



informatief gedeelte



richtinggevend gedeelte



bindend gedeelte



begripenlijst



Colofon

Dit document is een publicatie van:

Stad Gent
Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning
Woodrow Wilsonplein 1
9000 Gent

Opdrachtgever:

Karin Temmerman,
schepenvan Stedenbouw en Mobiliteit

Projectleiding en coördinatie:

Stad Gent,
Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning
(Noël Dehaene, Peter Lacoere en Carl Dejonghe)
Administratief Centrum Zuid
Woodrow Wilsonplein 1
9000 Gent
tel. 09 266 78 90
fax 09 266 78 99
e-mail: stedenbouw@gent.be

Ontwerpers:

Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning
en Studiegroep Omgeving
(Jan Baelus, Guy Vloebergh en Johan De Greef)
Wouwstraat 1
2640 Mortsel
tel. 03 448 22 72
fax 03 440 13 93
e-mail: info@studiegroepomgeving.be

Met thematische bijdragen van:

Stad Gent, Dienst Leefmilieu en
Natuurontwikkeling
Stad Gent, Dienst Stadsarcheologie
Stad Gent, Dienst Monumentenzorg
Stad Gent, Dienst Mobiliteit
Hogeschool voor Wetenschap en Kunst,
Departement Sint-Lucas
Katholieke Universiteit Leuven, GFG
Katholieke Universiteit Leuven, ISEG
Universiteit Gent, Vakgroep Landbouweconomie
Mens en Ruimte / Groep Planning
Iris Consulting
BRO
Tritel

**Bekroond met de Vlaamse Ruimtelijke
Planningsprijs 2002**



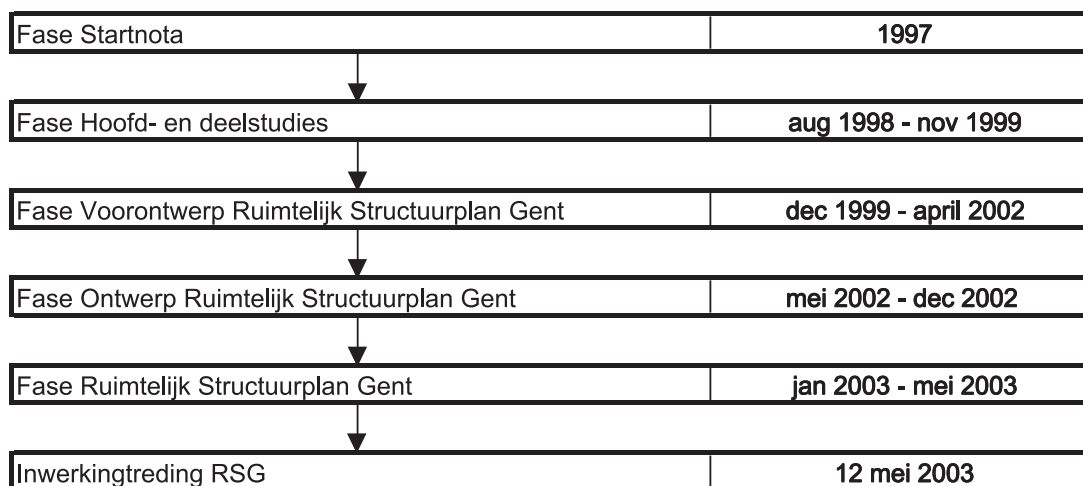
	INLEIDING	1
1	Opzet en structuur van het structuur-planningsproces	1
1.1	Waarom een ruimtelijk structuurplan voor de stad Gent?	1
1.2	Finaliteit van een ruimtelijk structuurplan	3
1.2.1	Kenmerken van structuurplanning	3
1.2.2	Het instrument ruimtelijk structuurplan	4
1.2.3	Juridische draagwijdte van het ruimtelijk structuurplan	4
1.2.4	Verder verloop van het planningsproces	5



1 Opzet en structuur van het structuurplanningsproces

1.1 Waarom een ruimtelijk structuurplan voor de stad Gent?

figuur 1 schema planningsproces



Met de goedkeuring van de **intentienota** op 18 november 1997, besliste de Gemeenteraad tot de opmaak van het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG). Deze beslissing is enerzijds een gevolg van het decreet op de ruimtelijke planning van 24 juli 1996, waarin iedere gemeente aangezet wordt een ruimtelijk structuurplan op te maken. Anderzijds wenst het Gentse stadsbestuur haar jarenlange traditie inzake ruimtelijke planning verder te zetten en inhoudelijk te actualiseren en de vele lopende projecten beter op elkaar af te stemmen tot één coherente visie. In de periode 1988-1993 werd onder meer een Ruimtelijke Ontwikkelingsstructuur (ROS) voor de stad uitgewerkt. Dit ROS kan beschouwd worden als een aanzet tot structuurplanning.

Inhoudelijke verdieping en het nieuwe juridisch-administratieve kader vormen de drijfveren om dit nieuwe planningsproces op te starten. Het werken aan een visie op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de stad is zeker aan de orde. Een meer recent en bijkomend element hiervoor is de afbakeningsstudie van het grootstedelijk gebied Gent, die door het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (AROHM) werd aangevat. Vanuit de werkzaamheden aan het RSG kan input gecreëerd worden voor dit afbakeningsproces.

In het kader van het RSG werd in een eerste fase een **startnota** opgesteld. Vervolgens werden tien ondersteunende deelstudies en een hoofdstudie opgestart. Van 15/10/1998 tot 15/06/1999 werd in het kader van de hoofdstudie onderzoek verricht naar de bestaande ruimtelijke structuur. In de loop van 1999 werden **deelstudies** uitgevoerd: landbouw, huisvesting, recreatie, mobiliteit, natuur en leefmilieu, economie (bedrijven, handel en diensten), ruimtelijke historie, ruimtelijk beleid en stadsvernieuwing. Deze studies werden samengebracht tot een **informatief gedeelte** en gaven inspiratie voor het richtinggevend en bindend gedeelte.

In de loop van het jaar 2000 werden de kerntaken en ambities van de stad bediscussieerd en vervolgens in drie versies van het **richtinggevende gedeelte** uitgewerkt. Centraal in de opbouw van dit document staat de gewenste ruimtelijke structuur. Op basis van alternatieve concepten worden de bouwstenen van het toekomstbeeld in kaart gebracht. Dit resulteerde in januari 2001 in een eerste voorontwerp RSG.

Daaropvolgend werden systematisch alle onderdelen vervolledigd. Diverse besprekingen met de plangroep RSG, het College, de gemeenteraadcommissie Openbare Werken en het structureel overleg met de hogere overheden werden verwerkt in de voorontwerpen.



figuur 2 reeds uitgevoerde stappen voor het ruimtelijk structuurplan Gent

Fase Startnota	
18 november 1997	Gemeenteraad keurt intentieverklaring en startnota goed
Fase Hoofd- en deelstudies	
6 augustus 1998	start van de 9 ondersteunende deelstudies
23 oktober 1998	persconferentie Schepenen Van Rouveroi omtrent RSG
12 december 1998	publiek forum in Aula RUG, circa 150 deelnemers
8 januari 1999	start overleg hoofd- en deelstudies: per studie 5 groepen (50 vergader.)
27 augustus 1999	indiening eerste versie hoofdstudie
28 oktober 1999	voorstelling hoofdstudie aan College
30 november 1999	einde overleg hoofd- en deelstudies
Fase Voorontwerp Ruimtelijk Structuurplan Gent	
3 december 1999	start fase 2 integratie tot informatief en indicatief gedeelte
9 juni 2000	Commissie Openbare Werken krijgt stand van zaken en alternatieven
30 juni 2000	Brochure 1 Gent Gisteren verschijnt en persconferentie
30 november 2000	Brochure 2 Gent Vandaag verschijnt
14 december 2000	voorstelling aan College: bedrijven en woningbouw
4 januari 2001	voorstelling aan College: functionele en morfologische alternatieven
9 maart 2001	voorstelling aan College: bespreking voorontwerp 1, afbakingslijn, enz.
4 mei 2001	voorstelling aan College: bespreking voorontwerp 2 en afbakening
18 mei 2001	COW V2: hoofdstukken 1,2 en 3: visie, alternatieven, totaalbeeld
6 juni 2001	voorstelling aan College: bespreking aanpassingen voorontwerp 3, woonstudie
27 juni 2001	Structureel overleg AROHM Brussel V2 + woonbehoeftestudie
2,3,4 juli 2001	Commissie Openbare Werken voorontwerp 3 en woonbehoeftestudie
6 juli 2001	voorstelling aan College : voorontwerp 3, zonevreemdheid, fasering
4,5,6 september 2001	drie thematische publieksfora PAC, circa 400 deelnemers
6 september 2001	tussentijds overleg AROHM en Provincie voorontwerp 4
7 september 2001	voorstelling aan College: voorontwerp 4, lijsten zonevreemdheid
30 november 2001	principiële goedkeuring College voorontwerp 6
11 december 2001	GECORO bespreking wijzigingen voorontwerp 6 t.o.v. 5
21 januari 2002	plenaire vergadering AROHM en Provincie voorontwerp 6
24 januari 2002	GECORO advies voorontwerp 6
28 februari 2002	voorlopige vaststelling ontwerp versie door College
8 maart 2002	persconferentie Schepenen Temmerman
11 maart, 8 april 2002	Commissie Openbare Werken ontwerp
22 april 2002	Gemeenteraad voorlopige vaststelling ontwerp versie
Fase Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Gent	
3 mei 2002	opening tentoonstelling Gent Morgen en Brochure 3 Gent Morgen verschijnt
6 mei- 3 augustus 2002	openbaar onderzoek ontwerp met 7 infoavonden circa 1200 deelnemers
29 mei 2002	infoavond COW, GECORO en bevolking afbakening grootstedelijk gebied
3 augustus 2002	einde openbaar onderzoek: 179 bezwaarschriften en 4500 bezoekers tentoonstelling
11 september - november	7 zittingen GECORO verwerking bezwaarschriften
12 november 2002	Stad Gent wint Vlaamse Planningsprijs 2002
22 november, 6 december	voorstelling aan College: voorstellen wijzigingen
28 november 2002	GECORO advies bezwaarschriften
24 december 2002	College definitieve vaststelling
Fase Ruimtelijk Structuurplan Gent	
7, 13 januari 2003	bespreking COW
27 januari 2003	Gemeenteraad definitieve vaststelling
9 april 2003	Goedkeuring minister
28 april 2003	publicatie Belgisch Staatsblad
12 mei 2003	inwerkintreding RSG

GR	Gemeenteraad
COW	Commissie Openbare Werken
GECORO	Gemeentelijke Commissie voor Ruimtelijke Ordening

(*) 3 thema's: verkeer, economie / groen, buitengebied / wonen, stadsvernieuwing en landschap



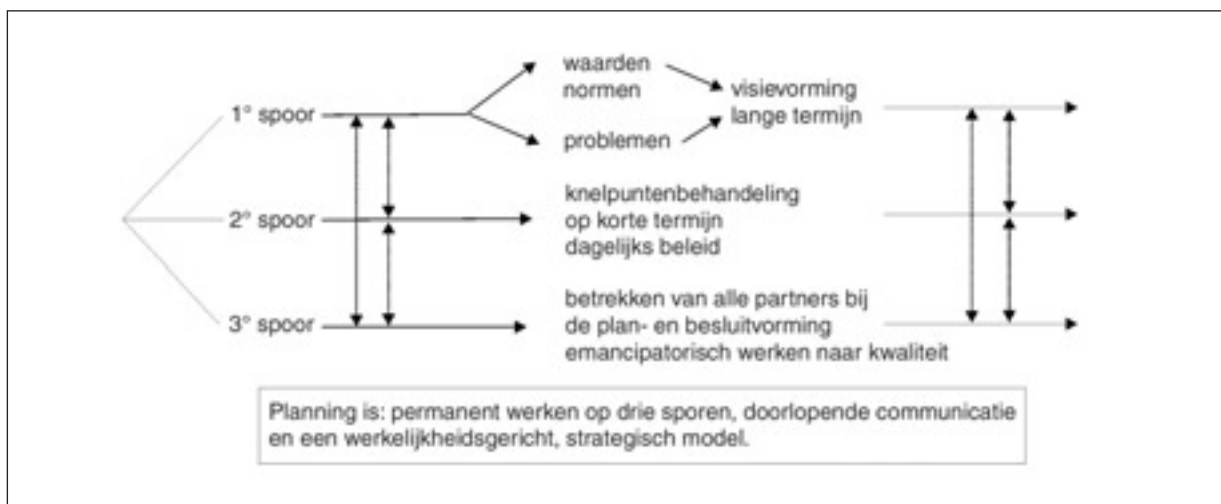
1.2 Finaliteit van een ruimtelijk structuurplan

Belangrijk is eerst en vooral stil te staan bij de finaliteit van een ruimtelijk structuurplan in het algemeen, en van een ruimtelijk structuurplan voor het grootstedelijk gebied Gent in het bijzonder. Meer bepaald is het voor de betrokkenen bij het RSG noodzakelijk te weten:

- wat structuurplanning is (het proces);
- wat een structuurplan is (het product);
- waarover een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan uitspraken doet.

1.2.1 Kenmerken van structuurplanning

figuur 3 structuurplanningsproces



Structuurplanning is een dynamisch en permanent proces van visie- en beleidsvorming met betrekking tot de kwaliteit van de ruimte. Het is met andere woorden een beleidsproces. Een structuurplanningsproces volgt een bepaalde manier van werken, een methode. Het voornaamste kenmerk van de hier voorgestelde aanpak is, dat er inhoudelijk coherent maar gelijktijdig op drie sporen wordt gewerkt. Hierdoor kan men zowel een langetermijnvisie ontwikkelen als strategisch inspikken op de werkelijkheid. Door een systematische koppeling wordt aanmodderen vermeden.

Deze werkwijze wordt ook voorgesteld in de handleiding van AROHM voor gemeentebesturen, met betrekking tot het opmaken van een structuurplan². Het gelijktijdig bezig zijn op deze sporen vormt het structuurplanningsproces en mondt na verloop van tijd in het structuurplan uit. Het structuurplan is een product van dit proces op een bepaald ogenblik en voor een bepaalde beleidsperiode. Het proces bepaalt mede de inhoud van het structuurplan. Het is enerzijds een proces van inhoudelijke verdieping in de gewenste ruimtelijke structuur en anderzijds een proces van communicatie, overleg, besluitvorming en onderhandeling tussen de betrokkenen. Bovenstaand schema geeft weer hoe de systematische koppeling van de drie sporen verloopt.

Dergelijke aanpak vraagt:

- een doorgedreven **inzet** van het bestuur en van de plangroep om zowel op het abstract als het concreet niveau na te denken;
- het consequent doordenken van een **visie**, en indien nodig het herzien van standpunten over concrete dossiers;
- voldoende **tijd en bezinning**;
- **creativiteit** en creatieve mensen die kunnen omgaan met ruimte en ruimtelijke problemen op verschillende schaalniveaus en in drie dimensies.



1.2.2 Het instrument ruimtelijk structuurplan

De inhoud van een ruimtelijk structuurplan is bepaald in het planningsdecreet van 24 juli 1996, artikel 7§4. Het nieuwe decreet op de ruimtelijke ordening van 18 mei 1999 (aangevuld met het decreet dd. 26/04/2000), dat in werking trad op 1 mei 2000, heeft deze bepalingen overgenomen. Eén van de voorwaarden om in de toekomst een veel grotere verantwoordelijkheid te kunnen opnemen inzake het vergunningenbeleid, is over een goedgekeurd gemeentelijk ruimtelijk structuurplan te beschikken. In de omzendbrief RO 97/02 van 14 maart 1997 wordt nauwkeurig omschreven over welke items een gemeentelijk ruimtelijk structuurplan uitspraken kan doen. In essentie doet het ruimtelijk structuurplan in ieder geval uitspraken over de taakstellingen inzake wonen en bedrijvigheid. Daarnaast geeft het een ruimtelijke visie weer op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente (vertaald naar verschillende deelstructuren en deelruimten). Planning veronderstelt dat keuzen gemaakt worden met betrekking tot de eigen toekomst. Ten eerste betekent dit, dat verantwoordelijkheid wordt opgenomen over alles wat op stedelijk niveau kan gedaan worden (subsidiariteitsbeginsel). Ten tweede kan de stad bijgevolg de minimale inhoud aanvullen met andere beleidsambities voor het aanpakken van ruimtelijke problemen op lokaal niveau. Talrijke acties zullen afgewogen worden op hun strategische waarde. De prioriteiten zullen hun uitwerking krijgen in het bindend gedeelte van het structuurplan. Hierin worden de beslissingen samengebracht die noodzakelijk zijn om de gewenste ruimtelijke structuur te realiseren. Deze zijn bindend voor het stadsbestuur.

Een structuurplanningsproces is **een dynamisch en continu proces** dat wordt opgebouwd op drie sporen (langetermijnvisie en strategie, concrete problemen en communicatie). Het structuurplan is een product dat op een bepaald ogenblik de inzichten inzake de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en de acties om hieraan te kunnen werken samenbrengt in een beleidsdocument. Dit ruimtelijk structuurplan biedt een kader voor het stedelijk ruimtelijk beleid en kan op selectieve wijze ook als toetskader ingezet worden. Daarnaast is het een strategisch plan met als doelstelling het nemen van verantwoorde en samenhangende beleidsbeslissingen. Om hiertoe te komen zal tijdens het planningsproces getracht worden de enorme complexiteit van de werkelijkheid te vernauwen tot keuzes die structureel haalbaar zijn. Een structuurplan streeft niet naar volledigheid, wel naar selectiviteit en ruimtelijke kwaliteit.

De dynamiek die de ruimtelijke planning de laatste jaren kenmerkt, uit zich onder meer in de opmaak van diverse ruimtelijke plannen op verschillende beleidsniveaus. Naast het RSG wordt momenteel gewerkt aan de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent (door de Vlaamse Gemeenschap) en aan het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen (door het Provinciebestuur). Dit uniek samengaan van deze drie planningsprocessen moet het mogelijk maken het subsidiariteitsbeginsel, waarbij elk beleidsniveau eigen verantwoordelijkheden opneemt, volledig toe te passen op een door alle beleidsniveaus gedragen visie en inzicht in de gewenste ruimtelijke structuur. Het spreekt voor zich dat overleg en communicatie essentiële sleutels zijn om deze doelstellingen te bereiken.

1.2.3 Juridische draagwijdte van het ruimtelijk structuurplan

Het ruimtelijk structuurplan voor de stad Gent wordt enerzijds het toetskader van het ruimtelijk beleid. Anderzijds is het een strategisch instrument om een actief ruimtelijk beleid te voeren. Het formeel document, het structuurplan, bevat drie delen met een verschillende juridische draagwijdte:

- informatief gedeelte met de bestaande structuur en de prognoses;
- richtinggevend deel met de visie, de principes en de gewenste structuur;
- (voor de overheid) bindend gedeelte met de beleidsmaatregelen.

De gewenste ruimtelijke structuur is richtinggevend voor de overheid. De gemeenteraad kan hiervan alleen met een gemotiveerde beslissing afwijken omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. Deze afwijkingen mogen in geen geval aanleiding zijn om de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit van welk gebied ook in het gedrang brengen.

De bindende bepalingen vormen het kader voor de maatregelen waarmee de stad de gewenste ruimtelijke structuur wil realiseren. Het decreet bepaalt dat deze bepalingen bindend zijn 'voor de gemeente en de instellingen die eronder ressorteren'.

Het ruimtelijk structuurplan vormt geen beoordelingsgrond voor aanvragen om een stedenbouwkundige of een verkavelingsvergunning en ook niet voor een stedenbouwkundig uittreksel en attest. Het heeft dus geen verordende kracht ten aanzien van de burgers.



Uitvoeringsinstrumenten hebben wel verordende kracht. In afwachting van de goedkeuring van het RSG kan de gewenste ruimtelijke structuur van de stad worden gerealiseerd via BPA's en met behulp van verordeningen.

1.2.4 Verder verloop van het planningsproces

Met dit eerste ontwerp belandt het planningsproces in een bepalende fase. Aan de hand van een aantal brochures en hoorzittingen werd de bevolking eerder al ingelicht en om haar mening gevraagd. Ook tijdens het openbaar onderzoek in de bepalende fase, worden de bewoners verder bij het proces betrokken.

Met de uiteindelijke goedkeuring van het ruimtelijk structuurplan Gent is het planningsproces echter niet voltooid. Binnen het structuurplan worden een aantal richtingen en projecten aangegeven die de verdere evolutie van de ruimtelijke structuur van Gent moeten bepalen. Hierbij worden verschillende planhorizonten aangegeven. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de beleidsmaatregelen te verwezenlijken op korte, op middellange en op lange termijn. Op korte termijn betreft het de elementen die opgestart, en zo mogelijk gerealiseerd moeten worden vóór 2007. Dit zijn de prioritaire maatregelen voor de aangegeven beleidsperiode. De elementen voor middellange en lange termijn zijn, hoewel zij vanuit de huidige context worden aangegeven, minder prioritair. Het belang en de wenselijkheid ervan kunnen binnen de context van het verdere planningsproces verder geëvalueerd worden. Het structuurplan is dan ook geen eindproduct, maar wel een product van een proces op een bepaald ogenblik en voor een bepaalde beleidsperiode.

Voetnoten

- 1 CIBE en Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning, RSG, startnota, april 1998.
- 2 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, AROHM, Bestuur Ruimtelijke Ordening, op. cit., blz. 2.6.



richtinggevend gedeelte





INHOUD

RICHTINGGEVEND GEDEELTE

0	Inleiding	193
1	Visie	196
1.1	Algemene uitgangspunten	196
1.2	Gewenste rol en positie van Gent in Europa en Vlaanderen	197
1.3	Gewenst profiel van Gent	200
1.4	Gekozen conceptelementen voor realisatie van deze visie	202
2	Ruimtelijk concept voor Gent	204
2.1	Opbouw van het globale concept	204
2.2	Suggestie van afbakening van het grootstedelijk gebied Gent	204
2.3	Principes voor zes deelstructuren	205
2.4	Principes voor zeven deelruimten	208
2.5	Synthese van de gewenste ruimtelijke structuur	213
3	Ontwikkelingsperspectieven voor zes deelstructuren	214
3.1	Gewenste nederzettingsstructuur	214
3.2	Gewenste ruimtelijke groenstructuur	229
3.3	Gewenste verkeers- en vervoersstructuur	237
3.4	Gewenste ruimtelijk-economische structuur	250
3.5	Gewenste cultureel-recreatieve structuur	272
3.6	Gewenste landschappelijke structuur	280
4	Ontwikkelingsperspectieven voor deelruimten	286
4.1	De binnenstad	286
4.2	De kernstad	291
4.3	De randstad, met haar vier lobben	301
4.4	De zuidelijke mozaïek	305
4.5	De haven	309
4.6	De moervaart	312
4.7	Het kouter- en leieland	314
5	Prioritaire beleidsthema's, actieprogramma's en realisatie	318
5.1	(Stedelijk) aanbodbeleid	318
5.2	Stadsvernieuwing	318
5.3	Nieuw openbaar groen	319
5.4	Groenstructuur	319
5.5	Strategische en gebiedsgerichte projecten	320
5.6	Mobiliteit	320
5.7	Voorwaardenscheppende beleidsthema's	320

KAARTENLIJST

kaart 70	Gent in de ruimere context
kaart 71	opbouw van het globaal concept voor Gent
kaart 72	suggestie van afbakening van het grootstedelijk gebied Gent
kaart 73	ruimtelijke principes voor zes deelstructuren
kaart 74	zeven deelruimten in Gent
kaart 75	begrenzing van binnenstad en kernstad



kaart 76	synthese van de gewenste ruimtelijke structuur
kaart 77	gewenste nederzettingsstructuur
kaart 78	woonprogrammatie
kaart 79	gewenste ruimtelijke groenstructuur
kaart 80	groenassen
kaart 81	gewenste verkeers- en vervoersstructuur
kaart 82	gedetailleerde fiets- en openbaar vervoersstructuur
kaart 83	wegenhiërarchie
kaart 84	gewenste ruimtelijk-economische structuur
kaart 85	programmatie bijkomende regionale en lokale bedrijventerreinen
kaart 86	differentiatie bestaande bedrijventerreinen
kaart 87	categorisering kantorenlokaties
kaart 88	categorisering handelslokaties
kaart 89	selectie kleinhandelslokaties
kaart 90	gewenste cultureel-recreatieve structuur
kaart 91	parken in de kernstad
kaart 92	gewenste landschappelijke structuur
kaart 93	informatieve verduidelijking westelijke torenrij
kaart 94	structuurschets voor de binnenstad
kaart 95	structuurschets voor de kernstad
kaart 96	verbindingen tussen kernstadsbuurten
kaart 97	structuurschets voor de randstad
kaart 98	structuurschets voor de zuidelijke mozaïek
kaart 99	structuurschets voor de haven
kaart 100	structuurschets voor de moervaart
kaart 101	structuurschets voor het kouter- en leieland
kaart 102	prioriteiten

FIGURENLIJST

figuur a	concept voor de binnenstad	209
figuur b	concept voor de kernstad	209
figuur c	concept voor de randstad	210
figuur d	concept voor de zuidelijke mozaïek	211
figuur e	concept voor de haven	211
figuur f	concept voor de moervaart	212
figuur g	concept voor het kouter- en leieland	212

TABELLENLIJST

tabel 60	differentiatie bouwdichtheden	216
tabel 61	totale woonprogrammatie Gent 1997-2007	222
tabel 62	actief te ontwikkelen gebieden	223
tabel 63	potenties buiten woongebied	224
tabel 64	overzicht woonprogrammatie	225
tabel 65	opbouw 'ijzeren voorraad' en jaarlijkse uitgiftemogelijkheid: gronden/gebouwen beschikbaar	255
tabel 66	te ontwikkelen bijkomende regionale bedrijventerreinen	258
tabel 67	te bestemmen/te ontwikkelen bijkomende regionale bedrijventerreinen rond de haven	260
tabel 68	te ontwikkelen bijkomende lokale bedrijventerreinen binnen stedelijk gebied	260
tabel 69	overzicht programmatie bijkomende bedrijventerreinen	260
tabel 70	differentiatie en ontwikkelingsmogelijkheden reeds bestemde bedrijfslokaties	261
tabel 71	richtinggevende programmatie bedrijvenparken voor kantoorachtigen	264
tabel 72	richtinggevende programmatie kantoren	265
tabel 73	oriënterende categorisering kantorenlokaties	266
tabel 74	oriënterende categorisering handelslokaties	268
tabel 75	bestaande en mogelijke lokaties voor kleinhandelslokaties	269



0. Inleiding

0.1 Statuut

Het richtinggevende deel van het ruimtelijk structuurplan voor Gent vormt het toetskader voor het ruimtelijk beleid. Dit gedeelte is volgens de bepalingen van het decreet Ruimtelijke Ordening richtinggevend voor de overheid. De Stad Gent en de overheden die onder haar ressorteren mogen bij hun beslissingen niet afwijken van de opties en keuzen uit het richtinggevende gedeelte. Uitzonderingen hierop zijn afwijkingen omwille van onvoorziene ontwikkelingen van de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten, of omwille van dringende sociale, economische of budgettaire redenen. De gronden voor een dergelijke afwijking dienen uitgebreid gemotiveerd. De afwijkingen mogen in geen geval een aanleiding zijn om de duurzame ruimtelijke ontwikkeling, de ruimtelijke draagkracht en de ruimtelijke kwaliteit van welk gebied ook in het gedrang te brengen.

0.2 Opbouw

Dit richtinggevende deel steunt op het informatieve deel. De opbouw ervan vertrekt vanuit algemene uitgangspunten en een visie op de rol en het profiel waar Gent naar streeft. Deze worden ruimtelijk vertaald in een concept en in een gewenste ruimtelijke structuur. Deze gewenste ruimtelijke structuur wordt op twee manieren gedetailleerd. Er wordt naar de toekomstige ontwikkeling van Gent gekeken, enerzijds vanuit de relevante deelstructuren en anderzijds vanuit de ruimtelijke samenhang van de deelruimten binnen Gent. Als overstap naar het bindende deel, wordt het richtinggevende deel afgerond met een selectie van prioritaire beleidsthema's.

0.3 Spelregels

Een goede ruimtelijke planning volgt een aantal spelregels die algemeen terug te vinden zijn in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het gemeentelijk structuurplan moet deze principes respecteren, ook in het richtinggevende deel.

Begrenzen

Een stad heeft voldoende ruimte nodig voor haar ontwikkeling, maar er moeten ook duidelijke grenzen gesteld worden aan de groei. Dit zal letterlijk uitgevoerd worden door het Vlaams Gewest, door rond het grootstedelijk gebied Gent een afbakingslijn te trekken. De afbakening van het grootstedelijk gebied Gent moet de verdere ongebreidelde suburbanisatie en de aantasting van de open ruimte van de regio in de hand houden. We hebben immers ook nood aan voldoende open ruimte waar landbouw, natuur en recreatie primeren.

Bundelen

De afbakingslijn zal niet alleen het onderscheid tussen stedelijk gebied en buitengebied scherper stellen, maar zal ook aanzetten tot een grotere bundeling van de functies wonen, werken, recreatie, enz. Zuinig en intensief ruimtegebruik is steeds het uitgangspunt.

Door het bundelen blijft alles op wandel- en fietsafstand van elkaar. Bovendien krijgt het openbaar vervoer nog meer gebruikswaarde en verhoogt het de interactie tussen mensen en activiteiten. Kortom, het concentreren van functies maakt een stad tot stad.

Mengen

Alles bundelen in een compact stedelijk gebied is één zaak, dit op een verstandige manier samenbrengen is een andere. Functies moeten namelijk zoveel mogelijk gemengd worden op de verschillende plaatsen in de stad. Dit verhoogt de afwisseling en variatie in het stedelijk weefsel en maakt vele interacties tussen de functies onderling mogelijk. Functiemenging is de regel zolang de draagkracht van de omgeving maar niet overschreden wordt. Grote verkeersaantrekkende functies of milieubelastende bedrijven horen bijvoorbeeld niet thuis in een woonbuurt.

Selecteren

In elke ruimte zitten ruimtelijke structuren die de ruimte sterk orde geven of kunnen geven in de toekomst. Dit kunnen lijnen, netwerken, gebieden, enz. zijn die zeer concreet kunnen aangewezen worden. In een structuurplan moeten deze geselecteerd worden en een rol toegekend krijgen in de globale werking van de ruimte. Wegen, riviervalleien, stationsomgevingen, openbaar vervoersassen, enz. worden in categorieën ondergebracht met elk een verschillende rol.



Structureren

Na de selectie van de ruimtelijke structuren kunnen we deze aanleggen, verbeteren of gewoon beschermen. De sterkte van een keten wordt bepaald door de zwakste schakel; een sterke samenhang van structuren is steeds het uitgangspunt. Dit is bijvoorbeeld het geval voor verkeersveilige fietsassen, de doorstroming en snelheid van het openbaar vervoer, de ecologische uitwisseling van planten en dieren, enz.

0.4 Tijdspectief

Dit gemeentelijk ruimtelijk structuurplan kijkt, met de visie en de concepten, vooruit naar de ontwikkeling van Gent op de lange termijn, voor enkele tientallen jaren. De taakstellingen en programmaties die voor verschillende domeinen zijn opgenomen en de bindende bepalingen als geheel hebben als planhorizon 2007, het tijdstip dat ook de noodzakelijke en door het decreet voorziene actualisering van het RSG zich zal aandienen.

In dat licht wordt in geheel het RSG de periode tot 2007 beschouwd als korte termijn, de periode 2007 – 2012 middellange termijn en de periode na 2012 als lange termijn.

Visie





1 Visie

1.1 Algemene uitgangspunten

Uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen

Gent schaaft zich achter de principes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. De stad wil haar rol als 'grote stad' en spil van een grootstedelijk gebied (met een zeehaven), gelegen in de Vlaamse ruit, waarmaken door de stedelijkheid te versterken. Hiertoe wenst de stad een stedelijk gebiedbeleid en een assertief aanbodbeleid te voeren voor wat betreft wonen en bedrijvigheid. Het Vlaams Gewest wenst binnen het grootstedelijk gebied Gent in de periode tot 2007 zo'n 22.500 woningen en 250 hectare bedrijventerreinen te voorzien. Deze ambitieuze kwantitatieve versterking en concentratie wil de stad kwalitatief invullen, rekening houdend met de draagkracht van de ruimte en de leefbaarheid van de omgeving. Naast de taakstelling inzake wonen en bedrijvigheid wenst de stad een ruimtelijk beleid te voeren dat op het vlak van ecologie, groen- en waterelementen (inclusief recreatie) even ambitieus is en dat de verschillende functies op een evenwichtige wijze integreert.

Duurzame ontwikkeling

'Een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien.' Zo wordt in de Agenda 21 van de Verenigde Naties de duurzame ontwikkeling gedefinieerd. Voor het formuleren van de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Gent wordt duurzame ruimtelijke ontwikkeling als uitgangshouding genomen.

Duurzame ontwikkeling wordt op de eerste plaats gezien als de houding van waaruit men naar ontwikkelingen binnen de samenleving kijkt. Net als de natuur heeft ook de bebouwde ruimte een doorgaans langere periode nodig voor kwaliteitsvolle ontwikkeling. Duurzame ontwikkeling vraagt dan ook om een langetermijnvisie. Het langetermijnperspectief biedt een kader waarin stabiliteit van structuren en systemen (belangrijk voor o.a. de economie en de ecologie) wordt afgewogen tegen de noodzaak aan veranderingen en vernieuwingen (belangrijk voor het functioneren van de samenleving), waarbij deze laatste het gevolg zijn van veranderende feitelijke omstandigheden en van het verschuiven van waarden en inzichten in de samenleving. Bereikbaarheid en rentabiliteitsoverwegingen op korte termijn kunnen tegengesteld zijn aan duurzaamheid op lange termijn. Oplossingen op korte termijn zullen dan ook moeten kaderen in de langetermijnvisie.

Duurzame ontwikkeling staat niet los van de maatschappij. Ontwikkelingen in een bepaald gebied kunnen niet los worden gezien van ontwikkelingen in andere gebieden (in ruimtelijke context), noch van de maatschappelijke dynamiek (in maatschappelijke context) of van historisch gegroeide patronen en weefsels (in historische context). Duurzame ontwikkeling moet dan ook vertrekken van de bestaande structuren.

Langetermijngerichtheid en -context zijn belangrijke kenmerken van het structuurplanningsdenken. Deze benaderingswijze is dan ook een uitermate aangepast instrument om duurzame ontwikkeling na te streven.

Duurzame ontwikkeling omvat zowel economische, sociaal-culturele als ecologische en ruimtelijke aspecten en houdt aldus een samenhangende benadering in. Alle staan ze met elkaar in verband. Binnen het Ruimtelijk Structuurplan Gent ligt het accent evenwel op de ruimtelijke aspecten.

Ruimtelijke ontwikkeling die gebaseerd is op draagkracht en kwaliteit geeft zin aan **de duurzame ruimtelijke ontwikkeling**. Dit is een essentiële voorwaarde voor de vrijwaring van een leefbare ruimte voor de volgende generaties, zonder de aanspraken van de huidige generatie te hypothekeer. Deze duurzame ruimtelijke ontwikkeling houdt in dat een structuur gecreëerd wordt die de richting aangeeft van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling, waarbij de ruimteaanspraken rekening houden met de verschillende soorten behoeften van de toekomstige generaties en waarbij de principes van bundeling en concentratie niet per definitie leiden tot maximalisering.

Duurzaam en zorgvuldig ruimtegebruik, ruimtelijke draagkracht en leefbaarheid betekenen voor de stad dat naast een stedelijk beleid ook een buitengebiedbeleid wordt gevoerd voor een deel van haar grondgebied. De open ruimtelfuncties zoals natuur, land- en tuinbouw, recreatie en lokale nederzettingenpatronen worden er maximaal gerespecteerd en op een laagdynamische en evenwichtige wijze ontwikkeld; de verstedelijking wordt er resoluut tegengegaan. Een scherp contrast tussen het stedelijk beleid binnen het grootstedelijk gebied en het buitengebiedbeleid daarbuiten wordt hier nagestreefd. Beschermend denken moet er samengaan met vernieuwend werken. Op een creatieve manier omgaan met twee soorten gebieden op het grondgebied van Gent is een uitgangspunt.



Stedelijke ambities

Om deze ambities waar te kunnen maken kijkt de stad over haar stadsgrens heen. Inzicht en impact op ruimtelijke ontwikkelingen verwerft men immers niet door zich in te graven. De stad wenst haar ruimtelijk beleid te positioneren binnen een groter geheel. Het Vlaamse afbakingsproces van het grootstedelijk gebied en het provinciaal ruimtelijk structuurplan bieden hiertoe bijzondere kansen. De synergie en wederzijdse ondersteuning tussen dit grootstedelijke planningsproces en het structuurplanningsproces van de stad en de provincie moet meerwaarden opleveren. In verband met keuzes die moeten genomen worden, wenst de stad Gent te streven naar een maximale consensus met de Vlaamse Overheid en de Provincie. Zoals blijkt uit het overzicht van ruimtelijke problemen heeft de stad wel degelijk een grotere ondersteuning van de Vlaamse en provinciale overheid nodig, maar deze dient te gebeuren op basis van wederzijds respect voor elkaars bevoegdheden en kennis.

Open planvorming

Bij dit alles wenst de Stad Gent een grote openheid aan de dag te leggen. Dit geldt in de eerste plaats voor het aangaan van de dialoog met aanpalende gemeenten, met het provinciebestuur en het Vlaams Gewest. Essentieel in het creëren van een draagvlak voor het structuurplan is ook de communicatie met de bevolking (in haar verschillende geledingen) en de sectoren. Diezelfde openheid uit zich eveneens in het zich openstellen voor nieuwe tendensen, het nadenken op lange(re) termijn en het ingaan op nieuwe uitdagingen.

Het structuurplan reikt een samenhangend geheel van keuzen en kansen aan voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van Gent, waaronder mogelijk een aantal keuzen die ten dele of geheel niet stroken met vroeger ingenomen standpunten en beslissingen. Dit is onvermijdelijk het gevolg van het zoeken en vastleggen van een passende gewenste structuur voor de stad. Voor een aantal projecten werden overigens reeds beslissingen genomen die dateren van vóór het planningsproces. Van een aantal daarvan die niet of minder goed passen in de thans vooropgestelde gewenste samenhang wordt acte genomen zonder ze in vraag te stellen. Een aantal andere vormen een uitgangspunt voor het Ruimtelijk Structuurplan Gent. Deze situatie brengt tijdelijk onduidelijkheid en aanpassingen met zich mee. Dit wordt echter in ruime mate gecompenseerd door de stabiliteit en de samenhang in het ruimtelijk beleid, die na de goedkeuring van dit structuurplan voor een langere periode aanwezig zullen zijn. Het structuurplan biedt stadsbewoners, andere overheden en particuliere initiatiefnemers meer duidelijkheid en houvast, en het stimuleert hun inspanningen en hun bijdrage aan dit grotere geheel.

1.2 Gewenste rol en positie van Gent in Europa en Vlaanderen

kaart 70 Gent in de ruimere context

Gent wenst op verschillende schaalniveaus een welbepaalde rol en positie ten opzichte van haar omgeving op te nemen: in Noordwest-Europa, de Beneluxdelta, de Rijn-Schelde Delta, de Vlaamse ruit en de regio.

1.2.1 Gent in de Noordwest-Europese stedelijke delta: troeven en bedreigingen

Gent is een toonbeeld van de Europese stedelijke beschaving en heeft daar zelf ook in belangrijke mate aan bijgedragen. Tot en met de industriële revolutie vervulde Gent een Europese voortrekkersrol en was Gent een motor van de enorme industrialisering en verstedelijking van de Lage Landen aan de Noordzee. Nu is Gent als het ware onderdeel geworden van de **Noordwest-Europese stedelijke delta**¹. De verstedelijking in de grote delta van Rijn, Maas en Schelde heeft zich als een olievlek uitgebreid langs en aan de mondingen van de grote rivieren, en bovenop de steenkoollagen. Dit gebied strekt zich op het continent uit in een brede boog van Artesië tot in het Ruhrgebied. Gent heeft zijn strategische ligging aan de samenvloeiing van Leie en Schelde versterkt gezien door de aanleg van steenwegen, spoorwegen en kanalen. Met de realisatie van het kanaal naar Terneuzen kreeg Gent een rechtstreekse verbinding met de Westerschelde en de Noordzee. In de uitbouw van het spoor- en snelwegennet vervulde Gent een belangrijke knooppuntfunctie. Tegenwoordig beschikt Gent over goede verbindingen met alle omringende grote en middelgrote steden zoals Brussel, Antwerpen, Brugge/Oostende, Kortrijk en Lille. Door de aanleg van de tunnel onder de Westerschelde krijgt Gent ook een betere verbinding met het Zeeuwse Walcheren en het toeristisch aantrekkelijke blauwgroene hart van de Scheldedelta.

Hoewel de strategische ligging en de bereikbaarheid zeker een troef blijven voor de verdere ontwikkeling van de stad, is dit voor de 21ste eeuw lang niet meer voldoende. Gent maakt immers deel uit van de **Beneluxdelta**², waar de concurrentie met andere strategisch gelegen en uitstekend ontsloten steden en havens zeer intens is. Voor de haven van Gent speelt de concurrentie vooral in relatie tot de havens van de **Rijn-Schelde Delta**³: Antwerpen, Rotterdam, Zeebrugge, Terneuzen en Vlissingen. Voor de andere stedelijke functies zijn de genoemde omringende



steden de 'directe' concurrenten. Dit geldt op meerdere terreinen waaronder kennisinfrastructuur en cultuur. Bovendien is een nieuw Europees snelspoornetwerk in de maak, waar Gent geen knooppuntfunctie in vervult of rechtstreeks is op aangesloten. Gent beschikt ook niet over een eigen (regionale) luchthaven. Drie van de vier omringende steden beschikken wel over beide faciliteiten: Lille als HST-poort naar Parijs en Londen, Brussel als HST-poort naar Luik en Keulen en Antwerpen als HST-poort naar de Randstad. Gent is wel strategisch gelegen ten opzichte van deze poorten of centra, met snelle tot zeer snelle verbindingsmogelijkheden naar deze drie HST-stations. Ook met de luchthaven van Zaventem is er een goede IC-verbinding. Dankzij gedecentraliseerde check-in is het nu reeds mogelijk om in Gent-Sint-Pieters in te checken voor een vlucht vanaf de luchthaven van Parijs. Naar verwachting zal dit op termijn ook het geval zijn voor de andere omringende intercontinentale luchthavens.

Het strategische antwoord op de uitdaging van de toenemende concurrentie tussen steden en regio's in (Noordwest-) Europa is niet méér concurrentie maar méér samenwerking en complementariteit, en dat op meerdere niveaus. Gent heeft in tegenstelling tot Antwerpen (wereldhavenstad), Brussel (Europa-stad) en Lille (superknooppunt-stad) evenwel geen uitgesproken imago, tenzij dat van de relatief compacte maar zeer veelzijdige stad, met veel aandacht voor vernieuwende kennis en cultuur. Dit profiel verdient - in het licht van de verwachte stedelijke concurrentiestrijd - verdere aanscherping. De ambitie is dat Gent als middelgrote Europese netwerkstad een herkenbaar profiel ontwikkelt als onderdeel van het netwerk van steden in de Beneluxdelta en in de Noordwest-Europese stedelijke delta. Aangezien er niet één netwerk is maar zeer vele netwerken waar Gent deel van uitmaakt of kan uitmaken, wordt de profilering van Gent ook aangescherpt naargelang het type netwerk. Hierna worden deze netwerken en bijbehorende profielen toegelicht. Het ruimtelijk structuurplan geeft hiertoe slechts een eerste aanzet die nog nadere verfijning heeft op het domein van economisch beleid, cultureel beleid, city-marketing, enz. Er is geen hiërarchie in de volgorde van profielen en schaalniveaus; ze zijn als het ware nevenschikkend. Het gaat om het realiseren van de doelen per type netwerk waartoe Gent behoort.

