting van Christeyns NV en GOVI NV. Ook de wijziging naar een totaal andere branche met Seveso – risicovolle activiteiten is uitgesloten. Eenmaal de huidige exploitant (of zijn rechtsopvolgers) de activiteiten stopzet, gaat de nabestemming in en is er géén Seveso – inrichting meer mogelijk.

De zones waar het RUP wonen, kwetsbare locaties en publiekstreckende functies en locaties toelaat (met name de zone voor gemengd stedelijke functies Z3 en de zone voor stedelijk wonen Z4) bevinden zich op enige afstand van de risicocontour 10-6/jr en risicocontour 10-7/jr voor de bepaling van het huidig risicoprofiel van de Seveso-inrichting, zoals omschreven in het omgevingsveiligheidsrapport uit 2021.

Het RUP voorziet evenwel vanuit het voorzorgsprincipe een ruime buffer rond de huidige risicocontouren.

- > Zo verbieden de voorschriften woonfuncties op minder dan 50 m van de grens met de Seveso-inrichting. Dit verbod geldt ook voor conciërgewoningen of bedrijfswoningen.
- > Vanuit het groepsrisico wordt een zone van 100 m rond de site afgebakend waarin kwetsbare locaties en publiekstreckende functies en locaties niet zijn toegestaan.
  - De Vlaamse regelgeving tot omzetting van de Seveso-richtlijn legt vast welke de kwetsbare locaties zijn, te weten scholen, ziekenhuizen en rust- en verzorgingsinstellingen. We voegen daar – gelet op de specifieke context – ook kinderdagverblijven en alle vormen van opvang voor kinderen en jongeren aan toe.
  - Publiekstreckende functies en locaties zijn locaties die zodanig ingericht zijn dat er méér dan 200 bezoekers tegelijk aanwezig kunnen zijn. Het gaat dan bv. om een fuif- of feestzaal, grootschalige horeca of recreatie, een cultureel centrum, een congrescentrum met grote aula's, een (open lucht) theater, een sporthal (of terrein) met tribune of een grote dancing, een congrescentrum met grote aula's, een (open lucht) theater of een sporthal met tribune.

Het RVR besluit derhalve dat er géén belangrijke invloed bestaat op het groepsrisico en dat er voldoende marge zit tussen de risicocontour voor woongebieden (10-6) en kwetsbare locaties (10-7) – zoals wettelijk voorgeschreven – en de uiterste grenzen voor beide functiecategorieën in de betrokken deelzones.

Het RVR ziet evenmin risico's in de aanwezigheid van de spoorlijn naast de site van Christeyns. Externe domino effecten zijn niet uitgesloten, maar hebben geen relevante invloed op het extern risico van Christeyns nv.

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

## 8. Gevolgen en acties ter realisatie

### 8.1. Maatregelen ter realisatie

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

#### Bovenlokale wegen

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

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

Het **deel van de Afrikalaan dat aansluit op de nieuwe Dampoorttunnel**, wordt opgenomen in het project Gentspoort. Dit infrastructuurproject omvat – naast de tunnel onder het Dampoortstation en het verleggen van de stadsring het doortrekken van tramlijn 4 vanaf het Neuseplein tot station Dampoort en het vertrammen van buslijn 7 vanaf het Dampoortstation via het station Gent-Sint-Pieters tot in de zuidrand van de stad. De Vlaamse Regering wenst dit project verder uit te werken als publiek-private samenwerking<sup>35</sup> en geeft hiervoor opdracht aan de Werkvennootschap. De werken voor dit infrastructuurproject zouden ten vroegste in 2027 starten (timing onder voorbehoud). Het is op vandaag nog niet duidelijk in welke fase en op welke wijze de heraanleg van de Afrikalaan daarin is opgenomen.

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

#### Ontsluitingsstraten

De **nieuwe ontsluitingsstraat** door de site Triferto zal samen met de projectontwikkeling in de betrokken zone worden gerealiseerd en overgedragen naar het openbaar domein. De eigenaar / ontwikkelaar legt enkel die delen van de weg en zijn aanhorigheden aan die nodig zijn voor de ontsluiting van het eigen project, maar zorgt er wél voor dat het openbaar domein van 16 m breed doorloopt vanaf de Fohrstraat tot aan de Oceaniëstraat. Eenmaal de ontwikkeling in zone Z1d van start gaat, zal Stad Gent ervoor zorgen dat deze zone mee kan ontsluiten via de nieuwe ontsluitingsstraat door Triferto, zodat het noordelijk deel van de Fohrstraat (zie nabestemming) vrij gemaakt kan worden van gemotoriseerd verkeer en een gepaste herinrichting kan krijgen.

<sup>35</sup> MB 15/10/2021.

Ook het voorzien van een gepaste inrichting voor Australiëstraat, Chinastraat en Aziëstraat volgens de principes van het ontsluitingsconcept uit het planvoornemen, is een taak van Stad Gent. De heraanleg zal gebeuren binnen de mogelijkheden van de Stad Gent en op het ritme van en in samenspraak met de aanpalende projectontwikkeling.

### Groenblauw netwerk

De aanleg van een **groenbuffer** aan de noordgrens van de zone voor bedrijven\_type Seveso wordt gekoppeld aan de herbestemming van de bedrijvensite binnen dit RUP en de grondenruil tussen de betrokken eigenaars die in uitvoering van dit RUP zal worden doorgevoerd. De groenbuffer moet er dan ook komen binnen de drie jaar na goedkeuring van het RUP.

De aanleg van de bouwvrije strook met **ecologische verbinding** langs de sporen gebeurt in drie fasen :

- > Op plaatsen waar op vandaag géén gebouwen of functionele verhardingen aanwezig zijn, treedt de bestemming in overdruk meteen in voege.
- > In Z1 koppelen we de realisatie van deze overdruk aan de nabestemming voor de zone.
- > In Z2a gaan de voorschriften in voeg van zodra de bestaande gebouwen worden gesloopt of herbouwd.

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

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

### Economische zones

De ontwikkeling van de **zone voor bedrijven\_type Seveso (Z1)** gebeurt op ritme van de private eigenaar. We nemen de cluster van woningen, gemeenschapsvoorzieningen en horecazaak langs de Afrikalaan mee op in de bestemmingszone..

Ook de ontwikkeling van de zone voor bedrijven (Z2) gebeurt op het ritme van de private eigenaars. Deelzone Z2b (Lübeck/MB\_Hedin\_Noord) is deels in handen van de Stad Gent. De opties voor ontwikkeling worden op vandaag verder bekeken. Het masterplan voor de Lübecksite geeft de gewenste inrichting aan. De woningen op de hoek van de Amerikalaan zitten vervat in de bestemmingszone. Een deel van de woningen zijn gevat door de bouwvrije strook langs de Afrikalaan. Gebeuren er in deze strook verbouwingswerken, dan zal de eigenaar afstand van meerwaarde moeten doen. We geven zowel de Stad Gent als Sogent en de Vlaamse overheid recht van voorkoop in deze deelzone om de realisatie van de plandoelstellingen te realiseren. Stad Gent zal bij de uitgifte van het terrein rekening houden met het planvoornemen om alle gebouwen in deelzone Z2b via één gezamenlijke weg te ontsluiten naar de Afrikalaan.

### Gemengde zones

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

de huidige eigenaars of lasthebbenden en bieden een doorkijk naar de verdere invulling van het gebied in toepassing van het RUP. De **masterplannen** getuigen duidelijk van de intentie om met de realisatie van de projecten van start te gaan na goedkeuring van het RUP, weliswaar in verschillende stappen. Het ritme van de bestaande bedrijven zal hierbij maatgevend zijn. Voor deelzones Z3b (Triferto) en Z3e (Lesco) is de procedure lopende voor de goedkeuring van de brownfieldconvenant. Voor deelzone Z3a (De Swaef) zijn onderhandelingen nog lopende. Voor deelzone z3e (Wyckaert) zullen de onderhandelingen op korte termijn worden opgestart.

Stad Gent heeft een belangrijke taak in het verder opvolgen van deze masterplannen en het begeleiden van de uitvoering ervan. De Stad waakt niet enkel over de toepassing en uitvoering van het planvoornemen via de omgevingsvergunningen maar begeleidt de initiatiefnemers en latere gebruikers ook in het toekomstig beheer van de site. Bijzondere aandacht gaat daarbij uit naar het laten samenleven van de verschillende functies en de beheersen van de veiligheidsrisico's vanuit de nabijheid van de Seveso – inrichting.

## 8.2. Planbaten, planschade en compensatie

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

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

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

### 8.2.1. Planschade

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

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

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

### 8.2.2. Planbaten

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

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

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

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

- > Binnen deelzone Z3a (Spie):
  - Gent 7 AFD Sectie G 782 Y
  - Gent 7 AFD Sectie G 782 X
  - Gent 7 AFD Sectie G 758 W2
  - Gent 7 AFD Sectie G 758 P2
  - Gent 7 AFD Sectie G 758 T2
  - Gent 7 AFD Sectie G 758 S2
  - Gent 7 AFD Sectie G 758 V2
  - Gent 7 AFD Sectie G 758 N2
  - Gent 7 AFD Sectie G 754 K
  - Gent 7 AFD Sectie G 753 W
  - Gent 7 AFD Sectie G 753 X
- > Binnen deelzone Z3b (Triferto):
  - Gent 7 AFD Sectie G 731 P
  - Gent 7 AFD Sectie G 736 H2
  - Gent 7 AFD Sectie G 736 G2
- > Binnen deelzone Z3c (Carnoy):
  - Gent 7 AFD Sectie G 698 M
  - Gent 7 AFD Sectie G 700 S
- > Binnen deelzones Zde en Z3e (Vande Calsyde/Wyckaert/Lesco):
  - Gent 7 AFD Sectie G 695X4
  - Gent 7 AFD Sectie G 695 Y4
  - Gent 7 AFD Sectie G 697 W2
  - Gent 7 AFD Sectie G 697 X2
  - Gent 7 AFD Sectie G 689 X
  - Gent 7 AFD Sectie G 689 S
  - Gent 7 AFD Sectie G 689 W
  - Gent 7 AFD Sectie G 689 Y
  - Gent 7 AFD Sectie G 689 V
- > Binnen deelzone Z3f (MB\_Hedin\_Zuid):
  - Gent 7 AFD Sectie G 710 N5
  - Gent 7 AFD Sectie G 710 A5
  - Gent 7 AFD Sectie G 710 P5 (deel)

Stad Gent bezorgt – uiterlijk 30 dagen na de definitieve vaststelling van het RUP – de nodige gegevens aan de landcommissie om een ontwerp van meerwaarderamingsrapport - zoals bedoeld in artikel 2.6.10 §2 van de VCRO - op te stellen.

### 8.2.3. Kapitaalschade

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

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

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

### 8.2.4. Gebruikerscompensatie

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

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

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



## 9. Afstemmen van categorieën van gebiedsaanduiding

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

Categorieën Vlaams Gewest	Bestemmingszones RUP Afrikalaan
Cat. 1 wonen	> Zone voor gemengd stedelijke functies (Z3) > Zone voor stedelijk wonen (Z4)
Cat. 2 Bedrijvigheid	> Zone voor bedrijven_type Seveso met nabestemming zone voor bedrijven (Z1) > Zone voor bedrijven (Z2)
Cat. 3 Recreatie	/
Cat. 4. Landbouw	/
Cat. 5. Bos	/
Cat. 6. Reservaat en natuur	/
Cat. 7. Overig groen	> Zone voor park (Z8)
Cat. 8. Lijninfrastructuur	> Zone voor bovenlokale wegen (Z5) > Zone voor ontsluitingsweg (Z6) > Zone voor ontsluitingsweg met nabestemming park (Z7) > Zone voor spoorwegen (Z9)
Cat. 9. Gemeenschapsvoorzieningen en nutsvoorzieningen	> Zone voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen (Z10)

## 10. Opgave van voorschriften strijdig met dit RUP

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

Het gemeentelijk RUP heft de stedenbouwkundige voorschriften van het **gewestplan** op voor het gebied dat zich binnen dit gemeentelijk RUP bevindt namelijk:

- > woongebied
- > industriegebied

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

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

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

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

## 11. Bijlage 1: Historiek

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

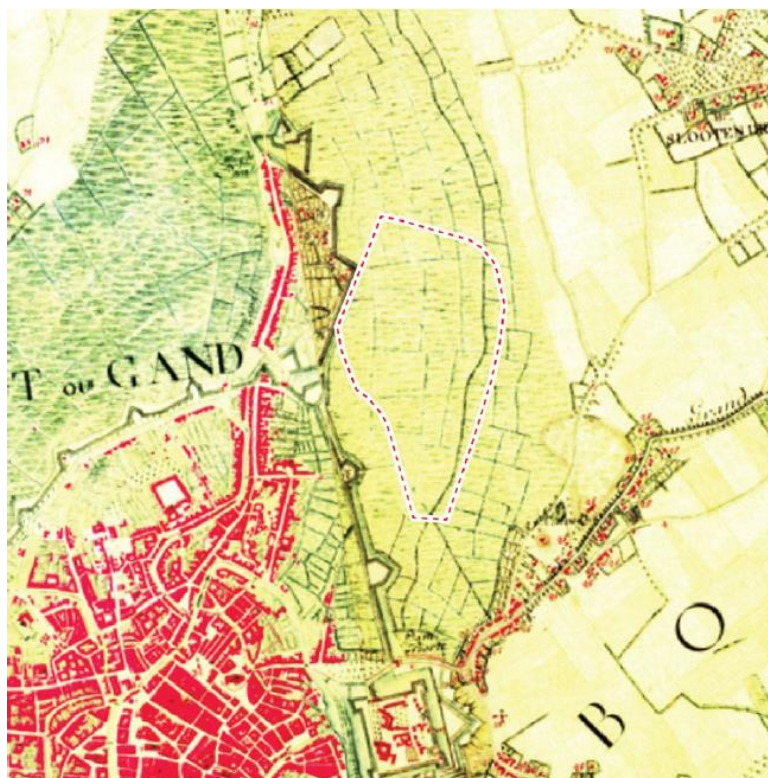


Fig. Ferrariskaart (1770-1777)