1.2.2 Gent als Noordwest-Europese netwerkstad

Gent ligt binnen de Noordwest-Europese stedelijke delta in het spanningsveld van drie internationale netwerken, zijnde de Randstad, de Vlaamse Ruit en Lille-Kortrijk, en van twee regionale netwerken van de 'kuststeden' Brugge-Oostende en Duinkerken-Calais. De schakelfunctie die Gent kan vervullen kent een 'eigen dynamiek' ten opzichte van Brussel en Antwerpen (in de Vlaamse ruit) en ten opzichte van Lille (in een groter verband). Goed uitgebouwde (trein)verbindingen met de andere steden kunnen op een duurzame wijze tot de versterking van deze kansen bijdragen. Daarom wordt ingezet op de realisatie van snelle shuttleverbindingen van Gent-Sint-Pieters naar de HST-stations van Brussel, Lille en Antwerpen. De mogelijkheid van samenwerking met Oostende-Brugge wordt nader onderzocht. Ook de mogelijkheid om aan te sluiten bij lopende en nieuwe Interreg-projecten m.b.t. het HST-stedennetwerk wordt overwogen⁴.

1.2.3 Gent als partner van de samenwerking in de Rijn-Schelde Delta

Gent heeft alle troeven in handen om – met steun van de provincie Oost-Vlaanderen – een pro-actieve bijdrage te leveren aan de Rijn-Schelde Delta samenwerking. De meerwaarde van samenwerking voor de Gentse regio ligt vooral in het uitbouwen van complementaire havennetwerken. De Gentse haven maakt deel uit van de Rijn-Schelde-Delta-havencluster, in relatie en complementariteit met Zeebrugge, Antwerpen, Vlissingen, Terneuzen en Rotterdam. De samenwerking dient er op gericht te zijn om de concurrentievoorwaarden beter op elkaar af te stemmen, waardoor de gezamenlijke ontwikkeling aan duurzaamheid en kwaliteit wint⁵.

Gent profileert zich in die samenwerking als de stad bij uitstek in de Delta waar duurzame ontwikkeling vanuit de beleidsaandacht, de bekommernis van de inwoners en de ruimtelijke opbouw voorop staat. De reeds ontwikkelde duurzaamheidsbarometer, de nadruk op andere vervoersvormen dan autoverkeer (groot voetgangersgebied, aandacht voor fietsverkeer, effectieve nadruk op openbaar vervoer) zijn hier reeds belangrijke aanzetten toe.

1.2.4 Gent in het grensoverschrijdende netwerk Gent-Terneuzen

Als deelgebied van de Rijn-Schelde Delta, maakt Gent deel uit van het **grensoverschrijdende stedelijk netwerk** Gent-Terneuzen-Vlissingen-Middelburg-Goes⁶. In dit potentiële netwerk vormt Gent-Terneuzen een hecht netwerk met het kanaal als structuurdrager, en met de parallelle ROM-projecten van 'Gentse Kanaalzone' en 'Zeeuwse Kanaalzone' als bestuurlijke stapstenen. De ambitie is om beide ROM-projecten op termijn in elkaar te schuiven tot één geïntegreerd grensoverschrijdend ROM-project, uniek in Europa. De in aanbouw zijnde Westerschelde-oeververbinding zal Gent-Terneuzen op termijn beter aansluiten op de ontwikkeling van Vlissingen-Middelburg en



Goes. Tevens geeft de nieuwe tunnelverbinding een snelle toegang tot het Zeeuwse open ruimtegebied wat nieuwe relaties, spanningen en kansen doet ontstaan. Het Gentse streven is er op gericht om te voorkomen dat de nieuwe oeververbinding een alternatieve noordzuidverbinding wordt voor de Antwerpse ring en de as naar Rotterdam. De verkeersdruk die daarmee gepaard gaat, zou namelijk een vlotte ontsluiting van het stedelijk gebied en van de haven in het gedrang brengen en extra druk op de open ruimten van het blauwgroene Deltahart en van het Krekengebied en mogelijk op woonkernen in het Gentse leggen. De oeververbinding dient daarom op sturende wijze ingericht te worden als een regionale verbinding, om de stedelijke netwerkvorming van Gent-Terneuzen en Vlissingen-Middelburg-Goes te bevorderen.

1.2.5 Gent als vernieuwende hoeksteen van de Vlaamse ruit

Gent ligt op de scherpste hoek van de Vlaamse ruit. Binnen de Vlaamse ruit, een stedelijk netwerk op internationaal niveau, spelen de drie stedelijke gebieden Brussel, Antwerpen en Gent de belangrijkste rol. Zij vervullen een complementaire economische rol. Met een zeehaven, een hoogwaardige industriële handels- en dienstensector, een universiteit, verschillende hogescholen en een cultuurhistorisch waardevolle binnenstad heeft Gent vele troeven binnen de Vlaamse ruit, die evenwel niet uniek zijn in en buiten de Vlaamse ruit. Het zeekanaal heeft een goede landinwaartse ligging en expansiemogelijkheden, maar een beperkte maritieme bereikbaarheid en doorvoerfunctie. Gent manifesteert zich vooral als een compacte maar veelzijdige stad, met een uitnodigend en vooruitstrevend imago dat bewoners, werknemers, studenten, bedrijven en toeristen aanspreekt. De universiteit en de biotechnologie zijn voor Gent troeven op internationaal vlak. Het grote en vooral diverse aanbod van kunst en cultuur in de stad en omgeving worden steeds belangrijker als vestigingsfactor.

De onderlinge afhankelijkheid van de drie grootstedelijke gebieden is voldoende kansrijk om samenwerking en afstemming van functies na te streven⁷. De Vlaamse overheid is aan zet om deze samenwerking van een kader te voorzien en hiertoe initiatief te nemen. Mede op basis van de visie van dit structuurplan zal volle medewerking verleend worden aan de ontwikkeling van het stedelijke netwerk van de Vlaamse ruit. Dit betekent ook een zekere selectiviteit. Gent hoeft zich niet op elk gebied internationaal te manifesteren, maar zal eigen troeven uitspelen en gebruik maken van de kwaliteiten en potenties in de naburige steden. Zo zijn in Brussel de duidelijke Europese functie en de hoge graad van tewerkstelling in de administratieve en financiële sector sterke punten, Antwerpen beschikt dan weer over ruime havenfaciliteiten zoals een gespecialiseerde transport- en distributiefunctie, een industriële functie met specifieke specialiteit in de (petro)chemie. Voor deze elementen zal Gent een veeleer aanvullende, meer regionale rol nastreven.

1.2.6 Gent als regionaal centrum

Gent heeft als provinciale hoofdstad een belangrijke regionale rol met uitstraling tot over de provinciegrenzen heen. De regionale invloedssfeer geldt voor nagenoeg heel de provincie Oost-Vlaanderen en voor omvangrijke delen van West-Vlaanderen en Zeeuws-Vlaanderen, waar geen grootstedelijk gebied voorkomt. De regionale aantrekkingskracht komt vooral door de kwalitatieve woonomgeving en het hoogwaardige stedelijke aanbod inzake onderwijs, cultuur en gezondheidszorg. De regionale invloedssfeer van Gent voor handel, pendel en regionale voorzieningen blijft ook in de toekomst groot en asymmetrisch. De invloedssfeer van de stedelijke voorzieningen trekt zich uit van halverwege tussen Lokeren en Sint-Niklaas tot Maldegem/Torhout/Tielt en van de taalgrens tot Vlissingen/Middelburg en de Oosterschelde. Voor hoger onderwijs en cultuurtoerisme behoort minstens geheel de westelijke helft van Vlaanderen tot de invloedssfeer van de stad. Het verst reikt de invloedssfeer van de haven en de nieuwe kennisindustrieën. De reikwijdte van deze stedelijke activiteiten strekt zich uit tot ver voorbij de gewestgrenzen. Het is de ambitie van Gent om deze regionale en grensoverschrijdende centrumfunctie te behouden en zo mogelijk te versterken. De kwaliteit van de aangeboden centrumfuncties bepaalt de toekomstige aantrekkingskracht. Het beleidsstreven is daarom primair gericht op kwaliteitsverhoging (of minstens de instandhouding) van het huidige kwaliteitsniveau.

Omgekeerd kiest Gent voor steeds intensievere samenwerking met (kleinere en vlakbij gelegen) gemeenten en (verder gelegen) steden, om een complementair en samenhangend beleid inzake wonen en bedrijvigheid, natuur en open ruimte uit te bouwen.



1.3 Gewenst profiel van Gent

1.3.1 Gent als mozaïek van fragmenten met eigenheid

De veelzijdigheid van Gent uit zich, in het bijzonder in de kernstad, ook sterk ruimtelijk. Gent is van oudsher een gefragmenteerde stad, een stad van wijken, van eilandjes met elk een eigen identiteit en leven geweest. Ooit bestond Gent uit verschillende kleine nederzettingen. In de loop van de tijd groeiden ze op de één of andere manier naar elkaar toe. Geen enkele heerser of historische periode heeft een totaalstructuur kunnen vastleggen in het stadsweefsel. Elke historische periode heeft eerder fragmenten of 'eilanden' opgeleverd die aan de oudere delen werden 'gebreid'. Vandaag lijkt Gent wel een soort lappendeken waarin je van het ene 'eiland' overstapt naar het andere. Alle soorten ruimten komen in Gent voor, gaande van landelijk tot stedelijk en havengebied. Dat leidt geregeld tot verrassende gezichten. Deze kwaliteit wordt ook in de toekomst gekoesterd, (opnieuw) mogelijk gemaakt en gestimuleerd.

In de centrale stadsdelen van de kernstad worden meerdere punten van dynamiek toegelaten en ontwikkeld (als een grote broeihaard van veelzijdige ontwikkelingen). Telkens staat een projectmatige opbouw voorop, gedragen door vele lokale initiatieven en door gerichte communicatie in en met de wijken. Richtingen worden door het stadsbestuur vastgelegd, maar daarbinnen wordt zoveel mogelijk ruimte gelaten voor de lokale dynamiek van bewoners, verenigingen, handelaars, kunstenaars, bedrijven en andere initiatiefnemers.

In de te vernieuwen stadsdelen zal een andersoortige dynamiek aanwezig zijn die vanuit globale ruimtelijke concepten sterker dient gestuurd om tot de beoogde functionele en ruimtelijke kwaliteiten te komen.

De fragmenten in de stad stralen een eigenheid uit door hun morfologie (de aard van de bebouwing, de straten en pleinen), hun specifieke stedelijke voorzieningen, de samenstelling van hun woningbestand, hun variaties in bevolkingssamenstelling en -evolutie, de kracht van hun sociaal weefsel en de verschillen daarin. Deze eigenheid vormt een rijkdom voor de stad als geheel. Ook deze kwaliteit wordt in de toekomst gekoesterd, (opnieuw) mogelijk gemaakt en gestimuleerd. De nuances zijn hierbij belangrijker dan de extremen, en ze worden meegenomen op een zoektocht naar de gewenste, eventueel nieuwe eigenheid van elk fragment. Het ondersteunen van de eigenheid overstijgt immers het loutere behouden van de bestaande eigenheid (bv van sommige buurten met enkel of met geen draagkrachtige middengroepen uit de bevolking). Het betekent ook dat evoluties (bv in de functies die een buurt opneemt, in woningaanbod, in bevolkingssamenstelling) genuanceerd en stapsgewijs gebeuren en in verhouding tot de essentie van de eigenheid beperkt blijven.

Vanuit deze visie wordt Gent als mozaïek van fragmenten voor verschillende aspecten geen grijze uniforme mix maar een lappendeken van kleuren en vele grijswaarden, waarin alleen uitzonderlijk een witte of een zwarte plek voorkomt.

De binding tussen de verschillende fragmenten ontbreekt echter; de overgang van het ene eiland naar het andere is soms abrupt of problematisch. De afstanden tussen de uiteengelegde delen is dikwijls te groot, er ontstaan leegten. Contactpunten die er voor zorgen dat de verschillende fragmenten één geheel vormen ontbreken soms. De stad moet opnieuw als **één samenhangende mozaïek van afgebakende fragmenten** hersteld worden. Dit zal de eigenlijke uitdaging voor de toekomst worden.

Niet alleen het ontbreken van een groot stedenbouwkundig plan heeft aanleiding gegeven tot fragmentatie, ook de doorsnijding van de stad door allerlei lijninfrastructuur heeft daar voor gezorgd. Als je het stadsplan bekijkt valt het meteen op: Gent lijkt wel een kluwen van lijnen. Zelden vallen die lijnen van straten, autowegen, spoorwegen en waterwegen samen. Antwerpen wordt gestructureerd door singels en leien, Brugge en Leuven door radialen vanuit de middeleeuwse stadskern, Brussel door kilometers lange boulevards. Dergelijke duidelijke assen of singels komen in Gent niet voor. De binnenstad heeft grotendeels zijn kronkelig, middeleeuws stratenpatroon behouden. Daardoor verliezen bezoekers er al eens hun oriëntatie. Maar deze wirwar van straten geeft Gent onmiskenbaar een zekere charme waardoor deze stad ons blijft verrassen en fascineren.

De lijninfrastructuur werd vroeger meestal om de bebouwing heen gelegd. Later werden dit vaak moeilijk te overbruggen barrières voor de verdere stadsgroei. Sommige lijnen zijn tot op de dag van vandaag breuken in de stad gebleven. Lijnen verbinden dus niet alleen, ze kunnen ook stadsdelen van elkaar scheiden. Daar waar het gewenst is, moeten deze barrières nog overbrugd worden om bepaalde stadsdelen beter op elkaar te doen aansluiten.

Daar waar lijnen elkaar kruisen ontstaan vaak nederzettingen. Gent is altijd al een stad aan kruispunten geweest. Het is niet alleen de stad waar Leie en Schelde samenvloeien, op de duur zijn er ook kruispunten van steenwegen, spoorwegen en autowegen aan toegevoegd.



1.3.2 Gent als kwaliteitsvolle woonstad

De basis van Gent als stad is en blijft uiteraard het wonen.

Passend in het stedenbeleid dat de Vlaamse overheid voert, is het de ambitie van Gent om zich naar aantal woningen, maar vooral naar kwaliteit van woningen en woonomgevingen dusdanig op te waarderen dat de stad als geheel voor de huidige bewoners nog meer een aantrekkelijk woonmilieu wordt en voor nieuw en terugkerende bewoners van allerlei komaf als aantrekkingspool gaat fungeren. Daarom moet gezorgd worden voor een toereikend en voldoende gevarieerd aanbod aan woningen die minstens aan de minimale kwaliteitseisen voldoen in verschillende prijsklassen. Daarnaast is ook het streven naar een evenwicht met andere functies in woonbuurten (werken, voorzieningen) essentieel, evenals het streven naar meer en goed bruikbaar groen, naar ontmoetings- en speelruimte en naar evenwichtige en gevarieerde verplaatsingsmogelijkheden.

Een aspect dat hierbij bijzondere aandacht vergt is de aanpak van de lage woon- en leefkwaliteiten in de 19de-eeuwse gordel en van het negatieve beeld erover. Er wordt geopteerd om deze, ook en in het bijzonder tot voordeel van de huidige bewoners en activiteiten, te trachten te doorbreken, te herstructureren en op te nemen in een ruimer geheel van de stad. De 'steenwegen' en de groenassen vormen hierbij aanknopingspunten.

1.3.3 Gent als 'veelzijdige en eigenzinnige kennis- en cultuurstad'

Uiteraard is en blijft Gent een verzorgende stad, een woon- en werkstad. Maar de rol van Gent kan scherper geformuleerd worden als **'veelzijdige en eigenzinnige kennis- en cultuurstad'**. Trefwoorden hierbij zijn: dynamisch, vernieuwend, kwaliteitsvol, verscheiden en vermengd (op alle terreinen). Gent bouwt hierbij voort op het veelzijdige karakter dat van bij haar ontstaan, in het spanningsveld tussen de gravenburcht en de twee abdijen, aanwezig was en is. Op vlak van kennis en cultuur neemt Gent de leidende rol in Vlaanderen op: het is de grootste onderwijsstad van Vlaanderen en de belangrijkste Vlaamse stad inzake vernieuwende kunst en cultuur. De veelzijdigheid van Gent houdt ook in de toekomst in dat de stad op andere terreinen weliswaar niet als duidelijk leidende, eerste stad in de ruime omgeving naar voor komt, maar dat Gent wel mee in de voorlinie staat: als voorname Vlaamse haven na Antwerpen, als kunsthistorische stad naast Brugge, als multiculturele stad na Brussel, als verkeersknoop na Lille, als nieuwe technologieënstad naast Leuven. Gent is dit allemaal voor een stuk, maar niet uitsluitend dit. Geen andere stad heeft dergelijke veelzijdigheid en enorme verscheidenheid. Binnen deze veelzijdigheid profileert Gent zich, ook internationaal, als kennis- en cultuurstad. Een aspect dat daar evident mee samengaat is een verdere ontplooiing van Gent als congresstad.

De wortels en de blijvende drijfveer van deze veelzijdige ontwikkeling zijn voor een stuk gelegen in het eigenzinnige karakter van de Gentenaars. Het eigenzinnige menselijk potentieel dat in Gent aanwezig is en op verschillende vlakken rond kennis en cultuur werkt, maakt het aflijnen van een eenduidige rol onmogelijk. De in vele opzichten progressieve eigenzinnigheid voedt echter tegelijk de dynamiek en de creativiteit waardoor Gent vaak als vernieuwend voor de dag komt. Gent is eigenlijk een echte broeihaard van lokale initiatieven die soms de schaal van de stad ver overstijgen.

1.3.4 Gent als stad van torens en rivieren

De veelzijdigheid van de stad als geheel en van haar belangrijke deelruimten behoort ook ruimtelijk in het landschap afleesbaar te zijn. In het verleden speelden de drie historische torens in het centrum hierin een belangrijke rol. Latere aanvulling waren schoorstenen van de 19de-eeuwse industrialisatie en recenter de boekentoren als symbool van de kennis.

Naar de toekomst toe dienen ook de nieuwe stadsdelen en ontwikkelingspolen (de overgang van haven en stad, de beide stationsomgevingen, de stadsrand van de zuidelijke mozaïek) selectief en op enkele goedgekozen plaatsen hedendaagse maar even krachtige ruimtelijke symbolen mee te krijgen, in de vorm van markante torens. Deze laatste respecteren de vier historische torens wat betreft zichten en hoogten. Zij fungeren als bakens en herkenningspunten, zowel in de stad zelf als voor de naderende stadsbezoekers. Zij accentueren ook de randen van de stad.

Deze torens knopen opnieuw aan bij het **historische erfrecht op eigentijdse architectuur** dat Gent heeft. De schoorstenen van de textielnijverheden verdwenen tezamen met deze activiteiten stilaan uit het stadsbeeld. Nieuwe, vooruitstrevende industrieën met hogere torens kwamen ze vervangen (SPE, koeltoren in de haven). Bestaande, vooral naoorlogse torens die het stadsbeeld voelbaar verzwakken in plaats van verrijken worden aangepast, verwijderd of vervangen. Oude en nieuwe torens staan symbool voor het consequent eigentijdse imago dat Gent wil uitdragen inzake monumentenzorg en architectuur. De symboliek van de torens staat symbool voor een gedurfd beleid ter zake.

Het water en de samenvloeiing van Leie en Schelde liggen aan de basis van het ontstaan van Gent. Ook thans vormt het water nog een belangrijk structurerend element voor de natuur, de economie (haven, Ringvaart) en delen van het landschap in en rond de stad. Alhoewel in het verleden behoorlijk aangetast (door insluiting, overwelving,



kanalisering en vervuiling) en minder functioneel geworden, is het water in Gent in vergelijking met alle andere grote Vlaamse steden (op Brugge na) nog zeer sterk aanwezig. Het biedt ook interessante potenties om opnieuw sterker sturend in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad aanwezig te zijn.

Deze potenties dienen ten volle benut, zowel om het functioneren van de stad op verschillende terreinen te versterken, als om de eigenheid van Gent als waterstad sterker te onderstrepen. Vrijwaren van valleien en meersen, uitbouw van waterrecreatie en rondvaarten, benutten van oevers in de stad voor vergroening, groenassen en zichtenassen, uitbouw van aantrekkelijke gevelwanden (voor representatieve gebouwen) naar het water, vermeerderen en aantrekkelijker maken van wonen op het water, doordachte uitbouw van langzaam personen- en goederenverkeer en optimalisering van de nautische toegang tot de haven zijn onderdelen van dit actieve waterbeleid.

1.4 Gekozen conceptelementen voor realisatie van deze visie

1.4.1 Conceptelementen

Als afronding van het informatieve deel waren er zestien hypothetische alternatieven over ontwikkelingsrichtingen om de visie te realiseren. Ze werden beargumenteerd en afgewogen. De gekozen conceptelementen worden hier kort hernomen.

Voor de morfologische ontwikkeling van Gent wordt gekozen voor het **zandlopermodel** omdat daarmee een grotere klemtoon kan worden gelegd op de bereikbaarheid van natuur en groene recreatie.

De Stad Gent kiest voor het **vierledig patroon** met gelijkaardige morfologische en functionele ontwikkelingen vanuit een centrale kern naar de vier hoeken van de zandloper. Dit levert immers meer ruimtelijke mogelijkheden op en sluit aan op een eeuwenoud, fysisch aanwezig, patroon van de stad, met name de historisch gegroeide steenwegen als verbindingswegen met de omliggende steden.

Omwille van de rijkdom die verschillen, wanneer ze niet extreem zijn, voor de stad als geheel geven, wordt gekozen voor het ondersteunen van de **eigenheid van buurten** en voor een streven naar vermenging die met die eigenheden terdege rekening houdt. Ruimtelijke ingrepen zijn daarom op maat van elke buurt.

Voor de zuidzijde van de stad wordt gekozen voor het model van de radiale **ontwikkelingsassen** vanuit Sint-Pietersstation, omwille van de kortere reistijd naar dat station en omwille van het behoud van de groene onderbrekingen langs de E40, wat beter past in de veelzijdige mozaïek die de stad Gent is en wil blijven.

De Stad Gent kiest voor bundeling van de grootstedelijke culturele voorzieningen in een **cultuurcluster** om de onderlinge relaties tussen de grote publiekstrekkingen te kunnen versterken.

Voor de ontwikkeling van de binnenstad wordt gekozen voor een **doorleefd stadscentrum** met een menging van functies. Dit betekent dat naast het stadsbezoek en het winkelen ook voldoende wonen, onderwijs (universiteit en hogescholen) en cultuur aanwezig is. Dit laat een veel stabielere, leefbare en duurzame ontwikkeling toe en profileert de veelzijdigheid van Gent op een duidelijkere manier.

De Stad Gent kiest voor de **complementaire ontwikkeling** omdat de twee **stationsbuurten** Sint-Pieters en Dampoort op deze wijze gevarieerder zullen worden en de verschillende functies beter zullen aansluiten op de verschillende potenties van de twee gebieden.

Een **hiërarchische spreiding van de kantoorprojecten** staat voorop omwille van de betere functiemenging en de kleinere afhankelijkheid van het welslagen en vorderen van de twee stationsprojecten.

De Stad Gent kiest voor de **hiërarchische spreiding van kleinhandelszaken** die afgestemd is op de verkeerscapaciteit en categorie van de betreffende wegen.

De Stad Gent kiest voor de ontwikkeling van **regionale bedrijventerreinen** in de onmiddellijke omgeving van de R4 en de steenwegen. Deze ontwikkeling is immers in harmonie met voorgaande en volgende keuzes omdat ze minder ingrijpend is op de natuurlijke, agrarische en landschappelijke structuur, beter aansluit met de keuze van vierledigheid en inspeelt op de bereikbaarheid via het openbaar vervoer.

Omwille van de grotere woonkwaliteit in een levendige, **gevarieerde randstad** wordt gekozen voor een ontwikkeling met gevarieerde dichtheden binnen een dichthedenvork van 20 tot 30 wooneenheden per ha.

Bij de te verplaatsen **woninggroepen uit het havengebied** kiest de Stad Gent voor herlokalisatie in de kanaaldorpen én het stedelijk gebied, om zo de bewoners de nodige keuzevrijheid te geven.

De Stad Gent kiest voor de **grote R40** als stadsboulevard om een betere binding te kunnen maken tussen de binnenstad en de gordelwijken Rabot en Brugse Poort. Bovendien sluit dit aan bij de doelstellingen van het Mobiliteitsplan Gent.

Om te kunnen voldoen aan de grote behoefte aan bijkomend groen in het stadscentrum en de gordelwijken wordt gekozen voor de **combinatie van waterlopen en groene stapstenen** in de binnenstad en van groene stapstenen **en groenassen** langs de rivieren in de kernstad.

De Stad Gent kiest voor de aaneenschakeling van stedelijke groengebieden tot een groene ring omdat deze een grotere



natuurverbindende waarde heeft en een belangrijk onderdeel vormt in de samenhangende natuurlijke structuur voor Gent. De Stad Gent kiest **voor vier groenpolen** in de vier uithoeken van de stad zodat één, de recreatieve druk optimaal kan gespreid worden, twee, voldaan wordt aan de reële behoefte aan meer bos in Gent en drie, alle bewoners op een beperkte afstand van een groenpool wonen.

1.4.2 Integratie van de gekozen conceptelementen

Bepaalde elementen komen in meerdere gekozen hypothesen naar voor en zijn duidelijk bepalende elementen in de gewenste ruimtelijke structuur.

De **verkeersstructuur** is zeer bepalend voor de stad. In feite is dit het eerste en meest duidelijke ruimtelijke patroon dat Gent op stedelijk en grootstedelijk niveau een ordening gegeven heeft:

- de oude steenwegen
- de R40 stadsboulevard
- de R4 groene ring
- de inplanting van de twee stations.

Deze patronen blijven een goede 'kapstok' voor de toekomstige gewenste ontwikkeling van Gent. Daarom is er in verschillende hypothesen een wederzijdse afstemming voorzien van openbaar vervoer en wegenstructuur enerzijds en de hiërarchische spreiding van kantoren, winkels en bedrijventerreinen anderzijds.

Een ander essentieel terugkerend element in de hypothesen is de **vierledigheid** die op verschillende domeinen terug te vinden is. Door de schaal van de stad valt ze uiteen in een aantal duidelijk te onderscheiden stadsdelen, met name 4 grote randstedelijke gebieden (noordwestelijke, noordoostelijke, zuidwestelijke en zuidoostelijke) die vasthangen aan de centrale kernstad. Grote onderbrekende lijninfrastructuur zorgt voor de versnijding van de randstad; de haven in het noorden, de Scheldevallei in het oosten en zuiden en de Leievallei met Bourgoyen-Ossemeersen in het westen.

De vier randstedelijke gebieden staan in verbinding met de kernstad door vier belangrijke steenwegen (Antwerpse-, Brusselse-, Kortrijkse- en Evergemsesteenweg) die de 'ruggengraat' zijn van de woonlobben. Dit historisch gegroeid patroon van radiale steenwegen wordt verder versterkt door middel van vlotte tramverbindingen en allerlei stedelijke functies zoals woningen, winkels, kantoren en bedrijventerreinen.

De vierledige opbouw van de gewenste ruimtelijke structuur voor Gent komt dus op volgende domeinen terug:

- **4 randstedelijke woonlobben** die vasthangen aan de centrale kernstad (duidelijk zichtbaar op satellietbeelden en luchtfoto's): Mariakerke/Wondelgem/Evergem, Oostakker/Sint-Amandsberg/Lochristi/Destelbergen, Gentbrugge/Ledeberg/Melle/Merelbeke, Zwijnaarde/Sint-Denijs-Westrem/De Pinte/Sint-Martens-Latem;
- **4 steenwegen** als dragende hoofdstamlijnen van openbaar vervoer: Evergemse-steenweg (de vrije trambedding parallel met de steenweg), Brusselsesteenweg, Antwerpsesteenweg en Kortrijksesteenweg. Deze hoofdstamlijnen moeten minstens buiten de stadsboulevard van trams voorzien worden, voor zover ze er al niet op aanwezig zijn;
- **4 groenpolen**: uitbreiding Vinderhoutsebossen, Oud Vliegveld Oostakker, Gentbrugsemeersen en Kastelensite Zwijnaarde. Samen dekken ze recreatief de volledige stad;
- **4 regionale bedrijventerreinen** op de snijpunten van R4 en de 4 hoofdstamlijnen: Zeeschipstraat/Industrieweg/Durmakker-oost langs Evergemsesteenweg, Schansakker en aanliggende terreinen aan weerszijden van Antwerpsesteenweg, Oud Vormingstation NMBS aan Brusselsesteenweg (grondgebied Melle) en Flanders Expo aan Kortrijksesteenweg.

Deze structuur bevat zowel keuzen voor het grondgebied van Gent als een aantal suggesties naar de buurgemeenten en het afbakeningsproces.

Voetnoten

- 1 Vijfde nota over de Ruimtelijke Ordening van Nederland, Den Haag, 2001
- 2 Tweede Benelux Structuurschets, Ruimte voor samenwerking, Brussel 1996.
- 3 Delta-perspectief, Breda, 1997
- 4 The International Network of HST Urban Regions; Framework and Actionprogram; EC Interreg IIC project; Province of Gelderland and Province of Utrecht, 1999. (zie ook Projectenboek Interreg IIC voor NWMA-regio, Londen, 2000)
- 5 Delta-akkoord, Breda, 1999
- 6 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (Brussel, 1996) en Vijfde nota Ruimtelijke Ordening (Den Haag, 2000)
- 7 Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Aanzet voor de uitwerking van het stedelijk netwerk Vlaamse Ruit, L. Albrechts - Ch. Vermeersch, Brussel 1996.

Ruimtelijk concept voor Gent





2 Ruimtelijk concept voor Gent

Vanuit de visie en de gekozen conceptelementen geeft dit hoofdstuk kernachtig de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Gent weer. Deze is gebaseerd op een globaal concept dat voor ruimtelijke samenhang moet zorgen. Dit globale concept wordt geschetst en vervolgens uiteengetrokken in inrichtingsprincipes voor zes deelstructuren en voor zeven deelruimten. Een gewenste ruimtelijke structuur vat het geheel nadien samen. Navolgende hoofdstukken gaan meer in detail op de deelstructuren en deelruimten in.

2.1 Opbouw van het globale concept

kaart 71 opbouw van het globaal concept voor Gent

De opbouw van het globaal concept beschrijven we in zes stappen.

1. De kernstad van Gent heeft zich doorheen de geschiedenis ontwikkeld op het fysisch systeem van de samenkomende riviervalleien van Schelde en Leie en op de twee infrastructuurkruisen van spoorwegen en wegen, wat morfologisch gezien geleid heeft tot een zandloper. De morfologische structuur van de **zandloper** sluit aan bij de natuurlijke structuur en geeft Gent een 'smalle taille'. De nabijheid van de westelijke en oostelijke natuurlijke structuur vanuit de kernstad is een belangrijke kwaliteit. Het fysisch systeem vormt de basis. Essentieel erin zijn de valleien en de samenvloeiing van Leie en Schelde, aanvullend het reliëf en de vallei van Kale-Moervaart. Vrijwaren en natuurlijk uitbouwen zijn hier het ordeningsprincipe. Deze natuur wordt versterkt door o.a. de uitbouw van vier groenpolen rond de stad.

2. Dit morfologisch patroon van een zandloper is zowel in het noorden als in het zuiden onderbroken door respectievelijk haven en Scheldevallei met als gevolg dat de stadsuitbreiding in vier richtingen tot **4 randstedelijke woonlobben** doorgroeid is.

3. De radiale steenwegen verbinden reeds eeuwenlang de stad met de regio in diverse richtingen. **Vier steenwegen** verbinden de stad met grotere buurgemeenten net over de gemeentegrens en andere steden op grotere afstand; de Antwerpsesteenweg, de Brusselsesteenweg, de Kortrijksesteenweg en de Evergemsesteenweg. Dit worden de dragers voor de hoofdstamlijnen van openbaar vervoer en allerlei stedelijke en grootstedelijke functies.

4. De **kleine en de grote stadsring** verdelen het verkeer op respectievelijk stedelijk en grootstedelijk niveau. De stadsboulevard verbindt de steenwegen en buurten van de kernstad met een groene nieuwe inrichting. De R4 als grootstedelijke ringweg en groene ring heeft dezelfde verbindende functie voor de lobben van de randstad en diverse stedelijke groengebieden.

5. Langs de stadsboulevard vinden stedelijke functies als handel, kantoren en diensten een plaats. Op de kruispunten van R4 met de vier steenwegen worden **grootstedelijke functies** ingeplant zoals regionale bedrijventerreinen en grootstedelijke kleinhandelszones.

6. Bij elk randstedelijk woongebied komt een **groenpool** voor die via een groenas recreatief verbonden is met de kernstad.

Het fysisch systeem, de zandloper met de vierledigheid, de 4 steenwegen en de twee stadsringen bepalen de hoofddorering van Gent. Op een lager niveau bestaat de kernstad uit een lappendeken van diverse wijken.

2.2 Suggestie van afbakening van het grootstedelijk gebied gent

kaart 72 suggestie van afbakening van het grootstedelijk gebied Gent

M.b.t. de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent formuleert de Stad Gent volgende suggestie naar het afbakeningsproces en het Vlaams gewest. Dit voorstel is gebaseerd op de keuzes en ontwikkelingsrichtingen van voorliggend Ontwerp Ruimtelijk Structuurplan Gent.

Voor de afbakening zijn een aantal grote ruimtelijke structuren in het Gentse bepalend:

- Het **zandlopermodel** stelt een meer noordelijke en zuidelijke ontwikkeling voor. De openheid en natuurwaarden aan de west- en oostkant worden erg gewaardeerd, zo dicht bij de dichtbebouwde kernstad en delen van de gordel. De nabijheid van deze open ruimten t.o.v. de stad is een unieke te behouden kwaliteit. Daar moet de openheid van het landschap, de natuur en het land- en tuinbouwgebruik dus blijven primeren.



- De **grote ring R4** heeft een verdeelfunctie van grensoverschrijdend, grootstedelijk niveau. Deze ring definieert een binnen- en een buitenkant van de stad.
- De belangrijkste **steenwegen** die de kernstad met de regio verbinden. Veel bestaande en geplande bebouwing zit langs de steenwegen en laat de kernstad naadloos overlopen in de randstedelijke deel- en buurgemeenten. Het gaat hier om de Evergemsesteenweg, Antwerpsesteenweg, Brusselsesteenweg en de Kortrijksesteenweg.
- De vier **groenpolen** aan vier zijden van de stad bedienen alle kanten van de stad wat betreft recreatie. De groenpolen worden best mee opgenomen binnen het stedelijk gebied omdat ze in functie staan van het recreatief gebruik door de stadsbewoners en omdat er zo meer garanties ontstaan voor grensoverschrijdende realisatie.
- Het **zeehavengebied** werd eveneens hypothetisch afgebakend in consensus tussen de Stad Gent en het Gemeentelijk Havenbedrijf; dit geeft meteen ook een noordelijke grens voor het grootstedelijk gebied Gent dat naadloos moet aansluiten op het zeehavengebied.

Deze bepalende ruimtelijke patronen geven in superpositie de bijgesloten hypothese. De opeenvolging gaat met de wijzers van de klok mee.

Aan de **noordzijde** wordt de stad begrensd door de zeehaven. Het havencomplex snijdt de stad in twee noordelijke woonlobben. Aan de **oostkant** wordt de groenpool Oud-Vliegveld Oostakker en het deel van Lochristi langs de Antwerpsesteenweg opgenomen.

Vervolgens ontdebelt de bebouwingsgrens van de afbakeningslijn (zandlopermodel); in het tussengebied staat recreatie en natuur centraal. Bebouwing kan er alleen in functie van recreatie.

Ter hoogte van de Brusselsesteenweg wordt gesuggereerd om de woonlob van Melle en Merelbeke mee op te nemen.

De Schelde verdeelt de zuidelijke woonlobben. De grens ligt ten **zuiden** van het Schelde-eiland aan Zwijnaarde, rekening houdend met de ontwikkelingsmogelijkheden voorzien op het gewestplan. De Kastelensite valt binnen het grootstedelijk gebied.

De **westelijke** grens valt samen met de Leie en de bebouwing van Sint-Denijs-Westrem.

Ter hoogte van Afsnee ontdebelt de afbakeningslijn van de bebouwingsgrens (zandlopermodel); in het tussengebied staat recreatie en natuur centraal. Bebouwing kan er alleen in functie van recreatie. De groenpool Vinderhoutsebossen wordt opgenomen.

Stedelijkheid staat niet gelijk aan bebouwing; ook open ruimten die duidelijk een stedelijk gebruik kennen moeten mee opgenomen worden binnen het grootstedelijk gebied. Daarom wordt een ontdebelling voorzien van afbakeningslijn en bebouwingslijn aan de west- en oostkant van de stad, dit volgens het zandlopermodel. De bebouwingslijn is vooral voor het Ruimtelijk Structuurplan Gent van belang en minder voor het afbakeningsproces. Het legt een duidelijke aflijning en bescherming vast van de open ruimten met stedelijk gebruik.

Valt in het buitengebied: Drongen, de enige deelgemeente die nog duidelijk als een dorp los ligt van de stedelijke morfologie, en de drie kanaaldorpen Desteldonk, Sint-Kruis-Winkel en Mendonk (voorstel conform ROM project en streefbeeld).

2.3 Principes voor zes deelstructuren

kaart 73 ruimtelijke principes voor zes deelstructuren

De principes en ontwikkelingsperspectieven voor de deelstructuren leveren conceptelementen voor de gewenste ruimtelijke structuur van Gent. Algemene principes voor de verschillende deelstructuren vindt men op kaart 4.

Er wordt hierbij uitgegaan van de gewenste situatie voor Gent. Een aantal nederzettingen, bedrijventerreinen, groenpolen en infrastructuren behoren niet (helemaal) tot het grondgebied van de stad en/of zijn nog in discussie in het afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied. Hierover worden dan ook geen harde uitspraken gedaan, maar Gentse standpunten worden als suggesties geformuleerd in functie van een goede grensoverschrijdende ruimtelijke samenhang.

De nederzettingsstructuur

Specifieke uitdagingen inzake wonen en woonomgevingen zijn:

- het recht op wonen realiseren voor alle stadsbewoners door iedereen die in Gent woont of komt wonen in elke gezinsfase een voldoende groot aanbod aan geschikte woningen te kunnen bieden;



- de stadsvlucht gekeerd houden door jonge gezinnen (30'ers) te houden en jongeren (20'ers) en aankomende senioren (50/60'ers) verder aan te trekken;
- het wonen in verschillende stadsdelen, aantrekkelijk en met een eigen karakter, aanmoedigen door ze degelijk te mengen wat betreft woontypes en wijkvoorzieningen en te bedienen met openbaar vervoer
- leefbaar wonen in de Gentse dorpen bevorderen, vooral in de dorpen in de kanaalzone inzake woonklimaat (woonomgeving; voorkomen en beperken van hinder) en noodzakelijke voorzieningen.

De nederzettingsstructuur van Gent (de structuur van het wonen en van alle voorzieningen die in een volwaardige woonomgeving thuis horen) wordt in essentie gevormd door een verscheidenheid aan stedelijke woonomgevingen. Daarbuiten zijn er enkele perifere kernen en landelijke nederzettingvormen.

De ruimtelijke groenstructuur

De ruimtelijke groenstructuur valt op termijn grotendeels samen met de ruimtelijk-natuurlijke structuur en is ingebed in de Vlaamse natuurlijke structuur. Ze is ruimtelijk gedifferentieerd naargelang de rol van de natuur in het desbetreffende gebied. De verschillende rivier- en beekvalleien zijn hierbij de uitgesproken dragers van de natuurlijke en de groenstructuur. Ook in een aantal sterk beboste en te bebossen gebieden zijn belangrijke natuurwaarden aanwezig.

Specifieke uitdagingen inzake natuur zijn de doorwerking van het decretale standstill-principe in een kwantitatief behoud van de hoeveelheid natuur in Gent en tegelijk een kwalitatieve opwaardering van de globale natuurwaarde door concentratie, bundeling en realisatie van verbindingen en samenhang.

Structuurbepalende onderdelen van de ruimtelijke groenstructuur zijn:

- de rivier- en beekvalleien en depressies (Schelde, Leie, Kale, Moervaart, Dam) met hun meersen;
- vier uit te bouwen groenpolen met sterke natuurwaarden aan de rand van de stad, met name de twee stadsbossen van Oostakker en Vinderhoutebossen, het landschapspark van de kastelensite en de Gentbrugsemeersen;
- het boscomplex van Kloosterbos/Rostijne op de stuifzandrug Stekene-Maldegem ten noorden van Sint-Kruis-Winkel, als een mogelijke soortgelijke groenpool voor Zelzate;
- de te beschermen en versterken natuurgebieden in de groene ring, een kralenketting van natuurlijke en recreatieve groengebieden langsheen R4 en de zuidelijke Ringvaart;
- op een lager niveau de kleine landschapselementen en natuurgebiedjes in de verschillende groenassen, langs de rivieren, in de groene stapstenen en groene dwarsrelaties waarlangs de natuurlijke structuur doordringt tot de kern van de stad.

De verkeers- en vervoersstructuur

De ruimtelijke structuur van het verkeer en het vervoer wordt hiërarchisch opgebouwd. De stedelijke verkeers- en vervoersstructuur is hierbij ingebed in de internationale en regionaal-stedelijke structuur. Het openbaar personenvervoer wordt opgewaardeerd als de ruggengraat van de ruimtelijke structuur van het stedelijk gebied. De binnenstad is een autoluw gebied met voldoende ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Het gebruik van deze vervoersmodi wordt gestimuleerd.

- Het zeekanaal fungeert als basis voor de uitbouw van de internationale haven en poort voor Vlaanderen; dit wordt multimodaal ondersteund door het spoorwegennet vanuit een multimodale terminal en het vormingsstation van Gent-Zeehaven.
- Aangetaakt aan de hoofdwegen E17, E40 en N49 functioneert R4 als verbindende weg voor het autoverkeer op regionaal niveau en tegelijk als verzamelende en verdelende weg op stedelijk niveau (R4 als gesloten grootstedelijke ring). Drie hoofdverzamelwegen en vier hoofdinvalswegen verbinden deze grootstedelijke ring met de stadsboulevard in de kernstad; langs deze hoofdinvalswegen en langs steenwegen vinden park-and-ridesites een plaats. Deze (grote) stadsboulevard fungeert als binnenstedelijke verdeler en voedt de parkeeroute op de rand van de binnenstad.
- Op stedelijk niveau functioneren verschillende stamlijnen als ruggengraat voor het personenvervoer. Deze zijn gekoppeld aan het treinnet dat fungeert als ruggengraat op regionaal niveau. Bij de stamlijnen wordt onderscheid gemaakt tussen vier hoofdstamlijnen (langs Evergemse-, Antwerpse-, Brusselse- en Kortrijksesteenweg) die zeker buiten de stadsboulevard met een tramlijn worden uitgerust en belangrijker functies herbergen enerzijds en stamlijnen langs de andere woonsteenwegen anderzijds.
- Over het geheel van het stadsgrondgebied wordt een fietsnetwerk met vlotte, comfortabele, veilige en aantrekkelijke fietsroutes tussen de kernen, wijken en activiteitenpolen kordaat verder uitgebouwd. Steenwegen en groenassen spelen hierin een vooraanstaande rol.



Specifieke uitdagingen inzake mobiliteit en bereikbaarheid betreffen: de realisatie van de bestaande ambitieuze plannen voor het openbaar vervoer (horizon 2010 en perspectief 2025)⁸ met inbegrip van een kwalitatief voorstedelijk openbaar vervoersnet, zodat het aantal reizigers op tien jaar tijd verdubbelt; integratie van het fietsnetwerk; uitbouw van R40 tot stedelijke boulevard; uitbouw van P+R-sites tussen R4 en deze stadsboulevard; ontwikkeling van de twee stationsomgevingen tot grootstedelijke vervoersknooppunten; sluiting van de grootstedelijke ring (R4) ten noorden (Sifferverbinding) en ten zuiden van de stad.

De ruimtelijk-economische structuur

Specifieke uitdagingen om de eigenzinnigheid en veelzijdigheid inzake werk en inkomen te realiseren voor alle Gentenaars, betreffen de kwaliteitsvolle en zo stabiel mogelijke uitbouw van zeven types economische activiteit: (1) de nieuwe kennisindustrieën, (2) de oude en nieuwe ambachtelijke bedrijvigheden, zo veel mogelijk blijvend vermengd in het stedelijk weefsel, (3) de kantoren, (4) de grootindustrieën met hun distributie en logistiek, (5) de specifieke sterke havenniches (naast de aan- en afvoer van de grootindustrieën onder meer forestproducts en voeding), (6) de handel en horeca en (7) de landbouw. Voor de nieuwe kennisindustrieën wordt hierbij een sterkere groei dan gemiddeld nagestreefd.