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

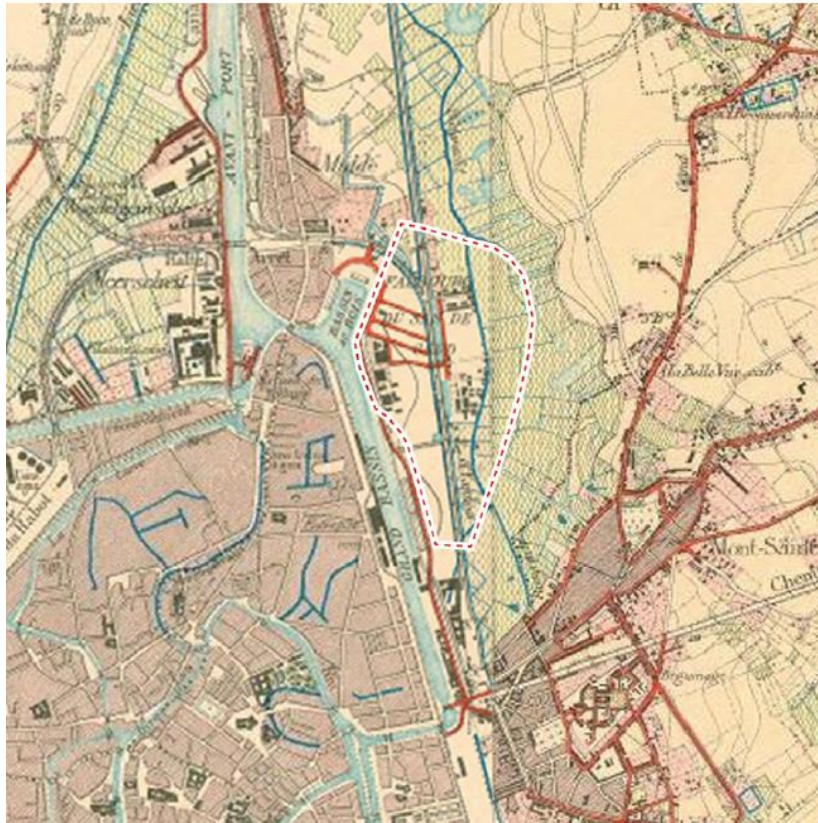


Fig: Uitsnede uit de topografische kaart 1893



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

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

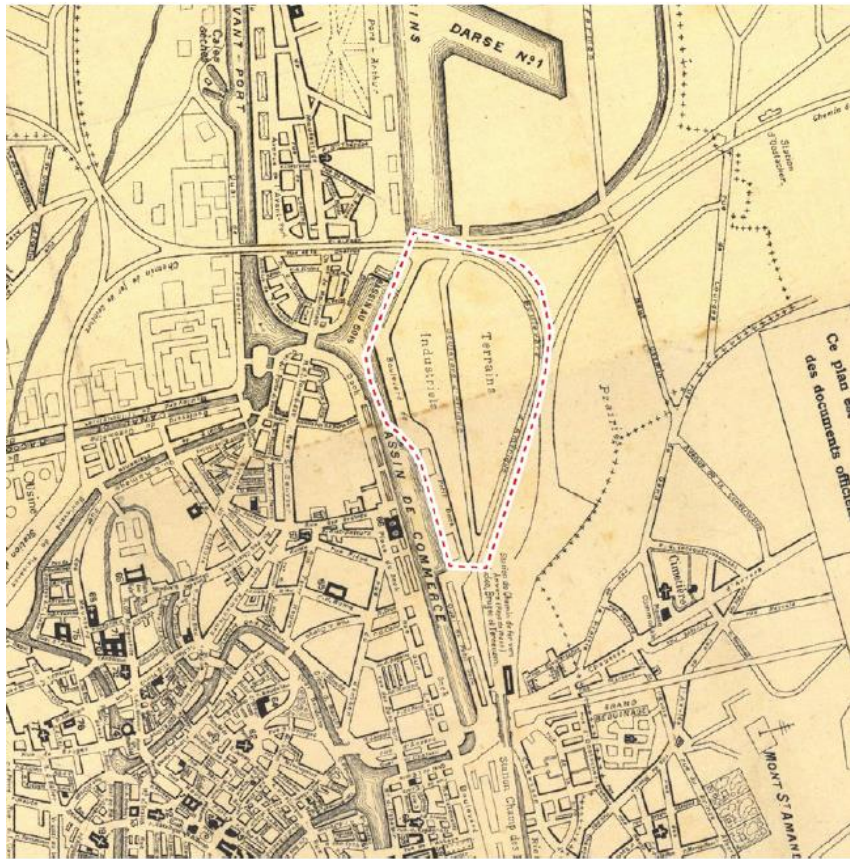


Fig. Heinz, 1912

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

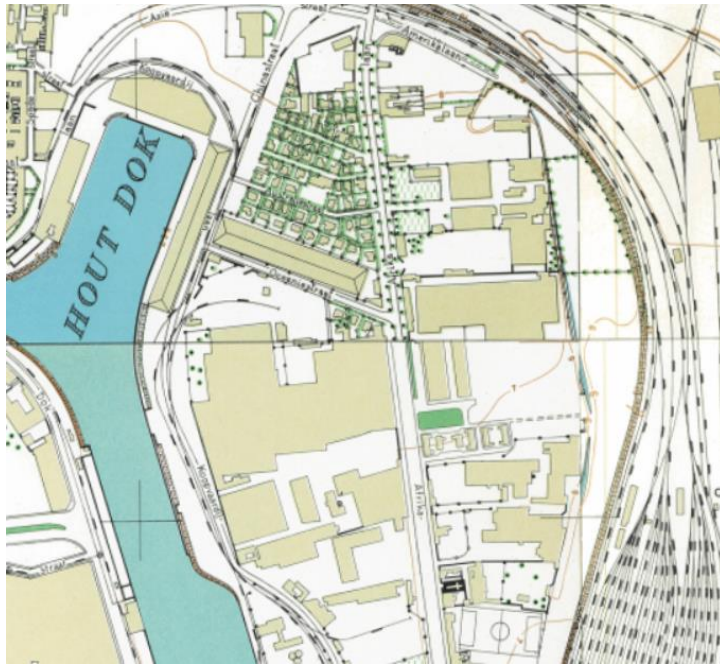
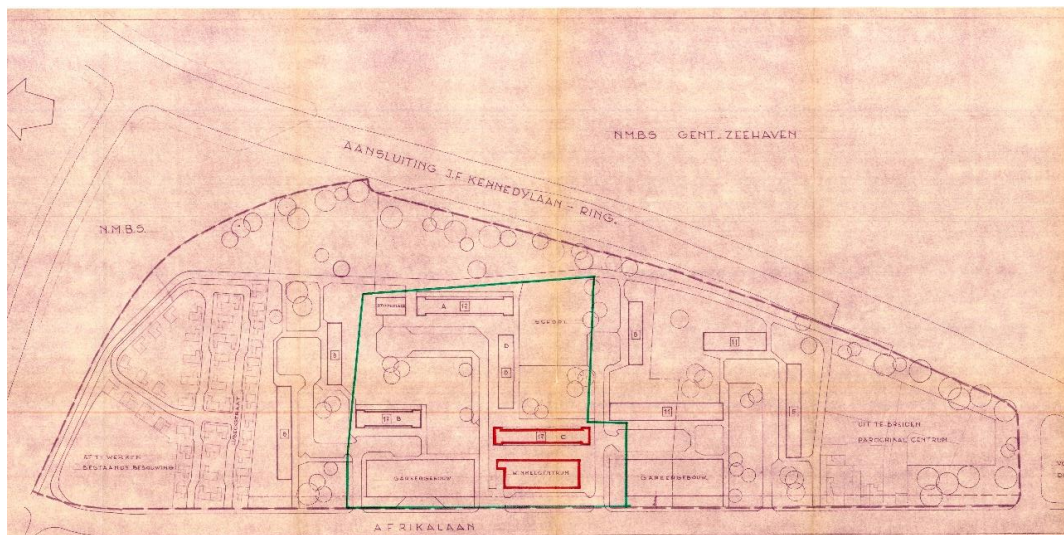


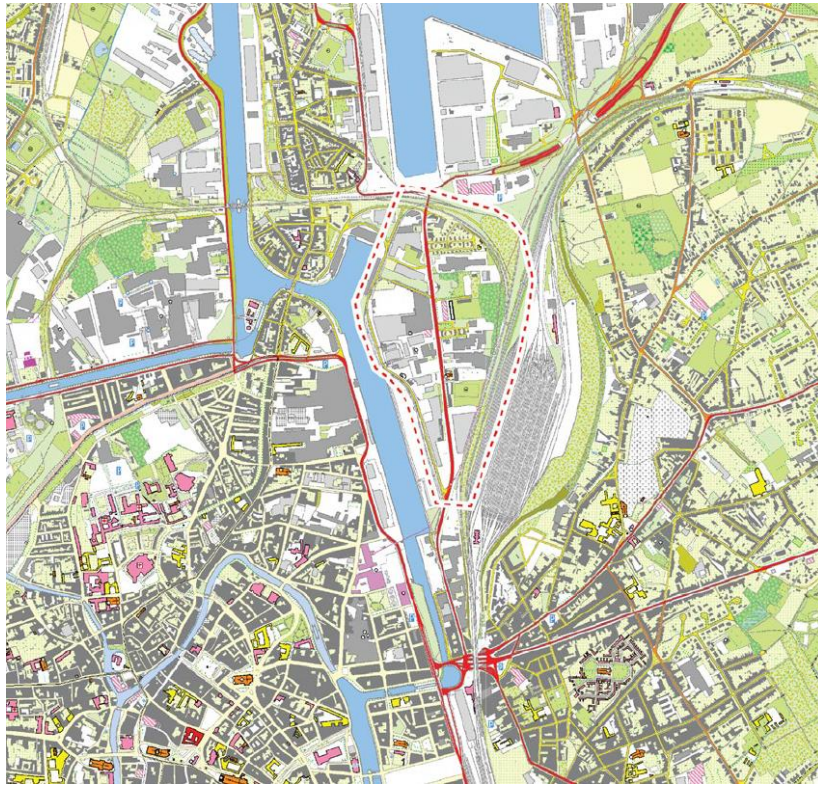
Fig: Topografische kaarten Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw (ca. 1950).

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



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

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



*Fig. meest recente Topografische kaart*

# 12. Bijlage 2: Aanvulling op de juridische context

## 12.1. Ingedeelde inrichtingen

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

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

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

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



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

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

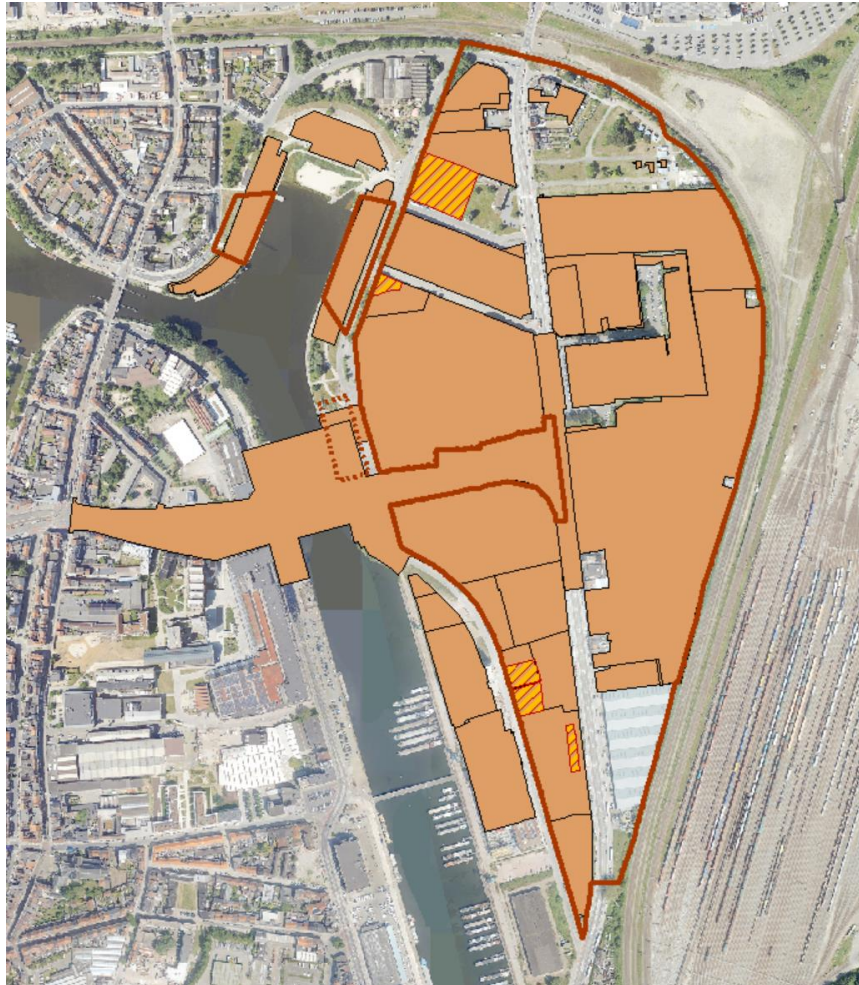
**Kaart inrichtingen met een nog geldige milieu- of omgevingsvergunning (Vlarem II)**



## 12.2. Arab- en Vlarem-risico-inrichtingen

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

**Kaart risicogrounden**

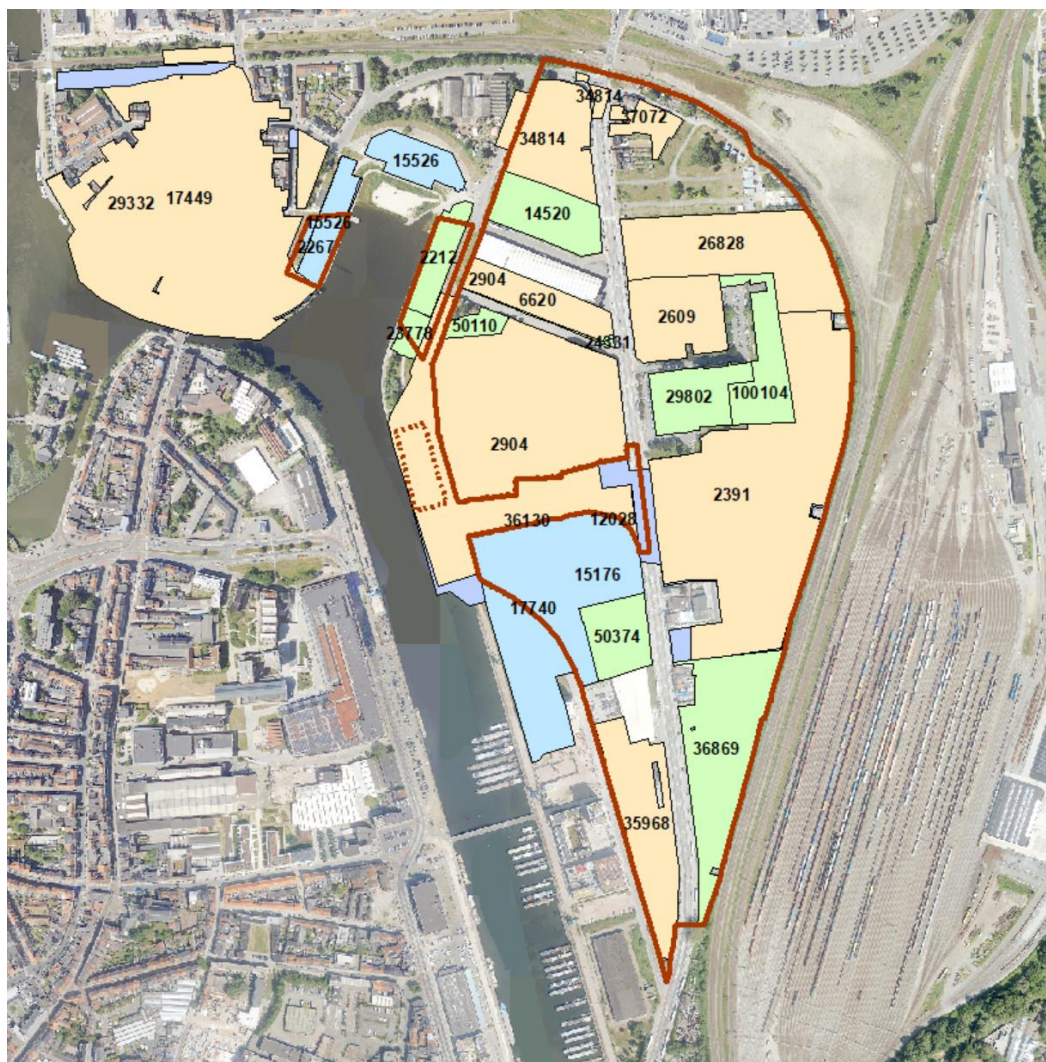


### 12.3. OVAM dossierinfo

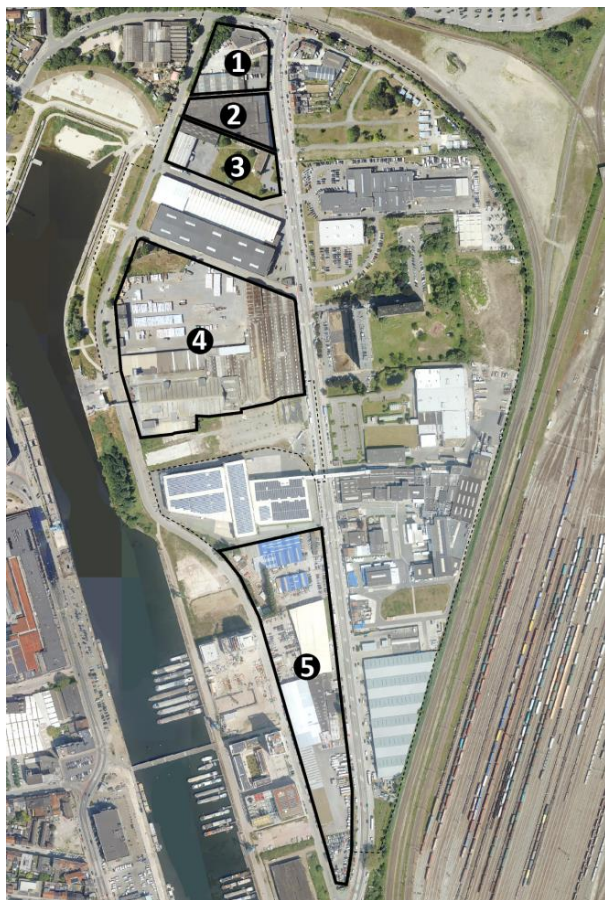
Op risicogronden moet een bodemonderzoek gebeuren. Dit ofwel periodiek, bij exploitatie van risicoactiviteiten, ofwel eenmalig bij stopzetting of overname van de exploitatie. Onderstaande kaart geeft weer welke bodemonderzoeken gekend zijn bij OVAM. Het dossiernummer zoals gekend bij OVAM is weergegeven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