Ook in de gewenste ruimtelijk-economische structuur is het gemengde stedelijke gebied van Gent structuurbepalend. Het kernwinkelgebied in de binnenstad, de verdichtingen langs de steenwegen en lokale bedrijventerreinen zitten verweven in het stedelijk weefsel. In de beide, complementaire stationsomgevingen zijn er verdichtingen en concentraties van publiekstrekkende activiteit.

De verschillende regionale bedrijventerreinen zijn gekoppeld aan de verkeers- en vervoersinfrastructuren van het bovenlokale niveau. Als kennis- en cultuurstad legt Gent in de verdere uitbouw van regionale bedrijvigheid een groter accent op de (hoogwaardiger en minder ruimte behoevende) ontwikkeling van kantoren en kantoorachtigen dan van industriële activiteiten; deze kennispoort ontwikkelt zich in het zuiden van de stad. De haven is via het zeekanaal Gent-Terneuzen een poort voor Vlaanderen. De landbouw neemt haar plaats op in de gewenste ruimtelijk-economische structuur aan de zuidwestelijke en noordoostelijke randen van het grondgebied.

De cultureel-recreatieve structuur

Ook in de gewenste cultureel-recreatieve structuur is het gemengde stedelijke gebied van Gent structuurbepalend. De meest prominente recreatieve activiteiten en toeristische attracties zijn hier aanwezig en worden er versterkt. Zij integreren zich in het veelzijdige stadsleven, zodat de recreant-toerist bij zijn bezoek automatisch Gent als bruisende stad mee ontdekt en leert kennen. De stedelijke groenpolen bieden de stedelingen een waaier aan actieve en vooral passieve rustgevende recreatiemogelijkheden.

- **De cultuurcluster** in de binnenstad en in enkele aanleunende delen van binnenstadsbuurten ontwikkelt verder tot het hoogdynamische gebied voor **culturele activiteiten** met een regionale en (inter)nationale uitstraling. Dit sluit aan bij de recreatieve fun-shopping in de binnenstad. Bijkomende musea, expositieplekken, cinema's en theaters vinden in deze cultuurcluster (in evenwicht met andere centrale functies en met het wonen) hun plaats.
- Verweven met de kantoorachtigen in de zuidelijke mozaïek, wordt **Flanders Expo** verder geprofileerd en uitgebouwd als **site voor (inter)nationale grootschalige evenementen** (beurzen, optredens, happenings...). Een beperkte horeca en een pakket grootschalige kleinhandel die geen concurrentie zijn voor de binnenstad ondersteunen dit ter plekke; aantrekkelijke verbindingen naar station en binnenstad bevredigen ruimere behoeften van evenementenbezoekers en betrekken hen sterker op de stad.
- Ter ondersteuning van toerisme, maar vooral van de kennis- en cultuurstad (congressen) kan het hotelaanbod verhoogd worden.
- Wat betreft **actieve sport- en openluchtrecreatie** neemt Blaarmeersen/Watersportbaan haar (boven)stedelijke rol verder op en ontwikkelt deze site volgens het opgemaakte masterplan.
- De **vier groenpolen** rond de stad zorgen voor **passieve recreatieve mogelijkheden in het groen voor de stadsbewoners**. Het stadsbos van Oostakker wordt hiervoor ontwikkeld, terwijl het natuurlijke Vinderhoutsebos wordt uitgebreid met een meer recreatief randgebied. Daarvoor wordt de kastelensite toegankelijker gemaakt en aan zijn randen afgewerkt. Ook Gentbrugsemeersen wordt er in hoofdzaak voor gevrijwaard.
- Op een lager niveau bieden een tiental **parken en een reeks plekken langs de groenassen** openluchtrecreatieve mogelijkheden aan elke deelruimte.
- Voor **jachtclubs en pleziervaart** worden de bestaande ligplaatsen aan de Schelde en de Leie geoptimaliseerd, deze aan Langerbrugge-eiland fors uitgebreid langs de oude kanaalarm en aangevuld met enkele nieuwe ligplaatsen voor passanten in en rond de kernstad.



De landschappelijke structuur

De gewenste landschappelijke structuur is gericht op veelzijdigheid (Gent als lappendeken van vele fragmenten) en leesbaarheid (door een sterk bindend raamwerk). Vertrekpunt hiervoor zijn de bescherming en het herstel van het cultuurhistorisch erfgoed en de traditionele landschappen enerzijds en eigentijdse, nieuwe toevoegingen van de stedelijkheid en het beeld van de stad anderzijds. Belangrijk binnen de gewenste landschappelijke structuur zijn de verschillende visuele blikvangers en markante overgangen tussen deelruimten en fragmenten.

Structuurbepalende elementen in de gewenste landschappelijke structuur zijn:

- **drie hoofdtypen van landschappen**, met name het maritiem-industrieel landschap, het gesloten stedelijke landschap en het open en coulissen landschap. Voor elk van deze landschappen wordt een verschillend beleid gevoerd. Het maritiem-industrieel landschap wordt verder uitgebouwd in haar grootschaligheid en monumentale structuren, het gesloten stedelijke landschap in haar sterke interne differentiatie, het open en coulissenlandschap in het vrijwaren van haar open, onbebouwde ruimte en het versterken van de structurerende aanwezigheid van relictten uit het traditionele landschap. Elk van deze landschappen is met elkaar verweven met een afwisseling van markante en van geleidelijke terreinovergangen.
- verschillende **bakens**, zowel in de bebouwde als de open ruimte, worden gebruikt als landschappelijke grens tussen stad, buitengebied en haven of als referentiepunten in de landschappelijke structuur. Zowel de structuur van het omliggend landschap als de specifieke eigenheid van de bakens zelf zorgen er voor dat de aandacht op hen wordt gevestigd. Nieuwe torens worden zodanig ingeplant dat ze niet interfereren met de zichtassen op de drie historische torens.
- **zichtassen en zichtpunten** ondersteunen het beeld van de stad. Van op enkele cruciale (hoge) punten is een gevarieerd en aantrekkelijk silhouet van de stad of landschappelijk waardevol open landschap zichtbaar. Deze zichtpunten en zichtassen worden zoveel mogelijk gevrijwaard en ruimtelijk onderstreept.
- **scherpe stedelijke randen** versterken het beeld van de stad versus het landelijk gebied. Het trekken van duidelijke bebouwingsgrenzen komt immers de leesbaarheid van het stadslandschap ten goede. Scherpe randen worden behouden en versterkt en gehanteerd als een uitgangspunt voor verdere verstedelijking (bv westelijke torenrij).

2.4 principes voor Zeven deelruimten

kaart 74 zeven deelruimten in Gent

figuren a-g concepten voor zeven deelruimten

In de bestaande ruimtelijke structuur zijn deelgebieden beschreven die de bestaande ruimtelijke samenhang uitdrukken. Ook de gewenste ruimtelijke structuur wordt opgebouwd met behulp van verschillende deelruimten. De gewenste deelruimten zijn een kernachtige uitdrukking van de gewenste samenhang van allerlei interacties tussen fenomenen en processen in de ruimte. Binnen elke deelruimte zal de stad een specifiek ruimtelijk beleid voeren om de gewenste ruimtelijke structuur te verkrijgen van de stad als geheel enerzijds en van de deelruimte zelf anderzijds. De deelruimten geven gebiedsgerichte samenhang aan de principes van de verschillende deelstructuren.

Alle deelruimten samen bedekken het volledige grondgebied van Gent. Enige overlap tussen diverse deelruimten is aanwezig doordat een degelijk ruimtelijk beleid niet alleen een interne samenhang van elke deelruimte nastreeft, maar ook een ruimtelijke koppeling en een beleidsafstemming tussen (een aantal van) de deelruimten.

Onderstaande paragrafen geven het gewenste specifiek ruimtelijke beeld voor elk van de deelruimten van de gewenste ruimtelijke structuur van Gent. Elk van deze beelden vormt een conceptelement voor de gewenste ruimtelijke structuur van Gent en haar omgeving.

Volgende deelruimten worden onderscheiden.

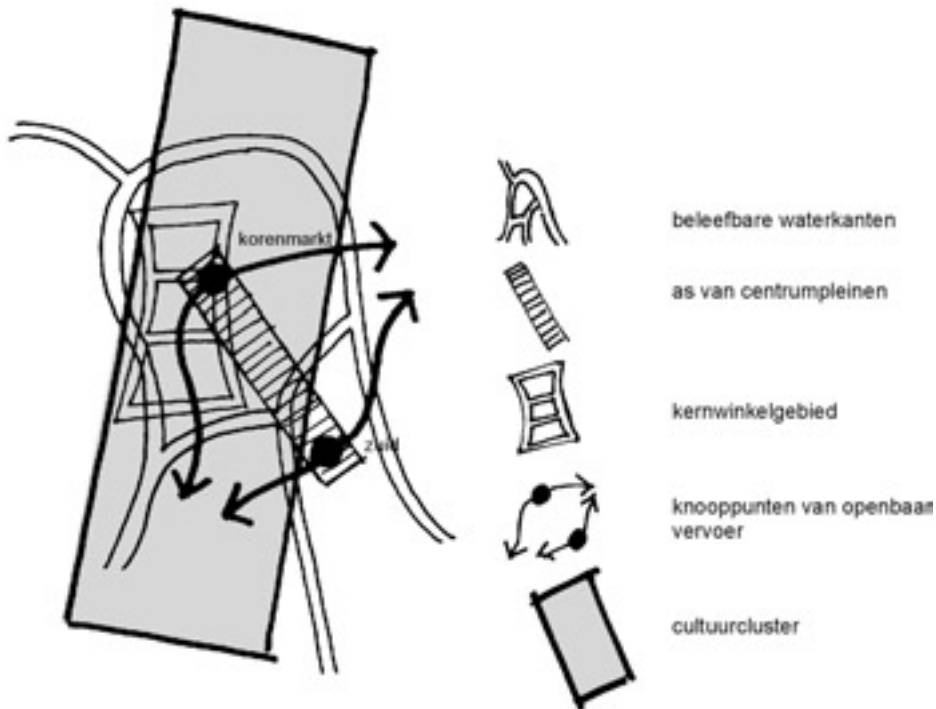
De binnenstad

kaart 75 begrenzing van binnenstad en kernstad

De binnenstad van Gent, de pre-industriële stad volgens de kaarten van Ferrarris, is een aantrekkelijke en specifieke woonplek. Het centrale deel van de binnenstad heeft een internationale uitstraling als cultuur-historisch hart van de stad en is daarnaast ook een winkelcentrum met regionale uitstraling. Dit centrumgebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een uitgestrekt voetgangersgebied met een krachtige erffunctie dat comfort biedt aan winkelaars en bewoners. Verdere ontwikkeling streeft evenwicht na tussen een duurzamer winkelcentrum (een fun-shoppingcenter in volle stad), een cultuur- en onderwijsgebouwen en binnenstedelijk wonen. Blijvende aandacht gaat hierbij naar de bereikbaarheid van dit gebied met grootstedelijke uitstraling en naar het integreren van het water en het inbrengen van groen in het weefsel.



de binnenstad,
everwichtige en doorleefde grootstedelijke centrumplek



De kernstad

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



De kernstad omsluit de binnenstad en omvat de (19de-eeuwse) stadsgordel met inbegrip van de oude delen van Sint-Amandsberg, Gentbrugge, Ledeberg en Bloemekenswijk. In de kernstad bestaat een specifieke en sterke verweving van wonen, diensten, vele onderwijsinstellingen, handel, oude en nieuwe ambachtelijke bedrijvigheden. De beide stationsomgevingen ontwikkelen binnen dit gebied als bijzondere en publiekstrekkende tertiaire groeipolen met een eigen profiel. Vernieuwing en verluchting door inbreng van nieuwe parken in dit centrale en historisch belangrijke stadsdeel wordt intensief nagestreefd. Tegelijk wordt de veelheid aan fragmenten binnen dit gebied een sterke ruimtelijke samenhang gegeven. De goed ingerichte grote stadsboulevard, centraal gelegen in de kernstad, de steenwegen met hun



stamlijnen van openbaar vervoer, het samenvloeiende waternet van vaarten en rivieren en de ontwikkelde groenassen zijn dragers van deze ruimtelijke samenhang. Randparkings voor de binnenstad zijn hier aanwezig.

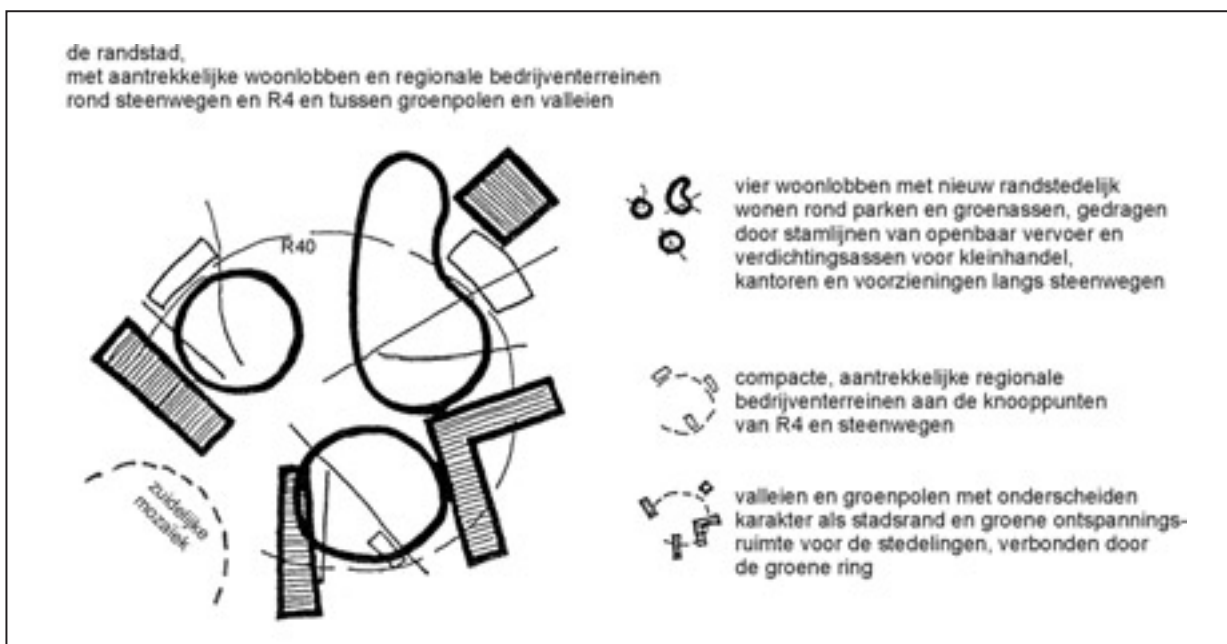
Het scharnier in het noorden van de stad is een bijzonder deelgebied van de kernstad. Het maakt een sterke koppeling tussen het stedelijke gebeuren en de haven. Het is het gebied waar het water als aantrekkelijk element en (voormalige) havenactiviteiten het landschap bepalen, maar waar een wegtrekken van deze activiteiten (latent) aanwezig is. Nieuwe grootschalige handel en ook recreatie vinden in dit gemengd woon-werkgebied een plaats, onder meer door grondige herstructurering en door herinvulling van de leegstaande en leegkomende industriële panden. Bestaande levensvatbare bedrijven met uitstraling blijven in dit geheel verweven. De directe omgeving van het station en de verbinding naar de binnenstad herbergen publiekstreckende kantoren, handel en een eventueel nieuw bioscoopcomplex.

De randstad, met haar vier lobben

In de randstad worden vier lobben onderscheiden, met name het noordwestelijke Wondelgem-Mariakerke, het noordoostelijke Oost-akker-Sint-Amands-berg, het zuidoostelijke Gentbrugge en in het zuidwesten de zuidelijke mozaïek. Als gemeenschappelijke kenmerken kennen ze de aanwezigheid van een belangrijke steenweg (hoofdstamlijn met tram), verdichtingsmogelijkheden voor het wonen, aanwezigheid van regionale bedrijvigheid of mogelijkheden daartoe en van belangrijke (potentiële) natuurwaarden.

In de randstad staan vooral een kwaliteitsvolle verdichting van het wonen, het inbrengen van een heldere structuur en een goede afwerking van de stadsrand voorop. Andere elementen van beleid zijn de uitbouw van regionale bedrijventerreinen nabij de grootstedelijke ring, het ontwikkelen van grote groene gebieden ten behoeve van de gehele stad en het versterken van de verschillende vormen van verbindingen met de kernstad.

De zuidelijke mozaïek kan als een specifieke vierde lob van de randstad (met vooral een specifieke invulling van de regionale bedrijvigheid door de kennispoort) worden beschouwd.

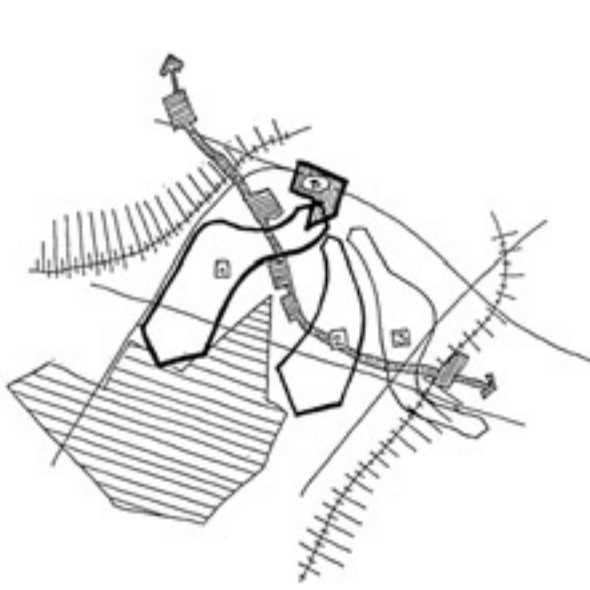


De zuidelijke mozaïek

De grote fragmenten in het zuiden groeien uit tot het goed samenhangende geheel van de zuidelijke mozaïek. De zuidelijke mozaïek wordt gekenmerkt door haar interne ruimtelijke dynamiek in de nabijheid van twee Europese autosnelwegen, het station Gent-Sint-Pieters en de grootstedelijke ring R4 evenals door de aanwezigheid van verschillende campussen. De ruimte krijgt de rol van de tweede internationale poort voor Gent. Een betere afstemming op de bereikbaarheid via het openbaar vervoer en een duidelijke, doch diverse stedelijke begrenzing vormen basisdoelstellingen bij de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. De aanwezigheid van groen, de verschillende hogescholen en wetenschappelijke instellingen, de nabijheid van een cultuurhistorisch centrum en de aanwezigheid van een aantrekkelijke woonomgeving worden sterker naar voor gebracht als troeven bij het blijvend aantrekken van hoogtechnologische bedrijven. Aanhakend aan de groothandelsmarkt en de sterke autobereikbaarheid worden voedings- en lichte logistieke bedrijven aangetrokken en kunnen geluidshinderende recreatievormen een plaats vinden; de grootschalige nutsvoorzieningen blijven in dit gebied aanwezig. De zuidelijke mozaïek ontwikkelt zich met dit alles vooral tot de nieuwe kennispoort van de stad. Deze ontwikkeling wordt in drie ontwikkelingsassen vanuit het Sint-Pietersstation gebundeld en gekoppeld aan de uitbouw van de ontsluitende infrastructuur. Zowel de stationsomgeving als de Flanders Expo-site spelen hierin een bijzondere rol; zij evolueren op middellange termijn naar één samenhangende dynamische pool.



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

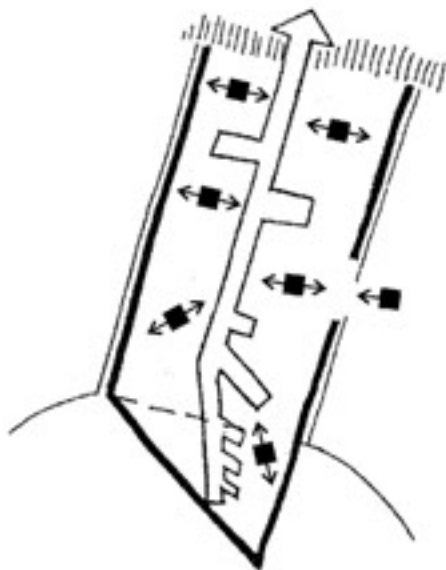


-  zuidelijke groenpool voor zachte stadsrecreatie in een hallopen kasteelparkenlandschap
-  open en groene natuurlijk-recreatieve riviervalleien
-  groene stadsringen als kraal van natuurlijke en recreatieve groengebieden rond de stedelijke verdeel(water)wegen
-  levendig regionaal knooppunt van openbaar vervoer en concentratiepunt van publiekstrekkende kantoren en hogescholen
- compacte ontwikkelingsassen voor de kennispoort, gedragen door een stamlijn
- 
 1. prioritaire as voor high-tech kantoorachtigen, grootschalige evenementen en stedelijke handel
 2. tweede as voor high-tech kantoorachtigen en onderwijs
 3. derde as voor high-tech kantoorachtigen

De haven

De haven is een economische poort op Vlaams niveau. Het zee-kanaal Gent-Terneuzen en de verschillende dokken zijn de dragers van de ruimtelijke structuur van dit maritiem-industrieel complex. R4 vormt grosso modo de oostelijke en westelijke grens van dit gebied. De havenactiviteiten worden omgord door een groene buffer gekoppeld aan een aantal landschappelijke elementen.

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



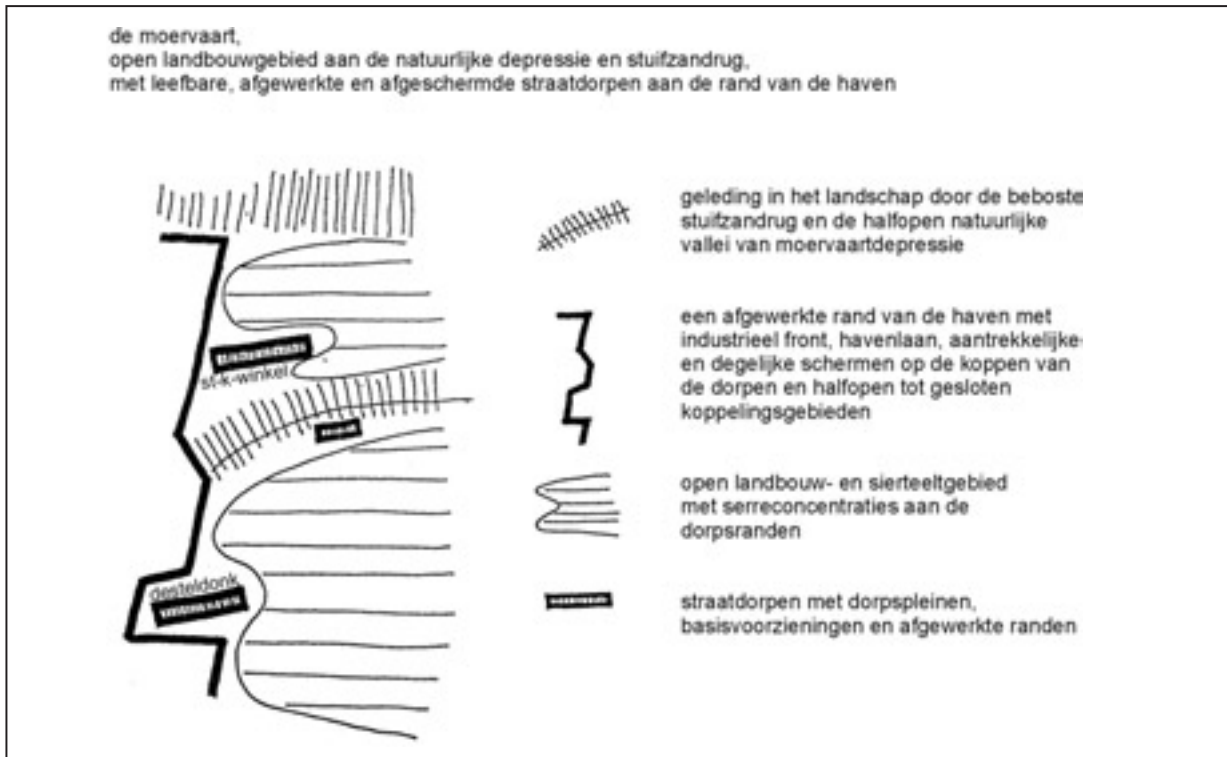
-  kanaal en dokken als dragers van het goederentransportgebeuren, met watergebonden waterfronten
-  R4, havenlanen als havenverdeelmeg en als afgewerkte contactvlakken met omliggende kernen en ruimten
-  verdichtingsplekken voor bedrijvigheid
-  sifertunnel, beeldbepalende oeververbinding voor haven- en stedelijk verkeer
-  stuifzandrug als noordelijke rand

De moervaart

Het gebied van de depressie van de Moervaart behoudt zijn gelijknamig traditioneel landschap, bepaald door de weidse vergezichten en de straatdopenstructuur.

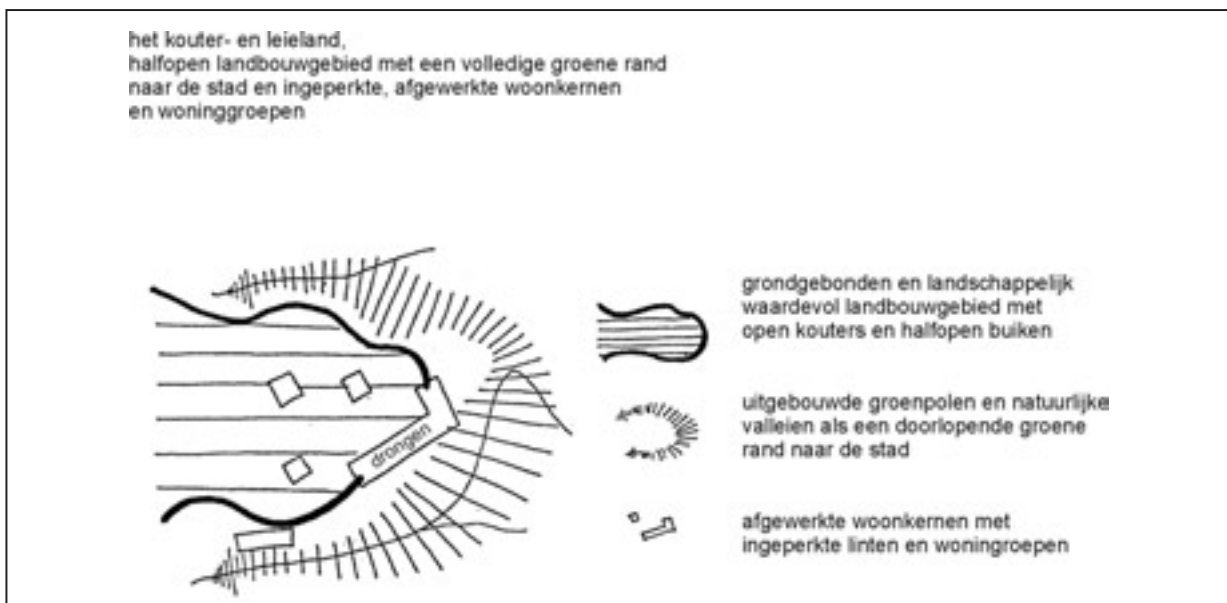


Grondgebonden landbouw blijft er bepalend en wordt selectief aangevuld met (serres voor) sierteelt. De leefbaarheid van de kernen (Sint-Kruis-Winkel, Men-donk, Desteldonk) staat voorop en wordt op creatieve wijze gegarandeerd door een basisvoorzieningenaanbod en door een afdoende afscherming van (de hinder van) de naastgelegen haven.



Het kouter- en leieland

Het kouter- en leieland kent een belangrijk aandeel open ruimte. De aaneengesloten natuurlijke en landschappelijke structuur van de Leie- en Kalevallei zijn bepalend. Ze onderstrepen de grens van de stedelijke nederzettingsstructuur. In de vallei-gebieden met hun gave meanders, oeverwallen en meersen wordt de natuur bepalend voor de ruimtelijke structuur. Een uitgestrekt grondgebonden landbouwgebied laat de versterking toe van de relictten van het traditionele landschap met zijn kleine kouters en gesloten bulkgebieden. De kernen in dit gebied (Baarle, Drongen, Afsnee) en de vele losse verkavelingen worden niet verder uitgebreid. Het bestaande regionale bedrijventerrein E40 Drongen blijft geïsoleerd aanwezig en wordt verdicht en beter ontsloten. Voor de diverse vormen van vrijwaring en ontsnippering van de open ruimte in deze deelruimte wordt een actief beleid gevoerd.





2.5 Synthese van de gewenste ruimtelijke structuur

kaart 76 synthese van de gewenste ruimtelijke structuur

Kaart 6 geeft de synthese weer van voorgaande concepten. Deze synthese is een hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur. In de verschillende deelstructuren en deelruimten (hoofdstukken 3 en 4) wordt deze hypothese verfijnd.

Voetnoten

- 8 Doelstellingen van het openbaar vervoer-'Model Gent' zijn: bijdragen tot de sociale integratie en cohesie, verder verhogen van de stedelijke leefbaarheid, normen halen voor milieukwaliteit, bijdragen aan de verhoging van de verkeersveiligheid, vlotte bereikbaarheid van het stadscentrum en het grootstedelijk gebied garanderen en een rol spelen in het sturen van de ruimtelijke ordening.

Ontwikkelingsperspectieven voor zes deelstructuren





3 Ontwikkelingsperspectieven voor zes deelstructuren

Dit deel werkt de gewenste ruimtelijke structuur uit naar specifieke ontwikkelingsperspectieven voor de zes deelstructuren. Na de beschrijving van de belangrijkste uitgangspunten en een visie wordt per deelstructuur een ruimtelijk concept voorgesteld. In een laatste onderdeel worden meer concrete uitwerkingen gegeven die de realisatie van het concept beogen.

Dit deel dient samen gelezen te worden met het volgende deel dat de specifieke ontwikkelingsperspectieven voor de zeven deelruimten weergeeft.

Sommige voorgestelde acties en maatregelen betreffen gebieden waarover hogere overheden bevoegd zijn om binnen andere planningsprocessen uitspraken te doen. Gent benadrukt echter het strategische belang van onderstaande uitwerkingen voor het gemeentelijk ruimtelijk beleid. De Stad zal telkens in overleg en/of in samenwerking met de hogere overheden overgaan tot uitvoering.

3.1 Gewenste nederzettingsstructuur

3.1.1 Visie

De nadruk ligt in de Vlaamse beleidsdocumenten RSV en Vlaamse Wooncode op het behoorlijk huisvesten van alle bevolkingsgroepen binnen een attractieve en leefbare stad. Tegelijk moet er voldaan worden aan de ruimtelijke principes en taakstelling uit het RSV en het afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied Gent. Om dit te kunnen verwezenlijken streeft Gent voor alle bevolkingsgroepen na:

- een voldoende groot woonaanbod (uitbreiding van de voorraad volgens de taakstelling);
- een voldoende gevarieerd aanbod (woningmenging);
- een voldoende kwalitatief woonaanbod (verbetering van de voorraad).

Globaal kiest Gent tegelijk voor verbetering van het wonen van de aanwezige stadsbevolking en voor stadsversterking door het ombuigen van de stadsvlucht (van vooral jonge gezinnen met kinderen) en het aantrekken van nieuwe bewonersgroepen, vooral jongeren en aankomende senioren. Deze keuze veronderstelt een actief beleid en volgehouden intense inspanningen van de verschillende bestuurslagen om (door verbetering en uitbreiding) een kwalitatief en kwantitatief aanbod tot stand te brengen. Er moeten circa 13.000 woningen gebouwd worden in de periode 1997-2007 in Gent. Deze bijkomende woningen worden verdeeld volgens een aantal visie-elementen:

- Wonen hoort **in de eerste plaats in de stad** thuis. Het uitbouwen van een sterk en dynamisch stedelijk gebied door vernieuwing en kwalitatieve uitbreiding is een eerste principe. Momenteel ligt het bouwtempo in de regio van Gent meer dan tweemaal zo hoog dan in Gent zelf. Met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wil de Vlaamse overheid daarin een trendbreuk realiseren en de woningbouw meer bundelen binnen de af te bakenen stedelijke gebieden. De afbakeningsprocedure zal op zich niet volstaan: het Vlaams Gewest moet in eerste instantie zoveel mogelijk de reserves binnenin kunnen mobiliseren en de reserves erbuiten blokkeren. Een grondbeleid van het Vlaams Gewest is dus meer dan ooit aan de orde.
- Voldoende functiemenging in de stad. Het wonen is het stedelijk **basisweefsel** bij uitstek. Wonen moet overal en zoveel mogelijk aanwezig zijn binnen het grootstedelijk gebied, voor zover het verzoenbaar is met de andere functies. De stedelijkheid van een gebied is pas volwaardig als erin gewoond wordt. Functievermenging is een goede zaak zolang het niet vernietigend werkt op het wonen. Daar waar het basisweefsel onderbroken is zal het moeten hersteld worden in combinatie met de reeds aanwezige functies zoals winkels, kantoren, e.d. Een nadrukkelijke integratie van woonontwikkelingen met openbaar vervoer en voorzieningen en het streven naar zelfvoorzienende stadsdelen (wat betreft basisvoorzieningen en wat betreft het hele scala aan woningtypes) zijn de doelstellingen.
- Voldoende woningmenging in elk stadsdeel binnen de eigenheid van elke buurt. Ieder gezin moet een geschikte en een betaalbare woning kunnen vinden in de stad. Een 'life-time' verblijf moet er met andere woorden mogelijk zijn. Dat veronderstelt een voldoende aanbod én menging van alle mogelijke woontypes per stadsdeel. De stad is dermate groot dat er deelgebieden te onderscheiden zijn die relatief autonoom functioneren in hun dagdagelijks functioneren. Deze stadsdelen zijn echter vaak té eenzijdig samengesteld. We onderscheiden



twee soorten woningmenging: menging van kleine met grotere woningen en menging van sociale en particuliere woningen. Een voldoende menging van woontypes is dus van belang, zij dat de mate van menging niet overal dezelfde kan en moet zijn, maar van elk type is een minimum aandeel toch aangewezen.



- Stedelijke bouwdichtheden in het grootstedelijk gebied. Om van stedelijkheid te kunnen spreken moet er een voldoende hoge dichtheid zijn van functies en woningen. Omwille van de schaarste aan grond, maar ook omwille van de rendabiliteit van investeringen in voorzieningen moet een minimale woondichtheid voor de nieuwbouw nagestreefd worden binnen het grootstedelijk gebied, en dit ondanks de bestaande omgeving. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen voorziet **een streefcijfer van 25 woningen per hectare**. Men dient daarbij voor ogen te houden dat men in een stad niet kan wonen zoals op het platteland; compacter wonen is nu eenmaal eigen aan de stad, al eeuwenlang. Het versterken van de identiteit van verschillende nederzettingvormen van stedelijk gebied en buitengebied is de doelstelling. Dit kan gebeuren enerzijds door voldoende hoge dichtheden te voorzien en anderzijds door versnippering in linten, gehuchten en verspreide bebouwing tegen te gaan.

3.1.2 Ruimtelijke principes van de gewenste Nederzettings-structuur

3.1.2.1 Bouwdichtheden

Om het draagvlak van een stad te verbeteren en om de voorzieningen optimaal te benutten is de verdichting en uitbreiding van het stedelijk patrimonium noodzakelijk. In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt een na te streven woningdichtheid van minimaal 25 woningen per hectare per 'ruimtelijk samenhangend geheel' in een stedelijk gebied voorgeschreven en van minimaal 15 woningen per hectare per 'ruimtelijk samenhangend geheel' in een kern van het buitengebied:

'Een ruimtelijk samenhangend geheel wordt gekenmerkt door een eigen verschijningsvorm en structuur, die vaak verschillend zijn van de verschijningsvorm en/of structuur van het omliggende. Door deze eigenheid of identiteit is het ruimtelijk samenhangend geheel duidelijk lokaliseerbaar in de ruimte. De aanduiding van een ruimtelijk samenhangend geheel is afhankelijk van het doel en de schaal van het onderzoek. Voorbeelden van ruimtelijk samenhangende gehelen zijn een historische dorpskern, een nieuwbouwwijk, een stationsbuurt.¹⁹

Er is geen eenduidige interpretatie van het begrip 'ruimtelijk samenhangend geheel', maar in elk geval zullen in Gent alle grotere nieuwbouwwijken per definitie ruimtelijk samenhangende gehelen zijn omdat ze als één geheel geconcentreerd en uitgevoerd werden. Het principe van voldoende verdichten is vooral belangrijk bij grotere terreinen van minstens 1ha, zo geeft de woonbehoeftestudie bij de berekeningen van het trend- en trendbreukscenario weer. Ook daarom zullen de nieuwbouwwijken veelal aparte aanwijsbare gehelen zijn omdat ze over het algemeen dener zullen zijn dan de omliggende bebouwing van deelgemeenten.

De bouwdichtheden moeten uiteraard **gedifferentieerd worden over het volledige grondgebied**, ook op de bebouwde delen en dus niet alleen over alle nog vrijliggende bouwterreinen. De differentiatie van de richtdichtheden moet gebiedsdekkend zijn. Er kan immers steeds door sloop een extra bouwterrein gecreëerd worden waarop ook een bijhorende dichtheidsnorm moet toegepast worden.

De differentiatie van richtdichtheden wordt in eerste instantie gemaakt tussen de delen van het grondgebied behorend tot **het grootstedelijk gebied Gent** en de delen horend tot **het buitengebied** errond. De suggestie van afbakening (zie punt 2.2) geeft hiervoor een voorlopige basis. Enkel de kernen Drongen en Baarle en de kanaaldorpen Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel worden volgens deze hypothese als woonkernen in het buitengebied beschouwd. Deze woonkernen kunnen we nog als echte dorpen beschouwen die duidelijk losliggen van de aaneengegroeide agglomeratie. Desalniettemin zijn deze kernen oorspronkelijk zeer compact van aard; daarom stellen we er een richtcijfer van 20 tot 25 woningen/ha voorop. De compactheid van de dorpen staat echter in schril contrast met de wildgroei van verspreide bebouwing in de open plattelandruimte. In het buitengebied zijn buiten de woonkernen ook een aantal woninggroepen aanwezig, zoals Mendonk, Afsnee, Luchteren-Campagne, Drie Leien, Halewijkouter, Baarleboslaan-Baarlewarande, Beelaertmeersen, Kraaiaard, Baarleveld en Slindonk. Voor deze woninggroepen staat een richtcijfer van minstens 15 woningen/ha voorop. Bijkomende bebouwing moet daar echter zoveel mogelijk vermeden worden door het blokkeren of schrappen van woonuitbreidingsgebieden en het toepassen van zeer lage dichtheden daar waar bebouwing juridisch onafwendbaar is door de bestemming op het gewestplan. Woningen die gelegen zijn buiten de woonbestemmingen – de zogenaamde 'zonevreemde woningen' – en de openheid van de ruimte of de natuurlijke structuur aantasten, kunnen niet in aanmerking komen voor de herbestemming als 'woonkorrel'.



Binnen het grootstedelijk gebied wordt het richtcijfer eveneens verder gedifferentieerd. Uitgangspunt is de 25 woningen per hectare voor elk 'ruimtelijk samenhangend geheel'. Daarbinnen kan dit niet steeds per perceel gehaald worden; onderdelen ervan (op perceelsniveau) moeten minstens 10 woningen per hectare halen. Voor terreinen van minstens 1 ha wordt een dichtheid van minimaal 25 woningen/ha toegepast; voor dergelijke oppervlakten hebben onregelmatige randen slechts een te verwaarlozen invloed op de haalbare en stedenbouwkundig aanvaardbare dichtheid. Verder is de nabijheid van het openbaar vervoer, van diensten en winkels bepalend voor de verdichting. In een straal van 400 meter rond de stations Sint-Pieters en Dampoort dient de dichtheid op terreinen en vervangingsbouw van minstens 1 ha minstens 30 woningen/ha te bedragen, op 400 meter wandelafstand van de bestaande en voorziene hoofdstamlijnen van het openbaar vervoer (trams) minstens 25 woningen/ha.

Op deze wijze is er een duidelijk onderscheid gemaakt tussen het ruimtelijk beleid binnen en buiten het grootstedelijk gebied. We kunnen de richtcijfers per gebied als volgt samenvatten:

tabel 60 differentiatie bouwdichtheden

Grootstedelijk gebied (geen bovengrens)	
Stationsomgevingen 400 meterstraal	+ 30 won/ha
Hoofdstamlijnen (trams) en (voorzieningen)kernen 400 m	+ 25 won/ha
Terreinen groter dan 1 ha	+ 25 won/ha
Woonuitbreidingsgebieden	herbestemmen tot woongebied
Buitengebied (wel bovengrens)	
Woonkernen Drongen, Baarle en twee kanaaldorpen	20-25 won/ha
Woninggroepen Mendonk, Afsnee, Luchteren-Campagne, Drie Leien, Terdonkplein, Halewijnkouter, Baarleboslaan-Baarlewarande, Beelaertmeersen, Kraaiaard, Baarleveld en Slindonk	15-20 won/ha
Verspreide bebouwing	absoluut minimum
Woonuitbreidingsgebieden	blokkeren of schrappen

Al deze minimale richtcijfers betreffen bruto-dichtheden, wat betekent dat ook de wegenis en andere gemeenschappelijke delen in oppervlakte meegerekend worden in de totale dichtheid. Binnen het grootstedelijk gebied is er geen bovengrens als dusdanig; veel hangt immers af van de plaatselijke situatie en de mogelijkheden van de site. Voor de kernen en verspreide bebouwing van het buitengebied zijn de richtcijfers wel te interpreteren als bovengrenzen. In het bijzonder moeten bij het nastreven van de gewenste dichtheden bouwvormen worden gehanteerd die belangrijke aanwezige binnentuinen in reeds dichtbebouwde gebieden vrijwaren en die in de projecten zelf de nodige tuinen, daktuinen en groene terrassen voor de verschillende woningen en functies inbrengen om hun leefbaarheid op het gewenste hoge kwaliteitsniveau te brengen.

In elk geval zullen voor het realiseren van de beoogde dichtheden aantrekkelijke woningtypologieën moeten worden gebruikt, zowel traditionele vormen zoals brede burgersrijhuizen, begijnhoven, cités als nieuwe vormen zoals stedelijke villa's, ruime dakwoningen op onderliggende bedrijfs- of handelsruimten, vormen van centraal wonen met achterhuizen rond een gemeenschappelijke tuin, gestapelde duplexwoningen, enzomeer.

Kwalitatieve randvoorwaarden woningbouw

Omdat de nog bebouwbare terreinen moeten verdicht worden op een stedelijke manier zal er bij de ontwikkeling van grotere gebieden bijzondere aandacht moet uitgaan naar een aantal kwalitatieve randvoorwaarden. Tegenover een hoge densiteit moet een kwalitatieve inrichting van de woonomgeving staan. Deze nieuwe woonwijken moeten kwalitatieve openbare ruimten bevatten, bij voorkeur groene ruimten die tegelijk ook kunnen functioneren als speelruimte. Het ontwerp van openbaar domein neemt een wezenlijke plaats in het totaalconcept. Bij het ontwerp van nieuwe woonstraten is een verkeersluwe inrichting met straatbomen de regel en wordt de ruimte voor parkeren beperkt gehouden.

Bij grotere ontwikkelingen wordt ook de architectonische diversiteit van de woningen belangrijk. Om monotonie te vermijden worden grote projecten in onderdelen ingedeeld en gedifferentieerd door verschillende architectuur, woontypologie, materiaalkeuze, enz.

De kwaliteitsdoelstellingen zijn voor projecten in het stedelijk gebied (aantrekkelijke woningtypes, interessante stallingmogelijkheden voor auto's en fietsen van bewoners, voldoende groene en autoluwe woonomgevingen) minstens even belangrijk als de dichtheidsnormen om de stad als een echt alternatief voor de 'groene verkavelingen' uit te bouwen.



3.1.2.2 Woningmenging

We kunnen twee typen woningmenging onderscheiden, met name de menging van sociale en particuliere woningen en de menging van kleine en grotere woningtypes. We behandelen eerst de sociale menging.



De sociale menging van woningen kan via het voorkeurrecht en volgens een verdeelsleutel bekomen worden. Het voorkeurrecht slaat enkel op woningen die voorkomen op één van de inventarissen (leegstand, verwaarlozing, ongeschikt- of onbewoonbaarverklaring) én op woningen en gronden die gelegen zijn in een zogenaamd '**bijzonder gebied**'. Het bijzonder gebied omvat de kernstad en de kernen van de deelgemeenten.

De afbakening van het bijzonder gebied moet ervoor zorgen dat de sociale woningen beter verspreid geraken over de stad. Dat betekent echter niet dat in de sectoren die niet aangeduid werden als bijzonder gebied geen sociale woningen meer zouden kunnen gebouwd worden. Enkel binnen de zones waar al meer dan 30% sociale woningbouw aanwezig is, worden geen bijkomende sociale woningen meer toegestaan.

Een aantal sectoren bevatten al meer dan 20% sociale huurwoningen maar ook nog veel slechte woningen; daar is het aangewezen om enkel nog bijkomende sociale koopwoningen toe te laten.

Verder wordt bij grotere particuliere nieuwbouwprojecten de menging van particuliere en sociale woningen opgelegd **vanaf een capaciteit van 100 wooneenheden**. Dan wordt een verdeelsleutel van **minimum 20% sociale woningen** van toepassing, met absolute bovengrens van maximaal 100 sociale huureenheden. In werkelijkheid zal gezien de beperkte grootte van de resterende bouwterreinen deze bovengrens nooit gehaald worden. Op deze manier wordt meteen **een capaciteit van 708 sociale wooneenheden gereserveerd** op de 20 grootste bouwterreinen¹⁰ (> 4 ha, > 100 eenheden, exclusief Drogen). Bij voorkeur worden de sociale huurwoningen verspreid in groepjes over het totaalproject. Ideaal is natuurlijk het individueel verspreiden van de sociale woningen tussen de particuliere woningen. Indien dit niet mogelijk is, wordt het pakket aan sociale woningen in kleinere groepen verspreid over het project. Een andere mogelijkheid is dat de particuliere initiatiefnemer zelf de sociale woningen bouwt en overdraagt aan een huisvestingsmaatschappij in ruil voor grond of voor bouwmogelijkheid op gronden van de huisvestingsmaatschappij zelf. Zo zijn de sociale woningen niet meer aanwijsbaar in het geheel. Voor projecten vanaf een capaciteit van 50 wooneenheden wordt een dergelijke menging niet opgelegd, maar wel actief gestimuleerd.

Binnen de kernstad Gent zelf bekomt men de beste sociale mix door invulbouw; vandaar het voorstel om het voorkeurrecht in eerste instantie uit te oefenen op de (slechte) leegstaande woningen.

Om overconcentratie van sociale woningen te vermijden is de verdeelsleutel ook van toepassing op meer grootschalige sociale projecten. Daarom wordt **een absolute bovengrens van 100 sociale huurwooneenheden per lokatie** ingesteld, een volume op maat van Gent. Deze bovengrens is niet van toepassing voor de sites Fabiolalaan en Kasteellaan.

De tweede vorm van woningmenging is de **menging van woontypes**. Ook op dit niveau is er een menging nodig zodat men niet verplicht is om uit het gekend en geliefd woonmilieu te verhuizen omdat men gescheiden is, werkloos raakt, bejaard wordt, enz. Binnen elk stadsdeel moet het woonaanbod voldoende gedifferentieerd zijn.

De **appartementen** worden vooral in de stationsomgevingen (400 meterstraal), op de elf steenwegen en langs de andere belangrijke weginfrastructuur zoals de R40, B401, enz. voorzien. Appartementen lenen zich bovendien beter tot het mengen met andere functies dan eengezinswoningen.

Eengezinswoningen worden vooral ondergebracht in zijstraten en rustige woonstraten in de binnenste delen van een woonwijk, weg van de drukke verbindende wegen, lanen en straten. In de nieuwe en in herziening gestelde BPA's van het grootstedelijk gebied in het algemeen en in de kernstad in het bijzonder worden systematisch een aantal welgekozen straten of delen van straten uitsluitend voorbehouden voor eengezinswoningen.

Bij het opstellen van nieuwe en het herzien van bestaande BPA's binnen het grootstedelijk gebied wordt systematisch onderzocht en overwogen of niet-woongebouwen en terreinen een nieuwe bestemming als woonzone kunnen krijgen.

De markt van **studentenkamers** heeft haar verzadigingspunt bereikt. De hogere onderwijsinstellingen voeren hun eigen aantal kamers op ter huisvesting van hun studenten. De Stad Gent verstrengt verder de indelingsmogelijkheden van eengezinswoningen door een aanpassing van het gemeentelijk bouwreglement.



Hoogbouw is een woontype zoals een ander, maar wat betreft ontwerp vereist het meer aandacht dan andere types door zijn schaal, zijn interne opbouw en het hoge aantal woningen in één eenheid. Door de huidige problemen in sommige sociale hoogbouwprojecten wordt bijkomende **sociale hoogbouw best vermeden**. Hoogbouw blijft onder voornoemde voorwaarden wel voor de particuliere sector een geschikt woontype.

Opmaak plan eengezinswoningen kernstad

Het aanbod van eengezinswoningen in de binnenstad en bij uitbreiding in de kernstad staat onder druk (indeling kleine eenheden, sloop voor appartementen en andere functies, inname door andere functies, enz.). Omwille van een hoger ontwikkelingsrendement komen appartementen veel spontaner tot stand. Ook in het meest verstedelijkte deel van de stad moet er voldoende bewoning zijn van grotere gezinnen met kinderen. Daarom wordt een eengezinswoningen-plan opgemaakt, in eerste instantie voor de binnenstad, in een tweede fase voor de veel grotere kernstad, waarin straten of delen van straten geselecteerd worden die voorbehouden worden voor eengezinswoningen. Dit zowel door bescherming van de bestaande eengezinswoningen als door de stimulering van nieuwe eengezinswoningen door vervangingsbouw of invulling van bouwpercelen. Straten die hiervoor in aanmerking komen zijn typische woonstraten die nu al overwegend uit eengezinswoningen bestaan en die gelegen zijn in de mazen van de grote verkeerswegen en steenwegen van de stad. Dit plan zal geen verordenend karakter hebben maar zal als leidraad dienen bij de opmaak van de uitvoeringsplannen.

3.1.2.3 Duurzaam (ver)bouwen

De Stad ijvert inzake woningkwaliteit en stadsvernieuwing voor duurzaam bouwen, rationeel energiegebruik, hergebruik van water en stimuleert dit op actieve wijze zowel in projecten van lokale overheden als van particulieren. Elementen als compact bouwen, optimale oriëntatie, degelijke isolatie, gebruik van verantwoorde bouwmaterialen, vegetatiedaken, beperken van verharde oppervlakten, maximaal hergebruik van hemelwater en energiestromen, ... worden in promotie- en sensibiliseringscampagnes, in steunmaatregelen, in ruimtelijke uitvoeringsplannen en/of verordeningen opgenomen. In uitvoeringsplannen en verordeningen gebeurt dit met richtregels (met motiveerbare toleranties in functie van de plek) voor compact bouwen, oriëntatie, isolatie, gebruik van verantwoorde bouwmaterialen, vegetatiedaken, beperkingen verharde oppervlakte.

Een bijzonder aspect is dat nieuwbouw, individueel en in projecten, rekening houdt met de lokale waterhuishouding. Dit betekent zowel het organiseren van afzonderlijke opvang van hemelwater voor herbruik en/of infiltratie in de grond ter plaatse, als het in acht nemen van het voorzichtigheidsprincipe in waterrijke gebieden. Bijkomende nieuwbouw in waterrijke gebieden in de riviervalleien van de gewenste ruimtelijke groenstructuur wordt afgeraden; aan het Vlaams gewest wordt gevraagd de noodzakelijke herbestemmingen of andere verordenende bepalingen door te voeren om deze te verbieden. Bijkomende nieuwbouw in waterrijke gebieden in de overige beekvalleien wordt afgeraden; bij projecten kan ze aangepast aan de situatie (met bebouwingvrije groene zones in deze waterrijke gebieden en/of met inbreng van niveauverschillen die de woningen beveiligen en de beek overstroomingsruimte geven) plaats vinden.

3.1.3 Ruimtelijke onderdelen van de gewenste Nederzettings-structuur

kaart 77 gewenste nederzettingsstructuur

In de bestaande nederzettingsstructuur wordt een breed spectrum aan nederzettingvormen gehanteerd. Het afbakenen van stedelijke gebieden maakt de tegenstelling tussen stedelijke en niet-stedelijke nederzettingvormen echter scherper. In de gewenste nederzettingsstructuur bestaat daarom een sterker onderscheid tussen nederzettingvormen van stedelijk gebied en van buitengebied. Verschillende tussenvormen die werden aangegeven in de bestaande nederzettingsstructuur komen niet meer terug.

De nederzettingsstructuur van Gent wordt gedomineerd door een verscheidenheid aan stedelijke woonomgevingen. De stedelijke nederzettingsstructuur bestaat uit de kernstad en de randstad. Met deze centrale stedelijke nederzettingsstructuur zijn een aantal voorstedelijke kernen met aansluitende stedelijke functies verbonden. Daarbuiten zijn er perifere kernen en landelijke nederzettingvormen. Navolgend ruimtelijk concept geeft de krachtlijnen van de gewenste nederzettingsstructuur weer.

Vooruitlopend op het eindresultaat van het afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied Gent behoren voor Gent volgende elementen van de gewenste nederzettingsstructuur tot het **stedelijk gebied**. Het betreft delen op het grondgebied van Gent (over het grondgebied van de buurgemeenten worden hier geen uitspraken gedaan): kernstad met delen binnenstad, stationsbuurten en gordel; vier randstedelijke woonlobben. Daarnaast behoren ook de kernen in het buitengebied tot de gewenste nederzettingsstructuur.



3.1.3.1 Kernstad, deel binnenstad

In de binnenstad moet de drukke, centrale functie in een zekere mate van evenwicht samengaan met de woonfunctie. Bescherming en uitbreiding van het wonen uit zich in het effectief realiseren van woningen (zo mogelijk van verschillende types en klassen) boven winkels en in grote complexen (inbreng van woningen verplicht); in het vrijwaren van rust, stilte en groen in binnengebieden; in het behouden en creëren van semi-publieke ruimten voor woninggroepen en in het oplossen van het woonparkeren.

Uitbreiding van het wonen in de binnenstad komt tot stand door het effectief realiseren van woningen (zo mogelijk van verschillende types en klassen) boven winkels en in alle middelgrote en grote projecten voor kantoren, diensten en gemeenschapsvoorzieningen (inbreng van een minimum aantal woningen verplicht). Bij de woningen boven winkels gaat de nodige aandacht naar aantrekkelijke (individuele of collectieve) toegangen, geluidsisolatie van de winkels en buitenruimte onder vorm van groene terrassen en daktuinen. Het Stadsontwikkelingsbedrijf neemt een actieve stimulerende rol in de realisatie van deze wonen-boven-winkel-projecten op, zodat de ca. 600 potentiële bijkomende woningen effectief gedurende de komende tien jaar gerealiseerd kunnen worden.

Bescherming van het wonen in de binnenstad uit zich in het vrijwaren van rust, stilte en groen in binnengebieden en in het behouden en creëren van semi-publieke ruimten voor woninggroepen. Oudere delen van binnenstad dienen geherstructureerd en verlucht met behoud van het kernstedelijk aspect, maar voor nieuwe woonprojecten geldt bij gemengde projecten in principe een minimum netto-dichtheid van 40 woningen per hectare.

Het BPA Binnenstad wordt verder aangescherpt en legt voor deze uitbreiding en bescherming van het wonen de nodige regels vast. Er worden telkens woonstraten geselecteerd waarin het behoud en de uitbreiding van eengezinswoningen centraal staat.

3.1.3.2 Kernstad, deel gordel

De stadsvernieuwing in de gordel, met name in de noordelijke, oostelijke en zuidoostelijke delen ervan, vormt een prioriteit in het stedelijke ruimtebeleid en het woonbeleid. De gordel wordt gevormd door een te vernieuwen 19de-eeuwse gordel, enkele jongere buurten en de beide stationsomgevingen (Sint-Pieters en Dampoort). Binnen de gordel kan onderscheid gemaakt worden tussen de noordelijke gordel (Rabot, omgeving vroegere Lieve, Malem, Brugse Poort en de delen van Oud-Mariakerke en Oud-Wondelgem bezuiden het vroegere ringspoor), de oostelijke gordel (Muide-Meulestede, Ham, Dampoort, de oude kern van St-Amandsberg, Macharius), de zuidoostelijke gordel (de oude kernen van Ledeborg en Oud-Gentbrugge) en de zuidelijke gordel (Bellevue, Strop, Citadelpark, Station, Watersportbaan). Het is in zijn geheel een verscheiden en gemengd woon-werkgebied en het is het toegangsgebied tot de kernstad. Revitalisering en herbruik, herstructurering en verluchting, verdere verweving en verdichting rond de stations en de steenwegen zijn kernaspecten van het beleid. Het aantal woningen blijft hier hoogstens status-quo, maar kan – door de verluchting – dalen. Deze principes worden uitgewerkt en uitgevoerd aan de hand van stadsontwerpen.

De gordel: een verscheiden en gemengd woon-werkgebied

Binnen de gordel kan onderscheid gemaakt worden tussen de noordelijke gordel (Rabot, omgeving vroegere Lieve, Malem, Brugse Poort en de delen van Oud-Mariakerke en Oud-Wondelgem bezuiden het vroegere ringspoor), de oostelijke gordel (Muide-Meulestede, Ham, Dampoort, de oude kern van St-Amandsberg, Macharius), de zuidoostelijke gordel (de oude kernen van Ledeborg en Oud-Gentbrugge) en de zuidelijke gordel (Bellevue, Strop, Citadelpark, Station, Watersportbaan). Vernieuwing en herstructurering in deze verschillende wijken ent zich op het eigen karakter van deze wijken en buurten.

Het hoog aantal kleine bouwblokken en de aanwezigheid van semi-private buitenruimten in de cités en beluiken zijn kenmerkend voor de **noordelijke gordel**. Dit geldt in de eerste plaats voor Rabot en Brugse Poort. Vergroening en opwaardering van de woonkwaliteiten zijn elementen waaraan prioritair aandacht moet worden besteed. De kleinschaligheid en het besloten karakter binnen de verschillende buurten vormt hierbij een belangrijk uitgangspunt. Nieuwe woningbouwprojecten worden gecombineerd met het behouden en creëren van bijkomend groen in semi-publieke ruimten voor woninggroepen, in het oplossen van het woonparkeren en het leggen van nieuwe ruimtelijke relaties tussen de verschillende buurten onderling. Bovendien zorgen zij voor een vernieuwing van het bestaande woningenbestand of een nieuwe invulling van voormalige fabriekspanden. De creatie van nieuwe typewoningen verrijkt dit bestand met ruimere ééngezinswoningen. Een aantal bouwblokken - zorgvuldig geselecteerd volgens bepaalde criteria: zie verder - worden omgevormd tot groene ruimten.

Grootschalige functies, zowel in deze buurten als aan de randen ervan kunnen de eigenheid van deze buurten aantasten. Er dient dan ook zorgvuldig met de inplanting ervan worden omgegaan. Toch kunnen zij een stimulans vormen voor de opwaardering van het handelsapparaat in de wijk. Deze handel op wijkniveau concentreert zich rond de steenwegen. Rond de





buurtpleintjes bevinden zich een aantal buurtwinkels. De steenwegen worden niet alleen opgewaardeerd door een revitalisering van deze handel, maar tevens door het stimuleren van het wonen boven de winkels. In de omgeving vroegere Lieve geldt deze kleinschaligheid evenzeer. Zij sluit, meer dan bij de klinieken, aan bij het kleinschalig karakter van de binnenstad.

Oud-Mariakerke en Oud-Wondelgem bezitten een groter aandeel aan woningen met tuin. Toch wordt ook hier bijzondere aandacht geschonken aan het openbaar domein. Voormalige fabriekspanden aan de rand (vooral ten zuidoosten van Bloemekenswijk) krijgen een nieuwe invulling met ook openbare ruimten die ook in relatie staan tot de wijk. Malem heeft als tuinvijk een volledig eigen karakter. Het eiland wordt in zijn karakter beschermd.

De binding van de **oostelijke gordel** met het water en het havengebeuren wordt bevestigd en vernieuwd. De activiteiten en het verzorgingsniveau worden vooral in Muide-Meulestede opgewaardeerd en krijgen een impuls vanuit het contact van de stad met de haven. Hiervoor wordt onder andere gebruik gemaakt van het water en de voormalige kaaien (Voorhaven, Tolhuis-, Hout-, Handels- en Achterdok) die lokaal een openbare plein- of parkfunctie opnemen. Bij de vernieuwde invulling van deze kaaien wordt bijzondere aandacht besteed aan het patrimonium van waardevolle industriële gebouwen. De verschillende wijken worden niet alleen met de binnenstad, maar ook met de omliggende wijken verbonden. Dit gebeurt ondermeer door het aan elkaar koppelen van verschillende open ruimten en pleintjes. Ook bij de herinrichting van oude fabriekspanden worden nieuwe ruimtelijke relaties tussen de verschillende buurten en groene ruimten gelegd.

Vernieuwing van het woningenbestand vormt ook hier de aanleiding tot een herwaardering en vergroening van de (semi-)private buitenruimte, vergroening van binnengebieden en verrijking van de typologie van het woningenbestand met ruimere woningen. Ook de talrijke voormalige fabriekspanden komen hiervoor al dan niet samen met verweefbare bedrijvigheid en groen in aanmerking. Behalve door middel van sociale woningbouw worden voor de vernieuwing van het bestaande woningenbestand mogelijkheden gezocht om ook de lokale eigenaars en bewoners hiertoe te stimuleren. Dit laatste geldt in de eerste plaats voor de wijk Blaisantvest, de oude kern van St-Amandsberg en de omgeving Heirnis.

Dampoort wordt de centrale knoop voor het openbaar vervoer binnen deze wijk. Ze wordt aangevuld het station Muide. Zowel in de buurt van beide knopen als langs de steenwegen worden de verschillende verzorgende functies voor dit stadsdeel geconcentreerd, aangevuld met handel op wijkniveau die zich uitbreidt en clustert rond de steenwegen en in de voormalige kernen. Rond de buurtpleintjes bevinden zich een aantal buurtwinkels.

In de **zuidoostelijke gordel** (de oude kernen van Ledeberg en Oud-Gentbrugge) wordt in de eerste plaats aandacht geschonken aan het doorbreken van de verschillende infrastructuren die het gebied versnijden. De binding met de Schelde wordt opnieuw gelegd. Hiervoor worden groene binnengebieden en pleinen gecreëerd en/of opgewaardeerd, aan elkaar gekoppeld en verbonden met de Schelde.

In en rond de oude kernen van Oud-Gentbrugge en vooral van Ledeberg wordt bijzondere aandacht besteed aan de vernieuwing van het woningenbestand en de verrijking van de typologie met ruimere ééngezinwoningen. Mogelijkheden tot het verrijken van dit bestand liggen ook hier in het opzetten van gerichte sociale woningbouwprojecten (vb. op gezinnen met kinderen) en de ondersteuning van eigenaars en bewoners bij de vernieuwing en eventuele verruiming van hun woning (door bijvoorbeeld de combinatie van twee aaneengesloten woningen). Bij deze vernieuwing wordt ruime aandacht besteed aan het openbaar domein en het groene netwerk van verbindingen. Een aantal bouwblokken - zorgvuldig geselecteerd volgens bepaalde criteria: zie verder - zullen worden omgevormd tot groene ruimten.

Grootschalige infrastructuren (autosnelwegen) worden aangevuld met voorzieningen voor dit stadsdeel. Een eigen bebouwingstypologie moet worden gezocht die de schaal van deze infrastructuren verdraagt, de barrièrewerking van deze infrastructuren doorbreekt en verbonden is met de oudere kernen Ledeberg en Oud-Gentbrugge (cfr. stadsontwerp Ledeberg).

Ook in de **zuidelijke gordel** wordt omzichtig omgesprongen met de vernieuwing. Verschillende wijken vormen architecturale en stedenbouwkundige gehelen en architecturale ensembles. Bellevue en Watersportbaan worden gekenmerkt door hun hoogbouw die telkens samengaat met een specifieke andere infrastructuur: B401 en watersportbaan. Rond het station krijgen andere dan uitsluitend woonfuncties een plaats. Het behoud van de huidige menging aan functies wordt nagestreefd. Hierbij wordt minimaal het huidige woningenbestand en het groene karakter behouden. Het aandeel kamerwoningen wordt, met uitzondering van de campussen, in dit deel van de gordel niet uitgebreid.

Stadsontwerpen: basis voor revitalisering en herbruik, herstructurering en verluchting

Stadsontwerpen stellen de morfologie van het weefsel zelf in vraag. Eventuele mogelijkheden zijn het samenvoegen van bouwblokken, het uitpitten van de blokken, het inbrengen van openbare ruimten, het toevoegen van andere programma's en voorzieningen, enz. Deze stadsontwerpen kunnen aangewend worden om meer openbare ruimte te brengen in de dichtgebouwde gordel en om nieuwe particuliere en sociale woningen aan het oude weefsel toe te voegen. Om dit mogelijk te maken is het noodzakelijk dat de Stad Gent alle nodige gronden en panden verwerft of indien nodig onteigent. In principe moeten de stadsontwerpen aan zoveel mogelijk huidige inwoners ten goede komen. Minimale ingrepen en kosten moeten maximale verbeteringen opleveren voor het woonklimaat van de buurt.



Wonen aan het water wordt vooral in deze deelruimte gehanteerd als één van de hefboomen voor opwaardering, met name in het noordelijke scharnier. Het betreft opwaardering van de kaaien als aantrekkelijke ru ruimten voor bestaande woningrijen langs het water en inbreng van nieuwe woningcomplexen op een reeks braakliggende gronden en om te vormen bedrijfspanden aan de dokoevers. Handelsdok wordt ook benut als interessante ligplaats voor woonboten.



Voortbouwend op de aanwezige natuurlijke en architectonische kwaliteiten, wordt de bijzondere site Alsberghe Van Oost (gebied voor stedelijke ontwikkeling in valleigebied aan de rand van de kernstad) als een nieuwe hoogwaardige en lichtgemengde woonbuurt uitgebouwd. Gent creëert hier als tegenhanger van de modernistische Watersportbaan een kwaliteitsvolle, sterk residentiële 21ste-eeuwse woonbuurt met stedelijke typologie, die de westelijke stadsrand afwerkt en een substantiële bijdrage levert aan het keren van de stadsvlucht voor hogere middengroepen.

3.1.3.3 De vier randstedelijke woonlobben

Rond de kernstad ligt de randstad die bestaat uit vier randstedelijke woonlobben. De steenwegen verbinden een aantal randwijken met de stad: de oostelijke randstad met Oostakker en de nieuwere delen van Sint-Amandsberg, Gentbrugge en Ledeberg, de zuidelijke randstad met Zwijnaardse-Dries, Flanders Expo/Maalte en de andere woonomgevingen van de zuidelijke mozaïek alsook de kernen van Zwijnaarde en Sint-Denijs-Westrem en de westelijke randstad met de nieuwere delen van Mariakerke en Wondelgem.

De bebouwingsdichtheid is er geringer dan in de kernstad maar duidelijk (rand)stedelijk. Het aantal woningen neemt hier beduidend toe door de grote bouwreserves.

De dichtheid langs de structurende steenwegen kan hoog blijven maar de overgang naar de open ruimte is een aandachtspunt. De tussenliggende woonbuurten moeten worden geherstructureerd tot gebieden met een sterker stedelijk profiel en een hogere dichtheid. Daartoe moet het bestaande weefsel worden opgewaarderd en zijn er nieuwe projecten nodig van hoge stedelijke kwaliteit. Bij grotere projecten wordt hier gemikt op een dichtheid van 25 à 30 woningen per ha, de maximale dichtheid waarbij nog een behoorlijke stadstuin kan worden gerealiseerd die aan de woonwensen van jonge gezinnen (potentiële stadsverlaters) beantwoordt. De Stad Gent zal deze dichtheid in een stedenbouwkundige verordening en in ruimtelijke uitvoeringsplannen vastleggen.

3.1.3.4 Kernen in het buitengebied

Vooruitlopend op het eindresultaat van het afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied Gent behoren voor Gent volgende elementen van de gewenste nederzittingsstructuur tot het **buitengebied**.

Woonkernen in het buitengebied zijn Drongen-dorp, Baarle, Sint-Kruis-Winkel en Desteldonk. Het beleid richt zich hier op kwalitatieve opwaardering en opvang van de lokale behoeften en een goede inbedding in de omliggende open ruimte. Voor de kleine straatdorpen in het noorden wordt gewerkt aan de inbreng van voorzieningen voor de leefbaarheid en de gedeeltelijke opvang van naastgelegen te verwijderen woninggroepen. Net als bij de voorstadskernen is lintbebouwing een specifiek beleidsthema.

Kleine woninggroepen tenslotte betreffen Mendonk, Afsnee, Luchteren-Campagne en Drie Leien en de woninggroep Terdonkplein op de linkerkanaaloever die ruimtelijk en functioneel sterk op de Evergemse kern Doornzele wordt betrokken. Verder worden ook enkele geïsoleerde woninggroepen in het kouter- en leieland ten westen en ten zuiden van Drongen hierbij gerekend (Beelaertmeersen, Kraaiaard, Baarleveld, Baarleboslaan-Baarlewarande, Halewijn en Slindonk). Een aantal geïsoleerde woninggroepen in het havengebied worden verwijderd.

3.1.4 Nadere uitwerking

3.1.4.1 Stedelijk aanbodbeleid met optimale ruimtebenutting

Ter versterking van de stad wordt een stedelijk aanbodbeleid gevoerd, waarbij in de eerste plaats een optimale benutting van de meest gewenste woonzones voor een ruim en gevarieerd aanbod zorgt. Deze optimale benutting omvat zowel het effectief benutten van gronden en gebouwen in die zones als het realiseren van een voldoende hoge dichtheid. Dit aanbodbeleid houdt in dat het stadsbestuur:

1. een stimuleringsbeleid voert opdat een realisatiegraad van minstens 50% voor gronden buiten verkavelingen en van minstens 70% voor gronden binnen verkavelingen gehaald wordt;
2. de particuliere en openbare initiatiefnemers denser laat bouwen aan een gemiddelde bruto dichtheid van 25 woningen per hectare. In de kernstad zal doorgaans een dichtere bebouwing worden gevraagd, behalve in de te verluchten delen waar ze lager kan liggen;
3. de leegstand van woningen verlaagt tot 3% frictieleegstand;



4. een stimuleringsbeleid voert inzake het wonen boven winkels;
5. voldoende ondersteuning biedt aan allerhande reconversie-initiatieven van voormalige bedrijfs- en dienstengebouwen en er een minimum aandeel woningen afdwingt.

In een stedenbouwkundige verordening voor de dichtheden en/of in ruimtelijke uitvoeringsplannen zal er een concreter en juridisch correct toetskader in verband met de dichtheden in het stedelijk gebied moeten worden uitgewerkt. Deze verordening bevat nauwkeurigere aanwijzingen over gewenste dichtheden, bijvoorbeeld door toewijzen van een dichtheidsklasse aan verschillende op kaart aangeduide grotere ontwikkelingsgebieden. Concrete projecten kunnen hieraan getoetst worden.

Waar B.P.A.'s van na het gewestplan de ontwikkeling van een reeks binnengebieden aan (te) lage dichtheid vastleggen en verdichting tegenwerken, vraagt de Stad Gent aan het Vlaams gewest om deze B.P.A.'s in het afbakeningsRUP van het grootstedelijk gebied in één operatie op te heffen of te vervangen door 'stedelijke woonzones' (na selectieve evaluatie, op een analoge manier zoals recent met de B.P.A.'s van voor het gewestplan is gebeurd). Vooral volgende B.P.A.'s zijn hiervoor van belang: Achtendries 1, 2 en 3, Oude Bareel, Syngemkouter. Andere B.P.A.'s kunnen eveneens (beperkte) mogelijkheden bieden, met name: Holstraat A, Schansakker, Westveld A, Nijverheidskaai, Sint-Denijs-Westrem-dorp, Westveld B, ...

Uit de voorlopige inventarisatie zou het invoeren van hogere dichtheidsnormen in de vernoemde B.P.A.'s tot ca. 1.500 bijkomende woningen kunnen opleveren.

3.1.4.2 Woonprogrammatie

Gent kiest daarbij voor een offensief maar kwaliteitsvol woonuitbreidingsbeleid.

De woonprogrammatie voor de stad Gent staat in wisselwerking met het afbakeningsproces voor het stedelijk gebied Gent. Enerzijds wordt de behoefte aan bijkomende woningen bepaald door de taakstellingen vanuit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Anderzijds zal het voorstel van afbakening een woonprogrammatie voor het stedelijk gebied geven. Opdat de Stad Gent proportioneel zou tegemoet komen aan de Vlaamse taakstelling dient ze op haar eigen grondgebied vóór 2007 minstens 12.822 wooneenheden te bouwen in de periode 1997-2007, waarvan:

- maximum 8.482 appartementen (2/3)
- minimum 4.340 eengezinswoningen (1/3)

De sociale woningbouw maakt deel uit van het pakket nog te realiseren woningen. Er moeten dus minstens 2.000 sociale huurwoningen zijn (15% van de totale taakstelling). Deze worden volgens de behoeften uitgesplitst in 1.000 appartementen met één slaapkamer (maximumcijfer, 50%), 600 appartementen met twee slaapkamers (30%) en 400 eengezinswoningen (minimumcijfer, 20%).

Daarnaast is er nog een surplus van te vervangen woningen door de stadsvernieuwingsoperaties en de te vervangen woningen uit de Kanaalzone. In totaal moeten er door de sloopoperaties in de haven en de gordel ca. 463 eengezinswoningen vervangen worden. Dit pakket wordt deels in sociale woningen, deels in particuliere woningen gerealiseerd. We nemen aan dat de sociale woningen minstens de helft van dit pakket zullen uitmaken; dit deel wordt dus niet bovenop de globale woonprogrammatie gerekend maar maakt deel uit van het pakket sociale woningbouw.

Alle kwantitatieve behoeften resulteren samen in de globale woonprogrammatie voor Gent tot 2007 die we kunnen uitsplitsen naar woningtype en eigendomsstructuur:

tabel 61 totale woonprogrammatie Gent 1997-2007

	Appartementen (maximum)	eengezinswoningen (minimum)	totaal
particuliere woningen	6.880	3.940	10.820
sociale huurwoningen	1.600	400	2.000
surplus stadsvernieuwing	0	120 (*)	120
surplus kanaalzone	0	110	110
Totaal	8.480	4.570	13.050

(*): dit aantal is afhankelijk van keuze project stadsvernieuwing

Deze woonprogrammatie staat voor een evenwichtige verdeling naar gezinsgrootte (max. 2/3 appartementen, min. 1/3 eengezinswoningen), waarbij rekening werd gehouden met de verdere gezinsverdunding. Daarnaast worden ook het ombuigen van de stadsvlucht en de noodzakelijke verjonging van de stadsbevolking nagestreefd.



Ook wordt er een redelijk aandeel sociale woningen voorzien; met name zo'n 15% van het totaalaanbod. Dit is exact het percentage dat AROHM in de afbakeningsprocessen voor de stedelijke gebieden a priori aanneemt om het contingent sociale woningen te bepalen binnen de taakstelling woningbouw.



Er is verder een beperkte extra ruimtebehoefte voor 1.220 wooneenheden:

13.050 eenheden programmatie – 11.830 eenheden voorraad = 1.220 eenheden extra

In het kader van het Ruimtelijk Structuurplan Gent en het afbakeningsproces zal er dus een beperkt aantal nieuwe bouwterreinen en panden moeten herbestemd worden op het gewestplan.

De woonprogrammatie vanuit de behoefte van de stad en de taakstelling van het Vlaams Gewest bedraagt 13.050 woningen op 10 jaar of 1.305 per jaar. De Stad Gent kan dit bereiken door middel van een stimuleringsbeleid en een verdichtingsbeleid. In het jaar 2000 bedroeg de nieuwbouwproductie slechts 900 eenheden.

Alle woonuitbreidingsgebieden gelegen binnen het grootstedelijk gebied worden vrijgegeven voor ontwikkeling, zonder onderlinge fasering.

De woonprogrammatie voor Gent wordt weergegeven op kaart 8 en in bijgevoegde tabellen. Verschillende soorten gebieden worden aangeduid.

kaart 78 woonprogrammatie

Actief te ontwikkelen gebieden

Gebieden die interessant zijn voor de gewenste ruimtelijke structuur, worden ondergebracht in de categorie 'actief te ontwikkelen'. Het betreft zonder uitzondering gebieden in het stedelijk gebied Gent, met name alle binnengebieden en woonuitbreidingsgebieden aldaar gelegen. De mogelijke aantallen te realiseren woningen worden bepaald op basis van voldoende maar realistische hoge dichtheden. Dit maakt een 'aanbodbeleid' voor het stedelijk gebied mogelijk. Om snel een voldoende groot aanbod te kunnen realiseren wordt de ontwikkeling van deze grote gebieden actief gestimuleerd door de Stad Gent. De gebieden zijn ontwikkelbaar zonder onderlinge fasering.

tabel 62 actief te ontwikkelen gebieden

Gebied nummer	Woonuitbreidings-gebied of binnengebied	Adres	opp. °	Bouwmogelijkheden *
21	woonuitbreidingsgebied	Lange velden Wondelgem	16,7 ha	418
16	woonuitbreidingsgebied	Gentstraat Waelputte Oostakker	9,7 ha	242
58	binnengebied	Korenveldstraat Wondelgem	8,0 ha	300
19	woonuitbreidingsgebied	Groene Velden - vaartzijde	5,1 ha	114
72	binnengebied	Hogeweg Sint-Amandsberg	5,4 ha	300
57	binnengebied	Kempstraat Mariakerke	4,6 ha	350
20	woonuitbreidingsgebied	Wolfputstraat	4,5 ha	110
52	binnengebied	BPAO-11 Sint-Amandsberg	4,1 ha	95
17	woonuitbreidingsgebied	Meerhoutstraat Oostakker	2,6 ha	65
68	binnengebied	Brugse Vaart Mariakerke	2,2 ha	55
50	binnengebied	Langs E17 Gentbrugge	2,0 ha	47
69	binnengebied	Vrouwenstraat Wondelgem	2,0 ha	50
75	binnengebied	Reinigingsdienst Staaksestraat	1,5 ha	35
51	binnengebied	Molzelestraat Oostakker	1,3 ha	30
53	binnengebied	Langs Kennedylaan Oostakker	1,3 ha	27
55	binnengebied	Zandvoordestraat-Heerweg Zwijnaarde	1,3 ha	30
59	binnengebied	Oude Bareelstraat Sint-Amandsberg	1,3 ha	30
61	binnengebied	Hutsepotstraat Zwijnaarde	1,3 ha	14
56	binnengebied	Waterstraat Sint-Amandsberg	1,1 ha	27
60	binnengebied	Waterstraat/Goedlevenstraat Oostakker	0,9 ha	16
totaal				ca. 2.355

° oppervlakte niet maatgevend. Het betreft de bruto-oppervlakte voor wonen in de ruime zin (ook voor voorzieningen die bij het wonen horen).

* tussenraming uit deelstudie huisvesting/woonbehoeftenstudie Stad Gent. Bouwmogelijkheden geraamd aan een dichtheid van 25 won./ha die in principe een minimum is.



Potenties buiten woongebied

Potenties buiten het woongebied zijn een aparte categorie. Om deze op de markt te brengen zijn specifieke acties noodzakelijk. Het gaat in hoofdzaak om plekken aan de rand van de gordel (veelal potenties in gemengde projecten met handel en bedrijvigheid), aan de rand van de te ontwikkelen randstadskern Oostakker en om een plek aan Sint-Kruis-Winkel (voor een herlokalisatieproject van woningen uit het havengebied).

Bij een aantal van deze potenties is de bodem (potentieel) vervuild. Aan het Vlaams gewest wordt gevraagd om in het kader van het stedelijk beleid de budgetten van OVAM voor sanering van historische bodemverontreiniging in stedelijke gebieden substantieel te verhogen, met name voor die verontreinigde sites die opnieuw geschikt worden geacht voor economische activiteiten of voor het realiseren van de taakstelling inzake wonen.

tabel 63 potenties buiten woongebied

Gebied nummer	Huidige bestemming	Adres	opp. °	Bouwmogelijkheden *
80	gemeenschapsvoorz.	deel Fabiolalaan (tot. opp. 10,5 ha)	ca. 7 ha	950
82	industriegebied	deel ACEC (tot. opp. 11,4 ha)	ca. 4 ha	ca. 150
83	industriegebied	Rechteroeverstrook Handelsdok + oevers Houtdok	6,7 ha	ca. 165
84	stedelijke ontwikkeling	Dok zuid en Dampoort	2 ha	ca. 400
85	kmo	Nieuwe Vaart, deel Filature du Rabot	2,6 ha	ca. 65
86	industriegebied	deel Arbed Noord Gentbrugge	2,6 ha	ca. 65
87	openbaar nut	Wondelgem	6 ha	ca. 150
88	bedrijven (BPA)	Goedendagstraat Meulestede	1,5 ha	ca. 38
90	agrarisch gebied	Sint-Kruis-Winkel oost ¹	0,5 tot 1 ha	ca. 12 tot 15
91	kmo (BPA)	Veldekensstraat Sint-Amansberg	6,4 ha	ca. 160
92	stedelijke ontwikkeling	Alsberghe /Van Oost	6 ha	ca. 250 à 350
93	agrarisch gebied	Teniers Kortrijksesteenweg	2 ha	ca. 30
95	gemeenschapsvoorz.	Leopoldkazerne	2,3 ha	ca. 100
96	woongebied.	terreinen AA Gent Gentbrugge	7,5 ha	ca. 150
totaal				ca. 2.736

verdichtingsmogelijkheden in BPA's	extra won.
Achtendries 1	19,6 ha 408
Achtendries 2	13,1 ha 327
Oude Bareel	10,4 ha 167
Syngemkouter	7,8 ha 149
Achtendries 3	5,2 ha 124
Westveld A	5,5 ha 116
Schansakker	6,1 ha 72
Holstraat A	3,8 ha 61
Sint-Denijs-Westrem-dorp	3,7 ha 59
Westveld B	2,7 ha 38
Nijverheidskaai	1,6 ha 35
totaal	ca. 1.556

° oppervlakte niet maatgevend. Het betreft de bruto-oppervlakte voor wonen in de ruime zin (ook voor voorzieningen die bij het wonen horen).

* Bouwmogelijkheden geraamd aan een dichtheid van 25 won./ha die in principe een minimum is.

Niet te ontwikkelen gebieden in buitengebied

De woonuitbreidingsgebieden Bassebeek (Drongen), Baarledorp E40 en Noordhout (Baarle) worden geschrapt en herbestemd voor een passende buitengebiedfunctie.



Overzicht woonprogrammatie

tabel 64 overzicht woonprogrammatie

Categorie	theoretische inzet (100%)	stimuleringsbeleid
Behoefte (1997 – 2007)		13.050
Invulling juridische voorraad		
vrijkomende juridische voorraad	12.325	6.668
leegstand woongebouwen	2.188	1.094
wonen boven winkels	613	307
indeling grotere woningen	1.050	105
Invulling binnengebieden en woonuitbreidingsgebieden		
actief te ontwikkelen	2.355	1.649
verdichtingsmogelijkheden in BPA's	1.556	778
Potenties		
reconversie niet-woongebouwen	934	654
buiten GWP-woonzones	2.736	1.368
totaal resultaat		12.623 bijkomende won.

Het geheel van de voorgestelde woning(ver)bouwprojecten laat toe de geconstateerde behoefte niet helemaal maar toch in grootte-orde te beantwoorden.

Wanneer louter zou geopteerd worden voor een trendbeleid liggen de realiseerbare aantallen bijkomende woningen, behoudens voor de leegstand, voor elke soort ingreep beduidend lager en kunnen in totaal slechts 8.164 bijkomende woningen (of 60% van de behoefte) worden gerealiseerd.

3.1.4.3 Woonomgeving herstructureren in de gordel

De dichtbebouwde wijken van de gordel moeten, zoals aangegeven in de stadsontwerpen, worden verdund door middel van sloop. Het hoofddoel ligt daarbij op de verruiming, vergroening en het aantrekkelijk maken van het openbaar domein. Zo'n 120 jaar geleden is men de parken en pleinen 'vergeten' op te nemen. Deze moeten nu nog toegevoegd worden. Zij zijn in dit gebied minstens zo noodzakelijk als elders in de stad; er wonen veel kinderen die vaak buiten spelen en migranten met een echte buitencultuur.

Het openmaken en vergroenen van deze woonwijken is de hoofddoelstelling, niet noodzakelijk het verlagen van de woondichtheid op zich. Het verder verdichten van de wijken Brugse Poort, Rabot-Blaisantvest, Ledeborg en Sint-Amansberg is evenwel niet wenselijk; de dichtheid ligt er al ver boven de 25 woningen per hectare en deze wijken hebben reeds te kampen met allerlei samenlevingsproblemen. Het verdunnen van het weefsel is evenwel enkel van toepassing op de dichtbevolkte delen van de gordelwijken. Ter hoogte van Dampoort en Handelsdok-Houtdok zijn er daarentegen nog veel verdichtingsmogelijkheden aanwezig.

In welke mate moet er verdund worden en op welke lokaties dient dit te gebeuren? De groennorm van het Bestuursakkoord 2001 van minstens 10 m² per inwoner geeft een realistische grootteorde aan van de noodzakelijke openbare ruimte die een woonwijk nodig heeft. Per woonwijk moet er minstens een park van ca. 1 ha groot aanwezig zijn. Dit bijkomend groen zal voor iedereen zichtbaar en bereikbaar moeten zijn; sloop is dus onvermijdelijk in zeer dichtbebouwde wijken. Randafwerking met woningen en woonondersteunende functies moet per individueel project overwogen worden. Maar het inbrengen van meer groen en openbaar domein is het hoofduitgangspunt, niet het behoud of de verhoging van de woningdichtheid als dusdanig.

Volgende inrichtingsprincipes moeten terug te vinden zijn in de stadsvernieuwingsoperaties:

- **aansluiting op de kernstad** en randstad verbeteren. Op meerdere punten is deze relatie thans onderbroken (Leie en Brugse Vaart ter hoogte van de Brugse Poort, Rabotstation en drie woontorens ter hoogte van Rabotwijk, de Voorhaven ter hoogte van Muide-Meulestede, de Ring, Handelsdok en spoorlijn ter hoogte van Sint-Amansberg en de Ring en Schelde ter hoogte van Ledeborg en Gentbrugge) en ontbreken bindende assen;
- de **leesbaarheid en interne opbouw** verbeteren van de woonwijk. Door gefragmenteerde historische ontwikkeling zonder totaalplan missen bepaalde wijken tot op heden een overzichtelijke en hiërarchische opbouw (bv Brugse Poort);
- het **schrijnend gebrek aan groen**, kleur en openbare ruimte wordt verholpen door op welgekozen plaatsen de bebouwde ruimte open te breken en naar oplossingen van meervoudig ruimtegebruik te streven (bv ondergronds brengen van parkeerplaatsen, openstellen van speelplaatsen en parkings op scholen, enzomeer), in delen van de wijk waar momenteel nauwelijks groen op wandelafstand aanwezig is. Het groen moet een maximale zichtbaarheid en gebruikswaarde krijgen;





- de uitstraling, de identiteit en het **gevoel van eigenwaarde** van de wijk verbeteren door een kwalitatieve inrichting van het publiek domein en de inbreng van hoogwaardig straatmeubilair;
- de ingrepen (met inbegrip van wegenwerken en stratenheraanleg) worden zo **centraal mogelijk** voorzien om de stadsvernieuwing maximale impact te geven; dit is niet mogelijk aan de randen van de wijk;
- kleine en **slechte bouwblokken** en beluiken worden gesloopt en zo mogelijk vervangen door nieuwbouw. Het is aangewezen om die bouwblokken of delen van bouwblokken te slopen die dermate klein en ondiep zijn of dermate ongunstige vorm hebben dat de woningen er nooit een goede woonkwaliteit zullen bieden. Hierbij wordt gedacht aan extreem smalle bouwblokken waarin de achtergevels van de woningen op onvoldoende afstand van elkaar staan en (drie)hoekige bouwblokken waarin veel woningen in de hoeken zitten en daardoor geen tuin of koer hebben. In welke bouwfysische staat deze woningen ook zijn, ze zullen achteraan altijd verstoken blijven van licht, lucht en ruimte door de slechte vorm en/of proporties van het bouwblok. Om de slechtste bouwblokken te selecteren kunnen bij voorbeeld volgende criteria op de bouwblokken van de 19de-eeuwse gordel worden toegepast:
 - een bouwblok heeft minimum een diepte van 40 meter (10 m diepte hoofdgebouw + 4 m diepte bijgebouw op gedeeltelijke breedte + 6 m diepte tuin/koer, en dit aan twee zijden van het bouwblok);
 - een (drie)hoekig bouwblok heeft minstens een middenlijn van 70 meter.