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

#### Kaart OVAM-dossiers



## 12.4. Brownfieldconvenanten



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

1. Lesco site (BFC 221): ontwerpconvenant ter goedkeuring voor te leggen aan de Vlaamse regering in mei 2024.
2. Site Vande Calseyde (BFC 257): ontvankelijk en gegrond verklaard in januari 2023.
3. Site Wyckaert (MAWYC) (BFC 266) : ontvankelijk en gegrond verklaard in april 2024.
4. Site Triferto (BFC 255): ontwerpconvenant ter goedkeuring voor te leggen aan de Vlaamse regering in mei 2024..
5. Site De Swaef / Jet Cars /Haerens (BFC 259) : ontwerpconvenant voor te leggen aan de brownfieldcel in mei 2024.

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

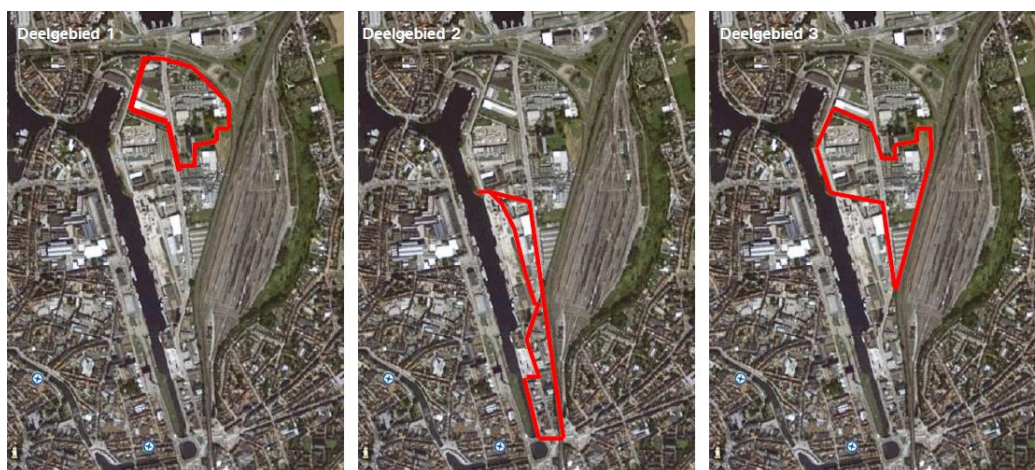
De Vlaamse Regering biedt de mogelijkheid om via het afsluiten van een brownfieldconvenant met de overige betrokken publieke en private partijen een kader te creëren waarbinnen afstemming en overleg kan gebeuren (bv. m.b.t. het verlenen van adviezen en vergunningen, subsidies). Het convenant is dan ook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

# 13. Bijlage 3: voorbereidend stedenbouwkundig onderzoek

In deze bijlage gaan we dieper in op een aantal studies die zijn opgemaakt ter voorbereiding van de startnota van dit RUP.

## 13.1. STEC-studie (2008)

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



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

<b>Visie</b>	<b>Gemengd gebruik met accent op bedrijfsruimte en gemiddelde dichtheid</b>	
<b>Programma</b>	Stedelijk wonen	100-150 woningen (50 won. per ha)
	Voorzieningen (leisure, winkels)	5000-10000 m <sup>2</sup> BVO
	Kantoren (kleinschalige en middenschalige kantoorruimten van ca. 250 m <sup>2</sup> BVO tot ca. 1500 m <sup>2</sup> )	
<b>Dichtheid</b>	V/T	1,5-2,5
<b>Ruimtelijk beeld</b>	Westzijde: aansluiten bij ontwikkeling Oude Dokken, snel lagere bouwhoogte en densiteit naar de Afrikalaan toe	

---

Langs de Afrikalaan geen wonen (of zeer beperkt), ruimte voor werk; mogelijk ook grotere gebouwen van minstens 15 m

---

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

---

<b>Visie</b>	<b>Gemengd gebruik met accent op bedrijfsruimte en gemiddelde dichtheid</b>	
<b>Programma</b>	Overwegend behoud huidige functies met accent op bedrijfsruimte	
	Concentratie stadswoningen wordt opgeheven; woningen in Svenska-complex blijven	
	Overwegend grootschalige bedrijfsruimten met laag aandeel kantoren (max. 50% kantoorvloer per kavel), in combinatie met showrooms (zichtlocaties)	
<b>Dichtheid</b>	V/T bedrijfsruimtefuncties	0,5
	V/T overige functies	1,5
<b>Ruimtelijk beeld</b>	Oostzijde: relatief lage bouwhoogten en dichtheden, aansluitend bij bedrijfsbebouwing	
	Langs de Afrikalaan mogelijkheden voor grotere gebouwen van minstens 15 m	

---

#### Deelgebied 2: zuidelijk deelgebied

---

<b>Visie</b>	<b>Gemengd gebruik met accent op kantoren</b>	
<b>Programma</b>	Hoogstedelijk programma met bovengemiddelde dichtheid en sterke menging van functies	
	Kantoren (met name binnen straal van 400 m van de Dampoort)	70%
	Voorzieningen (retail, winkels)	20%
	Wonen	Max. 10%
<b>Dichtheid</b>	V/T	3
<b>Ruimtelijk beeld</b>	Zwaartepunt van het plangebied	
	Hoogstedelijk programma met ruimte voor middelgrote gebouwen die flink de hoogte ingaan	

---

---

Aantrekkelijk gebied voor realiseren van landmarks langs R40 en richting Dampoort

Belangrijk is levendige plinten te realiseren.

Gebied transformeert naar een intensief bebouwde, binnenstedelijke locatie waarin een flink deel van de huidige functies kunnen voorkomen, maar dan in een hogere dichtheid. Dit biedt interessante marktkansen voor de gevestigde grondeigenaars.

---

### Deelgebied 3: middengebied

---

<b>Visie</b>	<b>Huidige bestemmingen handhaven, in combinatie met een 'face lift'</b>	
<b>Programma</b>	Huidige bestemmingen blijven gehandhaafd.	
	Gebied ondergaat opknapbeurt van de openbare ruimte, zonder dat er sprake is van het uitkopen / verplaatsen van bedrijfsruimtegebruikers en andere functies.	
<b>Dichtheid</b>	V/T	0,3-0,5
<b>Ruimtelijk beeld</b>	Bedrijventerrein met divers karakter: overwegend grootschalige bedrijfsruimtegebruikers, naast kleinschalige gebruikers. Modern gemengd terrein, met functionele verschijningsvorm	

---

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

## 13.2. Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek omgeving Afrikalaan (2016)

De studie<sup>36</sup> vertrekt van een analyse van de bestaande toestand en een uitgebreide bevraging van de stakeholders (i.c. bedrijven) (situatie 2016). Diverse studies die het plangebied beïnvloeden komen aan bod (waaronder de STEC-studie uit 2008). Vervolgens zet de studie een visie en ontwerpagenda uit om deze dan ontwerpmatig verder uit te werken. De studie voorziet daarbij ook al een eerste aanzet tot effectbeoordeling en financiële doorrekening.

<sup>36</sup> BUUR, REBEL, TRAJECT, ECOREM, *Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek Omgeving Afrikalaan Gent, eindrapport 22 december 2016*



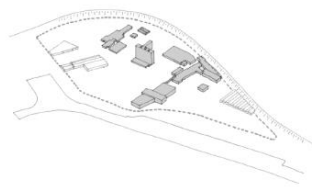
In haar visie kiest de studie zeer nadrukkelijk voor het behoud en het versterken van de economische functie binnen het plangebied en dit in een eigentijdse transformatie, waarbij de betekenis van de stad als troef wordt uitgespeeld. De transformatie uit zich in een slim ruimtegebruik en een doorgedreven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

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

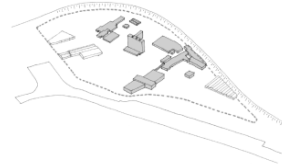
- > Een eerste scenario laat het aandeel economische activiteiten primeren en stapelt het woonprogramma telkens boven een economische plint.
- > Een tweede scenario keert de verhouding om en reserveert een aanzienlijk deel van de vrijgekomen ruimte voor wonen, waaronder ook klassieke, grondgebonden eengezinswoningen.

### Scenario 1: werken > wonen

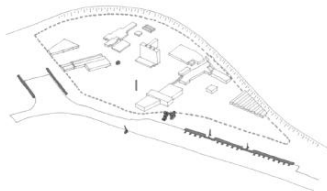
De gewenste ontwikkeling baseert zich op onderstaande ruimtelijke principes:



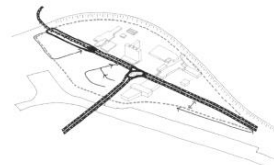
ontwikkeling op schaal van de (private)kavel en gefaseerd in de tijd



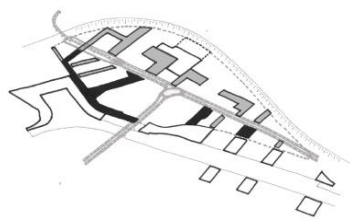
bestaande, verweefbare economische functies blijven behouden



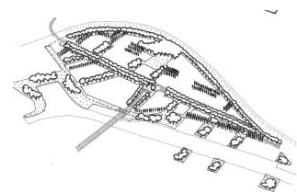
integratie relicten



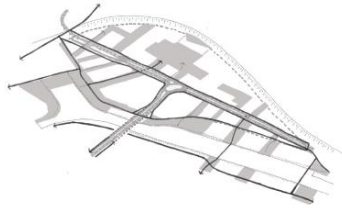
nieuwe verkeersstructuur



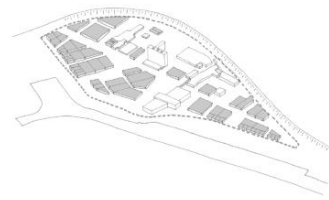
recreatief vs functioneel groen: de groenstructuur uit het strokenmodel (stadsontwerp OMA) wordt geherinterpreteerd



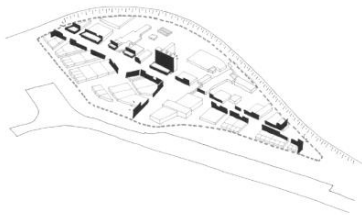
uitbouw ecologisch netwerk



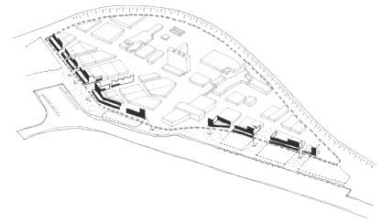
Netwerk langzaam verkeer - doorwaadbaarheid



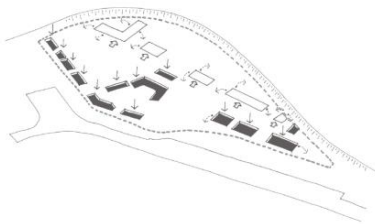
Economie als onderlaag (en buffer t.o.v. vervuilde grond)



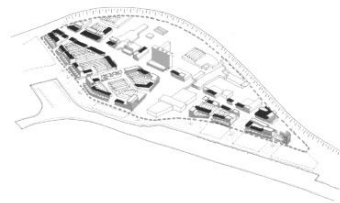
Gezicht Afrikalaan (en buffer t.o.v. geluids- en luchtpollutie)



Uitbouw waterfront in relatie met geplande ontwikkelingen



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



Gebruik 5<sup>e</sup> gevel (dak)

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



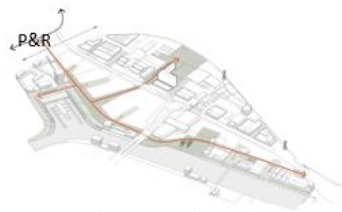
-  Hoofdasen langzaam verkeer: link naar omgeving
-  Ecologische groenverbinding
-  Recreatief groen
-  Verkeersstructuur gemotoriseerd verkeer
-  Mogelijkheid tot woonontwikkeling in relatie met park en / of water
-  'Gezicht' economische functie / opwaardering gevelwerking langs Afrikalaan
-  Interne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

### Scenario 2: wonen > economie

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



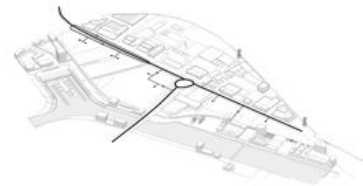
uitbouw van een massieve groenstructuur



groen drager van zacht verkeer



economische functie als buffer



ontsluiting via ventweg Afrikalaan



gedifferentieerd woningaanbod



ritmiek hoogteaccenten

Wonen vormt nu de basis en wordt verweven met economische functies. Daarbij gaat dit scenario uit van minstens  $\frac{1}{4}$  grondgebonden woningen<sup>37</sup>. Elk deelgebied krijgt hierbij zijn eigen identiteit. Het Houtdokpark moet ten slotte kunnen doorlopen over de Koopvaardijlaan.

### Onderzoek mobiliteitsstructuur

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

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

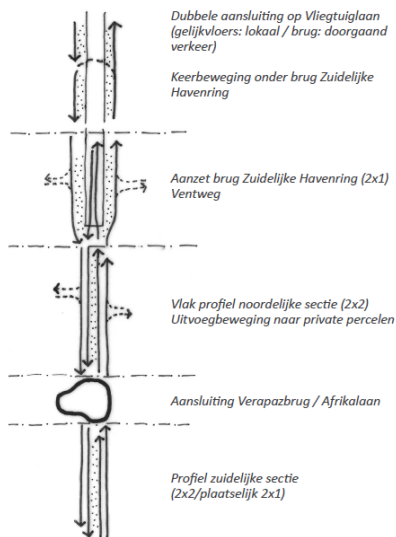
Net als de voorgaande studies gaat ook de studie van BUUR uit van de premisse dat er een brug voor de weginfrastructuur komt en het spoor op zijn huidige niveau blijft. Uit de opmaak van de plannen voor de Voorlopige Zuidelijke Havenring (zie 14.7.4.b Actualisatie raamplan 'voorlopige zuidelijke havenring' (2020) zal blijken dat dit scenario evenwel niet langer als premisse geldt. De betrokken actoren gaan in deze nieuwe studie integendeel uit van een scenario waarin niet de weg maar het spoor wordt opgetild. Toch blijft het relevant om de ruimtelijke principes die aan de basis lagen van het mobiliteitsonderzoek uit de studie van BUUR te tonen, gezien ze nog altijd actueel zijn voor de verdere uitbouw van de gewenste ruimtelijke structuur.