Per wijk bekeken komen zo tien slechte bouwblokken naar voor in Brugse Poort, vier in de Rabotwijk, vier in Blaisantvest, drie in Sint-Amansberg, twee in Heirnis en twaalf in Ledeberg, of in totaal minstens 35 bouwblokken.

Het Bestuursakkoord 2001 stelt dat de wijken één voor één moeten aangepakt worden. De mensen en middelen worden best zoveel mogelijk per tijdelijke campagne gebundeld in één wijk. De wijken die zeer dichtbebouwd en bevolkt zijn en waar in het verleden slechts in beperkte mate aan stadsvernieuwing of herwaardering is gewerkt, verdienen prioriteit. Een aantal wijken werden reeds in de jaren '80 aangepakt in een reeks herwaarderingsgebieden; in andere wijken lopen er momenteel al belangrijke projecten zoals het Voorhavenproject en de herinrichting architectuurwedstrijd Meulestede in de wijk Muide-Meulestede, de sanering en reconversie van Arbed in de wijk Gentbrugge, de sanering van Malmar tot park in de wijk Sint-Amansberg.

Om deze redenen is het aangewezen om de volgende wijken één voor één te herwaarderen:

- Brugse Poort en Rabot-Blaisantvest
- Ledeberg
- Sint-Amansberg (oud gedeelte).

De Brugse Poort is een zeer uitgestrekte woonwijk die eentonig samengesteld is uit duizenden identieke arbeiderswoningen. Er lopen momenteel weinig projecten in of rond de wijk die een belangrijke impuls zouden kunnen geven. Ook bij de herwaarderingscampagnes uit de jaren '80 is deze wijk niet uit de verf gekomen.

Projectmatig gezien moet er bij een dergelijke stadsvernieuwingcampagne bijzondere aandacht uitgaan naar volgende aspecten:

- het project moet faseerbaar zijn: ook al vallen de financiële middelen en fondsen onverwacht weg, toch kan de reeds gerealiseerde, niet-afgewerkte ingreep zelfstandig functioneren en geeft ze een meerwaarde aan de wijk;
- de herhuisvestingsmogelijkheden moeten gelijktijdig gecreëerd worden door de sociale huisvestingsmaatschappijen en de Stad Gent;
- het principe van buurtgebonden toewijzing van (een aanzienlijk deel van de aangepakte/gerealiseerde) woningen, als instrument tegen sociale verdringing van de huidige, maatschappelijk zwakkere buurtbewoners.

3.1.4.4 Leefbaarheid kanaaldorpen

Zoals uitgewerkt in het ROM-project worden specifieke initiatieven ondernomen om de leefbaarheid in Sint-Kruis-Winkel, Mendonk en vooral Desteldonk blijvend op een behoorlijk peil te houden.

De belangrijkste acties die door verschillende actoren en overheden worden opgenomen betreffen:

- de ondersteuning van de lokale handel en uitbouw van de basisvoorzieningen (post, kinderopvang, stedelijk dienstencentrum). Een middel hiertoe is het voorzien van een bepaald dienstenaanbod in lokale handelszaken die hiervoor een vergoeding ontvangen, waardoor tegelijk hun leefbaarheid vergroot (stimulerende rol van gemeente);
- de realisatie van de koppelingsgebieden Desteldonk-zuid (na herbestemming) en Desteldonk-noord;
- aanleg van vrachtwagensluizen;
- realisatie van een kleinschalig project van sociale huur- en koopwoningen in elk van de drie dorpen;

Specifiek voor Desteldonk moet er ook door alle overheden een duidelijke taal gesproken worden over de gewenste toekomst van Desteldonk als woondorp.

Specifiek voor Sint-Kruis-Winkel wordt een nieuwe lokatie in de nabijheid van het dorp gezocht en bestemd ter vervanging van het te verwijderen voetbalveld uit het lint Terdonk/Knippemeers



Voor de kleine woninggroep van Terdonkplein op de linkerkanaaloever wordt slechts één specifieke actie ondernomen daar de leefbaarheid van de woninggroep sterk bepaald wordt door deze van de Evergemse kern Doornzele waar hij bij aansluit (en waar de gemeente Evergem soortgelijke acties onderneemt). De specifieke actie betreft de ruimtelijke reorganisatie van de woninggroep door ze te richten naar de dorpskern en ze af te schermen van de (blijvend drukke) kanaaloeverweg. Dit omvat de aanleg van een rechtstreekse en aantrekkelijke wandel- en fietsverbinding langs en over de te verwijderen spoorweg naar de dorpskern van Doornzele, en mogelijk ook het realiseren van de autotoegankelijkheid langs datzelfde tracé en de aanleg van een groene wand (met ingebouwd geluidsscherm) naast de kanaaloeverweg.



3.1.4.5 Woninggroepen aansluitend bij en in bedrijventerreinen

Binnen en buiten de haven komen woonbuurten en woninggroepen voor die palen aan of omsloten zijn door huidige of toekomstige bedrijventerreinen.

Voor een aantal van deze woninggroepen en woongebieden kunnen de nodige maatregelen genomen worden om ook in de toekomst hun leefbaarheid te garanderen (inbreng van buffers of koppelingsgebieden, realisatie van milieuzonering op het bedrijventerrein, koppeling aan parken of andere woongebieden door een groenas...), zodat zij (eventueel na een herbestemming tot woonzone) als woongebied behouden en kwalitatief opgewaarderd kunnen worden. Tot deze groep behoren bij een eerste beoordeling:

- Wiedauwkaai-noord (ca. 14 bewoonde woningen, op te waarderen als wonen aan de dreef en de wateroever aan de nieuwe Meulestedebrug, globaal te herbestemmen);
- Limbastraat en aansluitend deeltje Wiedauwkaai (ca. 91 bewoonde woningen, met mogelijkheid tot buffer en aansluiting op het Westergempark en groenas 8 Wondelgem, globaal te herbestemmen);
- hoek Zeeschipstraat/Pantserschipsstraat-west (ca. 50 woningen, zonder rechtstreekse nabijheid van bedrijven en merendeel aan rustiger straat, aantal aan nieuwe dreefplanting, globaal te herbestemmen);
- Kluisensteenweg (ca. 9 bewoonde woningen, in straatdeel dat Langerbrugge een band met het kanaal moet geven, en waar het storende vrachtverkeer door een vrachtwagensluis zal verdwijnen, globaal te herbestemmen);
- Langerbrugge-eiland (ca. 14 bewoonde woningen aan de jachthaven, globaal te herbestemmen);
- Driemasterstraat (ca. 30 bewoonde woningen in een woonstraat aan het station, globaal te herbestemmen);
- Pakketboot- en Zeilschipstraat, Wondelgemse Meersen (de bewoonde woningen in of aan het nieuwe Westergempark, maximum ca. 16 afhankelijk van de grootte van het park, globaal te herbestemmen);
- Speistraat en Wijmenstraat (ca. 45 bewoonde woningen, vermengd met kleinschalige bedrijfjes, globaal te herbestemmen);
- Ottergemsesteenweg (ca. 30 bewoonde woningen, in één bouwblok aan inkom van bedrijventerrein, globaal te herbestemmen).

Voor een aantal andere woninggroepen zullen dergelijke maatregelen onvoldoende effect kunnen opleveren en/of past het behoud van deze woninggroep niet in de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van die deelruimte. Deze woninggroepen worden in een gestuurd proces op korte of middellange termijn verwijderd.

Per woninggroep wordt duidelijkheid gegeven over de periode waarin bewoners nog een gegarandeerde woonzekerheid hebben en de periode waarin de verwervingen zullen plaatsvinden; een vrijwillige verkoop in de tussentijdse periode is steeds mogelijk.

De lasten en kosten van de uitbouw van economische activiteiten mogen niet op bewoners worden afgeschoven. Eigenaar-bewoners bekomen een reële vergoeding voor te slopen eigendommen die hen toelaat elders in de omgeving een doorsnee woning te verwerven. Aan huurders wordt betaalbare herhuisvesting aangeboden in een soortgelijke of een betere woning in een nabijgelegen woongebied, bij voorkeur in een herlokalisatieproject.

Tot deze groep behoren in eerste benadering:

- negen kleine woninggroepen in de haven (met in totaal ca. 150 bewoonde woningen) en met herlokalisatieprojecten in Sint-Kruis-Winkel, Oostakker, Doornzele-Evergem en Meulestede);
- zeven kleine en grotere woninggroepen elders in de stad (met in totaal ca. 440 bewoonde woningen) en met herlokalisatieprojecten o.m. aan Handelsdok en Dampoort.

Nader detailonderzoek hieromtrent wordt vooropgesteld.

3.1.4.6 Hypothese van hoofddorpen en woonkernen

De provincie Oost-Vlaanderen zal in zijn ruimtelijk structuurplan hoofddorpen en woonkernen aanduiden. Uit de gewenste nederzettingsstructuur voor Gent kan volgende suggestie worden afgeleid:

- Drongen-dorp als hoofddorp;
- Sint-Kruis-Winkel, Desteldonk en Baarle als woonkernen.

De overige woninggroepen zijn te klein van omvang om als woonkern te worden geselecteerd.



De suggestie van Drongen-Dorp als hoofddorp steunt op de relatief grote omvang van deze kern, die ook een verzorgende rol voor de veelheid aan omliggende gehuchten en woninggroepen opneemt. Ook de bundeling en herlokatie in een bijkomend recreatieterrein van meerdere sportvelden uit de deelruimte kouter- en leieland speelt een rol. Bijkomende lokale bedrijventerreinen of woongebieden zijn niet aan de orde.

3.1.4.7 Ontwikkelingsperspectieven voor zonevremde woningen

Gelet op het grote aantal zonevremde woningen (zie samenvatting van inventaris in het informatieve deel) en de mogelijkheden en duidelijkheden die het decreet van juli 2001 heeft ingevoerd, zal het stadsbestuur volgende algemene lijnen ten aanzien van de zonevremde woningen op Gents grondgebied volgen:

- voor de woningen gelegen in bedrijventerreinen wordt de aanpak zoals weergegeven in punt 3.1.4.5 gevolgd (met hetzij beschermende herbestemming, hetzij een begeleide verwerving);
- de compacte groepen met grotere aantallen woningen die gelegen zijn binnen het grootstedelijk gebied, maar buiten recreatiegebieden en ruimtelijk kwetsbare (groene) bestemmingen zoals gedefinieerd in het decreet, kunnen worden herbestemd tot (diverse vormen van) woongebied;
- de woningen in het buitengebied die onmiddellijk en compact aansluiten bij de woonkernen van Drongen-Dorp, Baarle, Sint-Kruis-Winkel en Desteldonk of bij de woninggroepen die in de nederzettingsstructuur zijn geselecteerd, kunnen worden herbestemd tot (diverse vormen van) woongebied;
- de overige zonevremde woningen worden niet herbestemd, zij behouden hun huidige bestemming; wanneer zij gelegen zijn in bestaande of toekomstige kwetsbare gebieden wordt de regelgeving inzake instandhoudingswerken gespecificeerd.

Dit zijn algemene lijnen; bij de opmaak van de uitvoeringsplannen zal een gedetailleerde beoordeling plaatsvinden van elke specifieke plaatselijke ruimtelijke situatie.

Vornoemde herbestemmingen tot (diverse vormen van) woongebied gebeuren waar mogelijk in het ruimtelijk uitvoeringsplan dat voor het geheel van de betreffende deelruimte of het gebied wordt opgemaakt. Aangaande gebieden waar een dergelijk gebiedsgericht RUP niet tot de prioriteiten voor op te maken RUP's voor 2006 behoort, geeft een afzonderlijk thematisch 'RUP zonevremde woningen' de nodige voorschriften aan in hun globaliteit.

3.1.4.8 Ontwikkelingsperspectieven voor woonboten

De stad beschikt ook over een grote oppervlakte water die op welgekozen plaatsen kan ingezet worden als woonruimte door gebruik van **woonboten**. Ook hier is het aangewezen om dit soort woningen voldoende te concentreren teneinde de nodige nutsvoorzieningen optimaal te laten renderen en deze concentratieplekken in omvang te beperken. Bij de keuze en de inrichting van de lokaties moet de specifieke eigenheid van de plek voldoende onderzocht en meegenomen worden. De stedelijke diensten zullen hiervoor, in samenspraak met AWZ en met de buurt, een aanmeerplan uitwerken. In uitwerking daarvan worden volgende mogelijke aanlegplaatsen voor woonboten best met een speciaal politiereglement vastgelegd:

- Voorhaven–Tolhuisdok–Houtdok–Handelsdok
- Baudelokaai, Visserij
- Filips De Goedekaai

Bij het gebruiksklaar maken van deze aanlegplaatsen verdienen delen van het Handelsdok duidelijk prioriteit aangezien deze lokatie uit de opgesomde reeks de grootste wateroppervlakte in de kernstad heeft en het meest nood heeft aan herbestemming en herwaardering. Aan weerszijden van het dok worden tevens nieuwe woningen voorzien.

3.1.4.9. Ontwikkelingsperspectieven voor woonwagens

De keuze voor verscheidenheid van woonomgevingen houdt in dat kwaliteitsvolle woonmogelijkheden voor woonwagendwoningbewoners worden gecreëerd. De Stad Gent selecteert twee terreinen, waarmee voldaan wordt aan de provinciale taakstelling inzake het aantal staanplaatsen. Het betreft:

- als doortreksterrein: een nieuw terrein aansluitend bij het volkstuincomplex 't Brughuizeken' (Drongensesteenweg);
- als residentieel terrein: uitbreiding van het bestaand woonwagendpark aan Ottergemsesteenweg.



3.2 Gewenste ruimtelijke groenstructuur

3.2.1 Uitgangspunten en visie

De gewenste ruimtelijke groenstructuur omvat naast de gebieden waar natuur de hoofdfunctie is, ook cultuurgroen in parken, plantsoenen, groenassen, tuinen, bermen... Het lange termijn streefdoel is immers dat alle aanwezige groen in mindere of meerdere mate een natuurwaarde krijgt, waardoor de ruimtelijk-natuurlijke structuur en de groenstructuur steeds meer gaan samenvallen.



Basis voor de bestaande, maar ook de gewenste natuurlijke structuur is het fysisch systeem. Uit de bestaande groenstructuur blijkt een voldoende grote aanwezigheid van natuurelementen maar een grote versnippering en een tekort aan onderlinge verbindingen. De onderlinge verbindingen worden dan ook sterk uitgebouwd. De ruimten voor natuur worden gebundeld en sterker aaneengehecht, zowel in bestemmingen als in effectieve natuurontwikkeling. Als versnipperde natuurelementen belangrijke stedelijke projecten zouden belemmeren, dan kunnen ze worden opgeheven en als compensatie elders in samenhang worden ontwikkeld.

Volgende inhoudelijke visie-elementen worden voor de uitbouw van de ruimtelijke groenstructuur gehanteerd:

- het fysische systeem als onderlegger voor de natuurlijke structuur;
- grote gebieden met natuurwaarde moeten gaaf gehouden worden van bebouwing en 'harde' recreatie;
- de grote ruimtelijke onderdelen van de groenstructuur moeten versterkt worden (verbreden, toevoegen van ontbrekende schakels, enz.);
- natuur als element van vergroening, structurering, verhoging van de aantrekkelijkheid voor het wonen, werken en recreëren in de stad en als basis voor landschappelijke samenhang;
- natuurlijke elementen mede als basis voor recreatie in de stad;
- Als algemeen beeld wordt gestreefd naar een stad verbonden met de grote (Vlaamse) natuurlijke structuren, eigen groenpolen aan de rand en binnen de stad een samenhangende groenstructuur met een diversiteit aan natuurlijke elementen en natuurwaarden.

Bij de realisatie van de ruimtelijke groenstructuur streeft de Stad Gent verdere betrokkenheid en inbreng van de bevolking na met bv. beheer van natuurgebieden op stadsgronden door natuurverenigingen en medewerking van buurtorganisaties bij concept, beheer en onderhoud buurtgroen.

3.2.2 Onderdelen van de gewenste ruimtelijke groenstructuur

kaart 79 gewenste ruimtelijke groenstructuur

De groenstructuur omvat zowel de ruimtelijk-natuurlijke structuur als delen van de recreatieve, agrarische, landschappelijke en nederzittingsstructuren. De groenstructuur wordt aldus gevormd door ruimten en typen van plekken uit deze verschillende structuren die een open en groen karakter hebben en die in principe door een aangepast, natuurgericht beheer op lange termijn alle in zekere (en liefst in meerdere) mate van belang zijn voor het functioneren en de samenhang van de natuur. Langetermijnstreefdoel is dat daardoor de ruimtelijk-natuurlijke structuur en de groenstructuur in belangrijke mate gaan samenvallen.

De betreffende delen van de recreatieve structuur zijn de parken op verschillende niveaus, het onderling verbonden buurtgroen in de bebouwde woonomgevingen en delen (d.w.z. randen, dreven, enz.) van openluchtrecreatieve terreinen. De agrarische structuur omvat de permanente graslanden, de onderling verbonden kleine landschapselementen in en aan akkers en weilanden en de gronden die benut worden voor biolandbouw.

De landschappelijke structuur betreft de dreven langs stadsboulevard, steenwegen en havenlanen.

De nederzittingsstructuur omvat de middelgrote en grotere (aaneensluitende) tuinen, groene dakterrassen en groene daken, kleine bermen en laanaanplantingen in straten.

De totale omvang van de afbakening van de groenstructuur is veel ruimer dan de natuurlijke of de recreatieve structuur alleen en deze structuur is ook veel sterker verspreid over het gehele grondgebied. Het privaat groen in verschillende deelstructuren maakt er een vrij belangrijk onderdeel van uit. Voor de beleefbaarheid van met name het stedelijk gebied is het van belang dat de groenstructuur wat betreft omvang, kwaliteit en bruikbaarheid stelselmatig toeneemt en dat voor het privaat groen in recreatieve, agrarische, landschappelijke en nederzittingsstructuren minstens een stand-still wat betreft omvang wordt aangehouden. Deze standstill wordt met aangepaste beleidsinstrumenten (gebiedsgerichte ruimtelijke uitvoeringsplannen, stedenbouwkundige verordening en groenverordening) ondersteund.

De gewenste ruimtelijke groenstructuur wordt beschreven aan de hand van verschillende soorten natuurlijke ruimten. Waar het in de bestaande ruimtelijk-natuurlijke structuur analytische ruimten betrof, gaat het bij de



gewenste ruimtelijke groenstructuur om beleidsruimten. Met elk soort ruimte stemt een bepaald ontwikkelingsprincipe overeen:

- het fysisch systeem van de rivieren;
- de gebieden van de natuurlijke structuur;
- de groene ring;
- de stedelijke groengebieden en de vier groenpolen;
- de groenassen;
- de groene stapstenen;
- de landschapselementen en groene ruimten van het agrarisch gebied.



De Stad Gent opteert er voor een gemeentelijk gewenste groenstructuur (zie kaart) te presenteren waarin alle gewenste delen van ecologische structuur op het grondgebied Gent vervat zijn, ook deze die bovengemeentelijk dienen afgebakend te worden.

3.2.2.1 Het fysisch systeem van rivieren

De valleigebieden en depressies zijn structuurbepalend in de gewenste ruimtelijk-natuurlijke structuur. Het betreft met name de depressie van de Moervaart en de valleien van Leie en Schelde, Kale, Dam en Ledes. Zij vormen de verbinding van de Gentse stad met de Vlaamse ruimtelijk-natuurlijke structuur. Het zijn dragers van openruimtefuncties en groene linten in het landschap. Zij worden maximaal gevrijwaard van bebouwing.

Het water is in belangrijke mate in de valleien en hun meersen (onder meer Bourgoyen-Ossemeersen) aanwezig en vormt de belangrijkste drager van de natuurlijke structuur in de stadsrand. De biologische en fysische kwaliteit van dit water wordt behandeld binnen specifieke projecten van integraal waterbeheer.

3.2.2.2 Gebieden van de ruimtelijk-natuurlijke structuur

De grote oppervlakten en verbindingen met natuurwaarde vormen de tweede basis voor de groenstructuur. De stad brengt bij de afbakening van de natuurlijke structuur door het Vlaams gewest haar voorstellen in voor gebieden van bovengemeentelijk belang. Het betreft gebieden waarvan de stad veronderstelt en/of wenst dat het Vlaams gewest of de provincie Oost-Vlaanderen daar acties (herbestemming, bescherming, ontwikkeling, beheer enz.) zal ondernemen¹². Zij dragen bij tot een samenhangende natuurlijke structuur op bovengemeentelijk niveau.

Grote gewenste natuurgebieden/bovengemeentelijk niveau

In eerste instantie zijn er de grote gewenste natuurgebieden waar natuur de hoofdfunctie dient te vervullen. Deze grote gewenste natuurgebieden maken dus wenselijk deel uit van het door hogere overheden af te bakenen VEN en IVON.

Bovengemeentelijke aandachtsgebieden zijn¹³:

- grote eenheden natuur (GEN) en grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO) (natuur bovengeschied): Bourgoyen-Ossemeersen, Drie Leien en deel van Leievallei, Bovenscheldevallei, delen van Gentbrugsemeersen en delen van de Vinderhoutsebossen;
- natuurverwevingsgebieden (NVW) (natuur nevensgeschied aan land- en bosbouw): Kastelensite, delen van Gentbrugsemeersen, delen van de Vinderhoutsebossen en stadsbos Oostakker, grote delen van Moervaartdepressie;
- natuurverbingsgebieden (NVB) (natuur ondergeschied, beleid gericht op de hoofdfunctie): aanpalende delen van Kale-, Leie-, Schelde- en Moervaartvalleien.

Suggesties van herbestemmingen om deze bovengemeentelijke natuurlijke structuur te realiseren zijn beperkt in aantal en omvang. Het betreft:

- voor de grote eenheden natuur (GEN en GENO): delen van de Leievallei (Assels, Keuzemeersen), Vinderhoutsebossen-zuid, Gentbrugsemeersen-midden (westrand en ten zuiden van E17) en Oerbos Schelde aan Ottergemsesteenweg: van agrarisch, buffer- en industriegebied naar natuurgebied;
- voor de natuurverwevingsgebieden (NVW): Kastelensite-zuid, Vinderhoutsebossen-west, stadsbos Oostakker-noordwest, Moervaartdepressie-west en -oost: van agrarisch gebied naar bos, natuur of agrarisch gebied met ecologische waarde;
- voor de natuurverbingsgebieden (NVB): evt. kleine delen naar landschappelijk of ecologisch waardevol agrarisch gebied van Kalevallei-west, Leievallei-Drongen-zuidoost, Moervaartvallei-midden (omgeving Mendonk) en van industriegebied naar natuurgebied: monding van de Kale.



Kleinere gewenste natuurgebieden/gemeentelijk niveau

Daarnaast dient de Stad Gent deze structuur te verfijnen op gemeentelijk niveau. In het RSV wordt deze opdracht omschreven als het afbakenen van een ecologische infrastructuur op gemeentelijk niveau. Deze vult de gewenste natuurlijke structuur op bovengemeentelijk niveau aan. Op het moment dat de Vlaamse regering en de provincie de afbakening van de ecologische structuur op bovengemeentelijk niveau uitgevoerd hebben, dient deze dan in de Gentse groenstructuur geïntegreerd te worden. Het is mogelijk dat gewest en provincie niet alle voorgestelde bovengemeentelijke aandachtsgebieden in de bovengemeentelijke natuurlijke structuur opnemen. In dat geval wenst de Stad de ontbrekende delen op gemeentelijk niveau op te nemen, af te bakenen en te ontwikkelen in zijn gewenste groenstructuur.



Op gemeentelijk niveau speelt natuur in volgende gebieden een grote rol:

- **Kleinere natuurgebieden (KNG)** bevinden zich voornamelijk in de stedelijke of randstedelijke omgeving. Dit zijn natuurelementen (perceeltjes) waar natuur de inrichting dient te bepalen. Een aantal is gericht op de bescherming van bestaande zeer waardevolle elementen; een aantal andere worden voorgesteld om te ontwikkelen. Daarnaast kunnen deze elementen nog andere groenfuncties hebben.

De belangrijkste kleinere natuurgebieden zijn:

- natuurgebiedje aan Malem;
 - delen goederenstation Dampoort (de groene banaan);
 - aan te leggen moeraszone Groene Velden;
 - Snepmeers;
 - Overmeers;
 - deel van de Campus de Sterre;
 - tijarm en strook Schelde-eiland Zwijnaarde;
 - delen van landschapspark de Groene Velden;
 - delen van landschapspark de Oude Bareel;
 - Achtendries die deel uitmaakt van de oostelijke groene ring;
 - kleine delen van het Westerringspoor met heide vegetatie;
 - Broekbos en omgeving aan de Rosdambeek;
 - kwelgebied aan FNO, deel uitmakend van park¹⁴;
 - Nieuw Vinderhoutse broeken;
 - Meersenzone in groenpool Kastelensite Zwijnaarde;
 - Vijver en naastgelegen duinen groenpool Oud Vliegveld;
 - Bosje aan instituut nucleaire wetenschappen UG¹⁵;
 - Kiekenbossen.
- **Integraal waterbeheerproject (IWB):** de doelstelling voor deze gebieden is het geven van ruimte voor het herstel van de ecologische verbindingsfunctie van waterlopen. Voornamelijk kleinere beekvalleien komen in aanmerking, alsook enkele rivieren en beken in stedelijke omgeving. Voor sommige waterlopen is een totaalproject noodzakelijk; op sommige plaatsen wordt een individuele, natuurgerichte aanpak voorgesteld. De waterlopen waar een totaalproject voorgesteld wordt, zijn:
 - delen van de Lieve;
 - Maaltebeek;
 - Meirebeek;
 - Rosdambeek;
 - tijarm van de Schelde te Gentbrugge = benedenschelde;
 - Bovenschelde en tijarm te Zwijnaarde;
 - de Zuidlede te Sint-Amandsberg;
 - de Leie met zijarmen ;
 - deel Moervaart, Hoofdgeleed en de Zuidlede in de omgeving moervaart;
 - de Averijevaart.
 - In de andere delen van de groenstructuur zal natuur aanwezig zijn in **neven- of ondergeschikte positie**. Voorgestelde hoofd- en nevenfuncties dienen hier goed te kunnen functioneren. Binnen deze beperking dient de natuur in deze andere delen van de groenstructuur een zo groot mogelijk aandeel in te nemen. Daarbij staat een realistisch uitgewerkte gebiedsdekkende zorgplicht voor de natuur mee voorop. Deze zorgplicht omsluit een duurzame inrichting, een landschapsecologische invulling, een integraal waterbeheer, een integraal milieubeleid die de basismilieukwaliteit waarborgt en in laatste instantie een ecologisch verantwoord beheer. Deze begrippen worden verder verklaard in hoofdstuk 3.2.3.1. het actieprogramma inhaalbeweging natuurontwikkeling.



Een aantal herbestemmingen zijn wenselijk in functie van het realiseren van de onderdelen van gemeentelijke niveau. Deze herbestemming betreft niet steeds een herbestemming tot natuurgebied. Soms is de herbestemming tot een andere groenbestemming (bijvoorbeeld park) voldoende om de aanwezige of gewenste natuurwaarden te bekomen. Buiten de verbindende delen van de groenassen gaat het hoofdzakelijk om de 'groene banaan' aan het vormingsstation, de spoorberm door Oostakker, de 'Oude Bareel' in Sint-Amandsberg, de centrale delen met natuurlijke waarde in de UG-site Krijgslaan, de rand van de groene ring aan het Textielinstituut, het Westerringspoor en de verbindingen van de parkenkraal in Mariakerke/Wondelgem.

3.2.2.3 De kwalitatief te versterken groene ring

De 'groene ring' langsheen Ringvaart en R4 (in de westelijke, zuidelijke en oostelijke gedeelten rond de stad) vormt een kwalitatief te versterken kralenketting van stedelijke groengebieden aan beide zijden van deze infrastructuur: de geselecteerde kralen krijgen kans om zich optimaal te ontwikkelen. Ook tussen de kralen in de smallere delen van de ring kunnen tussenliggende verbindingen uitgebouwd worden voor natuur en zacht (recreatief) verkeer. Een aantal van deze stedelijke groengebieden zijn parken of hebben een duidelijke recreatieve functie in het groen (Blaarmeersen, Maaltebruggepark...) en vervullen alleen een natuurverbindende rol; andere zijn natuurgebieden (valleien, groenpolen en meersen). De 'groene ring' biedt de naastgelegen woonwijken, (verzorgings)instellingen en economische sites tegelijk een zeker bufferend effect tegenover R4 en een aangenaam kader.

De groene kralenketting van parken, natuurlijke en recreatieve gebieden langsheen de groene ring van Ringvaart, bestaat uit :

- Groenevelden (recreatief park);
- Hoge Blaarmeersen/Assels (natuur);
- Overmeers (natuur);
- Maaltebeek-noord (natuur);
- Maaltebruggepark;
- het groene klaverblad van Ringvaart-zuid;
- tijarm op de rand van het Schelde-eiland;
- bufferzone groene ring Oost rond het moerasje aan Achtendries;
- bufferzone groene ring Noord (binnenzijde R4).

3.2.2.4 Stedelijke groengebieden en de vier groenpolen

De keuze van de randstedelijke groengebieden gebeurt in de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent. Dit zijn gebieden met een open en multifunctioneel karakter. Zij komen in aanmerking voor de aanleg van bossen, de uitbouw van parkgebieden en stedelijke groenprojecten met socio-educatieve, milieu-educatieve en/of recreatieve functie, natuurbouw en -ontwikkeling. In de randstedelijke groengebieden kan ruimte worden voorzien voor de aanleg van speelbossen en -parken. De klemtoon ligt op het multifunctioneel karakter. Functies, ook de natuurfunctie, komen als gelijkwaardige hoofdfuncties of in een relatie hoofdfunctie-nevenfunctie voor¹⁶. In tegenstelling tot de valleigebieden, de natuurgebieden en de open ruimte van het agrarisch gebied komen in deze groengebieden ook meer actieve vormen van recreatie voor. Ook komt, afhankelijk van het gebied, een zeker aandeel grondgebonden landbouw in deze groengebieden voor; in het evenwicht met de (te ontwikkelen) bos- en natuurwaarden zal deze op meerdere plaatsen de vorm van beheerslandbouw aannemen. Gent heeft nood aan dergelijke grote, openbare groengebieden met een grote stedelijke aantrekkingskracht.

Volgende gebieden worden als stedelijke groengebieden voorgesteld:

- Blaarmeersen (met een overwicht aan recreatie);
- de vier te ontwikkelen groenpolen, met name
 - Vinderhoutsebossen die rond een natuurlijke kern als stadsbos, gemengd voor natuur en recreatie worden uitgebouwd (ca. 260 ha). Het noordelijke deel van dit randstedelijk groengebied loopt bij voorkeur door in Lovendegem;
 - Kastelensite die in haar geheel gemengd met natuur, grondgebonden en beheerslandbouw en recreatie wordt uitgebouwd (ca. 320 ha);
 - Gentbrugsemeersen met nadruk op natuurontwikkeling en met een uit te bouwen westelijke bosrand met recreatie (ca. 70 ha) en een oostelijk natuurlijk deel met beperkte passieve recreatie en beheerslandbouw (ca. 100 ha). Dit oostelijke deel van het stedelijke groengebied loopt bij voorkeur door in de Damvallei;
 - Het voormalige vliegveld van Oostakker waar rond een natuurlijke kern een stadsbos, wordt uitgebouwd voor natuur en recreatie (ca. 150 ha).

De term 'randstedelijk groen' is een beleidscategorie van de gewenste ruimtelijke structuur voor het stedelijk gebied Gent. Zij situeert zich op het niveau van het ruimtelijk concept en heeft niet de betekenis van (gewestplan)bestemmingen. Om het beeld voor dergelijke gebieden concreet in te vullen kunnen wel bestemmingswijzigingen dienen doorgevoerd.



Voor het invullen van randstedelijke en stedelijke groengebieden zijn bijkomende acties noodzakelijk. Mogelijk zullen deze worden uitgevoerd door het Vlaams gewest of de provincie Oost-Vlaanderen. In elk geval is Gent daarbij een noodzakelijke en geïnteresseerde partner.

Vier stedelijke groenpolen, namelijk de twee (nieuwe) stadsbossen van Vinderhoute en Oostakker, de Gentbrugsemeersen en het landschapspark van de kastelensite, fungeren als 'groen voor de stadsmens' met één of andere vorm van zachte recreatie, en waar past en nodig beperkte en afgelijnde actieve recreatie. Het belang van de natuur binnen het functioneren van deze groenpolen is onderling verschillend.



Zo primeert de natuurlijke functie in de vochtige **Vinderhoutsebossen** binnen het valleigebied van de Kale en wordt het recreatieve element ingebouwd in de nieuw te ontwikkelen randzones ten zuiden, ten westen (ca. 260 ha) en bij voorkeur ook ten noorden ervan. Ook de **Gentbrugsemeersen** (en aansluitend de Damvallei) blijven in hoofdzaak een gebied met natuurwaarden en kennen een beperkt passief recreatief medegebruik, behalve in de nieuw aan te leggen westelijke bosrand (ca. 70 ha). De twee nieuwe groenpolen, de **kastelensite en het stadsbos van Oostakker**, krijgen daarentegen naast de te ontwikkelen natuurwaarden ook een sterkere passief-recreatieve invulling. Bij de ontwikkeling van de kastelensite wordt onder meer rekening gehouden met de aanwezige natuurwaarden en de bestaande compartimentering door kasteeldreven; landbouw kan verweven in het geheel een rol opnemen in het beheer van de open compartimenten. Bijkomende bossen (ca. 320 ha) worden hier hoofdzakelijk gerealiseerd in een aantal grotere boskernen met respect voor en ter versterking van het cultuurhistorische landschap. Ook voor het Oud vliegveld te Oostakker wordt een aanzienlijk bijkomend bosvolume nagestreefd (minimaal 150 ha).

Afhankelijk van de nog op te maken inrichtingsplannen voor de vier groenpolen zijn de vermelde streefoppervlaktes van bebossing per groenpool gedeeltelijk uitwisselbaar, zonder dat de totale ambitie van 800 ha bijkomende bosoppervlakte rond Gent daarbij gewijzigd wordt."

De vier groenpolen worden met de stad verbonden door een groenas die ook een natuurverbindende rol opneemt.

Het boscomplex van Rostijne op de stuifzandrug Stekene-Maldegem, ten noorden van Sint-Kruis-Winkel, wordt verder uitgebouwd ten noorden van Sidmar tot tegen het kanaal en op linkeroever ten zuiden van Klein-Rusland. Mits aantrekkelijke verbindingen, zou dit bos als een soortgelijke groenpool voor Zelzate kunnen functioneren.

De invulling van de nieuwe groenpolen dient ontwerpmatig per groenpool uitgewerkt te worden in een geïntegreerd project. Hierbij dient rekening gehouden met de fysische draagkracht van het gebied. Voor elke groenpool dient een aangepaste verbinding met de stad te worden aangereikt, minimaal een verbinding via een groenas.

Voor ondersteuning van de landbouwbedrijven in de omschakeling die zich in de groenpolen zal volstrekken, is het zinvol het nieuwe instrument grondbank in te zetten (suggestie naar het Gewest en de VLM). De grondbank laat onder meer toe op een actieve en gestructureerde wijze de minderwaardige waterzieke gronden en de gronden van stoppende landbouwers te verwerven en de geschikte gronden opnieuw toe te spelen naar de blijvend-actieve professionele landbouwers zodat zij over een voldoende en een voldoende geconcentreerd areaal voor de leefbaarheid van hun bedrijf kunnen beschikken.

3.2.2.5 De groenassen

kaart 80 groenassen

Als radiaalverbindingen in de open ruimte tussen de kernstad en het buitengebied zijn de groenassen¹⁷ landschappelijk structurerende elementen. Zij zijn een aaneensluiting van niet-bebouwde ruimten. Zij sluiten aan bij de 'open ruimtecorridors' voorgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Zij kennen een min of meer variërende verschijningsvorm met een zekere gradiënt naar de binnenstad en dienen beschouwd te worden als landschappelijke componenten. Ondanks het variërend karakter zorgen zij voor ruimtelijke samenhang. Gezien de functie van deze open ruimten zijn zij mede dragers van de natuurlijke structuur. Bovendien spelen ze een rol in de recreatieve structuur van de stad.

De acht¹⁸ thans voorgestelde groenassen vertonen een aantal gemeenschappelijke kenmerken inzake natuur. Daarnaast heeft elke groenas eigen specifieke kenmerken. De recreatieve kenmerken van de groenassen komen bij de desbetreffende deelstructuur aan bod.

Algemene kenmerken

- Sommige groenassen hebben een rivier- of beekvallei als natuurlijke drager. Dergelijk gegeven vormt een sterke ecologische en landschappelijke ruggengraat. Het betreft de groenassen G3 (Benedenschelde), G4 (Bovenshelde) en G6 (Leie) en in mindere mate G7 (Kale) en G8 (Lieve).
- De groenassen verbinden kleine natuurgebieden en groenelementen in de stedelijke omgeving onderling en ze verbinden die ook met de grote natuureenheden in ontwikkeling aan de stadsrand.



- Om deze natuurverbindende rol te kunnen opnemen bestaat een groenas minimaal (op zijn smalste delen en dat bij voorkeur slechts over een beperkte lengte) uit een stevige dubbele dreefstructuur rond het fiets- en wandelpad (minimale breedte van 15 m). In de meeste verbindende delen tussen aanliggende grotere natuurlijke of recreatieve ruimten zijn naast deze dreefstructuur ook bredere bermen en stroken aanwezig in de vorm van lage begroeiing of waterlopen met hun oevers.



Specifieke kenmerken groenassen

Groenas 1 Oostakker kent geen natuurlijke drager. Aaneen te schakelen natuurgebieden zijn:

- rangerstation Gent-Zeehaven/groenpool oud vliegveld Lochristi/bos- en parkzone scholencomplex Oostakker als potentieel ecologisch waardevolle gebieden;
- uitbreiden wandelbos Oostakker richting R4.

Ook voor groenas twee Sint-Amandsberg bestaat geen natuurlijke drager. Aaneen te schakelen natuurgebieden zijn:

- De Zuidledevallei;
- Rozenbroeken met (te ontwikkelen) recreatieve en natuurlijke kwaliteiten.

Voor groenas drie Benedenschelde fungeert de Benedenschelde als natuurlijke drager. Aaneen te schakelen natuurgebieden zijn:

- Keizerspark en andere 'eilandjes' tussen meanderende en rechtgetrokken Schelde als publieke groene zones;
- Gentbrugsemeersen met natuurlijke en recreatieve component.

Zoals de naam het aanhaalt is voor groenas vier de Bovenschelde de natuurlijke drager. Aaneen te schakelen natuurgebied is:

- Scheldevallei met verweving van natuur en landbouw.

Groenas vijf Kastelensite heeft geen natuurlijke drager. Aaneen te schakelen natuurgebieden zijn:

- groene bebouwde site U.G. Krijgslaan met bijzonder natuurwaarden;
- kastelensite Zwijnaarde als te ontwikkelen groenpool.

De Leie is natuurlijke drager van groenas zes Leie. Aaneen te schakelen natuurgebieden zijn:

- natuurreserveaat Bourgoyen-Ossemeersen met kleinschalige recreatievoorzieningen in oostelijke rand;
- Leievallei met natuurlijke, agrarische en extensief-recreatieve component zoals ontwikkeld in landinrichtingsproject (VLM).

Voor groenas zeven Vinderhoutsebossen zijn de Gavergracht en de Kale natuurlijke dragers van lokaal niveau in het noordelijke gedeelte. Aaneen te schakelen natuurgebied is:

- groenpool van Vinderhoutsebossen.

De Oude Lieve is voor groenas acht Wondelgem een natuurlijke drager van lokaal niveau. Aaneen te schakelen natuurgebied is:

- Westerringspoor als groene dwarsrelatie door Wondelgem/Mariakerke.

3.2.2.6 De groene stapstenen

Op een lager niveau zijn er de kleine landschapselementen en natuurgebiedjes in de verschillende groenassen, langs de rivieren, in de groene stapstenen en groene dwarsrelaties waarlangs de natuurlijke structuur doordringt tot in de kern van de stad, evenals in sommige delen van parken en in de agrarische gebieden. Deze landschapselementen zijn veelal reeds aanwezig maar dienen onderling sterker verbonden te worden. Het groene netwerk dat hierdoor wordt gevormd, verhoogt de leefbaarheid in de stad.

Hoewel de parken veelal ontwerpmatig zijn aangelegd krijgt natuur eveneens haar ruimte binnen in dit in eerste instantie recreatieve groen, zo bv in delen van Maaltebruggepark, Domein Claeys-Bouüaert, Westergempark, wandelbos Slotendries, Sint-Baafskouter-Rozebroeken.

3.2.2.7 De landschapselementen en groene ruimten van het Agrarisch gebied

Vooraf in de twee grote landbouwgebieden komt thans en in de toekomst een combinatie voor van effectieve natuurlijke elementen onder de vorm van bomengroepen en -rijen, bosjes, poelen, hagen, houtwallen en andere kleine landschapselementen enerzijds en van grote niet bebouwde groene ruimten van akkers en weiden anderzijds. Grote delen ervan met agrarisch gebruik hebben thans weinig of geen natuurwaarde. Dit geheel heeft evenwel thans en in de toekomst een duidelijke waarde als belevingsruimte van openheid en menselijk omgaan met natuur.



3.2.3 Nadere uitwerking

3.2.3.1 Actieprogramma inhaalbeweging natuurontwikkeling

Uit het informatieve gedeelte komt naar voor dat er in Gent een ruim pakket aan groene en natuurlijke ruimten aanwezig is. Vele daarvan zijn echter klein, versnipperd en geïsoleerd en/of op plekken met een bestemming die de natuurwaarden geen bescherming biedt (en die veelal interessante gebieden zijn van andere deelstructuren). Zo ligt bijna 60% (ca. 1.000 ha) van de bossen, parken en tuinen buiten een 'groene' bestemming. Bij de braakliggende, veelal spontaan ontwikkelde gronden loopt dit op tot 96% (ca. 840 ha). De zorgplicht uit het natuurdecreet en voor sommige gebieden het verbod de vegetatie te wijzigen (of onder strikte voorwaarden te compenseren) zijn in deze gebieden wel van kracht.

Anderzijds blijkt dat een behoorlijk aandeel (ca. 40% of 950 ha) van de gebieden die in het gewestplan thans een groene bestemming hebben in praktijk geen of slechts een geringe natuurwaarde te hebben.

Versterking van de natuurwaarden in Gent betekent dus niet per se meer natuur realiseren, maar vooral natuur op de juiste plaatsen brengen en meer samenhangend maken. Niet-beschermd natuurelementen verdwijnen stelselmatig, en met het gewenste aanbodbeleid in andere sectoren zoals wonen en bedrijvigheid zal dit blijven gebeuren. Daarom is een snelle inhaalbeweging noodzakelijk, een beleid van actieve natuurontwikkeling in bestemde natuur-, bos- en groengebieden.

Voor de realisatie van deze volledige structuur kunnen naast aankopen en realisaties van de diverse overheden en natuurverenigingen volgende middelen en juridische verplichtingen uitgewerkt worden :

- Eigenaars die bij de ontwikkeling van harde functies vanuit de zorgplicht voorzien in het natuurdecreet, worden verplicht om natuurcompensaties uit te voeren omdat ze huidige aanwezige vegetaties vernietigen. Het kan voor de initiatiefnemer van dergelijke projecten moeilijk zijn deze te realiseren. Deze natuurcompensaties kunnen door de Stad Gent aangeboden worden om mee grotere of kleinere natuurgebieden te realiseren. De mogelijkheid om dit in een natuurretributie te vertalen dienen met de verantwoordelijke overheden uitgewerkt te worden. Voor de natuurcompensatie van verboden te wijzigen vegetaties die nog moeten verdwijnen buiten groene bestemmingen komen ongeveer 100 ha in aanmerking. Het belang van de vegetaties kan kwalitatief nog verder uitgedrukt worden volgens hun voorkomen op de lijst van bedreigde vegetaties op Vlaams niveau volgens het natuurrapport 1999 (kaart 9 informatieve deel).
- Wat de compensatie van ontbossing betreft kan de stad volgens het bosdecreet optreden als overheid die voldoet aan de compensatiebebossing en waaraan de ontbosser dan geldelijk vergoed. Dit uit te werken instrument dient dan om de te bebossen delen van groenpolen mee te realiseren naast te bebossen buffers. Gezien het bosarme karakter van de Gentse omgeving is het aangewezen de compensatieplicht op Gents grondgebied te realiseren.

Deze compensaties en inhaalbeweging zijn vanuit het ruimtelijk structuurplan **in de eerste plaats bedoeld om de gewenste samenhangende groenstructuur op te bouwen**. De compensatieregeling in het kader van het decreet natuurbehoud wordt door de Stad bewust gericht naar die gebieden die bijdragen tot de realisatie van de gewenste groenstructuur.

Doordat een specifiek aantal gebieden een andere gewestplanbestemming hebben en deze bestemming herbevestigd wordt in de globale gewenste ruimtelijke structuur voor Gent, zullen de aanwezige natuurwaarden er op termijn moeten verdwijnen. Dit zijn de gebieden die elders zo goed mogelijk kwantitatief en kwalitatief moeten gecompenseerd worden. Een kwantitatieve compensatie is uit hoofde van ruimtelijke planning wel haalbaar, eenzelfde kwalitatieve compensatie is niet altijd haalbaar op het eigen grondgebied (niet dezelfde ligging, hetzelfde milieu, bodem, enz.), maar wordt wel in de mate van het mogelijke nagestreefd zowel wat de aard van de biotoop als de grootte-orde ervan betreft.

In totaal gaat het om circa:

- 434 ha natuurkern in de Kanaalzone (industrieel-maritieme bestemming);
- 107 ha elders in de stad Gent (hoofdzakelijk bedrijfsbestemming);
- totaal: 541 ha potentieel te compenseren natuurwaarde, waarvan circa 100 ha verboden te wijzigen vegetatie is.

Het gros van de bedreigde natuurwaarden is dus gelegen binnen een bestemming van haven- en andere bedrijfsontwikkeling (delen van Flanders Expo, Eiland Zwijnaarde, Wondelgemse Meersen, enz.). De ruimtelijke uitbreiding in de Kanaalzone en het tempo daarvan is – kwantitatief gezien – van doorslaggevend belang voor de schaalgrootte en snelheid van natuurcompensatie¹⁹.

Volgende gebieden moeten ter compensatie minstens de verdwenen oppervlakte natuur opnemen d.m.v. actieve natuurontwikkeling/actief natuurbeheer:





- groenpool Gentbrugsemeersen;
- groenpool Oud Vliegveld;
- groenpool Kastelensite;
- groenpool Vinderhoutsebossen en Groene Velden;
- Leievallei: Assels en Keuzemeersen;
- Bourgoyen o.a. aanleg moeras;
- Leeuwenhof;
- natte gebieden langs de Moervaart.



Het gaat dus om nieuw te ontwikkelen natuurgebieden/natuuronderdelen die weliswaar kunnen aansluiten op bestaande natuur. Deze gebieden kunnen samen de bedreigde natuurwaarden kwantitatief compenseren.

De Stad Gent houdt een inventaris bij van de verdwenen en toegevoegde oppervlakte natuur. Delen van de geselecteerde compensatiegebieden worden anticiperend verworven op de verdwijning van elders gelegen vegetaties (principe van een 'groene ijzeren voorraad').

Het belang van natuur binnen het functioneren van de groenpolen is onderling verschillend, natuur is niet overal de hoofdfunctie (zie cultureel-recreatieve structuur). Van de oppervlakte van de groenpolen kunnen dus enkel de delen met hoofdfunctie natuur dienen als compensatie voor verlies aan natuur elders.



3.3 Gewenste verkeers- en vervoersstructuur

3.3.1 Uitgangspunten en visie

In de bestaande ruimtelijke structuur bestaat een grote gerichtheid op het autoverkeer. De stad wenst deze gerichtheid sterk om te buigen naar het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en het te voet gaan. Met een autoarme binnenstad wil men tevens ruimte maken voor het voetgangersverkeer. Bij het ontwikkelen van een duurzame ruimtelijke verkeers- en vervoersstructuur wenst de stad zich niet als een geïsoleerd gegeven te beschouwen maar zich in te passen in een ruimere context. De categorisering van kantoorvolumes, bedrijventerreinen, kleinhandelszaken en woontypes is afgestemd op het openbaar vervoernet en het wegennet.

De verkeersstructuur dient daarom nauw aan te sluiten bij de gewenste ruimtelijke structuur, om de mobiliteitsvraag van de verschillende gebieden op te vangen enerzijds, maar anderzijds ook om sturend te werken bij de invulling van nieuwe attractiepolen.

Voortbouwend op de bestaande ruimtelijke structuur worden volgende elementen voor het creëren van een duurzaam mobiliteitsscenario vooropgesteld:

- het openbaar vervoer als een sterk ruimtelijk structurerend element met de stations en de stamlijnen met zo mogelijk tramassen als basis;
- een fijnmazig aantrekkelijk fietsroutenet binnen en tussen alle woonbuurten, deelruimten en publiekstreckende attractiepolen;
- een voetgangersnetwerk dat plaatselijke verplaatsingen te voet faciliteert;
- het autoverkeer is/blijft een belangrijke modus die op hiërarchische wijze wordt gestructureerd en die mee koppeling geeft naar het internationale netwerk;
- het zeekanaal en spoor als basis voor de internationale haven en poort voor Vlaanderen;
- groot belang wordt gehecht aan de knooppunten en overstappunten tussen de modi; en worden volgende strategische doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Gent expliciet opgenomen:
- het uitbouwen van een krachtige en leesbare mobiliteitsstructuur die een goede selectieve bereikbaarheid garandeert naar de toekomst toe, rekening houdend met de draagkracht van de verschillende stadsdelen;
- het sturen van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Gent vanuit de mobiliteitsstructuur zodanig dat de mobiliteitsprofielen van de activiteiten in overeenstemming blijven met de selectieve bereikbaarheid die door de mobiliteitsstructuren wordt geboden. Deze doelstelling en de voorgaande zijn complementair. Enerzijds moet getracht worden om een mobiliteitsstructuur uit te bouwen die maximaal de gewenste ruimtelijke structuur ondersteunt. Anderzijds moet de gewenste ruimtelijke structuur (en meer concreet de lokatie van alle activiteiten) zodanig gebeuren dat de hiervoor vereiste mobiliteitsstructuur ook realistisch haalbaar blijft;
- het uitbouwen van een ruimtelijk structurerende openbaarvervoersstructuur als basis voor een duurzame ruimtelijke en economische ontwikkeling. Het openbaar vervoer dient een rol te spelen in de beheersing van de globale mobiliteitsproblematiek door het opvangen van de hoofdverplaatsingsstromen.

3.3.2 Ruimtelijke onderdelen van de gewenste verkeers- en vervoersstructuur

kaart 81 gewenste verkeers- en vervoersstructuur

Volgende elementen maken deel uit van de gewenste verkeers- en vervoersstructuur.

Ruimte voor voetgangers;

- Een fietsroutenetwerk;
- Openbaar vervoer;
- Een wegenhiërarchie voor het autoverkeer.

3.3.2.1 Ruimte voor voetgangers

In de kernstad is de aanleg van trottoirs gebiedsdekkend. D.w.z. dat ze overal voorkomen en voldoende breedte hebben. De trottoirs hebben voldoende breedte zodat men er met kinderwagens, rolstoelen, e.d. vlot langs kan (toepassing van de bouwverordening ter zake).

Er wordt ingegrepen tegen het plaatsen van meerdere (brom)fietsen tegen de gevels die de doorgang van voetgangers verhinderen (vooral bij studentenpanden – plaatsen van meer fietsenrekken in de buurt), tegen illegale inname van het trottoir en tegen illegaal stoepparkeren.

Het principe van het voetgangersgebied binnen de binnenstad blijft gehandhaafd. Kleine uitbreidingen zijn mogelijk na consultatie van alle belanghebbenden en op voorwaarde dat geen afbreuk gedaan wordt aan de verschillende vervoersnetwerken.



Verblijfsgebieden worden afgebakend om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verhogen. In de verblijfsgebieden moet het verblijfskarakter primeren: hier wonen mensen, hier gaan ze winkelen, hier gaan kinderen naar school... De inrichting van het openbaar domein moet het verblijfskarakter en het autoluwe karakter van deze gebieden benadrukken. Om die reden moeten deze gebieden door uitbreiding zo veel mogelijk ingericht worden als 'zone 30'. Bij de overgang van het verkeers- naar het verblijfsgebied moeten overgangspoorten het gewijzigde karakter benadrukken en een aangepast gedrag van alle automobilisten afdwingen. Algemeen geldt het principe van menging van autoverkeer en overig verkeer in deze verblijfsgebieden.

Meer specifiek worden door het afbakenen van de verblijfsgebieden en het inrichten van deze gebieden de volgende doelstellingen beoogd:

- wegwerken van de knelpunten voor voetgangers;
- beïnvloeden van de vervoerwijzekeuze ten voordele van het te voet gaan en het fietsen;
- verbeteren van de kwaliteit van het openbaar domein;
- verbeteren van de leefbaarheid van de verblijfsgebieden;
- weren van doorgaand verkeer.

Binnen de **verblijfsgebieden** is de plaats van de voetganger primordiaal. De inrichting als zone 30-gebied en goed uitgebouwde voetpaden (1,5 m minimumbreedte algemeen geldend) en oversteekvoorzieningen moet garanderen dat de voetganger op een comfortabele en veilige wijze alle verplaatsingen op een vrij directe wijze kan maken (zonder beduidende omwegen).

Essentieel daarbij is tevens dat de minst mobiele voetgangers en rolstoelgebruikers de maatstaf vormen voor de inrichting.

Bijkomend dient op een hoger niveau een globaal gebiedsdekkend **voetgangersnetwerk** te worden gerealiseerd waardoor de verblijfsgebieden op een veilige en comfortabele wijze worden gekoppeld en waardoor ook de activiteiten langsheen de hoofdassen voor voetgangers bereikbaar worden. Dit laatste is bovendien van cruciaal belang voor een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer vermits de hoofdassen worden voorgesteld langsheen de hoofdstraten en hoofdinvalswegen.

Vermits men hier een evenwicht dient te zoeken met de eisen van de andere modi, zijn hierbij beperkte omwegen en eventuele wachttijden aan verkeerslichten aanvaardbaar. Eisen van comfort en veiligheid (opnieuw met rolstoelgebruikers als maatstaf) zijn echter analoog als in verblijfsgebieden. Bijzondere aandacht moet er gaan naar de directe toegankelijkheid van de rytuigen van het openbaar vervoer en naar een goede oversteekbaarheid van dit soort hoofdwegen.

De concrete uitwerking van deze voetgangersnetwerken en de inrichting van de verblijfsgebieden gebeurt in de verkeersleefbaarheidsplannen die voor elk Gents deelgebied worden opgemaakt.

Soorten verblijfsgebieden

Algemeen worden volgende types verblijfsgebieden voorgesteld:

- Centrumzone I: een gebied waar we een hoge verwevenheid van stedelijke functies en woonfunctie verweven vinden.
- Centrumzone II: gebieden waar het woonkarakter weliswaar overweegt, maar waar toch een zeker niveau van kernfuncties op lokaal niveau aanwezig is (bv centrumwinkel, postkantoor, bakker...).
- Woonzone: gebieden waar de woonfunctie in sterke mate overweegt (eventueel wel bv buurtwinkel).
- Bedrijfszone: een zone met bedrijven. Ook hier is een zekere verblijfskwaliteit nodig om goede werkomstandigheden mogelijk te maken.
- Handelszone: zone met een concentratie aan winkels. In een dergelijke zone is het aangewezen dat mensen zich op een veilige en rustige wijze tussen de winkels te voet kunnen verplaatsen. Ondanks het feit dat dit in praktijk moeilijk te realiseren is doordat deze zones soms veeleer linten zijn langs hoofdassen, moet toch getracht worden dit objectief maximaal te realiseren.
- Recreatieve zone: gebieden met een belangrijk recreatief gebruik. In deze gebieden (bos, natuur of effectieve recreatiegebieden) is het recreatieve gebruik zo belangrijk dat speciale aandacht gewenst is voor de inrichting van wegen zodat het verblijfskarakter ervan wordt benadrukt.

Voor elk van deze gebieden wordt in het verkeersleefbaarheidsplan een gepast snelheidsregime voorgesteld.

3.3.2.2 Fietsroutenetwerk

kaart 82 gedetailleerde fiets- en openbaar vervoersstructuur

Een gebiedsdekkend fietsroutenetwerk met de steenwegen, de groenassen, de groene ring (R4), de stadsboulevard en het bestaande fietsnetwerk als basis, verbindt alle woonbuurten, stations, gemeenschapsvoorzieningen, economische en recreatieve sites op vlotte, veilige, comfortabele en aantrekkelijke wijze. Het verkeersveilig



aanleggen van veel gebruikte fietsverbindingen naar de stations, scholen en de groenpolen verdient prioriteit. Het Vlaams Gewest richt de R40 en de steenwegen opnieuw in volgens actuele verkeersveiligheidsprincipes, met meer afscheiding tussen fietspad en rijweg (bv verhoogd aanliggend of tussenzone met waar mogelijk een strikte scheiding (parkeerstroken, bomen, enz.) tussen het autoverkeer en het fietsverkeer.

Omwille van de herkenbaarheid vervult dit netwerk tegelijk een belangrijke rol als voetgangersnetwerk tussen de verblijfsgebieden.

Op het niveau van het grootstedelijk gebied Gent kan de fiets een volwaardig alternatief zijn voor het gebruik van de auto. Het gebied binnen R4 heeft in vogelvlucht immers een gemiddelde afstand van 5 km tot het centrum van de stad. De randgemeenten liggen gemiddeld op een afstand van een 7 km.

Het voeren van een samenhangend en krachtig beleid t.a.v. de fiets wil verder bouwen op de vaststellingen en aanbevelingen in het Fietsbeleidsplan van 1993. Hierin werden de krachtlijnen uitgewerkt voor het globaal fietsbeleid en werden een aantal concrete acties voorgesteld die ondertussen reeds grotendeels in praktijk werden gebracht. Zo is er onder meer:

- de uitbouw van een viertal hoofd fietsroutes doorheen de binnenstad;
- de uitbouw van OFOS stroken²⁰, eigen voorsorteerstroken, suggestiestroken en andere lichte infrastructuur;
- het voeren van informatie- en sensibilisatiecampagnes;

Dit dient geactualiseerd te worden naar drie aspecten:

- de infrastructurale maatregelen;
- de flankerende maatregelen;
- sensibilisering en informatie.

Alleen als aan deze 3 aspecten samen gewerkt wordt kan de fiets een belangrijke rol spelen in het mobiliteitsgebeuren en effectief een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de stad in het algemeen en het bieden van betere verplaatsingsmogelijkheden voor eenieder.

Hierna worden de fietsstructuur en de bijkomende infrastructuur besproken. De overige aspecten worden onder het pakket 'Flankerende Maatregelen' van het Duurzaam Scenario vermeld.

Principes fietsroutenetwerk

Zones zullen worden afgebakend waarin de fietser samen met het autoverkeer en eventueel de voetgangers van dezelfde verkeersruimte kan gebruik maken. In deze gebieden is ofwel de fietser (bv zone 30-gebieden) ofwel de voetganger (bv woonerven) maatgevend voor het verkeersverloop. De lage snelheden van het autoverkeer maken een gemengd verkeersverloop aanvaardbaar zodat geen bijzondere voorzieningen voor fietsers vereist zijn. De afgebakende **verblijfsgebieden** voldoen grotendeels aan deze eisen. Waar lokaal op de assen met een verkeersfunctie de snelheid ook verlaagd wordt tot 30 km/u kan het fietsverkeer eveneens gemengd verlopen met het autoverkeer (lineair zone 30-principe).

Anderzijds is het nodig een samenhangend **fietsroutenetwerk** uit te bouwen dat binnen het grootstedelijk gebied een verbindende functie vervult voor het fietsverkeer. Dit netwerk zal er voor zorgen dat de fietser op een veilige en comfortabele wijze grotere afstanden kan afleggen via routes met een hoge verkeersfunctie (en hogere snelheidsregimes) en dat de verblijfsgebieden voor de fietser worden verbonden. Bovendien gaat van een degelijk fietsnetwerk ook een sterk wervend karakter uit, vermits de gebruikers van de stad duidelijk een fietsstructuur in de stad gaan ervaren.

Een dergelijk fietsnetwerk wordt grotendeels uitgebouwd door speciale voorzieningen voor de fiets (afhankelijk van het snelheidsregime) maar zij kunnen ook doorheen de verblijfsgebieden lopen of autoarme of autovrije paden volgen. Algemeen gesteld hangt de keuze van het soort fietsvoorzieningen op een bepaalde weg af van de in het mobiliteitsplan toegekende hiërarchie van de weg.

Bij de uitbouw van een degelijk fietsroutenetwerk dient aandacht besteed aan:

- leesbaarheid: de ruimtelijke samenhang en continuïteit;
- snelheid: zo weinig mogelijk onderbrekingen en hindernissen en vlot berijdbare verharding (geen nieuwe 'kasseien');;
- veiligheid: zowel de verkeersveiligheid (afstand houden van auto's, trams en bussen) als de sociale veiligheid (verlichting voorzien, pad langs bebouwing houden enz.);;
- vervoerswaarde (zinnige verbindingen tussen de belangrijkste bestemmingen voor fietsers (de stations, de kernen van de deelgemeenten, de scholen, concentraties van tewerkstelling enz.);;
- keuzevrijheid: de vrijheid om een route te kiezen, maar de bestemmingen moeten tevens zo direct mogelijk te bereiken zijn; in dit verband worden alle enkelrichtingsstraten omgebouwd naar een verkeersregime van beperkt enkelrichtingsverkeer waardoor fietsers in beide richtingen in deze straten kunnen fietsen (de



3.3.2.3 Openbaar vervoer

Op stedelijk niveau functioneren verschillende stamlijnen van openbaar vervoer, met hoogwaardige trams, trolleys of bussen als ruggengraat voor het personenvervoer. Deze zijn gekoppeld aan het treinnet, dat fungeert als ruggengraat op regionaal niveau. De stamlijnen bedienen kernstad, randstad en voorstadskernen; zij verknopen zich aan Sint-Pieters-station, Dampoortstation en in de binnenstad (Korenmarkt en Zuid).

Als stamlijnen worden bij voorrang de volgende hoofdstamlijnen (zeker met trams) geselecteerd: Antwerpsesteenweg naar Lochristi, Brusselsesteenweg naar Gentbrugge en Melle, Kortrijksesteenweg-Flanders Expo naar Sint-Denijs-Westrem en Morekstraat-Evergemsesteenweg (de bestaande tramlijn in eigen bedding parallel met de steenweg) naar Evergem uitgebouwd. Binnen de stadsboulevard kunnen deze hoofdstamlijnen ook met andere systemen zoals hoogfrequente trolleys functioneren. Dit zijn de hoofdassen die gelegen zijn op de belangrijkste steenwegen, die zowel een breed wegprofiel hebben, een hoge verbindende waarde naar andere steden en gemeenten en grote ruimtelijke (bouw)mogelijkheden langsheen hun tracé ontsluiten. De hoofdstamlijnen zijn structurerend voor de gehele stad omdat hier een hoog mobiliteitsprofiel van openbaar vervoer kan samengaan met een hoog (grootstedelijk) ruimtelijk profiel van de functies die in een corridor erlangs gelegen zijn of kunnen uitgebouwd worden.

Andere stamlijnen (met op termijn trams of hoogfrequente bussen of trolleys) zijn, overeenkomstig de openbaarvervoersstudie Perspectief 2025 Sint-Bernadettestraat-Gentstraat naar Oostakker, Dendermondsesteenweg-Hielstraat/Eenbeekstraat naar Gentbrugge/Destelbergen, Zwijnaard-sesteenweg naar Zwijnaarde, Brugsesteenweg naar Mariakerke. Aanvullende suggesties voor stam(tram)lijnen zijn: Sleepstraat-Meulesteedsesteenweg-Pantserschipsstraat naar Kerkbrugge en (verlengde) Ottergemsesteenweg naar het begin van Merelbeke-centrum. Langs de beide armen van R4 wordt voorgesteld een 'havenstamlijn' met aangepaste, busverbindingen of op termijn met een light-rail verbinding uit te bouwen tot in Zelzate (vervoer op maat na opmaak van een bedrijfsvervoerplan voor de havenzone).

In de kernstad wordt als doortocht van de vier hoofdstamlijnen een dubbele verbinding tussen Sint-Pieters en Dampoort langs Korenmarkt en Zuid uitgebouwd. De lijnen 7 tussen Sint-Pieters en Dampoort en 3 tussen Dampoort en Korenmarkt worden hiervoor bij prioriteit vertramd of opgewaardeerd met doorstromingsmaatregelen en inzet van lagevloertypetrolleybussen. Op deze vier knooppunten van openbaar vervoer, tegelijk toegangen tot culturele brandpunten in de stad, bepalen de pleinfunctie en noden van goed openbaar vervoer tezamen de inrichting van de openbare ruimte.

De belangrijkste stedelijke attractiepolen en nieuwe tewerkstellingspolen worden geconcentreerd langsheen de openbaarvervoerassen (bij voorkeur de hoofdstamlijnen) of beter nog aan openbaarvervoersknooppunten. Het structurerend karakter van het openbaarvervoersnet dient versterkt te worden door in de eerste plaats de restzones in een corridor van een 400 meter rond de openbaarvervoerassen in te vullen, bij voorkeur met een hoge stedelijke dichtheid (aflopend naar buiten toe)²¹.

De stations Gent-Sint-Pieters en Gent-Dampoort fungeren als hoofdstations op Vlaams niveau, waarbij Gent-Sint-Pieters een ruimere (internationale) uitstraling krijgt en Dampoort vooral de koppeling biedt naar de regio. Tussen beide stations functioneert een pendeltrein. Zij worden ondersteund door treinstations en -haltes in Muide en Wondelgem, Gentbrugge, Merelbeke, Melle, Drongen en het evenementenstation van Flanders Expo die een lokale uitstraling realiseren. Nagegaan wordt of er eventueel andere stations levensvatbaar zijn (bv Oostakker, St.-Amandsberg-Westveld op het grondgebied Gent en bv Evergem of Lochristi in de rand).

De opbouw van het openbaarvervoersnetwerk wordt gezien op 4 hiërarchische niveaus met duidelijk en goed uitgeruste knopen:

- een regionaal en nationaal treinnet
- een grootstedelijke tram(trolley)structuur met hoofd- en nevenassen
- een aanvullend busnetwerk (geïntegreerd stedelijk en regionaal aanbod)
- een ontsluitend netwerk

De twee eerste niveaus vormen de stamassen van het openbaarvervoersnetwerk. **Verdere uitbouw van de gewenste ruimtelijke structuur wordt gericht op deze basisstructuur.**

Eenzijds vult het busnetwerk deze basisstructuur aan om leemtes in te vullen in het regionaal treinnetwerk. Daar kan een bundel van buslijnen eveneens een stamas vormen in het openbaar vervoersnetwerk. Anderzijds wordt het aanbod verder verfijnd, zowel via bijkomende routes als een bediening in functie van specifieke activiteiten (bv bijzondere evenementen, uitzonderlijke P+R lokaties, enz.)

Het vierde niveau vormt een **ontsluitend net** in de zones waar de hoofdstructuur onvoldoende fijnmazig is bv in geïsoleerde gebieden zoals Baarle, Assels, Halewijn en andere woninggroepen rond Drongen. Daarbij sluit het in



de eerste plaats aan op een aantal overstapknopen van de stamassen. Dit niveau kan bv onder de vorm van vraagafhankelijk busvervoer worden gerealiseerd. In stedelijk gebied kunnen ook concepten als servicebussen of wijkbussen worden overwogen. Dit niveau vervult ook zijn rol in het verzekeren van een minimale basismobiliteit, zoals verplicht gesteld in het recent goedgekeurde decreet ter zake van het Vlaams Gewest. Om deze **basismobiliteit** overeenkomstig de uitgewerkte normering voor heel Gent te verzekeren zijn wellicht nog bijkomende aanvullingen (in tijd en ruimte) nodig t.o.v. de hier beschreven openbaarvervoersstructuur. Bovendien is het aangewezen voor de Gentse regio het begrip basismobiliteit nog uit te breiden door voor specifieke doelgroepen (bv mindervaliden) specifieke vormen van openbaar vervoer te organiseren, zelfs deur-tot-deur transport met minibusjes, gecombineerd met taxi's of ander bijzondere transportvormen.

Voor Gent kunnen op basis van de thans uitgevoerde analyses en afwegingen binnen de overleggroepen reeds volgende uitspraken worden geformuleerd i.v.m. deze verschillende niveaus.

Conform de opties en ambitie van het plan Horizon 2010 wordt zowel de uitbouw van de hoofdstamlijnen van de tramstructuur als van de belangrijkste aanvullende buslijnen in het ontsluitend net in de wijken tegen 2010 nagestreefd en de volledige uitbouw van de stamlijnen en het ontsluitend net volgens het perspectief 2025.

De logistieke organisatie van het stedelijk openbaar vervoer wordt fors verbeterd door de bouw en ingebruikname van de hedendaagse en compacte nieuwe tramstelplaats Wissenhage.

De tramstructuur

De huidige tramstructuur kan verder uitgebouwd worden volgens de structuur omschreven in het 'tramconcept'.

In de uitbouw dienen nog prioriteiten te worden gelegd in relatie met de bestaande en gewenste ruimtelijke structuur. Deze prioriteiten houden in dat:

- bepaalde assen in het centrum van de stad naar voor worden geschoven als dé hoofdasen in de tramstructuur, waar maximaal de stedelijke activiteitenpolen aan worden geënt, terwijl de overige assen nevenassen zijn die veeleer gericht zijn op het verbinden van de omliggende woonzones met het centrum van de stad. Als hoofdstamlijnen worden Antwerpse-, Brusselse-, Kortrijkse- (met een kort 'omwegje' door Flanders Expo tot Pégoudlaan) en de vrije trambedding parallel met Evergemsesteenweg uitgebouwd;
- deze hoofdstamlijnen en assen prioritair met trams worden uitgebouwd (of binnen de stadsboulevard opgevaardeerd met doorstromingsmaatregelen en inzet van lagevloertype-trolleybussen) terwijl andere stamlijnen en assen pas in een latere fase of voorlopig niet vertramd worden en tot dan ingevuld worden door een even frequente busverbinding als waren het tramlijnen.

Aanvullend busnetwerk

Afhankelijk van de keuzes in het trein- en tramnetwerk zal dit verder uitgebouwd moeten worden. Een belangrijke doelstelling daarbij is dat naar een gelijkwaardig kwaliteitsniveau dient gestreefd te worden.

Ontsluitend net

De overstappunten op de basisstructuur dienen degelijk te worden uitgebouwd. Mogelijk kan dit op een aantal plaatsen gecombineerd worden met de P+R lokaties die eveneens een goede toegankelijkheid op deze basisstructuur vereisen.

Kwaliteitseisen

Bij de verdere uitbouw van het openbaarvervoersnet zal specifieke aandacht dienen te gaan naar het oplossen van de huidige knelpunten (zie o.m. oriëntatienota) en het garanderen van hoge kwaliteitseisen (frequentie, capaciteit, doorstroming, toegankelijkheid en vlotheid) voor het bestaande en nieuwe aanbod. Minstens op de hoofdasen moet de tijd die de tram/bus over een traject doet niet langer zijn dan de tijd nodig met de auto, inbegrepen het parkeren. Bij structurele problemen van doorstroming op de hoofdasen van de trams worden deze onderdelen van de straten en steenwegen heringericht met vrije beddingen voor de trams en worden andere doorstromingsmaatregelen genomen (bv toeritdosering). De Stad zal hiervoor in overleg met De Lijn en met andere wegbeheerders een zeer actief en stimulerend beleid voeren.

Treinnetwerk

- Verdere versterking van de regionale, nationale en internationale verbindingen naar Gent is noodzakelijk, gelet op de bovenlokale activiteiten die in de stad plaatsvinden. Ook een verdere versterking van rechtstreekse H.S.T.-verbindingen richting Frankrijk en in de toekomst Duitsland (na voltooiing van de HST Brussel-Duitsland) is aangewezen. Voor de verbinding met Duitsland is het cruciaal dat Gent zijn huidige rechtstreekse verbinding



(om de 2 uur) met de draaischijf Keulen behoudt. Ook een herstel van de verbinding met het Nederlandse knooppunt Roosendaal is aangewezen na voltooiing van de werken in Antwerpen Centraal. De bestaande verbinding met Rijsel kan worden geoptimaliseerd (volledig klokvast, zodat een vast patroon bestaat voor de aansluiting met de HST van en naar Parijs; daadwerkelijk om het uur). Complementair en verder voor de richting Groot-Brittannië kunnen ook verbindingen via geoptimaliseerde aansluitingen in Brussel, Rijsel of Antwerpen. Tijdens de week is er een goede verbinding met de luchthaven in Zaventem. Deze dient uiteraard te worden behouden en nog uitgebreid (weekend).

- Het station Gent Sint-Pieters vormt – mede door zijn situering in de treinstructuur – hét transferpunt tussen de diverse subniveaus (HST, IC, IR, L) en de stedelijke openbaarvervoersstructuur. Voor deze laatste transfers kan ook Dampoort een toenemende rol vervullen mits uitbouw van de tramstructuur naar Dampoort en eventueel van een permanente pendeltrein Dampoort-Sint-Pieters of van een P-trein Dampoort-Brussel.
- Een nieuw station Muide vormt een interessant bijkomend transferpunt in het noorden van de stad. Een goede verknoping met een verlengde tramlijn over de Meulesteedsesteenweg is daarbij aangewezen.
- Een nieuwe stopplaats aan Flanders Expo kan enerzijds de openbaar-vervoerstoegankelijkheid van de site verhogen en anderzijds fungeren als bijzondere stopplaats bij uitzonderlijke evenementen in het beurscomplex. Verknoping met de tram geeft hier weinig meerwaarde.
- De overige reeds bestaande stopplaatsen in de deelgemeenten en randgemeenten dienen minstens op hun huidige niveau behouden en na verdere analyse van de vervoersspanning en de ruimtelijke ontwikkelingen eventueel versterkt te worden (bv Drongen, Gentbrugge, Wondelgem...).
- Andere haltes moeten worden overwogen in Gent en omgeving (bv Oostakker, Evergem).

3.3.2.4 Het autoverkeer

R4 is de verbindende, verzamelende en verdelende weg voor het autoverkeer op Vlaams regionaal, haven- en stedelijk niveau. Deze grootstedelijke ring is gekoppeld aan verschillende hoofdwegen (N49/A11, E17, E40) enerzijds en via drie hoofdverzamelwegen (B401, Drongensesteenweg en Vliegtuig/Afrikalaan) aan de stadsboulevard R40 anderzijds. R4-west wordt als primaire weg type I en grootstedelijke verdeelweg uitgebouwd, R4-oost wordt als havenverdeelweg sterk opgewaardeerd. R4 wordt daarom zowel ten noorden van de stad (met een volwaardige Sifferverbinding) als ten zuiden (met afwerking van het vak Zwijnaarde-Melle) gesloten. De R4 heeft dus op grootstedelijk niveau vooral tot doel het verkeer tussen de deelgemeenten en stadsdelen op te vangen, verkeer dat nu gedeeltelijk op het tussenliggende en onderliggende wegennet zit en ook gedeeltelijk op de stadsring R40. De Stad Gent opteert ervoor in de toekomst twee hoofdverbindingen (niveau primaire weg I) tussen E40 en R4 uit te bouwen, met name A. Pégoudlaan en het knooppunt in Merelbeke. Deinzesteenweg (N466) heeft ook op termijn als hoofdverzamelweg een verzamelende en een aanvullende verbindende functie (primaire weg II). Door ruimtelijk-technisch passende infrastructurele aanleg combineert A. Pégoudlaan haar verbindende functie tussen E40 en R4 met haar verzamelende functie voor de sterk automobiliteitsgenererende ontwikkelingen in Flanders Expo.

Een bijzonder aspect in dit hoogste niveau van de wegenstructuur is de invloed en de opvang van de Westerscheldeoververbinding (WOV) bij Terneuzen. Volgens het officiële Nederlandse en Zeeuwsche standpunt is dit een regionale verbinding op Zeeuwsch en Oost-Vlaams niveau; daartoe worden de ontsluitende wegen met een 2x1-profiel aangelegd. Veelgehoord in het Gentse is echter de inschatting en vrees dat deze tunnel en verbinding in de praktijk al snel zullen uitgroeien tot een internationale verbinding tussen Rotterdam en de Chunnel (buiten de flessenhals van de Antwerpse Ring om) en dat de ontsluitende wegen in Zeeland dan snel zullen worden aangepast aan het bredere profiel van de tunnel zelf, met sterk verhoogde verkeersdruk op het wegennet in Gent als gevolg. Hiertegenover dient er op gewezen dat de aantakking van de WOV in Vlaanderen bewust beperkt wordt gehouden door het behoud van Tractaatweg tussen de Nederlandse grens en Zelzate en de aanleg van de nieuwe tunnel op het einde van Tractaatweg op een 2x1-profiel, waardoor een stevige filter aanwezig is die Vlaanderen zelf in de hand heeft. Daarenboven kan logischerwijze verwacht worden dat op termijn (eens de zogenaamde AX-verbinding tussen N49 en N31/E40 in Brugge, voorzien in het RSV, is aangelegd) een deel van het WOV-verkeer dat op een haven gericht is vanaf Zelzate langs N49 en Zeebrugge/Brugge de snelste weg langs A18 richting Calais/Chunnel zal nemen. Indien, ondanks deze beide elementen, het doorgaande internationale verkeer op Gents grondgebied op termijn toch sterk zou toenemen en de draagkracht van bepaalde wegvakken en (woon)omgevingen zou overschrijden, is het wenselijk de opvang ervan langs de oostelijke kant van Gent (Sifferverbinding, Eisenhowerlaan en de knooppunten in Destelbergen (E17) en Merelbeke (E40)) te organiseren. Vanaf de Sifferverbinding wordt hierlangs immers op een korte manier, zonder enige woonkern te belasten en op daartoe uitgeruste weg aangesloten op het internationale wegennet richting Frankrijk (E17).

Bij de heraanleg van de N466, en meer bepaald van de doortocht door Drongen, als primaire weg II (voorzien in het RSV) zal bij de Vlaamse overheid worden aangedrongen op het realiseren van een zo goed mogelijk evenwicht tussen het verhogen van de veiligheid, de leefbaarheid én de bereikbaarheid van de kern van Drongen. De Stad zal daartoe een bijstelling vragen van het streefbeeld dat in het kader van de R4-studie (in het ROM-project) is uitgewerkt. Een oplossing voor de lokale bereikbaarheid dient, net als voor vele andere woonkernen in Vlaanderen waar een primaire weg wordt geoptimaliseerd, uitgewerkt in een geactualiseerd lokaal verkeersleefbaarheidsplan. De Stad maakt hier op korte termijn werk van.





Binnen de grootstedelijke ringweg R4 fungeert R40 als een stadsboulevard met een vooral lokale ontsluitingsfunctie (t.b.v. het centrum van de stad). Op de inkomende assen tussen beide (met name de traditionele steenwegen) neemt de doorstromingscapaciteit naar R40 af als dit nodig is ten behoeve van de doorstroming van het openbaar vervoer, met als overgangspunt de voorkomende P&R parkings langsheen deze assen. De stadsboulevard functioneert als ringvormige verdeelweg voor het centrale deel van het stedelijk gebied en als 'voeder' voor de parkingroute rond de binnenstad. De stadsboulevard verloopt via het huidige R40 tracé (en dus in het noorden langs Nieuwe Vaart/Gasmeterlaan – Rooigemlaan), behoudens in het oosten (waar hij verlegd wordt naar spoorberm-Dampoortstation-Afrikalaan-Handelsdokbrug). De belangrijke knooppunten aan Dampoort, Neuseplein en Palinghuizen worden op een comfortabele manier voor alle verkeersdeelnemers en met een aantrekkelijke vormgeving opgelost. De technische mogelijkheid van herinrichting van Neuseplein en Palinghuizen om de stadsboulevard volgens het tracé van de huidige R40 te laten lopen vraagt nog naar een kwaliteitsvol ontwerp van deze specifieke ruimten. Om de afwikkeling van het langzame verkeer en het openbaar vervoer te verbeteren wordt o.a. de keuze gemaakt Dampoort en Heuvelpoort te ondertunnelen.

Het is inderdaad de bedoeling dat de R4 als grootstedelijke ringweg en de P+R's een deel van het verkeer weghalen van de kleine stadsring R40. Toch blijft het op zijn minst in een eerste fase wenselijk de stadsboulevard als 2x2 weg te behouden omdat de capaciteit die vrijkomt dankzij R4, kan gebruikt worden voor het opvangen van intern sluipverkeer dat nu het onderliggende (woon)wegennet bezwaart (bvb. Tentoonstellingslaan, François Benardstraat, Kantienberg, ...). Het gaat dus niet over extra autoverkeer, maar over de verplaatsing van binnenstedelijke verkeersstromen naar de stadsring.

Onder andere evenementensites en intensieve recreatiepolen zijn sterk autoverkeeraantrekkende functies. In principe worden deze best gesitueerd aan de kruisingen van de hoofdstructuren (R4 en stedelijke invalswegen) met de stamlijnen van het openbaar vervoer. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met de beperkingen in de draagkracht van de hoofdautostructuur op deze lokaties. Aldus kan de autodrukke worden opgevangen zonder hinder voor de tussengelegen verblijfsgebieden en is er tegelijk een belangrijke openbaar-vervoersbereikbaarheid. Dit laat toe in deze verblijfsgebieden en in de binnenstad in het bijzonder het vermijdbaar autogebruik te ontmoedigen.

3.3.2.5 Hiërarchische opbouw wegenstructuur regio Gent

kaart 83 wegenhiërarchie

Het is nuttig en nodig om het onderscheid tussen de categorisering van de wegen vanuit hun verkeersfunctie of hun ruimtelijke functie duidelijk te maken en om de functionele categorisering toe te lichten. Navolgend tekstdeel is afgestemd op het mobiliteitsplan fase 3 en ook daar in geïntegreerd.

Voor het verkeerskundige aspect van de wegen is in het mobiliteitsplan Gent, in overleg met provincie en AWV, besloten om de klassieke functionele categorisering van de wegen toe te passen. Vanaf een markant verkeerskundig overgangspunt, met name de R4, wordt bijkomend een label toegevoegd bij de secundaire wegen om de noden voor een gewenste wegstructuur in het grootstedelijk gebied Gent optimaal te formuleren.

Labels uit verkeerskundige invalshoek (mobiliteitsplan Gent)

Hoofdwegen

E40, E17 en (buiten het grondgebied van Gent) N49 vormen de hoofdwegen met een verbindende functie op Vlaams en internationaal niveau.

Primaire wegen

In het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen is R4-west tussen N49 en E40 (aansluiting via A. Pégoudlaan) een primaire weg type I met een verbindende en verzamelende functie op Vlaams niveau. Ook R4-oost tussen E17 en E40 wordt als primaire weg type I aangeduid.

De overige delen van R4 worden als primaire weg type II geselecteerd met een verzamelende en verbindende functie op Vlaams niveau.

De Stad Gent opteert ervoor in de toekomst twee hoofdverbindingen (niveau primaire weg I) tussen E40 en R4 uit te bouwen, met name A. Pégoudlaan en het knooppunt in Merelbeke. Deinzesteenweg (N466) heeft ook op termijn als hoofdverzamelweg een verzamelende en een aanvullende verbindende functie (primaire weg II). Door ruimtelijk-technisch passende infrastructurele aanleg combineert A. Pégoudlaan haar verbindende functie tussen E40 en R4 met haar verzamelende functie voor de sterk automobilitateitsgenererende ontwikkelingen in Flanders Expo. De opvang van het doorgaande internationale verkeer uit het noorden gebeurt in de toekomst langs de Sifferverbinding en de knooppunten in Destelbergen (E17) en Merelbeke (E40).

Als suggestie naar het Vlaams gewest wordt voorgesteld na 2007 de verbindende functie langs de oostelijke kant van Gent (Sifferverbinding en Eisenhowerlaan) te leggen.



Grootstedelijke ringweg

Voor het grootstedelijk gebied Gent krijgt R4 nog bijkomend voor de regio cruciale functies nl. een weg met een verzamelende functie naar het hoofdwegennet toe voor de verschillende deelgebieden van het grootstedelijk gebied Gent en het havengebied, en een verbindende functie tussen deze gebieden.

Om deze grootstedelijke ringfunctie volwaardig te kunnen vervullen wordt de Sifferverbinding (in alternatief van de hoger gelegen Rodenhuisetunnel) voorlopig mee als primaire weg type II opgenomen, met de suggestie naar het Vlaams gewest deze na 2007 op te waarderen tot primaire weg I.

Hoofdverzamelweg R4-R40

Deze wegen worden bij voorkeur gepromoot als verbindingen tussen de grootstedelijke ringweg en de ringboulevard. De autoverkeersfunctie en de vlotte doorstroming voor het autoverkeer primeert.

Het betreft N466 Drongensesteenweg, Vliegtuiglaan-deel Afrikalaan, B401. Om deze hoofdverzamelwegen vlot te laten functioneren zijn twee belangrijke ingrepen noodzakelijk. De beweging Vliegtuiglaan-Afrikalaan dient met een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn verbeterd te worden. In de omgeving van de knoop E40 – E17 dient B401 volwaardig aangetakt te worden aan R4.

Secundaire wegen

Secundaire weg type 1

De hoofdfunctie van deze wegen is het verbinden op bovenlokaal niveau op basis van mobiliteitsgenererende activiteiten op provinciaal niveau. Indien de weg een maas verkleint, moeten filters of weerstanden worden ingebouwd zodat kortsluiting tussen twee hoofd- of primaire wegen, waardoor de weg als primaire as gaat functioneren, vermeden wordt.

Secundaire weg type 2

De hoofdfunctie van deze wegen is het verzamelen op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Het toegang geven neemt hier een belangrijkere plaats in dan in de categorie secundair 1. Het betreft op Gents grondgebied Brugsesteenweg en Evergemsesteenweg ten westen van R4 en N60 Oudenaardsesteenweg ten zuiden van Tramstraat.

Secundaire weg type 3

De hoofdfunctie van deze wegen is het verbinden en/of verzamelen op (boven)lokaal niveau. De toeganggevende functie is echter dermate bepalend dat de verkeersfunctie van de weg niet gerealiseerd kan worden zonder de leefbaarheid van de omgeving in het gedrang te brengen. De weg zal als drager van belangrijke fiets- en openbaarvervoersverbindingen, zowel lokaal als bovenlokaal, uitgebouwd worden.

Het betreft op Gents grondgebied N70 Antwerpsesteenweg ten oosten van R4 en N43 Kortrijksesteenweg ten westen van het Maaltebruggepark.

Secundaire weg type Hoofdinvallswegen (binnen R4)

Deze wegen hebben een verzamelende functie voor het stedelijk verkeer en een verbindende functie tussen de rand- en deelgemeenten met het centrum van Gent. Vanuit de stamassen van het openbaar vervoer en het randparkeerbeleid van de stad Gent dient prioriteit te worden verleend aan het openbaar vervoer.

Het betreft op Gents grondgebied N458 Wiedauwkaai-Zeeschipsstraat, N70 Land van Waaslaan-Antwerpsesteenweg, N9 Brusselsesteenweg, N60 Oudenaardsesteenweg ten noorden van Tramstraat, N43 Kortrijksesteenweg-Krijgslaan ten oosten van het Maaltebruggepark en N9 Brugsevaart, telkens doorlopend tot aan de stedelijke ringboulevard R40.