<sup>37</sup> In tegenstelling tot de TAB studie, rekent de studie van BUUR ook woningen in de plint van meergezinsgebouwen en op het dak van de bedrijfsgebouwen mee als grondgebonden woning.



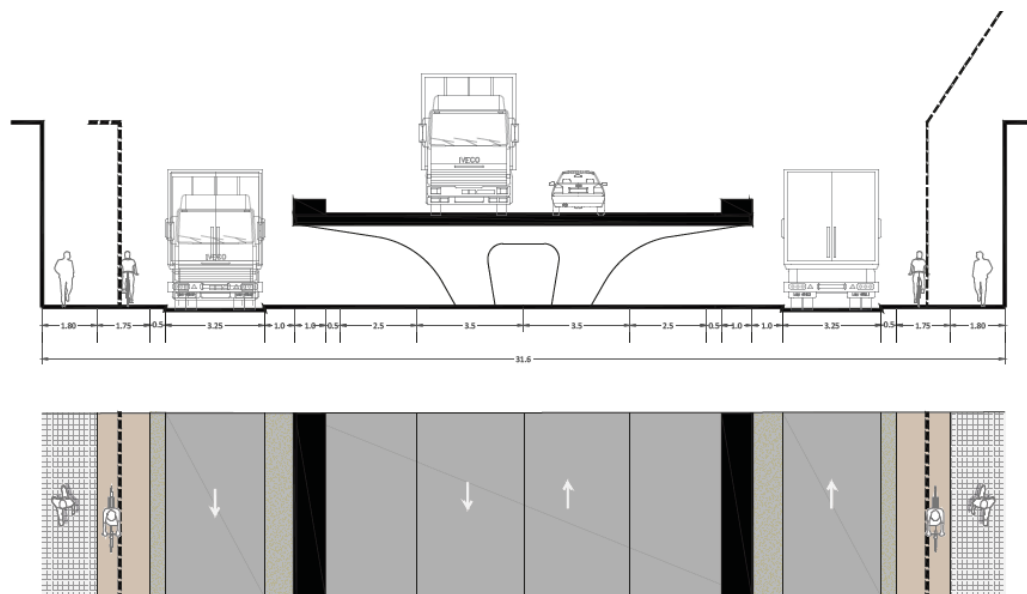
Ontsluitingsscenario, zoals oorspronkelijk voorzien in MOBER Oude Dokken (2011)      Alternatief ontsluitingsscenario (BUUR, 2016)

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



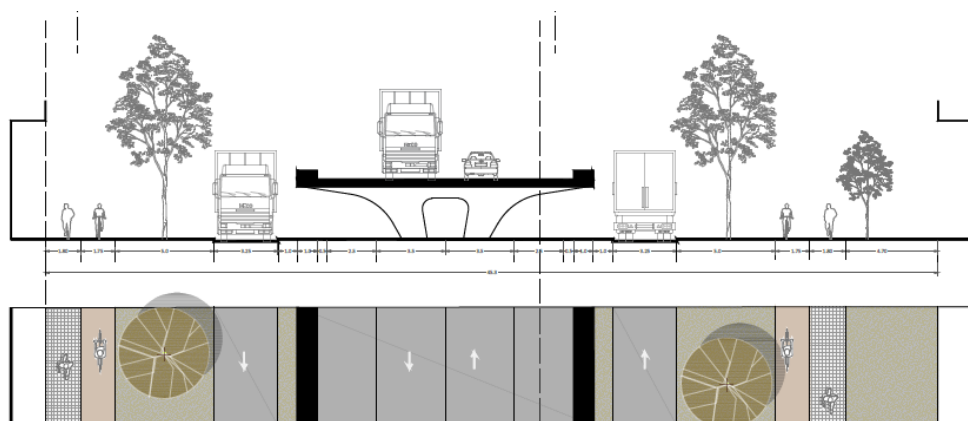
Dit conceptschema dient als basis voor de verdere ruimtelijke inrichting.

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



*Inpassing vereist profiel –minimale maatvoering (BUUR, 2016)*

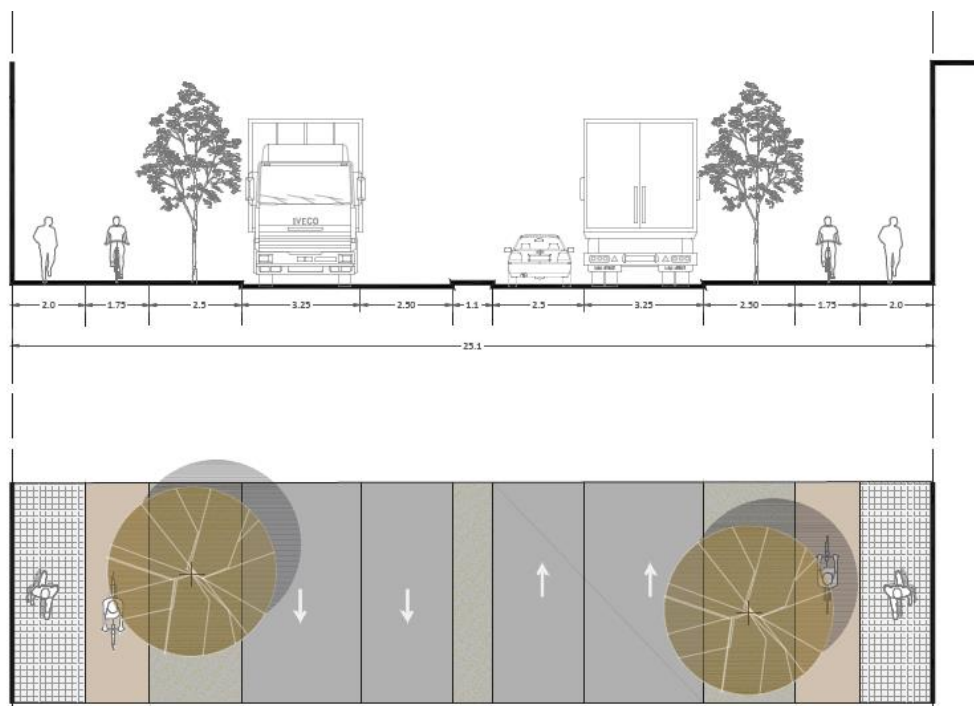
Willen we de primaire weg op kwalitatieve wijze inpassen, dan is, volgens de studie, een rooilijnbreedte van 45 m vereist. Enkel dan kan aan beide zijden van de weg een stevige groenstructuur (met bomen van 1<sup>e</sup> orde) worden uitgebouwd.



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

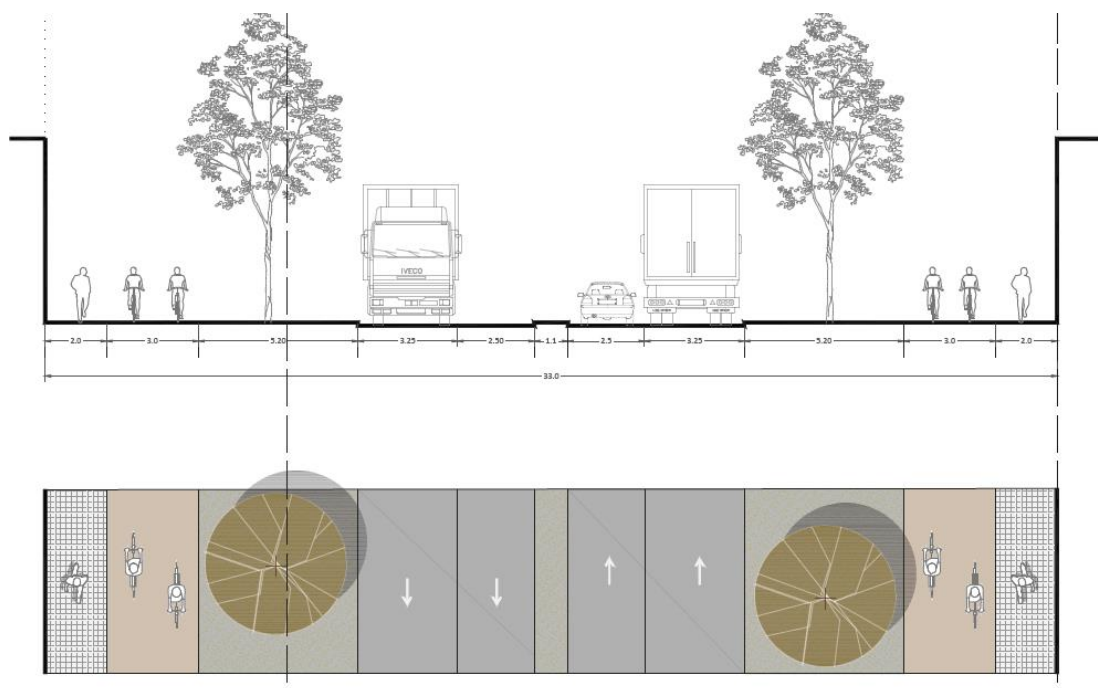
In het verlengde van de huidige Scandinaviëstraat wordt een belangrijke, **ongelijkvloerse kruising** voorzien. Het licht opgetild wegprofiel maakt dat de ongelijkvloerse kruising relatief eenvoudig kan worden ingepast (halfverzonken, cf. onderdoorgang aan De Sterre).

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



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

Als we ook hier de voorstroken deel laten uitmaken van het publiek domein, krijgen we een optimaal profiel met grootschalige laanbomen (1<sup>e</sup> orde) en dubbelrichtingsfietspaden.



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

### 13.3. Typologisch onderzoek naar grondgebonden woningen binnen het RUP Afrikalaan (2020)<sup>38</sup>

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

Het onderzoek is driedig:

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

#### Typologisch onderzoek

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

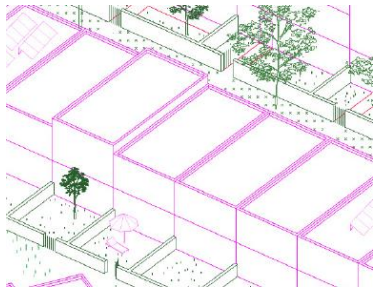
Diverse woningtypes komen aan bod, waarbij het onderscheid vooral zit in de wijze waarop de woning en haar schil (voorgevel, achtergevel, vloer en dak) communiceren met de omgeving. De specificiteit zit volgens de studie vooral in de eigendomsstructuur (2 gemene muren bij klassieke rijwoningen, 3 gemene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

Finaal komt de studie tot volgende, rudimentaire opdeling:

*Wonen 'naast':*

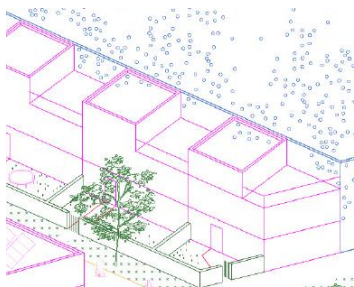
<sup>38</sup> TAB ARCHITECTS, *Typologisch onderzoek grondgebonden woningen binnen het RUP Afrikalaan, eindnota febr. 2020.*





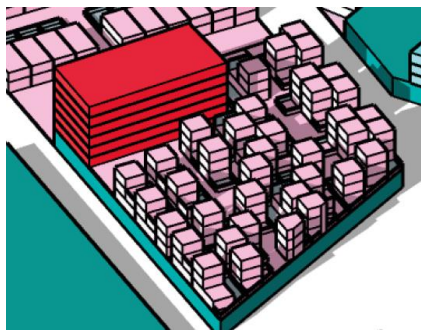
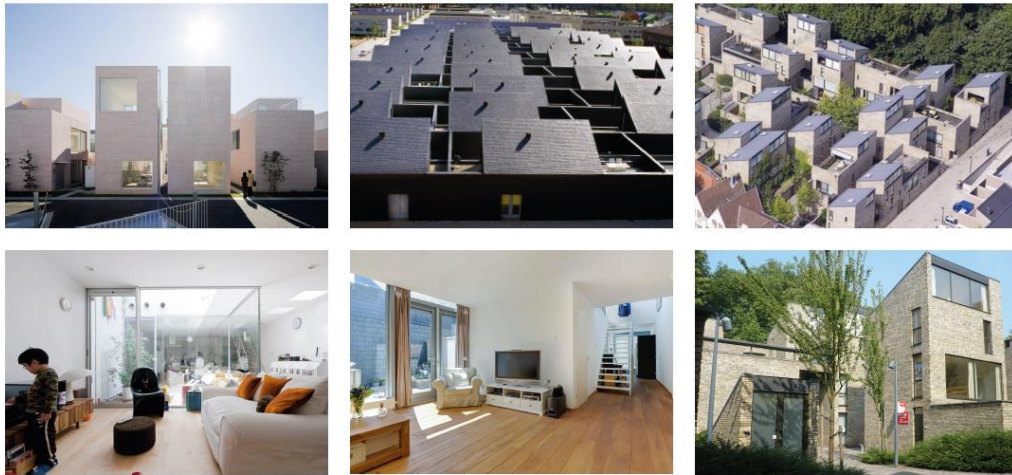
De individuele woningen worden naast elkaar geschakeld en vormen zo een rij of cluster. Bij deze woningtypes is de eigendomsstructuur nog relatief eenvoudig (2 gemene muren). Elke woning beschikt over een private tuin en is rechtstreeks bereikbaar vanaf het openbaar / publiek domein.

### Wonen 'tegen':



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

### Wonen 'op':



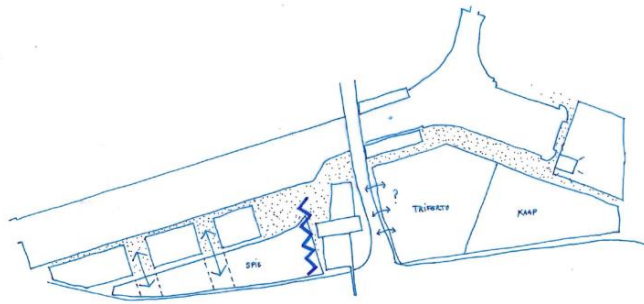
Deze types kunnen ingezet worden op het dak van bedrijfsgebouwen. Naast gemene muren beschikken de woningen dus ook over gemene vloeren. De woningen zijn niet meer rechtstreeks bereikbaar vanop het openbaar / publiek domein en hebben geen buitenruimte op het maaiveld.