Lokale wegen

Stedelijke hoofdstraten

Deze wegen hebben eveneens een verzamelende functie voor het stedelijk verkeer maar hier is het verblijfskarakter belangrijker. Deze stedelijke hoofdstraten verzamelen veelal naar R4 en/of naar R40.

Het betreft op Gents grondgebied Van Ryhovelaan-Morekstraat-Evergemsesteenweg, Antwerpsesteenweg, Dendermondsesteenweg, Hundelgemsesteenweg, Zwijnaardsesteenweg, Kortrijksesteenweg, ontsluitingsweg Sint-Pietersstation, Beukenlaan-Snepkaai-Gordunalaan-Verenigde Natieslaan (cfr. streefbeeld R4-zuidwest), Brugsesteenweg.

Stedelijke ringboulevard

Deze weg functioneert als ringvormige verdeelweg voor het centrale deel van het stedelijk gebied.

Als binnenstedelijke verdeler wordt voor de huidige R40 (dus met Gasmeterlaan/Nieuwe vaart/Rooigemlaan) geopteerd. Deze behoudt een 2x2-profiel, maar wordt heraangelegd met verkeersveiliger knooppunten en afgescheiden fietspaden. Aan de kruispunten van Heuvelpoort en Dampoort wordt de ringboulevard in tunnel gelegd zodat een verbindende pleinaanleg bovengronds sterkere kansen krijgt.





Stedelijke bestemmingswegen

Binnen de stedelijke ringboulevard zijn een aantal wegen weerhouden als stedelijke bestemmingsweg. Deze wegen dienen de bereikbaarheid van en naar de P-route optimaal te garanderen.

Het betreft Bevrijdingslaan-Phoenixstraat, Gebr. De Smetstraat, Wondelgemstraat, Tolhuislaan, Sleepstraat, Dampoortstraat, Kasteellaan, Lange Violettenstraat, Zuidparklaan/F. Rooseveltlaan, Kortrijksepoortstraat-Nederkouter en Rozemarijnstraat-Papegaaistraat.

Bijkomende labels vanuit ruimtelijke invalshoek (ruimtelijk structuurplan Gent)

Hoofdsteenwegen

Dit zijn wegen waarop de morfologische groei van de stad historisch is geënt, en die in de gewenste ruimtelijke structuur op dit vlak kunnen worden versterkt door bijkomende inplanting van nieuwe programma's (handel, kantoren, bedrijvigheid...).

Het betreft vier steenwegen met verschillende verkeerskundige labels, nl. (secundaire) hoofdinvalswegen en stedelijke hoofdstraten, met name Antwerpsesteenweg, Brusselsesteenweg, Kortrijksesteenweg en Van Ryhovelaan-Morekstraat-Evergemsesteenweg. Deze laatste is een specifieke hoofdsteenweg, met name dat de hoofdsteenweg daar ondubbeld is in drie deklassen, opeenvolgend van west naar oost:

- vrije trambedding van lijn 1 voor vlot openbaar vervoer;
- Morekstraat-Evergemsesteenweg als woonsteenweg (met ook andere functies zoals handel en diensten);
- Wiedauwkaai die belangrijke verkeersfunctie van hoofdsteenweg op zich neemt, nl. één van de hoofdinvalswegen op Gent.

De drie grote hoofdsteenwegen (Antwerpse-, Brusselse- en Kortrijkse-) hebben daarbij ook een rol om het ingaande stadsverkeer vanaf R4 op te vangen, met name tot aan de P+R-plaatsen (bij Evergemsesteenweg bevindt deze P+R zich aan de knoop met R4 zelf). Vanaf deze P+R-plaatsen richting stadscentrum wordt op deze hoofdsteenwegen in de eerste plaats een vlotte doorstroming van de trams nagestreefd.

De hoofdsteenwegen vangen naar bijkomende handel, kantoren en bedrijvigheid grootstedelijke activiteiten op. Bij Evergemse-, Antwerpse- en Brusselsesteenweg lopen de zones waarin deze grote activiteiten kunnen worden opgevangen door tot over de gemeentegrens; bij Kortrijksesteenweg stopt deze zone in de omgeving van Drie Sleutels.

(Woon)steenwegen

Dit zijn wegen waarlangs de stad eveneens historisch is gegroeid.

Het betreft enerzijds vijf steenwegen met verschillende verkeerskundige labels, nl. stedelijke hoofdstraten en lokale straten van lagere orde, met name:

- Meulesteedsesteenweg,
- Dendermondsesteenweg,
- Hundelgemsesteenweg,
- Zwijnaardsesteenweg,
- Brugsesteenweg.

Deze vijf woonsteenwegen hebben een fijnere bebouwingskorrel en een dominante aanwezigheid van wonen in het nederzettingspatroon en krijgen daarom in de gewenste ruimtelijke structuur eveneens een beperktere inplanting van nieuwe activiteiten die bij deze fijnere korrel aansluit en zorgt voor een evenwichtige functievermenging.

Anderzijds zijn er twee steenwegen, met name Oudenaardse-steenweg en Ottergemsesteenweg²², die het karakter hebben van een steenweg met functievermenging, maar zonder dominante aanwezigheid van bewoning over de volledige lengte.

Bij de woonsteenwegen Dendermondse- en Hundelgemsesteenweg lopen de zones waarin deze nieuwe activiteiten van handel en kantoren kunnen worden opgevangen en waar de betreffende categorisering van toepassing is door tot over de gemeentegrens. Bij Meulesteedsesteenweg stopt deze zone aan de kerk van Meulestede, bij Zwijnaardsesteenweg aan Ter Linden en bij Brugsesteenweg aan Claeys-BouÛaertlaan.

Bij de steenwegen lopen de zones waarin nieuwe activiteiten van handel en kantoren kunnen worden opgevangen en waar de betreffende categorisering van toepassing is bij Ottergemsesteenweg tot aan Ringvaart en bij Oudenaardsesteenweg tot aan de Reivisschestraat.

Parkeerconcept

Het parkeerconcept kent drie concentrische parkeergordels.

De eerste, kleinste gordel is de P-route door en rond de binnenstad, met P+Walk-plaatsen.

De tweede gordel is de directe omgeving van de stadsboulevard R40 met P+R en P+Walk-plaatsen.

De derde gordel bevindt zich tussen de stadsboulevard en R4 en concentreert zich op P+R-plaatsen.



3.3.2.6 Havenverkeer

Het zeekanaal met zijn dokken fungeert als een internationale haven en poort voor Vlaanderen; deze haven wordt ondersteund door het nationale vormingsstation Gent-Zeehaven en zo mogelijk door een multimodale goederenterminal in het zeehavengebied.

3.3.3 Nadere uitwerking

Voorgaande verkeers- en vervoersstructuur wordt in het gemeentelijke mobiliteitsplan geconcretiseerd. Binnen deze context wordt enkel ingegaan op het parkeren.

3.3.3.1 Krachtlijnen voor het Parkeerbeleid

Parkeren is cruciaal bij de beheersing van de automobilititeit. De bedoeling van een goed parkeerbeleid is vermijdbaar autogebruik te ontmoedigen, zonder dat tegelijk bezoek aan de stad wordt afgeraden. Zo kan de stad ten volle zijn sociale, economische en culturele functies blijven opnemen.

In dit verband zijn goede parkeernormen of minstens richtlijnen onontbeerlijk. In het buitenland zien we dat deze parkeernormen steeds op bovengemeentelijk niveau worden vastgesteld. Op deze wijze wordt vermeden dat er aan opbod gedaan wordt tussen gemeenten, om bv investeerders ter wille te zijn die maximalistisch willen omgaan met het aantal parkeerplaatsen. De huidige afwezigheid van parkeernormen in Vlaanderen is momenteel een ernstige handicap in het voeren van een duurzaam mobiliteitsbeleid op stedelijk niveau. In die zin is de standstill die wordt geëist in het kader van het convenantenbeleid ook weinig vruchtbaar, als daar geen enkele vorm van normering tegenover staat.

Bij ontstentenis aan Vlaamse normen ontwikkelt de stad Gent een eigen parkeerbeleid, waarvan de krachtlijnen hieronder besproken worden.

Een zo goed mogelijke invulling van de behoefte aan stallingsplaatsen

Stallingsplaatsen zijn bestemd voor het stallen van de wagen aan de 'oorsprongskant', bij huis dus, wanneer de auto niet gebruikt wordt. De stad wil hier – een mogelijk experiment met autovrij wonen buiten beschouwing gelaten – de stallingsbehoefte maximaal dekken. Dit betekent dat er met realistische aannames zal moeten worden gewerkt (die kunnen verschillen naargelang het doelpubliek van huisvestingsprojecten).

Naast de bestaande parkeerplaatsen op het openbaar domein, wil de stad ook pro-actief werken door te streven naar een aantal buurtparkings, waar dit ruimtelijk en functioneel wenselijk en inpasbaar is.

Het stallen van auto's van bewoners op het openbaar domein wordt ondersteund door het betalend parkeren voor derden. Bewoners kunnen dan zeker hun eerste auto gratis parkeren. Nu reeds is voorzien om het hele gebied tussen P-route en stadsring betalend parkeren te maken; voltooiing is voorzien op een termijn van circa 2 jaar. In de toekomst wordt betalend parkeren ook overwogen ter ondersteuning van het stallen in gebieden met grote parkeerdruk vanwege pendelaars (omgeving St-Pietersstation waar dit reeds beslist is, omgeving UZ) of in zones waar studentenauto's de hele week geparkeerd staan (bv omgeving Zwijnaardsesteenweg).

Een concentrische hiërarchie in de openbare parkeermogelijkheden, met verschillende tariefzettingen naargelang de beoogde niche van de parkeergelegenheden

De eerste parkeergordel

De toplokaties in het centrum zijn in eerste instantie bedoeld als rotatieparkings, bestemd voor kort en middellang bezoek aan de stad (in principe 1 tot 4 uur). Ze mikken overdag op o.a. zakelijk verkeer, delen van het toeristisch verkeer en het winkelpubliek. Ook 's avonds staan zij ten dienste van cultureel leven en ondersteunende sectoren.

De meeste van deze parkings bestaan uit ondergrondse parkeergarages. Uit deze parkeergarages worden de abonneementhouders zoveel mogelijk geweerd (en zeker de niet-bewoners). Bewoners kunnen er – in beperkte mate – terecht en dit vooral tijdens de daluren (goedkoper avond/nacht/zondagtarief). In combinatie met gratis straatparkeren is dit een oplossing voor de bewoners.

De bedoeling is uiteraard dat de automobilisten vanuit de parkeergarage te voet naar hun bestemming gaan.



De parkings in deze categorie zijn de parkeergarages aan de P-route zoals Vrijdagmarkt, Kouter, St-Michiels, enz. Ook de schaarsere plaatsen op straat behoren tot deze categorie, gecombineerd met exclusief voor bewoners voorbehouden parkeerplaatsen.

Voor het gebied gelegen binnen de P-route, geldt nog steeds de absolute standstill (met uitzondering van bewonersplaatsen in geval van toename van de bewoning). Een aantal bovengrondse plaatsen kunnen mogelijk verdwijnen in de toekomst (bv Braunplein, Laurentplein, Maaseikstraat, Reep). Vervangende parkings in de omgeving van deze sites blijven dan zeker mogelijk.

De tweede parkeergordel

Een tweede gordel van parkeermogelijkheden zijn wat verder gelegen van het eigenlijke stadshart (tussen P-route en stadsboulevard en rond R40).

Deze parkeergelegenheden hebben verschillende doelstellingen:

- fungeren als bestemmingsparking voor functies in deze buurt gelegen;
- fungeren als overloop voor het stadscentrum. De verbinding met het stadscentrum kan te voet (maar vergt wel langere looproutes), maar ook met het openbaar vervoer;
- abonnementparkings voor bestemmingsverkeer (dan vooral woon-werkverkeer);
- bewonersparking.

In deze zone zijn er een groot aantal plaatsen op straat die betalend zijn, maar een tarief kennen die de voorgaande functies niet compleet onmogelijk maken (cf. mogelijkheid tot nemen van een relatief goedkoop dagticket). Ook de tarieven in garages moeten dezelfde filosofie volgen.

Naast straatparkeren, zijn er immers ook een aantal parkeergarages. De Parking Zuid kan gedeeltelijk beschouwd worden als een dergelijke parkeergarage. In de toekomst komt ook het St-Pietersplein in aanmerking. Een aantal van deze parkeergarages staan in verbinding met de R40 en zijn vanaf daar min of meer rechtstreeks toegankelijk (bv St-Pietersplein). De meeste van deze parkeergelegenheden zijn onderhevig aan de standstill, behalve deze die rechtstreeks vanaf de stadsring toegankelijk zijn en die een verbinding met het openbaar vervoer naar het stadshart hebben.

Naast ondergrondse parkeergarages, kunnen hier ook gewoon terreinen en (kwalitatief vormgegeven en geïntegreerde) bovengrondse parkeergebouwen een mogelijkheid zijn. Zoeklocaties zijn hier ook nog: Bellevue-omgeving, omgeving Muidelaan, Dampoortstation...

De derde gordel van parkeermogelijkheden aan de rand van de Stad Gent

Het gaat hier in de eerste plaats om geconcentreerde parkeergelegenheden die als bedoeling hebben:

- een alternatief te bieden voor pendelaars werkzaam in het centrum van de stad;
- parkeermogelijkheid te voorzien voor bezoeken van langere duur aan de stad (langer dan 4u.);
- een aanvullende parking aan te bieden voor grootschalige culturele en andere manifestaties.

Het is duidelijk dat vanaf deze plaatsen een goede en frequente openbaar vervoerrelatie met het stadshart nodig is. Naast het reguliere openbaar vervoer, moet ook onderzocht worden of een eigen directe pendeldienst niet mogelijk of wenselijk is (zeker in de spits en/of naar aanleiding van speciale gelegenheden).

De derde gordel bevindt zich tussen de stadsboulevard en R4, dicht bij R4 en concentreert zich op P+R-plaatsen aan de vier hoofdstamlijnen van het openbaar vervoer: Carrefour/GB Antwerpsesteenweg, Land Van Rodelaan Gentbruggeviaduct Brusselsesteenweg, Expo Pégoudlaan, Industrieweg Evergemsesteenweg. De openbaarvervoerverbinding tussen Expo Pégoudlaan en Sint-Pietersstation worden dermate kwalitatief uitgebouwd (hoofdstamlijn 1, rechtstreekse shuttleverbinding over Ringvaart, treinverbinding minstens bij evenementen, ...) dat deze P+R sterk ondersteunend aan het station kan functioneren en mogelijk kan toelaten minder parkeergelegenheden vlakbij het station zelf te voorzien.

Naast deze grotere P&R wordt er ook gestreefd naar een net van kleinere transferpunten. Deze transferpunten kunnen mogelijk in twee richtingen werken: bv in de week als P&R ten behoeve van het stadshart, in het weekend als bestemmingsparking voor een nabije groenpool. Transferpunten liggen langs of op het einde van de assen van het openbaar vervoer (bv domein Claeys-Bouüaert, Watersportbaan). Er is geen eigen pendeldienst voorzien. Wel liggen ze zo mogelijk op een link met het onderliggend net van openbaar vervoer; verder zijn er zeker ook altijd fietsstallingen en eventueel een taxistandplaats. Het aantal parkeerplaatsen kan variëren van een tiental tot een honderdtal.



Parkeren in deze gordel gebeurt meestal op gelijkgrondse terreinen of in bovengrondse garages. In principe wordt er naar gestreefd deze plaatsen zo goedkoop mogelijk of zelfs gratis aan te bieden: het mogelijke tijdverlies wordt dan gecompenseerd door een goedkopere prijs.

Parkeergelegenheid van private of semi-openbaar karakter in functie van een duurzame mobiliteit en de draagkracht van de omgeving

Naast de openbare parkeerplaatsen is er ook behoefte aan parkeerplaatsen van privé of semi-openbaar karakter. Deze liggen per definitie niet op het openbaar domein. Het betreft parkeerplaatsen die enkel toegankelijk zijn voor bepaalde groepen van personen: bv werknemers van een bedrijf of instelling, bezoekers aan bepaalde instellingen (bv museum, enz.).

In een aantal gevallen kan het wenselijk zijn dit soort parkeergelegenheden ook een openbare bestemming en/of gebruik te geven. Dit kan door de parking, op tijdstippen waarop het privé-gebruik nihil is, te laten gebruiken door bv bezoekers aan manifestaties in de buurt of zelfs door bewoners (regelmatig of occasioneel). Een andere mogelijkheid is dat de openbare sector tezamen met de particuliere sector samenwerkingsverbanden opzet en afspraken maakt over het gebruik van de parkeerplaatsen (met bv een gegarandeerd aantal besloten plaatsen voor de particulier in kwestie).

De pure privé-plaatsen zijn, voor zover gelegen buiten de P-route, niet onderhevig aan de absolute standstill. De Stad Gent zal van haar kant er naar streven dat het aantal parkeerplaatsen dat een particulier initiatief verlangt, zodanig is dat er zo weinig mogelijk sprake kan zijn van vermijdbaar autogebruik enerzijds en anderzijds dat het verkeer naar de parking geen hypotheek legt op een vlotte verkeersafwikkeling voor alle modi. In de zone tussen P-route en R40 geldt de stand--still niet voor besloten parkeerplaatsen (bedrijven, scholen,...). Hier zal de stad bij grootschalige ontwikkelingen steeds vragen een MOBER op te maken om enerzijds aan te tonen dat de bijkomende parkeerplaatsen niet nefast zijn voor openbaar vervoer en fietsverkeer, anderzijds worden er ook begeleidende maatregelen verwacht van de bouwheer om de duurzame mobiliteit te stimuleren. De Stad Gent kiest voor deze aanpak om te verhinderen dat onderwijsinstellingen, bedrijven, e.d. zich gaan vestigen op plaatsen waar geen beperkingen gelden (al dan niet binnen de Gentse stadsgrenzen); immers op dergelijke autolocaties is er dan van duurzame mobiliteit helemaal geen sprake meer.

Concreet betekent dit dat de stad van de initiatiefnemers een MOBER zal vragen en eveneens een overzicht van alle acties die de actor in kwestie onderneemt om het vermijdbaar autogebruik tegen te gaan en de duurzame vervoerswijzen aan te moedigen. Voor grote actoren zal een vervoersplan worden gevraagd. Het is duidelijk dat er bij ontstentenis van richtlijnen van hogerhand de stad voorlopig niet direct rigide parkeernormen hanteert, maar van de initiatiefnemers een aantal engagementen verlangt op het gebied van mobiliteitsbeheersing.

Wanneer deze private parkeerplaatsen tussen P-route en Stadsring liggen, kunnen ze niet worden gebruikt voor openbare doeleinden (bv culturele manifestaties). Dit lijkt één van de onlogische en te corrigeren bepalingen in het standstill-principe.

Voorbeelden van deze parkings zijn parkeergarages van de Universiteit, van grotere bedrijven, kantoorcomplexen.

Op sommige sites, waar meerdere actoren tegelijk actief zijn, kan de stad een leidende rol spelen in het plannen, het ontwerpen en het beheren van de parkeergelegenheid. Dit is zeker nodig op sites waar moet vermeden worden dat elke actor los van de andere gaat handelen en er zo geen synergie tot stand kan komen (bv site Flanders Expo, site Scharnier).

Vermits het hier gaat om private parkeerplaatsen, kan de stad zelf geen tarief vastleggen. Toch zal de stad streven om ten minste met alle openbare actoren een tarief aan te rekenen (zoals de stad momenteel zelf al doet) en dit zeker naarmate de plaatsen dicht bij het centrum liggen. Ook met private actoren kan in dezelfde zin worden onderhandeld, waarbij het aanrekenen van een tarief een voorwaarde kan zijn voor het bouwen van de parkeerplaatsen.





3.4 Gewenste ruimtelijk-economische structuur

3.4.1 Uitgangspunten en visie

Gent profileert zich als een stad met een evenwichtige economische structuur, die steunt op meerdere, elkaar ondersteunende pijlers: productie, distributie, kennisbedrijvigheid, kantoren, horeca, handel en diensten, recreatie en toerisme. Elk van deze pijlers omvat (boven)regionale en lokale activiteiten, klein- en grootschalige.

- De haven ontwikkelt volgens de groeiverwachtingen in de Hamburg-Le Havre-range verder als industriehaven (steunend op een sterke metaalsector) met sterke distributieniches in onder meer forestproducts en voeding. Zij vangt de zware industriële bedrijvigheid op en clustert de milieubelastende bedrijvigheid in de noordelijke delen.
- Met de haven en een nationaal vormingsstation voor spoorvervoer en gelegen op het kruispunt van internationale hoofdwegen, wordt de distributierol verder uitgebouwd. Regionale bedrijventerreinen leveren hierin een belangrijke bijdrage; zij vangen ook minder belastende grootschalige productiebedrijven op.
- De kennisbedrijvigheid (materialenontwikkeling, informatica, communicatie en vooral biotechnologie) wordt als dynamische speerpunt naar de toekomst verder uitgebouwd, met de universiteit en het hoger onderwijs als stevige basis. De kennispoort, in de ontwikkelingsassen van de zuidelijke mozaïek, biedt deze 'kantoorachtigen' ontwikkelingsruimte. Voor de kennisbedrijvigheid wordt een sterkere groei dan gemiddeld nagestreefd.
- De handel en horeca neemt door vernieuwing en diversificatie haar regionale rol verder op; de traditionele handelszones (binnenstad en delen van de steenwegen) worden ondersteund door een beperkt aantal geconcentreerde kleinhandelsgebieden met stedelijke en/of regionale uitstraling en sommige met een eigen profiel.
- Gent biedt als toekomstgerichte stad ruimte aan regionale, kleine en middelgrote kantoren alsook aan een aantal hoofdzetels van internationale groepen, zonder echter uit te groeien tot een eenzijdige kantorenstad. Gemeenschapsvoorzieningen, met name overheidsinstellingen, medische diensten en onderwijs nemen, door permanente vernieuwing, blijvend een belangrijk aandeel in de regionale rol van Gent op en zorgen mee voor een stabiel economisch draagvlak. De groeiende culturele sector draagt hiertoe in toenemende mate bij.
- Ten slotte zijn recreatie en toerisme onderdeel van de cultureel-recreatieve structuur maar als economische activiteit ontwikkelen ze verder, gericht en beheerst, met accent op het meebeleven van de aantrekkelijke en levendige stad.

Aanvullend in het economische gebeuren, maar zwaarder wegend in de ruimtelijke structuur is de landbouw. Deze ontwikkelt in voldoende grote samenhangende gehelen en differentieert in grondgebonden gemengde veeteelt- en akkerbouwgebieden en gebieden met intensieve sierteelt en (glas)tuinbouw. Er worden specifieke concentratiezones geselecteerd voor serre- tuinbouwbedrijven. De potenties voor biolandbouw worden actief aangegrepen, inspelend op de grote en nabije markt ter zake in een stad die streeft naar kwaliteit en duurzame ontwikkeling. Bovendien kan dit ook dienen als ondersteuning van de groenstructuur (bv met de zogenaamde 'eetbare parken' waar de gevarieerde biolandbouwteelten een parklandschap creëren). In de groenpolen kunnen grondgebonden landbouw, extensieve landbouw en biolandbouw mede een beheersfunctie opnemen; in de valleigebieden en meersen kan dit door extensieve landbouw en biolandbouw gebeuren.

Gelet op de actuele noden in verschillende pijlers wordt op korte termijn (en nadien stelselmatig) sterk actie ondernomen om een aanbod aan vestigingsmogelijkheden daadwerkelijk te kunnen aanbieden. De voorbije periode is er immers een geringe uitgifteactiviteit geweest. In de eerste plaats is er een grote behoefte aan bijkomende ruimte voor kantoren en kantoorachtigen voor de kennisbedrijvigheid. Ook voor watergebonden en regionale bedrijvigheid, grootschalige detailhandel en lokale bedrijvigheid in bestaande en nieuwe (herlokalisatie)sites is een bijkomend aanbod op korte termijn noodzakelijk.

De jaarlijkse totale behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen wordt geraamd op ca. 20 ha. Het is de ambitie van de overheid om zelf de eerstvolgende jaren zoveel als mogelijk (tussen de 10 à 15 ha) van deze behoefte effectief ter beschikking te stellen.

Een tweede ambitie is om continu te kunnen beschikken over een voldoende en gedifferentieerd bouwrijp aanbod om in de verschillende pijlers effectief een gericht lokatiebeleid te kunnen voeren en daarnaast ook op – onvoorspelbare – grotere vragen te kunnen inspelen: hiervoor zal door overheid en privé-sector een 'ijzeren voorraad' stapsgewijze worden uitgebouwd die tegen 2007-2010 een grootorde heeft van idealiter ca. 60 ha (of jaarlijks gemiddeld ca. 7 ha). Deze 'ijzeren voorraad' zal dan telkens verder aangevuld worden naargelang gronden en gebouwen uit die 'ijzeren voorraad' effectief in gebruik worden genomen.

Rekening houdend met beide ambities van het stadsbestuur betekent dit dat door de overheid jaarlijks in totaal er gemiddeld net geen 20 ha moet worden gerealiseerd, wat een actief overheidsingrijpen en een doeltreffend grond- en pandenbeleid vergt (bij middel van een stedelijke groundbank binnen het Stadsontwikkelingsbedrijf).



Voor elk van de bestaande en te ontwikkelen concentratiegebieden voor economische activiteiten wordt het mobiliteitsprofiel van de bedrijven (stapsgewijze) afgestemd op het gewenste bereikbaarheidsprofiel van de plek en wordt de aard van de aanwezige bedrijven (stelselmatig) meer in overeenstemming gebracht met het profiel en het niveau van de plek. Een kwaliteitsvolle uitbouw (ombouw) op vlak van toegang en herkenbaarheid, architectuur, openbaar domein, ecologische infrastructuur en milieuaspecten (verharding, gezamenlijk en efficiënter gebruik...) ligt voor de hand en krijgt steeds meer aandacht. Hetzelfde geldt voor het gebruik van de best beschikbare technieken op milieutechnisch vlak, die geldt voor alle bedrijven en in het bijzonder voor bestaande en nieuwe bedrijven die vermengd zijn met of aanleunen bij woonkernen of natuurwaarden.

3.4.2 Ruimtelijke onderdelen van de gewenste ruimtelijk-economische structuur

kaart 84 gewenste ruimtelijk-economische structuur

Volgende soorten gebieden maken deel uit van de gewenste ruimtelijk-economische structuur. Het betreft delen op het grondgebied van Gent. Over het grondgebied van de buurgemeenten worden hier alleen suggesties gegeven.

- De haven
- De regionale bedrijventerreinen
- De kennisbedrijvigheid in de zuidelijke mozaïek
- Het gemengd gebied van de kernstad
- De kleinhandelszones
- De samenhangende land- en tuinbouwgebieden

3.4.2.1 De haven

Het havengebied in het noorden, met (zware) industrie en distributie, is een zwaartepunt in de ruimtelijk-economische structuur van de stad en de regio. Het zeekanaal en R4 zijn haar dragers. De haven beslaat (grote delen van) beide kanaaloevers. Op rechteroever omvat ze het volledige Gentse grondgebied tussen kanaal en R4-oost met Vliegtuiglaan, Port Arthurlaan en Meulestedebrug als zuidelijke grens, alsook de lobben van Skaldenpark, Moervaart-zuid, -noord en -reserve ten oosten van R4 (cf. afbakening zeehavengebied). Binnen Moervaart-zuid, -noord en -reserve worden bij voorkeur zeehavenondersteunende activiteiten ondergebracht (cf. afbakeningsproces). Milieubedrijvigheid en andere regionale productie- en distributiebedrijvigheid worden hier evenwel ook toegelaten, evenals (zeer beperkt) herlokaties van havengerichte kleine bedrijven uit de kanaaldorpen. Het zuidelijke deel rond Grootdok evolueert op termijn naar een gebied met watergebonden lichtere productie- en distributieactiviteiten. Op linkeroever is de haven, ter vrijwaring van de naastgelegen Evergemse woonkernen, meer gefragmenteerd en omvat ze vooral een smalle strook langsheen het kanaal tussen Langerbrugge en Doornzele en ten noorden van Rieme, alsook de lob rond Kluisendok. Watergebonden terreinen worden hier optimaal ontwikkeld; verdichting van bestaande en uitgegeven bedrijfsgronden wordt met een stringent grondbeleid nagestreefd. Meer milieubelastende industrieën en over- en opslagactiviteiten worden in het noordelijke havendeel, vooral rond de reeds aanwezige sites geconcentreerd zodat de hinder voor de naastgelegen stedelijke woonwijken en dorpen wordt beperkt. De actieve opvolging vanuit het Subregionaal Netwerk voor de Kanaalzone (ROM-project) zorgt hier voor een actieve en kwaliteitsvolle uitbouw van terreinen, infrastructuren en landschap en voor de ontwikkeling van industriële ecosystemen. Nieuwe terreinen worden aan Kluisendok en Rodenhuizedok gefaseerd in gebruik genomen.

3.4.2.2 Regionale bedrijventerreinen

Specifieke regionale bedrijventerreinen voor productie en distributie (R4 Oostakker Schansakker, R4 (Ringvaart) Industrieweg Wondelgem (deels watergebonden), zuidelijk deel E40 R4 Kanaal van Zwijnaarde (zo mogelijk watergebonden), E17 E40 Zwijnaarde, E17 R4 Groothandelsmarkt, E40 Drongen (ontsloten via E40), E17 N9 Gentbrugge en R4 Wiedauwkaai Wondelgemsemeersen), milieubedrijvigheid en productie (Moervaartpark respectievelijk Moervaart-reserve, onder het beheer van het Havenbedrijf) en kennisbedrijven (zuidelijke randstad-Zwijnaarde en Flanders Expo/Kortrijksesteenweg als hoogwaardige sites in de 'mozaïek') worden geoptimaliseerd, verdicht en nieuw ontwikkeld. Zij zijn in principe gekoppeld aan R4 en aan de (hoofd)stamlijnen van het openbaar personenvervoer, bij voorkeur aan de knopen van beide (uitgezonderd E40 Drongen, dat mede daarom alleen beperkt wordt afgewerkt en R4 Wiedauwkaai Wondelgemsemeersen dat daarom ook een deels lokale invulling krijgt). De zones E40 R4 Kanaal van Zwijnaarde, E17 E40 Zwijnaarde en E17 R4 Groothandelsmarkt zullen bij de sluiting van de R4 in het zuiden ook 'volwaardig' gekoppeld worden aan de R4. Spoorontsluiting voor goederen is – helaas – behoudens R4 (Ringvaart) Industrieweg Wondelgem voor geen enkel van deze terreinen een haalbare kaart; voor de kennisbedrijvigheid in de mozaïek is het geen noodzaak. Kantoor- en serviceachtige functies in de productie- en distributieterreinen worden op termijn geherlokaliseerd.





3.4.2.3 Kennisbedrijvigheid in de zuidelijke mozaïek

In de zuidelijke deelruimte 'mozaïek', met de sterke aanwezigheid van de universiteit en de hogescholen, worden in drie ontwikkelingsassen vanaf Sint-Pietersstation (een westelijke gedragen door Kortrijksesteenweg, een centrale gedragen door Oudenaardsesteenweg en een oostelijke gedragen door Ottergemsesteenweg) kantoorachtige bedrijven van de kennispoort uitgebouwd: o.m. in Aigem, E40 Handelsbeurs, Reivissche (beperkt binnen de draagkracht van een woonbuurt), omgeving Oudenaardsesteenweg (Wetenschapspark Zwijnaarde met een nieuwe lob aan Don Bosco), omgeving UZ langs Ottergemsesteenweg, Groothandelsmarkt en eventueel E40 R4 Kanaal van Zwijnaarde op het Schelde-eiland. Deze ontwikkeling gebeurt niet doorlopend langsheen heel deze assen, maar wel op de gekozen plekken erlangs.

In de geselecteerde bedrijvenparken voor kennisbedrijvigheid worden kantoren die samenhangen met labo- en productieruimten ontwikkeld, en geen zuivere kantoren (die veel meer publieksgericht en/of arbeidsintensief zijn). Bepaalde zones komen specifiek in aanmerking voor de realisatie van een wetenschapspark en bieden daartoe voldoende ruimte om de gewenste ontwikkeling vanuit de universiteit ter zake op te vangen.

Daarnaast biedt met name de site E40 Handelsbeurs gefaseerde ontwikkelingsmogelijkheden voor grootschalige evenementen die niet in de binnenstad thuishoren, een omkaderende horeca die eveneens de binnenstad geen concurrentie aandoet, een pakket aan middelgrote en grote niet-loketgebonden kantoren, een belangrijk pakket aan kantoorachtigen en – in de zuidzijde – grootschalige kleinhandel op regionaal niveau. Goede ruimtelijke uitbouw van Sint-Pietersstation/Aigem en de Handelsbeurssite zorgen er voor dat deze twee tertiaire ontwikkelingsgebieden op termijn evolueren naar één samenhangend geheel (met een hoogwaardige en op termijn directe openbaarvervoersverbinding, Aigem als aantrekkelijke verbindende ruimte aan een sterke verbindingsas voor alle modi...). Een afstemming van beide ontwikkelingspolen wat betreft trekkers en ontwikkelingsritme is in theorie wenselijk maar wordt omwille van de ongelijktijdige ontwikkelingskansen van beide niet behouden, omdat dit vooral tot blokkering van initiatieven zou leiden.

3.4.2.4 Het gemengde economische gebied van de kernstad

De kernstad in haar geheel is het grootstedelijke activiteitengebied bij uitstek met een waaier en een bundeling van op zich relatief kleinschalige activiteiten. Het kernwinkelgebied met zijn aanloopstraten is hier gesitueerd. Een aanzienlijk deel van de publiekstreckende gemeenschapsvoorzieningen (overheid, medisch, onderwijs, cultuur) ontwikkelt hier verder. Hoogdynamische recreatie met (boven)stedelijke uitstraling positioneert zich verder in de binnenstad (in evenwicht met cultuur en onderwijs als andere centrale functies en met het wonen). In de gordel en ook in de voorstadskernen fungeren de steenwegen als dragers van deze activiteiten (op een lager niveau); de stadsboulevard verzamelt gemeenschapsvoorzieningen en middelgrote handelsactiviteiten en kantoren van stedelijk niveau.

De stationsomgevingen van Sint-Pieters en Dampoort groeien binnen dit grootstedelijke activiteitengebied uit tot complementaire aantrekkingspolen voor publiekstreckende tertiaire, educatieve en culturele/recreatieve functies, verweven met wonen en kantoren.

Lokale bedrijventerreinen verzamelen ambachtelijke bedrijvigheid die niet in de woonbuurten vermengd kan worden. Deze kleine, goed ingerichte bedrijventerreinen zijn verspreid over de stad en de omliggende voorstadskernen en geïntegreerd tussen de woonbuurten en infrastructuur in het globale stadsweefsel (zoals bv de ambachtelijke bedrijvigheid in delen van de sites Trefil-Arbed en ACEC). Evenwel wordt nagestreefd de oude en nieuwe ambachtelijke bedrijvigheden (kleinschalige klassieke productie-, assemblage-, herstel-, en afwerkingbedrijven en nieuwe bedrijven inzake informatica, design en grafiek, stadsecologie en dergelijke) zoveel mogelijk blijvend te vermengen in het stedelijk weefsel. Met name de 19de-eeuwse gordel en in mindere mate de randstad worden hiervoor benut. Bij de inplanting van lokale bedrijvigheid wordt de nodige omzichtigheid aan de dag gelegd in functie van de draagkracht van de plek. Zwaar vervuilende bedrijven waarvan de hinder niet kan worden teruggedrongen worden evenwel na afloop van de lopende milieuvergunning geherlokaliseerd.

De lokale bedrijventerreinen van Zeeschipsstraat, Wondelgemsemeersen ACEC en Trefil Arbed vangen ook de te herlokaliseren lokale bedrijven op.

Het scharnier Dampoort-Muide-Meulestede, met onder meer havengerichte private en overheidsdiensten, vormt een ruimtelijke koppeling tussen de haven en de kernstad.

3.4.2.5 Kleinhandelszones

De handel wordt ondersteund door kleinhandelszones met een stedelijk bereik aan vier hoofdsteenwegen (Antwerpse, Brusselse, Kortrijkse en Evergemse) en kleinhandelszones met regionaal bereik aan de knopen van drie van deze hoofdstamlijnen met R4/E17 of E40 (met ruimere mogelijkheden aan Antwerpse en beperktere aan Brusselse en Kortrijkse). Deze worden compact, met kwaliteitsvolle omgeving en zoveel mogelijk met eigen profielen



uitgebouwd, bv 'in en om de woning'. De (funshopping)handel in de binnenstad wordt geconcentreerd in het kernwinkelgebied van de binnenstad.

De ruimere zone aan Antwerpsesteenweg wordt gefaseerd ontwikkeld, in functie van de behoeften. Wanneer op termijn zou blijken dat de vraag naar vestigingsplaatsen voor grootschalige kleinhandel kleiner is dan gedacht, kan het resterende deel van deze zone ook worden benut voor bepaalde aangepaste vormen van regionale bedrijvigheid.

3.4.2.6 Regionale medische, educatieve En andere gemeenschaps-voorzieningen

Ziekenhuizen en onderwijsinstellingen met regionale (en Vlaamse) uitstraling worden in het weefsel van binnenstad, kernstad en randstad ingepast. Bij voorkeur ontwikkelen nieuwe sites zich in de binnenstad (onderwijs), langs de stadsboulevard en de hoofdstamlijnen, eventueel kan dit ook –op aangepaste schaal– langsheen de woonsteenwegen. Langs deze goed met openbaar vervoer ontsloten assen fungeren ze als trekkers voor de betrokken wijken; hun architectuur en stedenbouwkundige inpassing in de wijk dragen daar op zorgvuldige wijze toe bij. De voorzieningen, en in het bijzonder de ondersteunende functies zoals parkings, worden op compacte wijze en zonder de draagkracht van hun omgeving te overschrijden uitgebouwd.

Bestaande en reeds bestemde sites in de kernstad kunnen desgewenst verder voor regionale gemeenschapsvoorzieningen ontwikkelen door verdichting, zonder het wonen in hun omgeving te verdringen en waar mogelijk met inpassing van vormen van medegebruik van de voorzieningen en infrastructures door de buurt.

3.4.2.7 Samenhangende land- en tuinbouwgebieden

Gent beschikt in de toekomst over twee samenhangende landbouwgebieden, die ruimtelijk aansluiten bij omliggende grote landbouwgebieden. Het betreft enerzijds de brede zuidwestelijke rand van het kouter- en leieland die aansluit bij het landbouwgebied van Nevele-Vosselare en zich buiten de valleien ontwikkelt met grondgebonden gemengde veeteelt en akkerbouw. Beperkte inbreng van glastuinbouw op welgekozen plaatsen kan worden overwogen. Het andere gebied is de noordoostelijke Moervaartdepressie rond Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel die aansluit bij het land van Stekene en die buiten de vallei ontwikkelt met grondgebonden gemengde veeteelt en akkerbouw, maar ook met intensieve (glas)tuinbouw. Deze laatste versterkt de sierteeltbedrijvigheid van Lochristi en kan worden ondersteund met distributieactiviteiten in de nabijgelegen regionale bedrijventerreinen.

Bij de serres voor glastuinbouw en sierteelt wordt onderscheid gemaakt tussen grootschalige serres (met grote oppervlakte en hoogte, veelal ook met nachtverlichting) en kleinschalige serres (met lagere hoogte en zonder nachtverlichting). Voor de grootschalige serres wordt in het landbouwgebied een zone voorzien aanleunend tegen het regionaal bedrijventerrein E40 Drongen; ook serres ten behoeve van de biotechnologische landbouw (beperkte behoefte) vinden daar hun plaats. Er wordt gedacht aan ca. 40 ha glastuinbouw. Elders in de landbouwgebieden, aanleunend bij bestaande serregroepen en bij woonkernen (bv ook in de smallere koppelingengebieden tussen bedrijventerreinen en woonkernen) kunnen kleinschalige serres worden ontwikkeld. Beide laatste voorstellen i.v.m. grootschalige en kleinschalige serres zijn suggesties naar het Vlaams gewest. De kleinschalige serres kunnen ook in de respectievelijke gebiedsgerichte gemeentelijke RUP's worden meegenomen.

3.4.3 Nadere uitwerking

3.4.3.1 Actieprogramma duurzame bedrijfslokaties met intensief ruimtegebruik

Een duurzame uitbouw van de verschillende types bedrijventerreinen en bedrijfslokaties staat in de visie voorop. Vanuit de visie dat de beschikbare ruimte schaars is, zal er zorgvuldig moeten omgegaan worden met deze nog beschikbare ruimte. Intensief ruimtegebruik is daarom een belangrijke pijler van zorgvuldig ruimtegebruik. Een andere, niet-ruimtelijke (en daarom in dit ruimtelijk structuurplan niet uitgewerkte) pijler is het sluiten van de stofkringloop.

De uitbouw van een duurzaam bedrijventerrein of een duurzame bedrijfslokatie houdt in dat door intensieve samenwerking tussen bedrijven onderling en tussen bedrijven en de overheid veranderingen op gang worden gebracht. Het betreft veranderingen in bedrijfsprocessen en in de inrichting van terreinen, met als doel te komen tot betere bedrijfsresultaten, minder milieubelasting en intensiever gebruik van de beschikbare ruimte. Voorbeelden zijn onder meer de uitwisseling van warmteoverschotten, gezamenlijk vrachttransport, een gezamenlijke wasinstallatie, gemeenschappelijke bedrijfsvervoerplannen, gemeenschappelijke parkings, collectief afvalmanagement, bouwen in verdiepingen (ook ondergronds), parkings op of onder gebouwen.

Deze schijnbaar voor de hand liggende zaken vereisen toch extra omkadering om ze te realiseren. Een verordening 'duurzame bedrijfslokaties met intensief ruimtegebruik' die minimale eisen inzake dichtheden, gemeenschappelijk gebruik van ruimten en voorzieningen, opvang van regenwater, verhardingen, isolatie, energie- en stofstromen... oplegt kan daarom een zinvolle aanzet zijn voor discussie met en onder ontwikkelaars. Daardoor kan de verordening





minstens de zwakste projecten ter zake vermijden en waarschijnlijk tot een beduidend duurzamere oplossing leiden dan het geval is wanneer enkel aan de opgelegde minimumeisen wordt voldaan. Daarnaast krijgt het idee van industriële ecosystemen in duurzame bedrijventerreinen vorm door sensibilisering en stimulansen voor onder meer databanken voor reststromen, gebruik van tweedecircuitwater en passende lokatie van bedrijven zodat warmte kracht koppeling mogelijk wordt.

Verkenkend onderzoek voor de bedrijventerreinen R40 Wiedauwkaai Wondelgemsemeersen en R4 Oostakker (omgeving R4/N70)²³ wijst uit dat met creatieve ingrepen het ruimtegebruik behoorlijk kan worden geïntensifieerd.

Essentieel instrument voor een zorgvuldig ruimtegebruik op bedrijventerreinen is een aangescherpt grondbeleid. De schaarste en het belang van grond en een goede ruimtelijke ordening brengen met zich mee dat de stad een aantal industriegronden in eigendom moet houden of verwerven om de ontwikkeling tot stand te brengen (die blijkbaar niet spontaan gebeurt), ook omdat een goede ordening van die gebieden van bijzonder belang is voor de stad. Zo in het bijzonder de lokale bedrijventerreinen. Deze zullen dan in concessie of erfpacht worden gegeven. Richtlijnen op kavelniveau zijn een goed intensiveringinstrument omdat de bestemming en het bouwvolume privaatrechtelijk nauwkeurig kunnen worden vastgelegd. Met name bepalingen over de parkeerwijze, de bebouwingsdichtheid en de toelaatbare reserves kunnen intensivering van het ruimtegebruik stimuleren. De (gunstige) ervaringen van het Havenbedrijf kunnen worden benut om het systeem van erfpacht- en concessieverlening ook bij de te (her)ontwikkelen regionale en lokale bedrijventerreinen toe te passen. Ook de bestaande stedelijke belasting op onbenutte bedrijfspercelen zal verder tot zorgvuldig ruimtegebruik aanzetten.