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

### Strategie

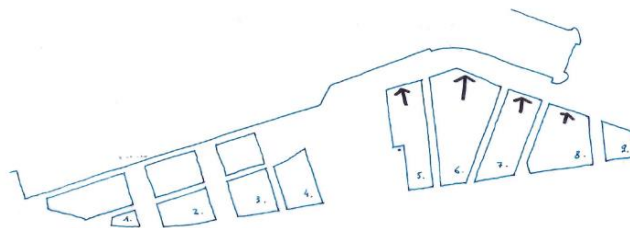
De strategie vertrekt van de premisse dat er binnen de drie projectgebieden een substantieel aandeel economie behouden moet blijven. Tegelijk moet er ruimte zijn voor minstens 550 woningen, waarvan  $\frac{1}{4}$  van de hierboven grondgebonden types ('wonen naast' en 'wonen tegen'). Beide componenten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

*Drie deelgebieden*



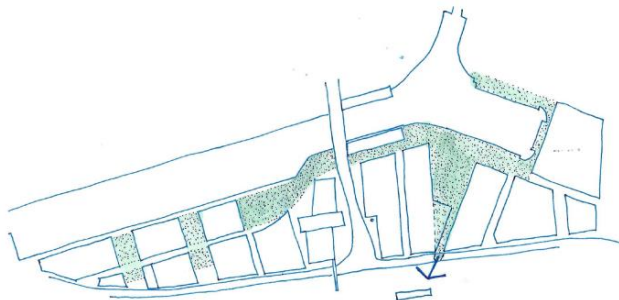
Ten aanzien van de Seveso-activiteiten van Christeyns wordt een buffer ingebouwd. In deze buffer is enkel ruimte voor zuiver economische functies. Het deelgebied ten zuiden van Christeyns ('spie') zet de lay-out van het 'brochettemodel' (zie bijlage 3) verder. Op de deelsite Triferto brengt een gevoelige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

*Bepalen maximale bouwzones*



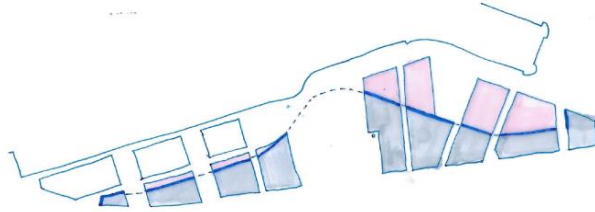
Om tot de gewenste schakeling te komen worden de bouwvelden in eerste instantie maximaal opgetrokken tussen de Koopvaardijlaan en de Afrikalaan. Oost-westrelaties delen de drie projectgebieden op in diverse deelgebieden (nrs. 1 tem 9-zie verder).

*Groenzone inplooiën en opplooiën*



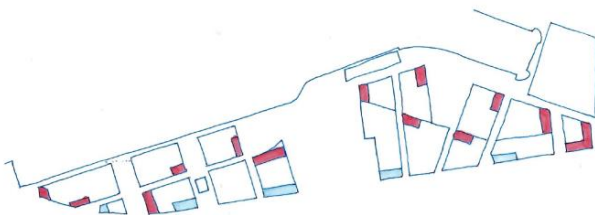
Zoals in het eerste concept al toegelicht, voorziet de studie in een versterking van de oost-westrelaties. Voor de 'spie' uit zich dit in een verderzetting van het 'brochettemodel'. Op de site Triferto wordt het Zeppospark verder uitgebreid (naar binnen plooiën of 'inplooiën'). Een verbindende groenstructuur trekt het groen verder door richting de Scandinaviëstraat ('opplooiën'). In de verdere kwantificering is uitgegaan van minstens 20 m<sup>2</sup> openbaar groen per woning (of 1,1 ha voor 55 woningen).

*Bepalen van een basiszonering tussen grondgebonden wonen en economie*



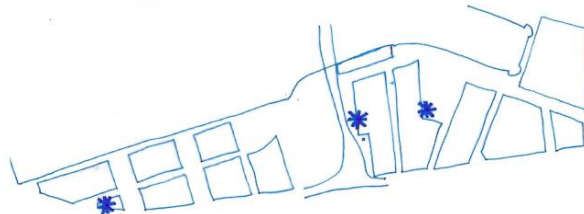
Een fictieve lijn bepaalt de verhouding tussen de grondgebonden componenten van de functies 'wonen' en 'werken'. De volumes hebben telkens een basisschaal (3 bouwlagen). Aan de waterkant wordt deze basisschaal ingevuld door woningen (aanleun- en rijwoningen). Aan de zijde van de Afrikalaan vullen (gestapelde)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

*Positioneren gestapeld wonen en kantoren*



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

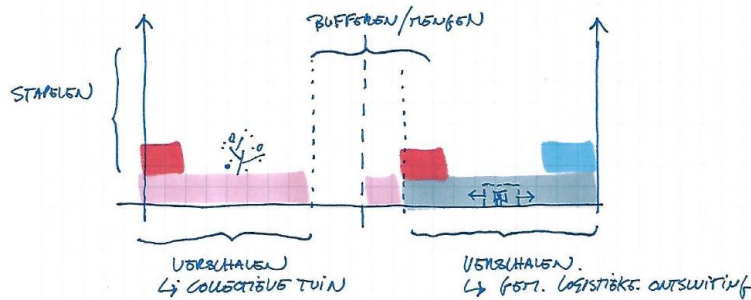
*Hoogteaccenten*



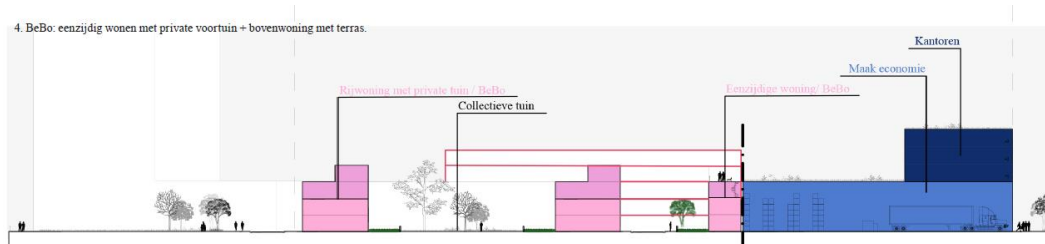
Op welgekozen plekken komen hoogteaccenten (10-14 bouwlagen). De hoogteaccenten vertegenwoordigen telkens de hoofdcomponenten van het programma. Op de kop van de spie (links in beeld) komt een kantoorstoren. Net naast de Verapaz-brug (centraal in beeld) is ruimte voor een verticale fabriek ('eco-stadsgebouw').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

#### **Ontwerpend onderzoek bouwvelden**

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

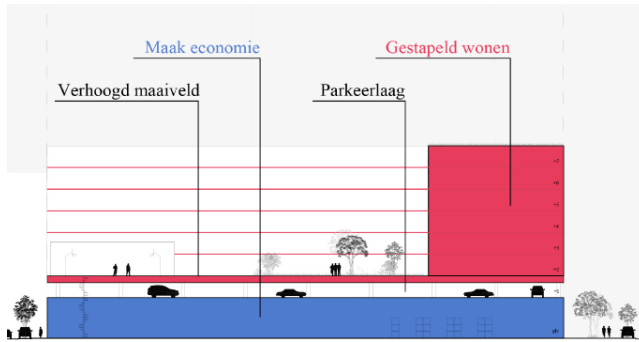


Bovenstaand schema vat het ontwerpend onderzoek samen. Het toont aan dat de grondgebonden componenten van beide hoofdfuncties als communicerende vaten werken. De gewenste verhouding tussen beide wordt bepaald door middel van een 'schuiver', een fictieve scheidingslijn tussen wonen en werken. Van het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



Variant 4 voor het deelgebied 'Kaap: Wyckaert\_Vandecalsyde'

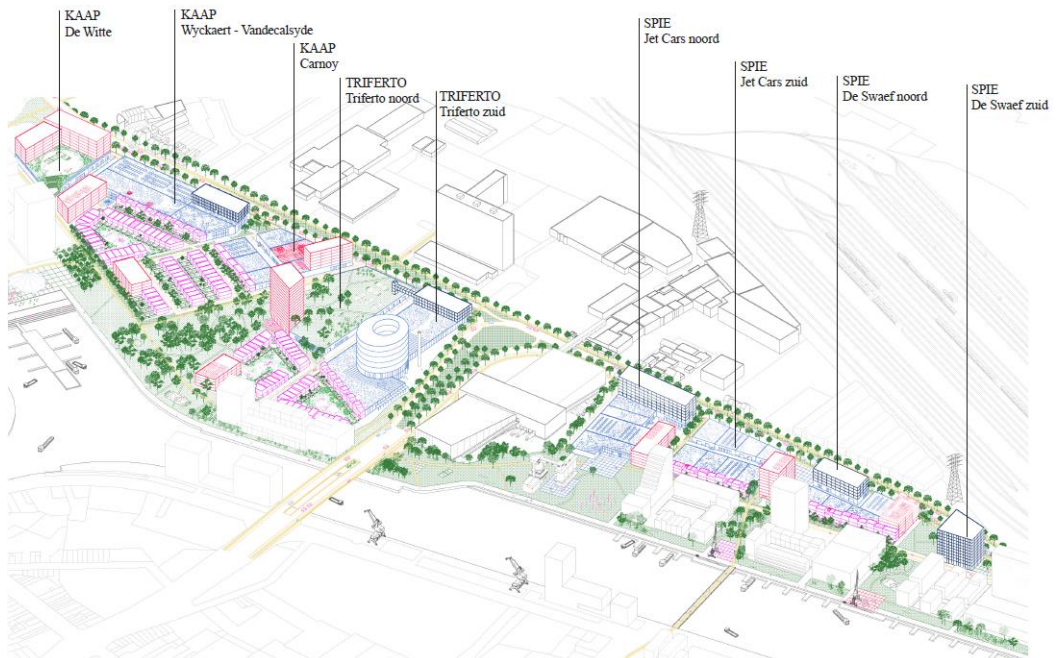
In hun finale keuze beperken de ontwerpers zich evenwel tot de initieel aangegeven woningtypes. Vervolgens wordt per deelgebied een bepaalde 'stand' gekozen. Enkel op de zuidelijke en noordelijke kop (resp. 'De Swaef-Zuid' in de Spie en 'De Witte' in de Kaap) worden geen grondgebonden woningen voorzien.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



Principalsnede in deelgebied 'Kaap De Witte'



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



# 14. Bijlage 4: Beleidsplannen

## 14.1. Algemene beleidsplannen

### 14.1.1. Bestuursakkoord 2012-2018

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

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

*De zone ten westen van het Houtdok wordt niet bebouwd en krijgt vorm als een park voor de Muide, in aansluiting bij het thans bestaande parkje aan de Spadestraat. Ook de oeverzone tussen het Houtdok en de nieuwe woningen langs de noordzijde van het Houtdok zal maximaal open en groen aangelegd worden en hierbij aansluiten.*

*Aan de overzijde van het water, ten oosten van het Houtdok, wordt langs het water een groot centraal wijkpark ontwikkeld. Het bouwblok dat daar voorzien was, zal niet op deze plaats gerealiseerd worden en vervangen worden door een groenzone. Deze groenzone kan nog uitgebreid worden door de Koopvaardijlaan te knippen of een ander tracé te geven.*

*De geplande bouwblokken langs beide zijden van het Houtdok worden verschoven en opgenomen in de ontwikkeling van de zone tussen de Koopvaardijlaan en de Afrikalaan. Meerdere bedrijven in deze zone zijn immers bereid tot gesprekken over een optimalisering van het ruimtegebruik of een herlokalisatie naar zones die beter geschikt zijn voor economische bedrijvigheid. Om het wonen in deze omgeving mogelijk te maken komt een nieuw Ruimtelijk Uitvoeringsplan tot stand voor minstens de zone tussen de Koopvaardijlaan, de Handelsdokverbinding, de Afrikalaan en de spoorweg Gent-Eeklo. De studie ter voorbereiding van dit RUP wordt meteen opgestart.*

### 14.1.2. Bestuursakkoord 2019-2024

De verwijzing naar het gebied rond de Afrikalaan vinden we terug onder het hoofdstuk ‘innovatief ondernemen’:

*De Gentse economie en arbeidsmarkt zijn divers, dynamisch en innovatief. Kenmerkend is dat ze zowel op technologisch als op sociaal-innovatief vlak sterk staan. Onze economische toekomststrategie kiest duidelijk voor meer jobs en toegevoegde waarde binnen een innovatieve, klimaatneutrale en duurzame economie. De maatschappelijke uitdagingen op het vlak van onder meer grondstoffen, energie, tewerkstelling en korte keten zien we vooral als het begin van een nieuwe dynamiek. Zo maken we een verdere sociaal-ecologische transitie naar een veerkrachtige economie en arbeidsmarkt.*

*Om economische groei mogelijk te maken, is er nood aan voldoende ruimte om te ondernemen en toegevoegde waarde te creëren. Voor de inrichting van nieuwe bedrijventerreinen mikken we op meer intensief ruimtegebruik door onder andere compacter te bouwen of te stapelen. We bepalen daarnaast criteria rond circulariteit en duurzaamheid, ook wat betreft mobiliteit. De bedrijventerreinen Tech Lane Ghent, Wiedauwkaai, R4/N70 Oostakker, **Afrikalaan** en UCO-site worden voltooid en krijgen een duidelijke profilering. Het Eiland Zwijnaarde wordt een kennisgedreven cluster met hoog innovatiegehalte, de Arsenaalsite en Nieuwe Vaart broedplaatsen voor nieuwe*

*maakbedrijvigheid, de UCO-site focust op innovatie en tewerkstelling in de sociale economie, de Wiedaauwkaai op maakeconomie voor KMO's, aan de Dampoort en Gent Sint-Pieters wordt de kantoorfunctie verweven met het stadsweeftel. The Loop ontwikkelen we verder als een nieuw stadsdeel met ruimte voor economie. Ook het herontwikkelen van verouderde industriële sites staat hoog op de agenda.*

Verder is ook onderstaande ambitie voor de uitbouw van parken en groen in de stad relevant:

*Bij stadsontwikkelingsprojecten zorgen we telkens voor een kwaliteitsvol park. Zo realiseren we het Ecowijkpark, Rijsenbergpark, Tondelierpark, Kapitein Zeppospark (Houtdokpark) en het Handelsdokpark Oost (bij de voormalige betoncentrale die wordt afgebroken) en starten we met de realisatie van een groot park in Nieuw Gent.*

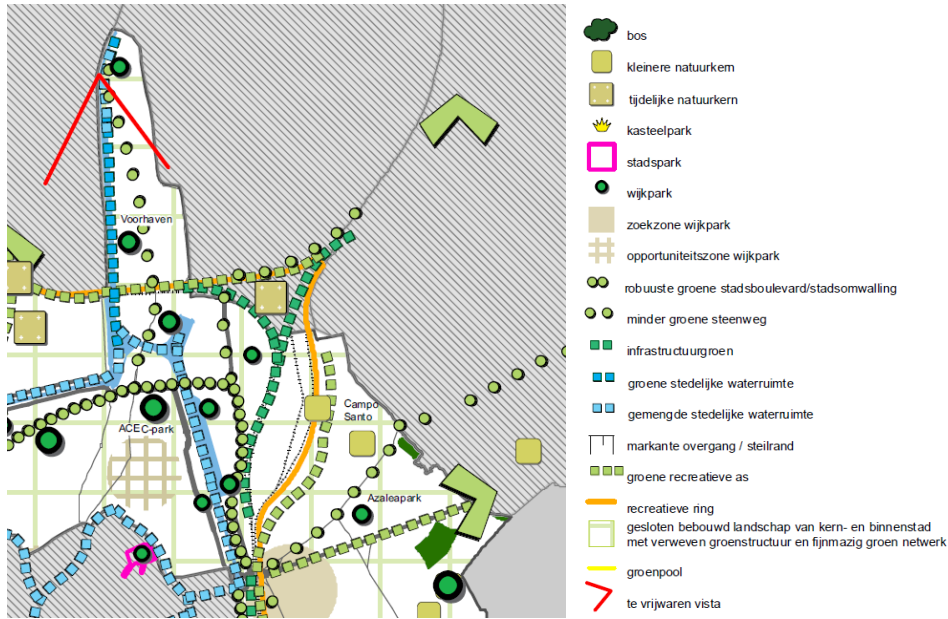
## 14.2. Sectorale beleidsplannen: thema groen

### 14.2.1. Groenstructuurplan (2012)

Met de goedkeuring van het Groenstructuurplan maakte de Stad Gent werk van een samenhangende en robuuste groenstructuur. Het plan ondersteunt de veelzijdige betekenis van het groen (ecologisch, recreatief, landschappelijk, klimaat).

Voorliggend projectgebied maakt deel uit van de gewenste ruimtelijke groenstructuur voor de kernstad. De stedelijke waterruimte vormt hierin een essentieel onderdeel. Een grid van wijkparken en woongroen geeft goed gespreid over de kernstad ontspanningsruimten aan. Dit grid beoogt een wijkpark (min. 1 ha-min. 10 m<sup>2</sup> per inwoner) met een verscheidenheid aan groenfuncties zoals ook een trapveld of een hangplek voor jongeren aan te bieden voor alle kernstadsbewoners binnen 400 m van hun woning en nabij, maar kleiner, woongroen binnen de 150 m. Zowel het bestaande parkje aan de Scandinaviëstraat als de recente parkruimten langs het Handelsdok zijn als 'wijkpark' aangeduid. De stadsboulevard R40 wordt als groene ader van de kernstad op termijn veel sterker in het stedelijk landschap geaccentueerd met robuuste hoogstammige bomen, waar mogelijk onder de vorm van een dreef. Lijnvormig groen langs de sporenbundel verbindt de kernstad met haar omgeving. Het tijdelijke groen op de braakliggende gronden tussen de sporen ondersteunt deze verbindende functie. Groenklimaatas 1 bevindt zich aan de overzijde van de sporenbundel.

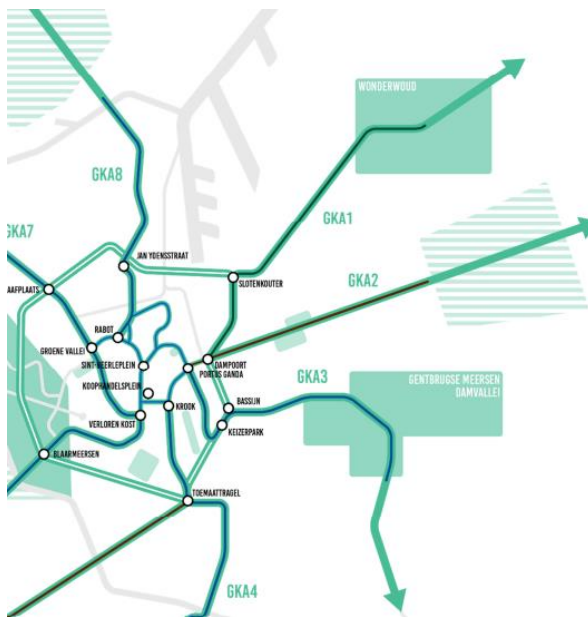




### 14.2.2. Visienota groenklimateassen (2020)

Ruimte voor Gent\_structuurvisie 2030 schuift de realisatie van acht groenklimateassen en de groenrecreatieve ring naar voren als strategische projecten voor de komende jaren. De visienota concretiseert en verbeeldt de groenklimateassen en dient als richtkader voor vergunningverlening en adviesverlening.

In aanvulling op het groenstructuurplan worden de groenklimateassen niet louter lineair beschouwd, maar maken ze deel uit van een volledig systeem dat – naast de acht geselecteerde lijnvormige elementen – bestaat uit het groene binnenstedelijke netwerk, de groene recreatieve ring en de groenknopen. Deze laatste worden gedefinieerd als ‘herkenbare en klimaatadaptieve plekken op de knooppunten van de onderdelen van het GKA-systeem’.



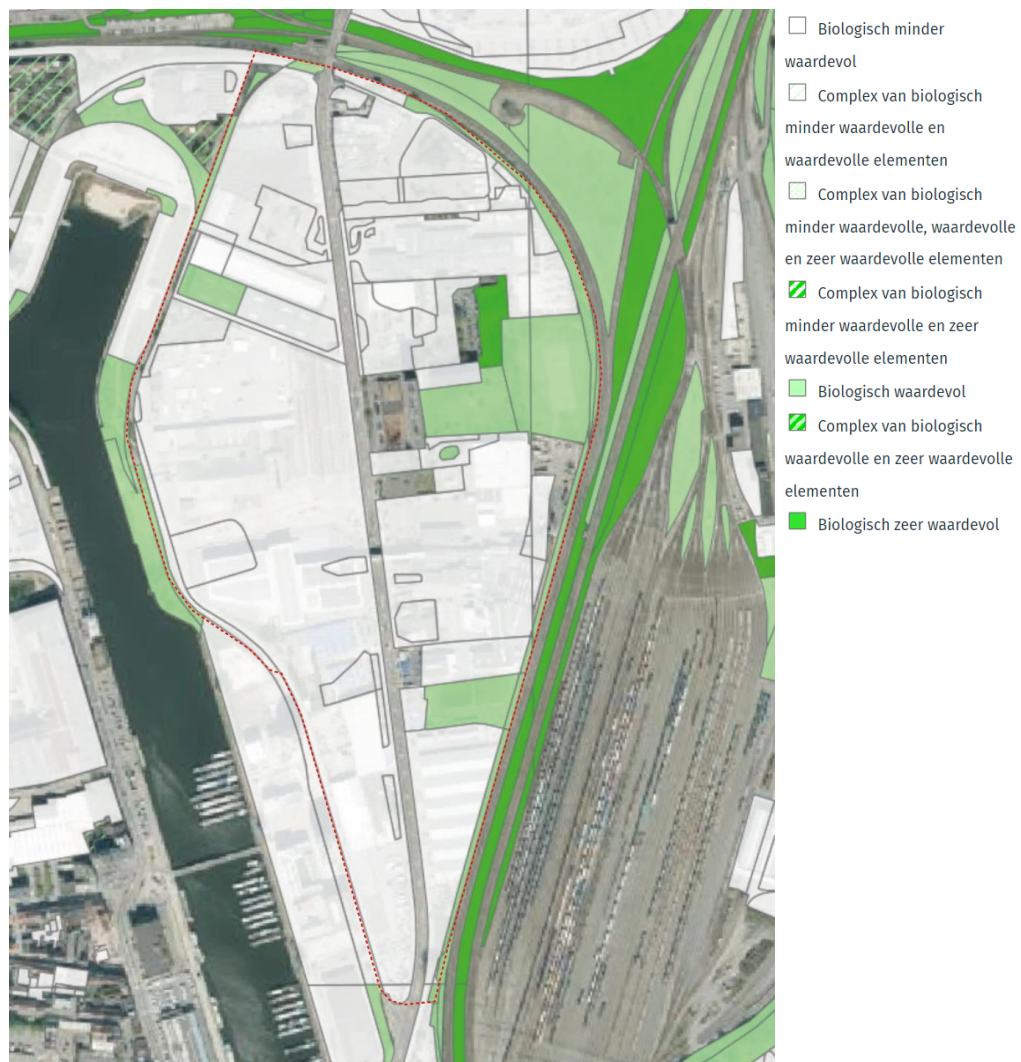
Figuur 3: ligging van de 8 groenklimateassen, de groene recreatieve ring, de groenknopen en het groene, binnenstedelijke netwerk volgens de visie groenklimateassen (Stad Gent, 2020)

De nota stelt zes concrete streefdoelen voorop voor de groenklimateassen:

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

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

### 14.2.3. Biologische waarderingskaart Gent (2020)



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

## 14.3. Sectorale beleidsplannen: thema klimaat

### 14.3.1. Gents klimaatplan (2020)

De Stad Gent is intussen toe aan zijn 3<sup>e</sup> Klimaatplan (apr. 2020). De Stad wil rekening houden met de gevolgen van de klimaatverandering en streeft ernaar om tegen 2030 een klimaatrobuuste stad te zijn en klimaatneutraal tegen 2050. Deze beleidsdoelstelling werkt op alle niveaus door, van het opstellen van de stedenbouwkundige voorschriften en het beoordelen van de milieu-effecten tot het concreet uitwerken van de plannen voor de gebouwen en hun omgeving.

**Energiezuinig wonen** is een speerpunt in het Klimaatplan. De nodige middelen worden vrijgemaakt om energierenovaties haalbaar te maken voor meer Gentenaars. Naast energie-efficiëntie is ook het opdrijven van de lokaal geproduceerde, hernieuwbare **energie** onontbeerlijk. Het plan gaat onder meer uit van 'gasloze' woonwijken en het verduurzamen en uitbreiden van warmtenetten. Het plan stelt het ZAWENT-project<sup>39</sup> (dit is het project waarbij de nieuwe ontwikkeling aan de Schipperskaai wordt verwarmd met warmte gerecupereerd uit afvalstromen aangevuld met restwarmte van het naburige bedrijf Christeyns) uitdrukkelijk als referentie voor. **Bedrijven** zijn belangrijke partners in het klimaatverhaal. Op het vlak van **mobilititeit** wordt uiteraard ingezet op een zo duurzaam mogelijke verplaatsingen. **Circulaire economie** moet volop kansen krijgen in de stad. Het Klimaatplan stelt hierbij uitdrukkelijk dat er in de stad opnieuw ruimte moet zijn voor maakeconomie. Om Gent klimaatrobuust te maken moet bebouwing en verharding tot het functionele minimum beperkt blijven. We zetten in op bronmaatregelen om het regenwater zoveel mogelijk ter plaatse vast te houden (hergebruik, infiltratie). Nieuwe stadsontwikkelingsprojecten zijn maximaal hemelwaterneutraal. De ruimte voor water (bovenop de ruimte voor groen) bedraagt minstens 7% van de afwaterende oppervlakte. We zetten in op het vergroten van het bomenbestand van de stad (min. 1 boom per 5 parkeerplaatsen). We kiezen voor groendaken en groene gevels en hebben aandacht voor verkoelende infrastructuur zoals witgekleurde materialen, schaduwinfrastructuur en zonnewering.

## 14.4. Sectorale beleidsplannen: thema economie

### 14.4.1. Visienota detailhandel en horeca 2018-2023

Met deze nota ontwikkelt de Stad een duidelijke visie op het (ruimtelijk) functioneren van detailhandel en horeca. De visienota kent het projectgebied geen specifieke taak toe voor het opvangen van de ruimtebehoefte voor detailhandel en horeca. Het behoort niet tot het kernwinkelgebied. Grootschalige detailhandel wordt elders opgevangen binnen stedelijk gebied. In het gebied is enkel ruimte voor 'kleinhandelsbedrijven, dienstenbedrijven of horecaken met een beperkte omvang, die een buurtverzorgend karakter hebben en voorzien in dagelijkse aankopen of een buurtversterkende dienstverlening'.

<sup>39</sup> Zero AfvalWater met Energie- en NutriëntenTerugwinning

## 14.4.2. Kantoren in de Gentse Binnenstad (2016)

In samenwerking met de sector en de eindgebruikers heeft de Stad een visie opgesteld om kantoren in de binnenstad te houden. De tijdshorizon is 2030. De visie past binnen de beleidskaders van de Stad, zoals het Klimaat- en het Mobiliteitsplan en Ruimte voor Gent. Kantoren moeten in eerste instantie 'slim' ontworpen zijn, met niet alleen maximaal aandacht voor een optimaal werkklimaat, maar ook de mogelijkheid tot een flexibele invulling en omvorming tot andere functies. Kantoren dragen bij aan een verweven straatbeeld en een kwalitatieve verdichting. Multimodale bereikbaarheid staat centraal. De studie onderscheidt drie types kantoren die in de Gentse kantorenmarkt hun plaats kunnen vinden. Kleine kantoren bevinden zich in de binnenstad, verweven tussen het wonen en de andere functies. Het 'grote' kantoor vindt zijn plaats op on(der)benutte locaties in het centrum, waarbij karaktervol en uniek patrimonium wordt herontwikkeld. De kantoren mengen er zich met andere, stedelijke functies. Op multimodaal ontsloten 'knopen' vormen kantoren onderdeel van zgn. 'hot spots'.

## 14.4.3. Beleidsnota economie '2020-2025'

De beleidsnota gaat in detail in op de Gentse kantorenmarkt en onderbouwt de ruimtevraag vanuit deze sector. De Gentse kantorenmarkt schommelt met een leegstand van 4% rond de grens van de frictieleegstand<sup>40</sup>. Dit is een heel klein percentage aan leegstand, minder dan in Antwerpen en Brussel en dus moeten we opletten dat deze krapte geen remmend effect heeft op het aantrekken van dienstverlenende bedrijven. Daarenboven is er ook vanuit de sterk groeiende Gentse techsector nood aan meer kantoorruimte of coworkingstations. Daarom wil de Stad Gent ook kantoorontwikkelingen mogelijk maken rond stedelijke en stadsregionale knooppunten. Hierdoor stimuleren we duurzame vervoersmodi en houden we onze stad en de bedrijven bereikbaar. Ook de omgeving van het Dampoortstation en Afrikalaan komt in scope voor nieuwe kantoorontwikkelingen.

## 14.5. Sectorale beleidsplannen: thema water

### 14.5.1. Water in de Stad (2018)

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

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

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

<sup>40</sup> Frictieleegstand is leegstand noodzakelijk voor een goede werking van de vastgoedmarkt. Het is met andere woorden het aanbod dat beweging op de markt mogelijk maakt. Bij kantoren is minder dan 5% precair te noemen.

voorzien en kan een gemeenschapshuis komen dat ten dienste staat van de jachthaven en van het stedelijk gebeuren (horeca, sanitair, ondersteuning, openbaar nut)<sup>41</sup>.

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



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

## 14.5.2. Hemelwater – en droogteplan (in opmaak)

Stad Gent maakt een hemelwater- en droogteplan op tegen eind 2024. Het plan is een integrale, gebiedsdekkende visie op het watersysteem. Voor iedere hydrologische deelzone wordt een visie én pakket maatregelen om wateroverlast en waterschaarste aan te pakken, nu en in de toekomst, uitgewerkt. De uitwerking van het hemelwater- en droogteplan verliep parallel met de opmaak van het (ontwerp)RUP en MER. Meer info over het hemelwater – en droogteplan is terug te vinden op de website van de Stad Gent.

## 14.6. Sectorale beleidsplannen: thema wonen

### 14.6.1. Beleidsnota wonen 2020 - 2025

De druk op de woonmarkt in Gent is de laatste jaren sterk gestegen. De beleidsnota wonen benadrukt de nood van een aangepast aanbod en een verbeterde woningkwaliteit. De ontwikkelingsmogelijkheden die via het RUP rond de Dampoort gecreëerd worden bieden kansen voor uitbreiden van het aanbod. Aangezien het betaalbaarheidsprobleem in de eerste plaats op de huurmarkt zit en aangezien de helft van de huishoudens in Gent huurt, is het logisch dat we op het vlak van aanbod onze investeringen volledig op de huurmarkt en op de laagste inkomens inzetten. Voor de 20% laagste inkomens (Q1) zetten we in op sociale huurwoningen, voor de 20%

<sup>41</sup> Beleidsvisie Water in de Stad (Omgeving in opdracht van De Vlaamse Waterweg nv en Stad Gent) (2018), p. 37

<sup>42</sup> Ook in de Gentse binnenwateren wordt voldoende aandacht en ruimte gecreëerd voor de beroepsscheepvaart. Er worden verschillende aanmeerzones voor beroepsvaart voorbehouden (zie Waterplan) en er worden concrete projecten naar voren geschoven om deze te ondersteunen (onder meer WOP Tolhuseiland, WOP Sluizencomplex Evergem, sites voor nautische economie). De aanmeerzones voor beroepsvaart zijn locaties waar actieve beroepsschippers kunnen overnachten en is dus geen plaats voor overslag. Het moet beschouwd worden als een specifieke en gereserveerde aanmeerplek voor beroepsschippers.

middeninkomens (Q2) zien we budgethuurwoningen als duurzame woonoplossing. Tegen 2027 zal de woonmaatschappij in Gent geen bouwgronden meer hebben. Daarom willen we bijkomend ontwikkelingspotentieel creëren. In stadsontwikkelingsprojecten voorzien we **minstens 20% sociale woningen en 20% budgethuurwoningen**. Via ruimtelijke instrumenten zoals een ruimtelijk uitvoeringsplan willen we het sociaal huuraanbod integreren in de private vastgoed- en ontwikkelingsmarkt. Ook voor budgethuur maken we op eigen gronden ruimte. Gezien de beperkte grondpositie is ook voor budgethuur een samenwerking met de private markt wenselijk.

Betaalbaarheid en woningkwaliteit gaan samen met de uitdaging om ons woonbeleid beter af te stemmen op specifieke doelgroepen. Bij nieuwbouwwoningen wordt slechts een klein aandeel (22%) gezinswoningen gebouwd. Het aandeel eengezinswoningen in de stad neemt verder af. We zetten daarom in op het beschermen van grondgebonden woningen en zetten in op bijkomend aanbod.

### 14.6.2. Studie studentenhuisvesting (2021)

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

### 14.6.3. Motivatie voor het voorzien van sociale huisvesting

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

eigenaars en investeerders om sociaal huuraanbod te (laten) realiseren door een woonmaatschappij<sup>43</sup>.

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

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

#### 14.6.4. Programmanota sociaal wonen (2024)

De Groep Gent zorgt voor een structurele en gecoördineerde ondersteuning van Thuispunt Gent in de evolutie naar een meer behoefte dekkend sociaal huuraanbod van **20% sociale huurwoningen ten opzichte van Gentse huishoudens tegen 2050**.

Dit komt neer op minstens 10.200 bijkomende sociale huurwoningen als uitbreiding van de huidige voorraad van circa 15.000 sociale huurwoningen in Gent. Voor 7.800 van de 10.200 bijkomende sociale huurwoningen moet er nog ontwikkelingspotentieel gecreëerd worden.

Om de substantiële groei van het sociaal huuraanbod, met een realistische versnelling en afgestemd op de investeringsmeerjarenplannen van Thuispunt Gent mogelijk te maken is een programmawerking nodig om drie redenen:

- > de verankering van een pad met langetermijndoelen binnen de organisatie en over legislaturen;
- > de noodzakelijke en aanhoudende inspanningen en ondersteuning bovenop de reguliere werking van betrokken diensten;
- > de gecoördineerde afstemming van de inspanningen en acties binnen de Groep Gent in relatie tot een samenwerkingsmodel met Thuispunt Gent en Wonen in Vlaanderen.

Op 14 januari 2024 keurde het college van burgemeester en schepenen de programmanota sociaal wonen goed. Met de goedkeuring van die programmanota worden de eerste stappen gezet naar een meer behoefte dekkend sociaal huuraanbod volgens de visie, de hoofddoelstellingen, de lange termijn doelen, de principes en de aanpak in de nota omschreven. De programmanota vormt het kader voor de latere uitwerking van een programmaplan.

Volgende principes staan hierbij voorop :

<sup>43</sup> Vanaf 1 juli 2023 moeten sociale huisvestingsmaatschappijen (SHM's) en sociale verhuurkantoren (SVK's) één woonactor vormen met maar één speler per gemeente: de woonmaatschappij

- > sociale huisvesting is een hoeksteen van de stedelijke ontwikkeling
- > alle stadswijken worden ingezet voor bijkomend sociaal huuraanbod
- > bij de vernieuwing van het sociaal huurpatrimonium blijft het aantal sociale woningen minstens op peil
- > stedelijk patrimonium dat vrij komt, wordt prioritair ingezet voor sociaal wonen
- > eigen stadsontwikkeling zet de trend voor meer sociaal wonen in projectontwikkeling
- > een specifiek instrumentarium bevordert de bouw van sociale huisvesting
- > sociaal wonen wordt een gedeelde opgave voor de hele sector
- > de realisatie en uitbreiding van sociale woonprojecten wordt versneld
- > sociale woonprojecten zijn kwalitatief en kostenefficiënt binnen de beschikbare financieringskanalen

### 14.6.5. Woonstudie (2023)

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

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

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

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



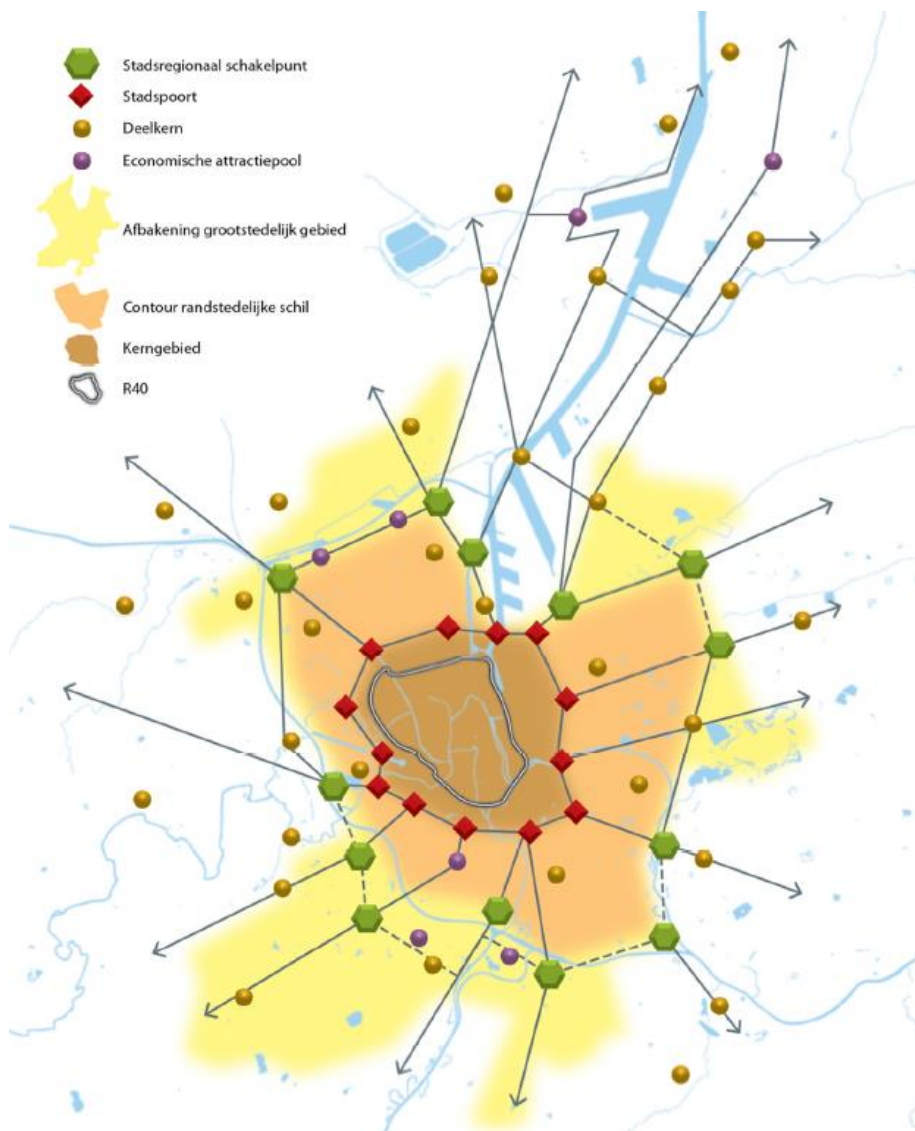
## 14.7. Sectorale beleidsplannen: thema mobiliteit

### 14.7.1. Mobiliteitsplan (2015)

De Stad Gent wil met dit plan een ambitieus en sturend mobiliteitsbeleid voeren. Hoofddoel is de levenskwaliteit in Gent verbeteren en de stad bereikbaar maken. Het plan gaat uit van een sturend en geïntegreerd mobiliteitsbeleid. De tijdshorizon ligt op 2030. Met het plan willen we de stad toegankelijk houden en tegelijk aantrekkelijk maken voor zowel bewoners als handelaars, bedrijven en bezoekers. Om tot een gedragen plan te komen, kiest de Stad voor co-creatie. Door stappen, trappen en openbaar vervoer te versterken, kan de automobilititeit beheerst worden. Het versterken van de alternatieve vervoersmodi en het verschonen van de vervoersmiddelen dragen bij tot de doelstelling om Gent klimaatneutraal te maken tegen 2050. We spelen duurzame mobiliteit uit als troef voor economische ontwikkelingen. De fietsinfrastructuur wordt maximaal versterkt en dit in functie van nieuwe ontwikkelingen en de uitbouw van een stadsregionaal netwerk.

Het noordelijke deel van de Afrikalaan maakt als primaire weg type II deel uit van de ontsluitingsstructuur op Vlaams niveau. Omwille van de specifieke context staat een snelheidsregime tot 50 km/u voorop. De Verapazbrug en het zuidelijke deel van de Afrikalaan (secundaire III) fungeren als stedelijke ringboulevard en combineren verkeers- en verblijfsfunctie. De as Vliegtuiglaan-Port Arthurlaan fungeert als secundaire weg, type II en kan de functie van 'havenring' enkel tijdelijk opnemen, in afwachting van de Siffertunnel en mits een duidelijk ontsluitingsconcept voor de wijk Muide-Meulestede.

De fiets fungeert als volwaardig vervoersmiddel. Elke ontwikkeling moet 'befietsbaar' worden gemaakt. Kruisingen met drukke verkeersaders gebeuren conflictvrij. We bouwen een samenhangend netwerk uit met vlotte verbindingen en 'schakel'punten of poorten tussen kern en rand. Dergelijke 'schakelpunten' bevinden zich ten zuiden (station Gent Dampoort) en ten noorden (P&R WEBA) van het projectgebied. Bedoeling is om op deze punten niet enkel de uitwisseling van fietsstromen te faciliteren, maar ook te voorzien in combinatiemogelijkheden van vervoersmodi (bijv. Park & Bike) en een aantal ondersteunende voorzieningen en publieke ruimten. De fietsinfrastructuur langs de Verapazbrug en Oude Dokken wordt gezien als strategisch project voor de uitbouw van het stadsregionaal fietsroutenetwerk.



Het Mobiliteitsplan ziet in de (her)opening van het station Muide een opportuniteit om het voorstadsnetwerk (basisfrequentie 2 treinen/uur) aan de noordzijde van de stad te versterken<sup>44</sup>. Het doortrekken van tramlijn 4 van Meulestede tot de Dampoort via Dok Noord en Dok Zuid zat al in het Pegasusplan uit 2003 en wordt verder bevestigd. De realisatie van deze zgn. 'Hoefijzerlijn' is een prioriteit voor de stad.

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

Met het strategisch beleidsplan wil Gent een sturend parkeerbeleid voeren. We richten ons hierbij zowel op auto's als op fietsen. De visieopbouw spoort met het algemene Mobiliteitsplan. In uitvoering van het plan is een nota 'parkeerrichtlijnen' opgesteld (2018) met concrete richtlijnen voor ontwikkelaars. Om de kwaliteit van de openbare ruimte (bijvoorbeeld groenvoorzieningen,

<sup>44</sup> Mobiliteitsplan stad Gent (2015), p. 111.

kindvriendelijke woonstraat, ...) en de leefbaarheid van de stad te handhaven, is elke initiatiefnemer van een bouwplan in principe verantwoordelijk voor het realiseren van een parkeeroplossing op eigen terrein. De richtlijn voor fietsparkeren is een minimumrichtlijn die bepaalt hoeveel fietsparkeerplaatsen minimaal verplicht zijn. Het gebruik van krappe autoparkeerrichtlijnen draagt de voorkeur weg omdat dit vermijdbaar autoverbruik tegengaat. Het parkeerplan duidt het projectgebied aan als (uit te breiden) onderdeel van de 'groene zone', wat wil zeggen dat er op vandaag nog geen betalend parkeren geldt, maar dit in de toekomst wel kan worden ingevoerd.

Per type functie gelden volgende richtlijnen voor het autoparkeren:

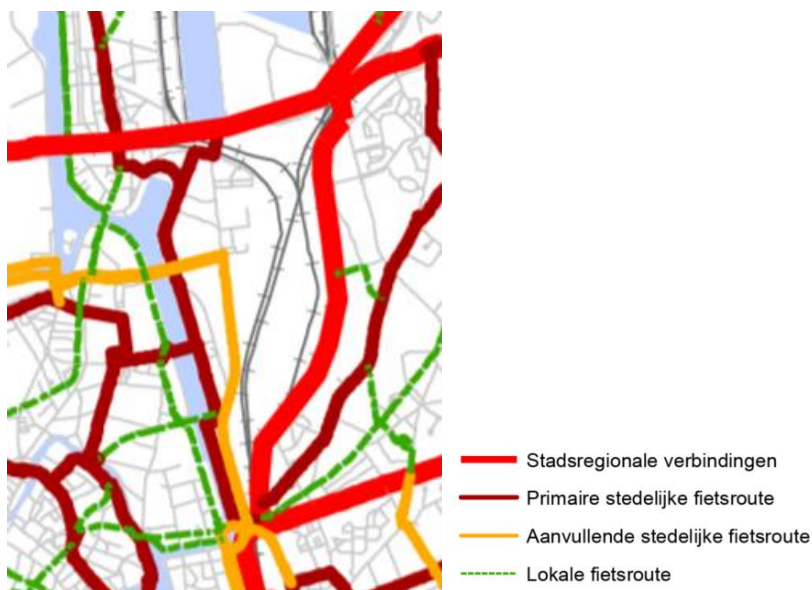
	FUNCTIE	normslag	rode zone	oranje zone	gele zone	groene zone	witte zone	zuidelijke mozaiek	Aandeel bezoekers in totaal	
wonen	sociale huurwoning	wooneenheid	max. 0,4	0,4 - 0,6	0,4 - 0,6	0,4 - 0,6	min. 0,4	-	excl. bezoekers	
	studentenwoningen	wooneenheid	0	0	0	0	0	-	excl. bezoekers	
	serviceflats/assistentiewoningen	wooneenheid	max. 0,4	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	min. 0,4	-	0,15 per woning	
	woning / studio's	wooneenheid	max. 0,6	0,6 - 0,8	0,6 - 0,8	0,6 - 1	0,8 - 2	-	excl. bezoekers	
	bezoekers	wooneenheid	0	0	0	min. 0,1	0,2 - 0,5	-		
werken (incl. bezoekers)	kantoren zonder baliefunctie	100 m <sup>2</sup> bvo	max. 1,5	0,7 - 2	0,7 - 2	2 - 3	3 - 4	max. 2,7	5%	
	arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m <sup>2</sup> bvo	max. 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	0,9 - 1,5	1 - 1,9	max. 0,9	5%	
	arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m <sup>2</sup> bvo	max. 0,3	0,1 - 0,4	0,1 - 0,4	0,3 - 0,4	0,4 - 0,9	max. 0,36	5%	
commercieel (incl. bezoekers)	detailhandel, supermarkt	100 m <sup>2</sup> verkoopsopp	0	1 - 2,5	1 - 2,5	2,5 - 4	3 - 4,5	max. 2,7	85%	
	grootschalige detailhandel	100 m <sup>2</sup> verkoopsopp	/	/	/	4 - 6	5 - 7	max. 4,5	85%	
	commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m <sup>2</sup> verkoopsopp	max. 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	1,5 - 3	2,5 - 4	max. 2,25	20%	
	Andere (vb. showroom, weekmarkt, winkelcentrum e.d.)	100 m <sup>2</sup> verkoopsopp	per ontwikkeling te bepalen							
	Andere	per ontwikkeling te bepalen								

Voor fietsen gelden volgende parkeerrichtlijnen in de groene zone:

	FUNCTIE	normslag	rode zone	oranje zone	gele zone	groene zone	witte zone	Aandeel bezoekers in totaal aantal fietsen	
wonen	sociale huurwoning	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	studentenwoningen	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	serviceflats/assistentiewoningen	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	meergezinswoning	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	eengezinswoningen	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	bezoekers	wooneenheid	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1		
werken (incl. bezoekers)	kantoren	100 m <sup>2</sup> bvo	2	2	2	2	1,5	5%	
	arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m <sup>2</sup> bvo	1,3	1,3	1,3	1,3	1	5%	
	arbeidsintensieve/bezoekers-extensieve bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m <sup>2</sup> bvo	0,9	0,9	0,9	0,9	0,6	5%	
commercieel (incl. bezoekers)	detailhandel, supermarkt	100 m <sup>2</sup> verkoopsopp	3	3	3	3	3	85%	
	grootschalige detailhandel	100 m <sup>2</sup> verkoopsopp	/	/	/	3	3	85%	
	commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m <sup>2</sup> verkoopsopp	2	2	2	2	2	20%	
	Andere (vb. showroom, weekmarkt, winkelcentrum e.d.)	100 m <sup>2</sup> verkoopsopp	per ontwikkeling te bepalen						
Andere	per ontwikkeling te bepalen								

### 14.7.3. Stadsregionaal fietsroutenetwerk (2018)

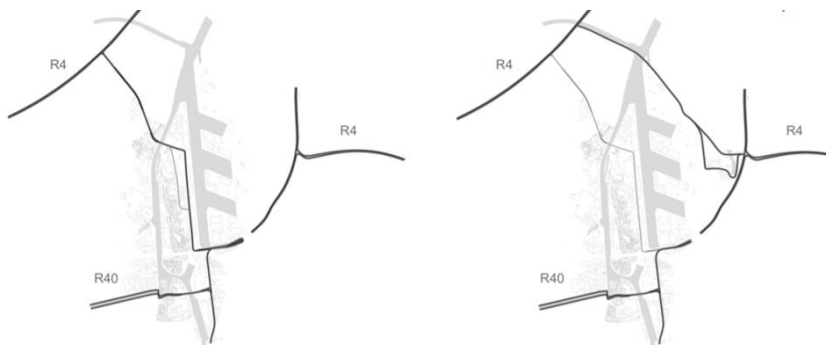
Het stadsregionaal fietsroutenetwerk bepaalt de belangrijke fietsroutes door de stad. De routes in het plan zijn 'prioritair' voor de aanleg van nieuwe fietspaden en andere infrastructuur. De trajecten zijn zo gekozen dat er zoveel mogelijk belangrijke bestemmingen op aangesloten worden.



Het stadsregionaal netwerk voorziet een primaire stedelijke fietsroute in noord-zuidrichting langs het Houtdok. De noodzakelijke infrastructuur is momenteel deels gerealiseerd binnen het project 'Oude Dokken'. De fietsinfrastructuur langs de te verleggen stadsring blijft belangrijk als aanvullende route. Verbindingen op stadsregionaal niveau bevinden zich ten oosten (groenklimaat 1) en ten noorden (Vliegtuiglaan-Muide) van het projectgebied.

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

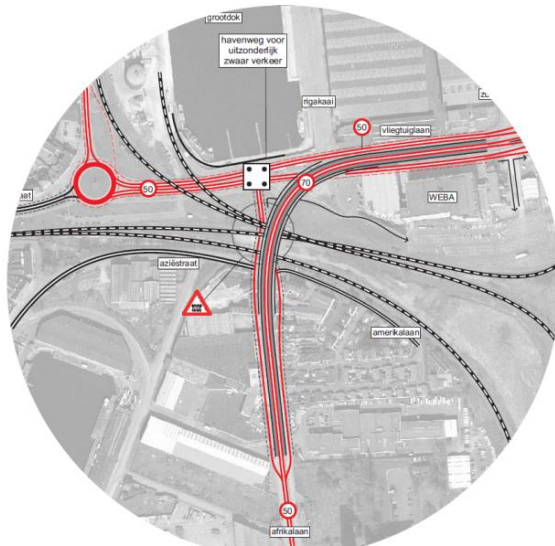
Het plan voorziet in de (her)aanleg van een voorlopige zuidelijke havenring als verbinding tussen de primaire wegen R4 west en R4 oost, in afwachting van de realisatie van de Siffertunnel.



##### a. Raamplan (2005)

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

Het plan voorziet in een optimalisatie van het kruispunt van de Afrikalaan en Vliegtuiglaan door middel van een grote brug die meteen ook de spoorlijn 50 A ongelijkvloers kruist. Het idee voor een viaduct bestaat al van bij de bouw van de tunnel onder de Hogeweg. Wie vandaag uit deze tunnel richting de Afrikalaan rijdt, merkt dat in de middenberm al een aanzet voor dit viaduct aanwezig is. De bouw van dit 'viaduct' heeft uiteraard belangrijke consequenties voor het plangebied.



Zuidelijke Havenring  
Voorstel segment 2: knooppunt Vliegtuiglaan-Afrikalaan

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

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

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

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

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

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

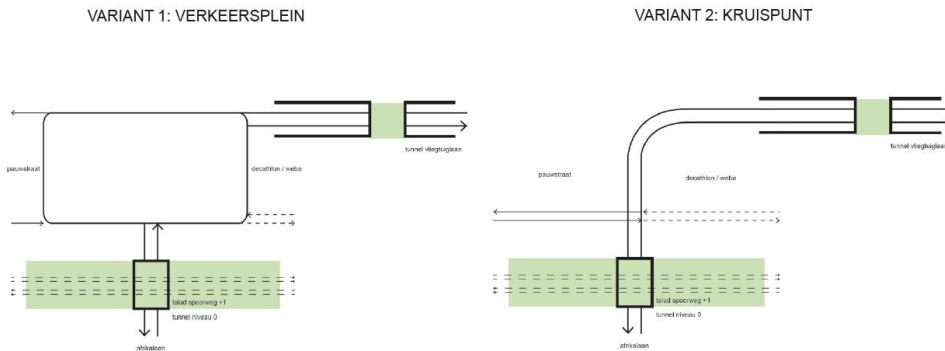
In het uitwerken van de varianten gaat de studie uit van de noodzakelijke verbreding van de spoorinfrastructuur om de ontsluiting van de haven te verbeteren en de verbinding met Evergem en Eeklo te optimaliseren. De studie houdt bovendien rekening met het doortrekken van de fietssnelweg R400 en de aanleg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

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



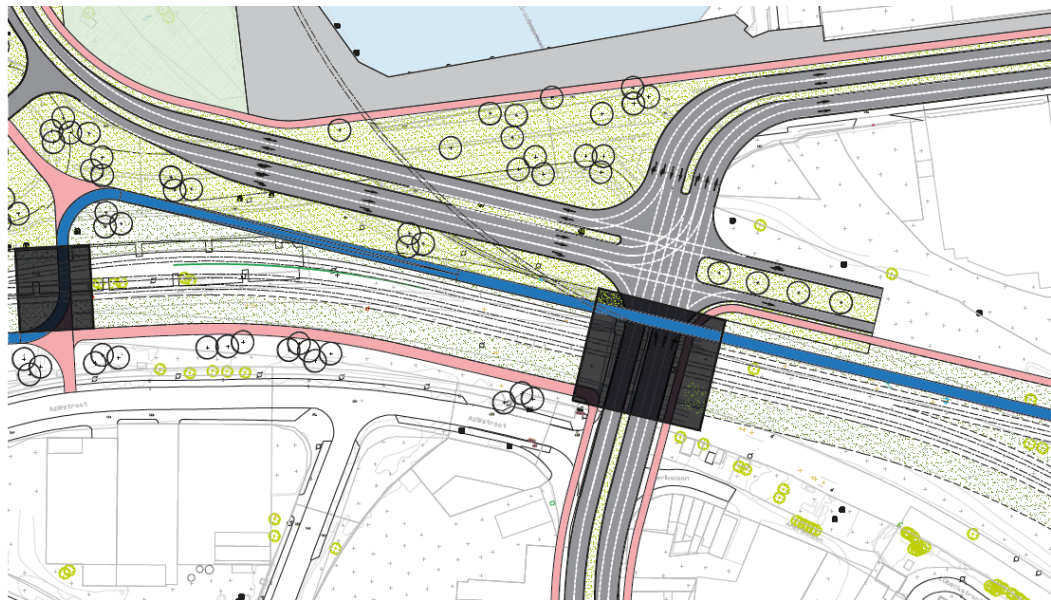
### Variant 1 : spoor in ophoging

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



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

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



*Conceptuele uitwerking van de voorkeursvariant kruispuntinrichting bij spoor in ophoging*

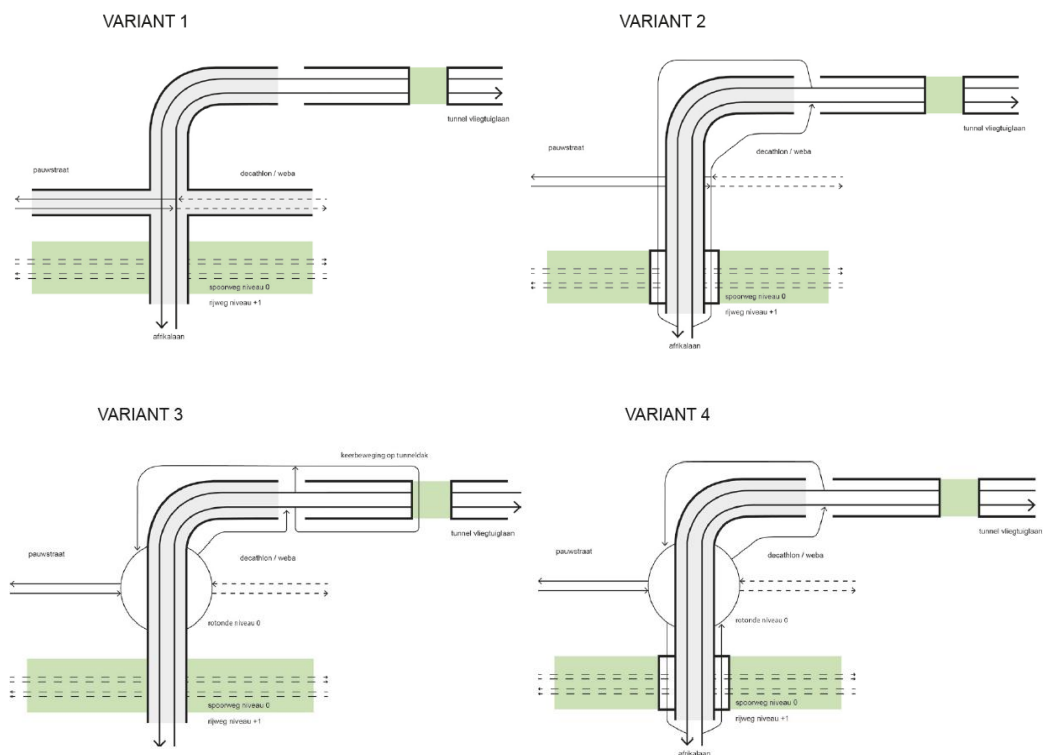
Het viertakskruispunt gaat uit van een aansluitend 2X2 – profiel met gescheiden middenberm voor de Afrikalaan. De kruispunten met Aziëstraat en Amerikalaan liggen té dicht tegen het viertakskruispunt met de Vliegtuiglaan en zouden dan ook gesupprimeerd moeten worden. De

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



### Variant 2 : spoor op maaiveld

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



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



*Conceptuele uitwerking van de voorkeursvariant kruispuntinrichting bij spoor op maaiveld.*

### Vervolgtraject

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

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

## 14.7.5. Regionaal mobiliteitsplan (2023)

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

## 14.8. Wijkplannen

### 14.8.1. Stadsvernieuwingsproject Muide Meulestede Morgen (2019)

Op initiatief van de buurt startte de Stad Gent in 2014 een stadsvernieuwingsproject voor de wijk Muide Meulestede. Het project overkoepelt diverse initiatieven of ‘werven’ om de vooropgestelde visie en doelstellingen in de praktijk te brengen. Het gaat dan zowel om een aantal initiatieven op het vlak van (betaalbaar) wonen en (co)werken als om gerichte ingrepen in de publieke ruimte. De



aanleg van het Houtdokpark (later Kapitein Zeppospark genoemd) vormt één van de acties uit het stadsvernieuwingsproject (zie verder).

Om al deze initiatieven te vatten binnen één ruimtelijk kader is een wijkstructuurschets opgesteld (BUUR, EVR, 2019). De wijkstructuurschets verbeeldt de ruimtelijke toekomstvisie voor de wijk. Door de aanleg van de Verapazbrug en het verleggen van de ring naar de New Orleansstraat ontstaan belangrijke kansen voor het openbaar domein. Dit openbaar domein krijgt een uitgesproken groen karakter en fungeert als ontmoetingsruimte. De wijkstructuurschets brengt de nodige centraliteit in de wijk en versterkt het voetgangers- en fietsnetwerk. Het onderzoeksgebied van de wijkstructuurschets bevindt zich strikt genomen net buiten het plangebied van dit RUP. Toch is het zinvol om na te gaan op welke wijze de in deze studie uitgezette visie en concepten doorwerken binnen het plangebied.

Doorgaand auto- en vrachtverkeer wordt geleid naar de verbindingen aan de rand van de wijk (as Vliegtuiglaan-Port Arthurlaan en Afrikalaan-Verapazbrug). De wijk krijgt hierdoor een verkeersluw karakter. Om sluipverkeer te vermijden, zijn extra ingrepen nodig. Straten en pleinen krijgen een duidelijke verblijfsfunctie. Parkeren wordt maximaal geclusterd aan de rand van de wijk, waardoor extra verblijfsruimte vrij komt. Heropenen van het station Muide geeft uiteraard een belangrijke impuls aan de wijk, net als een eventuele vertramming van de Meulealtijdesteenweg. Het Kapitein Zeppospark draagt bij tot het behalen van de groennorm voor de bewoners van Muidebrug. De structuurschets wil vooral inzetten op het beter bereikbaar maken van het park, onder meer door de realisatie van een noord-zuidgerichte fiets- en wandelverbinding ten westen van de ontwikkelingszone op de kop van het Houtdok (verbinding tussen Aziëstraat en Pauwstraat, over de sporen heen). Op de plek waar de tijdelijke zuidelijke havenring een bocht maakt richting de New Orleansstraat is ruimte voor bijkomend (buffer)groen als verbinding tussen Groenklimaatas 1 en de groenklimaatas richting Wondelgem. In de wijk zelf wordt tenslotte extra ruimte gecreëerd voor maakbedrijvigheid, verweven met het wonen. Daarnaast besteedt de studie extra aandacht aan de specifieke potenties van de watergebonden ligging (o.m. voor stadsdistributie).



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

## 14.8.2. Wijkmobiliteitsplan (in opmaak)

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

## 15. Bijlage 5: planmilieueffectenrapport

Zie apart document.

## 16. Bijlage 6: ruimtelijk veiligheidsrapport

Zie apart document.