3.4.3.2 Actieprogramma snel aanbod bedrijfsgronden en -gebouwen

Veel meer dan het voorzien van bedrijventerreinen als reserve voor de toekomst, is een prioriteit in het beleid het daadwerkelijk op korte termijn op de markt krijgen van geschikte bedrijfsgronden en -gebouwen. De jaarlijkse behoefte wordt geraamd op ca. 20 ha. Het opzet is dat de overheid de eerstkomende periode jaarlijks 10 à 15 ha effectief 'marktklaar' voor verkoop, verhuur, concessieverlening of ingebruikname realiseert; deze oppervlakte kan licht verminderen wanneer meer sites voor hoogwaardige en arbeidsintensieve activiteiten of meer compacte bedrijfslokaties worden geactiveerd.

Naast dit aanbod dat op korte termijn gerealiseerd wordt, is het ook de ambitie om tegen 2010 een 'ijzeren voorraad' van ca. 60 ha uit te bouwen, waarmee een gericht lokatiebeleid zou kunnen worden gevoerd. Daarbij zal Gent de volledige 'ijzeren voorraad' van het grootstedelijke gebied realiseren. Boven het marktklare aanbod dienen overheid en privé-sector bijgevolg ook nog eens jaarlijks gemiddeld 7 ha 'bouwrijp' te maken om tegen eind 2010 deze vooropgestelde 'ijzeren voorraad' te realiseren.

Deze beide ambities resulteren in een taakstelling voor de overheid van jaarlijks gemiddeld net geen 20 ha te realiseren bijkomende bedrijventerreinen. Dit is een hoge ambitie, rekening houdend met o.a. de termijn die nodig is om een terrein bouwrijp te maken (gemiddeld een vijftal jaar), de financiële haalbaarheid (enerzijds het verwerven van gronden, anderzijds het voornemen om te werken met concessies waardoor dit pas op lange termijn 'winstgevend' wordt).

Dit marktklare aanbod en de 'ijzeren voorraad' dienen bovendien gespreid te zijn over verschillende deelsectoren: kantoorachtige kennisbedrijvigheid, kantoren, (middel)grootschalige kleinhandel, lokale ambachtelijke bedrijvigheid en regionale bedrijvigheid, eventueel ook watergebonden. Naast de vestiging van startende bedrijven, nieuwe vestigingen of uitbreidingen zal een gedeelte ook nodig zijn voor herlokalisaties van bestaande bedrijven.

Deze realisatie gebeurt zowel door overheden (ca. 20 ha) als door de privé-sector (ca. 7 ha), waar wenselijk ook in publiek-private samenwerkingsverbanden (vanuit de veronderstelling dat de overheid zelf niet volledig kan instaan voor deze omvangrijke opgave).

De overheidsactoren die dit marktklare aanbod mee realiseren zijn in eerste instantie Stad Gent (suggestie naar het Vlaams gewest voor de regionale terreinen) en het Havenbedrijf (voor de haven). Voor specifieke projecten dient samenwerking met onder meer UG, NMBS/Eurostation en OVAM uitgebouwd.

De Stad Gent voorziet voor de noodzakelijke verwervingen en voorbereidende investeringen gedurende een aantal jaren een substantieel budget (opbouw van een fonds); na verloop van enige jaren kunnen verkoop en opbrengsten van verhuur, erfpachten en concessies als financieringsbron fungeren. Aan het Vlaams gewest wordt gevraagd om in het kader van het inclusieve stedelijk beleid de budgetten van OVAM voor sanering van historische bodemverontreiniging in stedelijke gebieden substantieel te verhogen, met name om de daartoe voorbestemde verontreinigde sites opnieuw geschikt te maken voor economische activiteiten of voor het realiseren van de taakstelling inzake wonen. Tevens wordt gevraagd de reglementering te versoepelen voor sanering voor economische doeleinden (die verschilt van deze voor bv wonen).

Een actieprogramma voor het realiseren van dit marktklare aanbod omvat drie sporen waarop tegelijk gewerkt wordt:

- het mobiliseren van leegstaande bedrijfspanden vermengd in het woonweefsel;
- het ontwikkelen van reeds bestemde terreinen en van leegstaande bedrijfspanden op dergelijke terreinen;
- het bestemmen en ontwikkelen van een beperkt aantal goedgelegen terreinen en potenties.

Elk van deze luiken heeft eigen hoofdfactoren en aanpak, die voor de korte termijn (periode 2001-2007) hieronder worden besproken.

Om tijdig en permanent een marktklaar aanbod beschikbaar te hebben, is het essentieel dat deze drie sporen in



een mix gelijktijdig worden toegepast. Vanuit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik en het geven van maximale stimulansen om het bestaande optimaal te benutten, geeft de Stad Gent binnen deze mix de voorkeur aan de eerste twee sporen (leegstand en bestaande terreinen) en zal de klemtoon in de stedelijke aandacht en middelen hierop liggen. Tabel 6 geeft aan wat deze mix en deze voorkeur concreet betekenen.

Mobiliseren leegstaande bedrijfsgebouwen

Het eerste spoor is beperkt in omvang. Het betreft leegstaande gebouwen in behoorlijke staat die mits aanpassingen opnieuw voor economische activiteiten in gebruik kunnen worden genomen. Het gaat hier enkel om de leegstaande gebouwen hoofdzakelijk gesitueerd binnen de woonzones (de panden binnen zones voor economische bestemmingen worden in het volgende spoor meegerekend).

In het informatieve deel werd aangegeven dat in totaal ca. 10 ha aan bedrijfspercelen leegstand vertonen. Vanuit het principe van verwevenheid van functies dient ernaar gestreefd te worden om deze panden zoveel mogelijk te blijven bestemmen als gebouwen waar niet-hinderlijke bedrijven kunnen worden ondergebracht. In meerdere gevallen zal planologische bescherming noodzakelijk zijn om een – op korte termijn – meer lucratieve ontwikkeling voor kantoren, handel of wonen tegen te gaan. Door de relatief snelle instapmogelijkheid van deze panden kunnen ze op korte termijn een aantal economische activiteiten opvangen. Bovendien wordt hierdoor het voortschrijdende kwaliteitsverlies bij verdere leegstand tegengegaan. Daardoor heeft deze groep prioriteit in de aanpak. In totaal kan dit luik de eerstkomende jaren jaarlijks gemiddeld 1 ha aan marktklare bedrijfsruimte aanleveren.



DEWER, zo nodig ondersteund door het Stadsontwikkelingsbedrijf, en OVAM zijn voor dit luik hoofdactoren. In geval van een geïnteresseerde huidige eigenaar/concessionaris kan de aanpak zich beperken tot bekendmaking naar ruimtezoekende bedrijven, administratieve ondersteuning en bemiddeling bij de aanpak en financiering van het neutraliseren van de (in de meeste van deze situaties relatief beperkte) historische bodemverontreiniging. Ingeval er vanwege de eigenaar geen beweging in het dossier komt, is verwerving – zo mogelijk in der minne, maar zo nodig door onteigening op basis van de (op vele plaatsen bestaande) BPA's – aangewezen, met inrekening van de saneringskost in de prijs.

Ontwikkelen reeds bestemde terreinen

In het informatieve gedeelte wordt aangetoond dat er zich binnen de reeds bestemde terreinen theoretisch nog een groot aanbod bevindt (ca. 360 ha in totaal – voorlopig cijfer – waarvan ca. 240 ha aan braakliggende gronden en te huur/koop staande gronden). Er wordt aangenomen dat een gedeelte op korte termijn kan ingeschakeld worden zowel inzake uitgifte jaarlijks aanbod als voor de uitbouw van de 'ijzeren voorraad'.

Binnen dit spoor kunnen twee groepen worden onderscheiden, naargelang het grotendeels reeds ontwikkelde dan wel nog (grotendeels) te ontwikkelen terreinen betreft.

Eenzijds betreft dit de vrijliggende of onbenutte percelen of gebouwen binnen de juridisch bestemde en reeds grotendeels ontwikkelde bedrijventerreinen (E40 Drogenen, N466 Koninginnelaan, R4 (Ringvaart) Industrieweg Wondelgem, Nieuwe Vaart, Moervaart-zuid, R40 Afrikalaan Koopvaardijlaan, R4 Oostakker Schansakker, E17 N9 Gentbrugge, E17 R4 Groothandelsmarkt, Hutsepot, N43 Poortakkerstraat, N43 Bijenstraat). Slechts een beperkt gedeelte van deze gronden wordt vandaag de dag ook effectief op de markt aangeboden (te koop/te huur). Daarnaast is er ook een gedeelte gronden als aangelegde groene zones, reservegronden (interne reserve) en gronden waar leegstaande gebouwen op staan of gronden die niet 'bouwrijp' zijn (verontreinigd, gebrekkige ontsluiting, ontbreken riolering...). Er wordt verondersteld dat van dit totale aanbod (ca. 190 ha²⁴) vooral het eerste gedeelte (ca. 85 ha) kan gemobiliseerd worden en dat hieruit jaarlijks ca. 8 ha op de markt zal worden gebracht (voor de uitbreiding van bestaande bedrijven of voor vestiging nieuwe bedrijven). Aanscherping of opwaardering van het profiel van deze terreinen kan een hulpmiddel zijn om deze mobilisering te ondersteunen. Ook de bestaande stedelijke belasting op onbenutte bedrijfspercelen zal verder tot mobilisering aanzetten. De taak van de overheid zal er voornamelijk in bestaan om deze, veelal private, gronden via stimulerende initiatieven te mobiliseren. DEWER is hier de hoofdactor.

Anderzijds gaat het om juridisch bestemde terreinen die nog (grotendeels) moeten ontwikkeld worden en terreinen die herontwikkeld moeten worden. In het informatief gedeelte is aangehaald dat dit in totaal gaat om ca. 175 ha. Diverse acties dienen meestal evenwel nog ondernomen te worden vooraleer deze gronden effectief 'bouwrijp' zijn: opmaak van een structuurschets, een inrichtingsplan of een uitvoeringsplan, ontsluiting terrein (zowel intern als extern), bodemsanering, verwerving van gronden... De herontwikkeling van de sites N9 Trefil Arbed, R40 Dok-noord ACEC, de herstructurering van het terrein R40 Wiedauwkaai Wondelgemsemeersen en de (verdere) ontwikkelingen van de Handelsbeurssite (deel), R4 Oostakker N70 Noord, Kasteellaan en Moervaart-noord-reserve (totaal aanbod van ca. 115 ha) zouden voor eind 2007 een 'bouwrijp' aanbod moeten realiseren van ca. 70 ha. De Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning en/of AROHM (opmaken BPA of RUP), DEWER en waar noodzakelijk OVAM, en eventuele samenwerkingsverbanden (met private initiatiefnemers, NMBS...) zijn hierbij de belangrijkste actoren.



Bij de potentieel watergebonden terreinen (R4 (Ringvaart) Industrieweg Wondelgem, E17 R4 Groothandelsmarkt, R40 Wiedauwkaai Wondelgemsemeersen en Moervaart-noord-reserve) wordt een watergebonden ontwikkeling gestimuleerd en wanneer voor dergelijke terreinen ruimtelijke uitvoeringsplannen worden opgemaakt, dan wordt deze verplichting en een werkbare ruimtelijke organisatie ervan mee opgenomen.

Ontwikkelen nieuwe terreinen

De juridisch bijkomende bedrijventerreinen zijn overeenkomstig de taakstelling bedoeld als reservelokaties voor na 2007. Een aantal lokaties hebben echter een dermate interessante of strategische ligging dat zij reeds voor de korte termijn (tot 2007) worden gefaseerd. Deze prioriteiten dragen eveneens bij tot een snelle opbouw van een effectief beschikbaar aanbod en van de uitbouw van de 'ijzeren voorraad'. Ook hier zijn diverse acties noodzakelijk om deze gronden effectief 'bouwrijp' te maken: opmaak van een structuurschets, een inrichtingsplan of een uitvoeringsplan, ontsluiting terrein (zowel intern als extern), bodemsanering, verwerving van gronden...

Fabiolalaan (voor de helft) en Sint-Pieters-Aaigem aan beide zijden van Sint-Pietersstation ten behoeve van kantoren en kennisbedrijvigheid, het deel van het terrein R4/N70-zuid langs R4 ten behoeve van grootschalige kleinhandel, de regionale bedrijventerreinen Drieselstraat/Lochristi (deel) en Bosco/Grote Steenweg ten behoeve van kennisbedrijvigheid, komen prioritair in aanmerking. Deze zones omvatten een totale oppervlakte van ca. 50 ha waarvan ongeveer 30 à 40 ha 'bouwrijp' moet gemaakt worden. De Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning en/of AROHM (opmaken BPA of RUP), DEWER en waar noodzakelijk OVAM, en eventuele samenwerkingsverbanden (met private initiatiefnemers, NMBS, universiteit...) zijn hierbij de belangrijkste actoren. De herbestemmingen kunnen normalerwijze in de loop van 2003 in het kader van het afbakeningsRUP (of voor Don Bosco in een vooruitlopend afzonderlijk gewestelijk RUP voor de kastelensite – suggestie naar het Vlaams gewest) worden doorlopen.

De aangegeven terreinen en sites in de drie luiken samen beslaan in totaal ca. 365 ha, waarvan aangenomen wordt dat tegen eind 2007 ca. 160 tot 180 (zie tabel 6) ha effectief kan gemobiliseerd worden. Dit resulteert eind 2007 in een jaarlijkse uitgiftemogelijkheid van ca. 20 ha en een 'ijzeren voorraad' van ca. 40 ha.

Zeker voor regionale bedrijventerreinen en bedrijvenparken voor kennisbedrijvigheid, maar ook voor de andere types activiteiten bieden deze terreinen qua omvang een belangrijk aanbod voor de verschillende deelsectoren. Prioriteit in de acties dient op voornoemde terreinen gelegd te worden.

Daarnaast moeten in de periode 2002-2007 ook al initiatieven (opmaken uitvoeringsplan, saneringen, verwerven gronden...) genomen worden op de drie sporen om na 2007 de 'ijzeren voorraad' verder te kunnen uitbouwen tot ca. 60 ha en ook dan jaarlijks nog 20 ha te kunnen aanbieden.

tabel 65 opbouw 'ijzeren voorraad' en jaarlijkse uitgiftemogelijkheid: gronden/gebouwen beschikbaar

periode	lokaties	bruto-opp. °	periode-aanbod	'ijzeren voorraad'
2002-2004	leegstaande bedrijfspanden in weefsel	3 x 1 ha		
	onbenutte percelen in bestaande terreinen	3 x 8 ha		
	R4 Oostakker N70 Noord	11 ha		
	deel N9 Trefil Arbed	3 ha		
	deel Handelsbeurssite	20 ha		
	deel ACEC-site	2,5 ha		
	nieuw: Don Bosco/Grote Steenweg	18 ha	81,5 ha	21,5 ha
2005-2007	leegstaande bedrijfspanden in weefsel	3 x 1 ha		
	onbenutte percelen in bestaande terreinen	3 x 8 ha		
	deeltje Wondelgemsemeersen (Zeilschipstraat)	15 ha		
	Moervaart-noord-reserve	19 ha		
	nieuw: St-Pieters Aaigem	6 ha		
	nieuw: 2 lussen Kortrijksestwg/E40	3 ha		
	nieuw: park E17 E40 Zwijnaarde	3 ha		
	nieuw: deel Fabiolalaan	2 ha		
	nieuw: Drieselstraat-Lochristi	14 ha		
Kasteellaan	1 à 2 ha	91 ha	52,5 ha	
totaal			172,5 ha	52,5 ha

° oppervlakte niet maatgevend, maar bedoeld om eerste beeld te krijgen. Nader te verfijnen in kader van uitvoeringsplannen.



Extra inspanningen vanwege het Vlaams gewest naar bodemsanering op zeer korte termijn dienen dus minstens voor de sites van Trefil Arbed, ACEC, Kasteellaan en Wondelgemsemeersen geleverd.

3.4.3.3 Programmatie en differentiatie van bijkomende regionale en lokale bedrijventerreinen

kaart 85 programmatie bijkomende regionale en lokale bedrijventerreinen

De programmatie van bijkomende bedrijventerreinen voor de stad Gent wordt beïnvloed door het provinciaal ruimtelijk structuurplan en het afbakeningsproces voor het grootstedelijk gebied Gent. Enerzijds wordt de behoefte aan bijkomende bedrijventerreinen bepaald door de taakstellingen vanuit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Anderzijds zal het voorstel van afbakening een programmatie van bedrijfsterreinen voor het stedelijk gebied geven. De gemeentelijke programmatie bedrijventerreinen moet hierin passen. Dat betekent dat:

- de Stad en het Vlaams Gewest afspraken moeten maken over het realiseren van de regionale bedrijventerreinen die worden aangeduid in het afbakeningsproces;
- lokale bedrijventerreinen die de stad realiseert (zowel binnen als buiten het stedelijk gebied), bijdragen tot het realiseren van de taakstelling voor het stedelijk gebied en moeten worden afgetrokken;
- gebieden die de stad herbestemt in functie van zonevreemde bedrijven, bijdragen tot het realiseren van de taakstelling voor het stedelijk gebied en moeten worden afgetrokken.



In haar voorontwerp structuurplan kiest de provincie voor een 77/23-verhouding van de bijkomende bedrijventerreinen binnen en buiten economische knooppunten. Bij deze keuze volgt uit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen een taakstelling voor het grootstedelijk gebied Gent van maximaal 250 ha als reserve aan te duiden bedrijventerreinen. De gemeenten van het stedelijk gebied nemen een deel van deze taakstelling op volgens hun ruimtelijke mogelijkheden. In het afbakeningsproces zijn de verschillende partners tot de conclusie gekomen dat een aantal (delen van) vroeger bestemde bedrijventerreinen best worden geschrapt. Hierdoor verhoogt de taakstelling voor het gehele grootstedelijk gebied en wordt ze in het afbakeningsproces definitief vastgelegd op 353 ha. Onderstaande tabellen geven een voorstel voor het invullen van de behoefte in de gemeente Gent. Het voorstel kiest uit de lijst met potenties uit het informatieve deel de best geschikte terreinen die in overeenstemming zijn met de hypothese van gewenste ruimtelijke structuur voor Gent en neemt de regionale bedrijventerreinen over uit het voorlopige voorstel van afbakening. Per lokatie wordt een fasering voorgesteld. In principe zijn al deze terreinen overeenkomstig de taakstelling bedoeld als reservelokaties voor na 2007. Een aantal lokaties hebben echter een dermate interessante of strategische ligging dat zij reeds voor de korte termijn (tot 2007) worden gefaseerd; sommige daarvan zijn prioriteiten die kunnen bijdragen tot een snelle opbouw van een effectief beschikbaar aanbod en van de 'ijzeren voorraad'.

Naast de taakstelling voor het grootstedelijk gebied Gent dient er ook rekening gehouden te worden met zones voor herlokalisatie van zonevreemde bedrijven die gelegen zijn buiten woongebied (zie verder).

Net als bij de andere programmaties voor bedrijvigheid wordt onderscheid gemaakt tussen twee groepen van lokaties, met elk twee mogelijke subgroepen:

- korte termijn (op te starten en zo mogelijk te realiseren vóór 2007), waarbij lokaties die de eerstkomende jaren op te starten en te realiseren zijn, als prioritair worden aangeduid;
- reserve (voor na 2007), waaronder middellange termijn vóór 2012 en lange termijn na 2012.



Te ontwikkelen regionale bedrijventerreinen

tabel 66 te ontwikkelen bijkomende regionale bedrijventerreinen

Nr	naam	bruto-opp.°	aard bedrijventerrein	reden van selectie in deze categorie	fasering
1	Kortrijksestwg aan E40 (Pleiserpark)	2 ha	Grootschalige kleinhandel gemengd met kantoren	Omsloten gebied, met zichtlokatie. Goed ontsloten met auto en (op korte termijn) met OV. Front naar steenweg is essentieel: herstructurering door herlokatie van een leegstaande handelszaak en enkele woningen noodzakelijk.	Korte termijn (acute behoefte, geen infrastructuur-werken).
2	Kortrijksestwg aan E40 (FE-zuid)	1,5 ha	Grootschalige kleinhandel	Omsloten gebied, met zichtlokatie. Goed ontsloten met auto en (op korte termijn) met OV. Betreft om te zetten woonzone + zuidelijk deel handelsbeurssite (te herbestemmen maar reeds economische bestemming).	Korte termijn (prioriteit: acute behoefte, herstructurering noodzakelijk, maar sterke motor aanwezig).
3	Sint-Pieters-Aaigem	6 ha	Kennisbedrijvigheid (mogelijkheid wetenschapspark)	Verdichting nabij station; goed ontsloten met auto en zeer goed met openbaar vervoer (OV).	Korte termijn (prioriteit in de gewenste structuur en relatief vlot ontwikkelbaar).
4	Fabiolalaan Sint-Pietersstation	4 ha	kantoren met loketfunctie (binnen/deel van een in de gemengd gebied)	Verdichting nabij station; zeer goed ontsloten met OV.	Korte termijn voor ca. 2 ha (prioriteit gewenste structuur en relatief vlot ontwikkelbaar), rest zo snel mogelijk op middellange termijn.
5	Afrikalaan - Vliegtuiglaan	3 x 3 ha	Gemengd kleinhandel, RO (regionaal bedrijventerrein met openbaar karakter) en geluidshinderlijke recreatie	Onderdeel van te ontwikkelen grootstedelijke handels- en recreatieknoep. Gedeelte Vliegtuiglaan in toekomst ingesloten tussen spoorbermen en -viaducten (bijzondere, geïsoleerde site met geringe zichtbaarheid, tenzij in hoogte). Op termijn zeer goed ontsloten met auto en behoorlijk met OV.	Reserve (geleidelijk invullingproces, vermits enkel bij aanvraag tot sloop er geen vervangingswoningbouw kan komen; na aanleg infrastructuur).
6	R4-Zeeschipstraat	4 ha (in 2 sites)	Grootschalige kleinhandel	Uitbouw westelijke zone voor grootschalige kleinhandel op stedelijk niveau. Zeer goed ontsloten met auto en met OV.	Reserve (herlokalisatieproces).
8/9	Antwerpsestwg 1	2 ha	kleinhandel	Verdichting aan bestaande zone, zonder woningverwijdering. Goed ontsloten met auto en (op termijn) met OV.	Deel (0,5 ha) korte termijn; rest reserve (minder makkelijk ontwikkelbaar).
10	Antwerpsestwg 2	2 ha	kleinhandel	Verdichting aan bestaande zone, zonder woningverwijdering. Goed ontsloten met auto en (op termijn) met OV.	Reserve (minder makkelijk ontwikkelbaar).
11/12	Drieselstraat/Lochristi	14 + 13 ha	gemengd RO	Passend in concept van RO-terreinen langs hoofdsteenwegen, maar gedeeltelijk versnipperd (enkele woningen) en doorsneden door fietsroute naar Lochristi. Mede reservering voor toeleveringsbedrijven Volvo-Trucks. Te ontwikkelen met groene toegang tot de groenpool Oostakker vanaf de steenweg op de rand van het terrein en met auto toegankelijkheid vanaf nieuwe parallelweg aan R4. Goed ontsloten met auto en (op termijn) met OV.	Korte termijn, waarvan noordelijk deel prioritair (niet vervuild, aanleunend bij bestaande vestiging, aanwezige woningen gaandeweg te herlokaliseren), zuidelijk deel minder makkelijk ontwikkelbaar, komende goede OV-sluiting, nieuwe infrastructuur nodig).

° oppervlakte niet maatgevend, maar nader te verfijnen in kader van uitvoeringsplannen.



(vervolg)

Nr	naam	bruto-opp.°	aard bedrijventerrein	reden van selectie in deze categorie	fasering
13/14	R4/N70-zuid/ Voordestraat	7+1+8 ha	Grootschalige kleinhandel, evt. gemengd RO	Passend in concept van regionale kleinhandel aan knopen R4-hoofdsteenwegen; goede zichtlokatie. Te ontwikkelen ook binnen afritlus en met autotoegankelijkheid langs nieuwe parallel-weg van R4 (alleen beperkte en ondergeschikte aansluiting op Antwerpsestwg in functie van capaciteit), met hoogwaardige architectuur en met intensief ruimtegebruik. Op (korte?) termijn goed ontsloten met auto en OV.	Reserve (deels korte termijn, past in de gewenste structuur en inhaalbeweging voor regionale handel), maar pas na infrastructuur aanpassingen en (na verder onderzoek cfr. afbakingsproces) in fasering na andere, (inbreidings) lokaties; evt. te benutten voor regionale bedrijvigheid.
15	park E17 E40 Zwijnaarde	6 ha	gemengd RO	Ingesloten gebied binnen bestaand bedrijventerrein; uitbreidingsbehoefte.	Korte termijn (vlot ontwikkelbaar).
16	E40 N60 Wetenschaps- park Zwijnaarde	5,5 ha	RO: bedrijvenpark kennisbedrijvigheid	Omsloten gebied in kennispoort. Op termijn goed ontsloten met auto en OV.	Korte termijn (prioritaire sector; zichtlokatie met weinig ruimtelijke kwaliteit)
17	E40 N60 Wetenschaps- park Zwijnaarde	6 ha	RO: bedrijvenpark kennisbedrijvigheid	Uitbreidingszone van bestaand wetenschapspark in op te heffen afritlus naar E40. Goede zichtlokatie. Omsloten gebied in één van de assen van de kennispoort. Goed ontsloten met auto en behoorlijk met OV.	Korte termijn (prioritaire deelsector), na afkoppeling afrit.
18	E40 N60 Wetenschaps- park Zwijnaarde (Don Bosco/Grote Steenweg)	18 ha	RO: bedrijvenpark kennisbedrijvigheid	Afwerkrand van één van de assen in de kennispoort; rand van de groenpool. Aansluitend bij wetenschapspark Zwijnaarde; mogelijk vindt VIB hier op termijn een optimale lokatie. Te ontwikkelen met aantrekkelijke inkom vanaf Grote Steenweg (minimale verwerving van panden). Goed ontsloten met auto en behoorlijk met OV.	Korte termijn (prioriteit: prioritaire sector, niet vervuild, inkom minder makkelijk en daarom gefaseerd ontwikkelbaar).
19	Kortrijksestwg aan E40 (noordelijke afritlus)	1 ha	RO: kantoren	Omsloten gebied aan een as van de kennispoort. Zeer goed ontsloten met auto (langs FE om) en (op korte termijn) ook met OV.	Korte termijn (acute behoefte, prioritaire ontwikkelingsas).
20	Kortrijksestwg aan E40/ (spoorweg)	2 ha	Grootschalige kleinhandel	Omsloten gebied, met zichtlokatie. Goed ontsloten met auto en (op korte termijn) met OV. Herlokatie of herstructurering van bestaande handelszaken en woningen noodzakelijk (evt. ook van bedrijfsgebouwen uit ambachtelijk terrein).	Reserve (herstructurering).
21	Kortrijksestwg	2 ha	kleinhandel	Verdichting aan bestaande zone. Goed ontsloten met auto en (op termijn) met OV.	Reserve (minder makkelijk ontwikkelbaar).
Totaal²⁵		114 ha			

° oppervlakte niet maatgevend, maar nader te verfijnen in kader van uitvoeringsplannen.





tabel 67 te bestemmen/te ontwikkelen bijkomende regionale bedrijventerreinen rond de haven

Nr	naam	bruto-opp.°	aard bedrijventerrein	reden van selectie in deze categorie	fasering
p.m.	Lourdeshoek	4 ha	p.m. niet milieubelastende activiteiten in zeehaven	Benutting bij reorganisatie naar overgangsgebied tussen stad en haven. Behoorlijk ontsloten met auto en (op termijn) met OV.	Korte termijn (herlokatieproces opgestart)/financiële afspraken tussen Stad en Havenbedrijf noodzakelijk
Totaal		p.m.			

Te ontwikkelen lokale bedrijventerreinen in het stedelijk gebied

tabel 68 te ontwikkelen bijkomende lokale bedrijventerreinen binnen stedelijk gebied

Nr	naam	bruto-opp.°	aard bedrijventerrein	reden van selectie in deze categorie	fasering
7	Zeeschipstraat	5 ha	LO (lokaal bedrijventerrein met openbaar karakter)	Beperkte verdichting, in overgang tussen haven en woonweefsel. Goed ontsloten met auto (R4) en behoorlijk met OV.	Reserve.
Totaal		5 ha			

° oppervlakte niet maatgevend, maar nader te verfijnen in kader van uitvoeringsplannen..

Te ontwikkelen lokale bedrijventerreinen buiten het stedelijk gebied

Lokale bedrijventerreinen buiten het stedelijk gebied zouden worden beschouwd als reservegebieden. Dergelijke gebieden zijn in Gent niet aanwezig.

Totalen

tabel 69 overzicht programmatie bijkomende bedrijventerreinen

Categorie	voorstel korte termijn	voorstel reserve	voorstel totaal
regionale bedrijventerreinen			
gemengde	20 ha	13 ha	33 ha
kleinhandel	4 ha	36,5 ha	40,5 ha
kantoor	3 ha	2 ha	5 ha
kennisbedrijvigheid	35,5 ha	-	35,5 ha
totaal	62,5 ha	51,5 ha	114 ha
regionale bedrijventerreinen rond de haven	p.m.	-	p.m.
lokale bedrijventerreinen aangeduid door de stad			
in stedelijk gebied	-	5 ha	5 ha
in buitengebied	-	-	-
totaal	-	5 ha	5 ha
Totaal	62,5 ha	56,5 ha	119 ha

Dit voorstel van programmatie houdt in dat iets meer dan een derde van de totale in het afbakeningsproces geactualiseerde taakstelling van 353 ha kan worden gerealiseerd, en iets meer dan de helft van de gecorrigeerde taakstelling van 208 ha²⁶ voor het grootstedelijk gebied op het grondgebied van de stad Gent. Daarenboven voorziet het een snelle ontwikkeling van een aantal goedgelegen, strategische nieuwe terreinen en laat het daarmee toe de ontwikkeling van een aantal reeds bestemde maar moeilijker ontwikkelbare terreinen (saneringen) te faseren over een iets langere periode. Maar dit betekent ook dat dan alle ruimtelijk zinvolle mogelijkheden zijn aangeboord en voor de langere termijn worden benut. Een verdere zoektocht naar bijkomende bedrijventerreinen zou het evenwicht in de gewenste ruimtelijke structuur veelbaarder verstoren en wordt dus niet wenselijk geacht.



Tegenover dit pakket aan bijkomende bedrijventerreinen staan ook een aantal bestemde bedrijventerreinen die vanuit andere deelstructuren (deels of helemaal) een nieuwe rol en bestemming krijgen (vooral naar gemengde sites, woonprojecten of natuur).

Het betreft enerzijds zuivere herbestemmingen voor het voorzien van nieuwe functies (ca. 30 ha):

- Trefil-Arbed (gedeeltelijke herbestemming naar wonen, gemeenschapsvoorzieningen, park),
- ACEC-site (gedeeltelijke herbestemming naar wonen, cultuur, park),
- bedrijf Veldekenstraat Sint-Amansberg (herbestemming naar wonen),
- rechteroeverstrook Handelsdok-Houtdok (herbestemming naar wonen),
- R40 Nieuwe Vaart Gasmeterlaan (gedeeltelijke herbestemming naar wonen en park),
- Westergempark (en aanleunende woninggroepen)²⁷.

Anderzijds betreft het herbestemmingen in het kader van regularisaties en behoud van bestaande functies (maar met actueel een bedrijvenbestemming) (ca. 40 ha):

- oever en infrastructuur Schelde-eiland Zwijnaarde,
- Oerbos Schelde Ottergemsesteenweg,
- woninggroepen in bedrijventerreinen Industrierweg en Ottergemsesteenweg,
- woninggroep Limbastraat,
- Maaltebeekzone (p.m., gelet op de keuze om eenzelfde pakket te realiseren op meer geconcentreerde wijze).

Dit gaat in totaal om ca. 70 ha die herbestemd zal worden. Wanneer deze vermindering aan oppervlakte voor bedrijvigheid in rekening wordt gebracht, daalt de ruimtebalans inzake bijkomende bedrijventerreinen tot ca. 49 ha (wat nauwelijks nog een kwart is van de gecorrigeerde taakstelling voor het grootstedelijk gebied).

3.4.3.4 Differentiatie van de bestaande bedrijventerreinen

kaart 86 differentiatie bestaande bedrijventerreinen

Voortbouwend op de industrieterreinenatlas, de recente inventarisatie van bedrijfslokaties en het evoluerende denken binnen het afbakingsproces voor het grootstedelijk gebied, kan een eerste hypothese van differentiatie van bedrijventerreinen worden geformuleerd. Volgende tabel geeft naast de differentiatie of het gewenste profiel van elke thans reeds bestemde bedrijfslokatie ook de gewenste multimodale ontsluiting aan, en een fasering van de actieve verdichting, herstructurering of ontwikkeling van het terrein (en de daardoor te verwachten realiseerbare oppervlakte²⁸).

tabel 70 differentiatie en ontwikkelingsmogelijkheden reeds bestemde bedrijfslokaties
(KT is korte termijn, MLT middellange termijn en LT lange termijn)

Nr	Naam	profiel	water- / spoor- ontsluiting	fasering actieve verdichting, ontwikkeling	realiseerbare oppervlakte (cijfers volgens voetnoot)
26	E40 Drongen	functionele productie	-	MLT	ca. 8,3 à 16,3 ha
27	N 466 Koninginnelaan	functionele productie, LO	(w)	prioriteit	ca. 4,5 ha
28	R4 (Ringvaart) Industrierweg Wondelgem	functionele productie	w+s	prioriteit (evt. postsorteercentrum) + MLT	ca. 22,2 à 54 ha (buiten te herbestemmen deel)
29	Ringvaart- Wondelgem-noord	functionele productie	w+s	LT (Siffer)	ca. 0 ha
30	R40 Nieuwe Vaart- Gasmeterlaan	functionele productie	s?	LT	ca. 0 à 3,7 ha (buiten te herbestemmen deel)
31	R40 Wiedauwkaai Wondelgemsemeersen	gemengd functionele productie (deel LO in westen en noorden), recreatie + kleinhandel	w+s	KT-LT (reorganisatie, infrastructuur, sanering)	ca. 8,9 à 40,6 ha (buiten te herbestemmen deel en drinkwaterreservoir)
32	Moervaart-noord reserve	functionele productie en distributie, gedeeltelijke band met haven ²⁹	s?	prioriteit	19 ha
33	Moervaart-noord	functionele productie en distributie+ milieu, gedeeltelijke band met haven	w+s?	prioriteit	0 ha



(vervolg)

Nr	Naam	profiel	water- / spoor- ontsluiting	fasering actieve verdichting, ontwikkeling	realiseerbare oppervlakte (cijfers volgens voetnoot)
34	Moervaart-zuid	functionele productie en distributie+ milieu, gedeeltelijke band met haven, evt. deel lokaal	w+s?	prioriteit + MLT	32 ha
35	Dok noord/ ACEC-site	gemengd wonen, lichte productie, cultuur, handel, distributie, recreatie	(w)	prioriteit + MLT	ca. 0 ha (buiten te herbestemmen deel)
36	R40 Afrikalaan Koopvaardijlaan	gemengd recreatie/productie/ kleinhandel, etalagefunctie	(w), (s?)	MLT (infrastruct.)	ca. 0 à 3,0 ha (buiten te herbestemmen deel en Handelsdokbrug)
37	Kasteellaan Dampoort	gemengd kantoren, wonen, cultuur, handel	(s)	KT + MLT	ca. 1 à 2 ha economische functies
38	R4 Oostakker Schansakker	functionele productie	-	KT of MLT	min. 15 ha
39	R4 Oostakker N70 Noord	functionele productie , RO	-	KT	ca. 10 à 11 ha
40	N9 Trefil Arbed	functionele productie, LO binnen gemengd geheel	(s)	MLT	ca. 14,2 ha (buiten te herbestemmen deel)
41	E17 N9 Gentbrugge	functionele productie, deel grootschalige kleinhandel	-	KT + LT	ca. 0,3 à 2,3 ha (parking)
42	E17 R4 Groothandelsmarkt	specifieke voorzieningen, kennisbedrijvigheid en distributie	w	prioriteit + MLT	ca. 6,6 à 35,7ha (buiten te herbestemmen delen)
43	E40 R4 Kanaal van Zwijnaarde, 2 delen	kennisbedrijvigheid, gemengd RO in zuiden	(w)	MLT + LT, deels KT	ca. 60 ha (buiten te herbestemmen deel)
44	E17 E40 Zwijnaarde	functionele productie	w	LT	0 ha
45	E40 N60 Wetenschaps- park Zwijnaarde	wetenschapspark/ kennisbedrijvigheid	-	prioriteit	ca. 2 ha
46	N60 Tramstraat	kennisbedrijvigheid	-	-	0 ha
47	deel Handelsbeurssite	kennisbedrijvigheid	-	prioriteit	ca. 20 ha
48	N43 Poortakkerstraat	gemengd modern representatief	(s)	prioriteit	ca. 2,2 à 4,5 ha
49	N43 Bijenstraat	modern representatief (wonen-werken)	-	LT	ca. 0,3 à 0,5 ha
Totaal mogelijk bijkomend beschikbaar te maken					ca. 226,5 à 340,3 ha

Bij de reeds gedeeltelijk ontwikkelde terreinen bevinden de grootste mogelijkheden in absolute oppervlakten zich in R4 (Ringvaart) Industrierweg Wondelgem, Wondelgemsemeersen, N9 Trefil Arbed, R4 Oostakker Schansakker en E17 R4 Groothandelsmarkt en relatief gezien (lage actuele benuttingsgraad) ook in Poortakker en E40 Drogen. De prioriteit in het beschikbaar maken of krijgen gaat naar deze terreinen.

3.4.3.5 Programmatie kantoren en kantoorachtigen

Kwantitatief

Binnen het luik te ontwikkelen bedrijventerreinen wordt in de nabije toekomst een belangrijk ruimtelijk aanbod gereserveerd voor de ontwikkeling van kantoren en kantoorachtigen.



Binnen de Gentse regio wordt er momenteel immers een duidelijk tekort aan beschikbare kantoorruimte ervaren. De voorbije jaren is er immers een geringe bijkomende vloeroppervlakte kantoren uitgegeven. Op zich dient er hier een soort inhaalbeweging te gebeuren ten opzichte van andere steden. Ook vanuit het gewenste profiel wordt de uitbouw van kantoren en kantoorachtigen verder gemotiveerd.

Eenzijds wordt het grootstedelijk gebied van Gent geprofileerd als de vernieuwende hoeksteen van de Vlaamse Ruit. Voor de kantorenmarkt neemt Gent haar centrale rol op in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Daarenboven kan Gent een gedeelte van de overflow van kantoren vanuit Brussel (en in mindere mate Antwerpen) opvangen.

Anderzijds zal de stad Gent zich profileren als veelzijdige en eigenzinnige kennis- en cultuurstad. Met de sterke aanwezigheid van de universiteit en de hogescholen wordt de kennisbedrijvigheid als een dynamische speerpunt naar de toekomst verder uitgebouwd.

De meest recente behoeftenraming voor de kantorenmarkt (AROHM 2001, zie informatief gedeelte) vertrekt van een geraamde behoefte van ca. 200.000m² per jaar voor heel Vlaanderen. Rekening houdend met de rol die de stad Gent wil vervullen in de toekomst, wordt er kwantitatief gezien daarom voor Gent uitgegaan van een jaarlijkse behoefte van minimaal 30.000 m². Daarbij dit in het oog gehouden dat de Vlaamse behoeftenraming gebaseerd is op inschattingen in een periode van hoogconjunctuur.

Kwalitatief

Dit aanbod dient binnen Gent voldoende gedifferentieerd te zijn: van kantoren met een sterk publiekstrekend karakter over niet-publiekstrekende kantoren tot het specifiek luik van de kantoorachtigen. Doordat het verschil tussen kantoren en kantoorachtigen niet altijd duidelijk af te lijnen is, wordt gesteld dat richtinggevend tweederde van de programmatie voorzien wordt voor de kantoorachtigen.

Binnen het stedelijk gebied Gent dient er ook in een voldoende ruimtelijke verscheidenheid te worden voorzien: dit wordt hoofdzakelijk bepaald door de kantorenmarkt waar de vraagprijs sterk afhangt van de specifieke lokatie. Daarom wordt er o.a. ook geopteerd om de bijkomende kantoren ruimtelijk te spreiden in de stad. Belangrijke randvoorwaarde bij de inplanting van de kantorenlokaties is dat deze wel voldoende moeten worden ontsloten door het openbaar vervoer.

Naast ruimtelijke differentiatie zal er ook een differentiatie in tijd nodig zijn: er zijn binnen deze sector in Gent immers veel concrete projecten en diverse projectintenties gekend. Deze overtreffen de ingeschatte behoefte in ruime mate. Een fasering is dus gewenst. Een zeer strakke, afgelijnde en dwingende fasering is vanuit diverse overwegingen evenwel niet wenselijk. Enerzijds gaat het immers om een gedifferentieerd aanbod en een ruimtelijk gezien sterke verscheidenheid, anderzijds is er ook de pragmatische overweging: voor diverse grootschalige projecten dient men immers rekening te houden met verschillende externe factoren die de voorziene ontwikkelingen van projecten al of niet kunnen hypothekeren. Tenslotte is er ook de markt die natuurlijk sterk bepalend is of bepaalde projecten uitgevoerd kunnen zullen worden of niet.

Er wordt voor beide onderdelen wel een fasering opgenomen om beleidsbeslissingen – zowel op stadsniveau als op Vlaams niveau – te kunnen koppelen aan bepaalde ontwikkelingen, zonder dat dit evenwel als een absoluut ‘verplicht te volgen fasering’ moet worden opgevat. Opportuniteiten op gewenste lokaties moeten immers altijd aangegrepen kunnen worden.

Een bijzonder onderdeel van de programmaties voor bijkomende en bestaande bedrijventerreinen zijn de bedrijvenparken voor kennisbedrijvigheid, waarin kantoorachtigen worden ontwikkeld. Voor dit type bedrijvigheid is het zinvol de programmatie te detailleren van hectaren terreinoppervlakte naar m² vloeroppervlakte.

Volgende voorstellen van programmaties geven richtinggevend aan welke prioriteiten gesteld worden bij de ontwikkeling van reeds bestemde en nieuw te bestemmen zones voor kantoren en kantoorachtigen. Ook hier wordt onderscheid gemaakt tussen lokaties die op korte termijn dienen opgestart te worden en zo mogelijk gerealiseerd vóór 2007 (waarbij bepaalde lokaties prioritair zijn), en lokaties waarvan sommige op middellange termijn (vóór 2012) en andere op lange termijn (na 2012) moeten gerealiseerd worden.

Programmatie bedrijvenparken voor kennisbedrijvigheid (kantoorachtigen)

Een bijzonder onderdeel van de programmaties voor bijkomende en bestaande bedrijventerreinen zijn de bedrijvenparken voor kennisbedrijvigheid, waarin kantoorachtigen worden ontwikkeld. Voor dit type bedrijvigheid is het zinvol de programmatie te detailleren van hectaren terreinoppervlakte naar m² vloeroppervlakte.





In deze bedrijvenparken voor kennisbedrijvigheid worden geen zuivere kantoren (die niet ter plaatse samenhangen met labo- of productieruimten) ontwikkeld.

Deze programmatie vertrekt van de hiervoor aangegeven ruwe behoeftenraming van twee derde van momenteel min. 30.000 m² per jaar of minimaal 20.000 m² jaarlijks voor Gent.

tabel 71 richtinggevende programmatie bedrijvenparken voor kantoorachtigen

Naam/project	bruto-opp. °	bestemming	Wenselijke omvang (m ² vloer) en aard *	fasering (+ reden)
deel Handelsbeurssite	ca. 20 ha	bestemming afh. van Masterplan mogelijk te verfijnen	150.000 m ²	Korte termijn (prioritaire deelsector, in te ontwikkelen as, vlot ontwikkelbaar, op korte termijn goed ontsloten).
Don Bosco/Grote Steenweg	18 ha	landbouw, wonen: te herbestemmen	145.000 m ² (wetenschapspark)	Korte termijn (prioritaire deelsector, niet vervuild, clustering met Ardoyen, zichtlokatie, geïntegreerde ontwikkeling met groenpool).
Sint-Pieters-Aaigem	6 ha	gemeenschapsvoorz.; te herbestemmen	48.000 m ² (wetenschapspark, aan vti 0,8)	Korte termijn (prioriteit in de gewenste structuur, zeer goed ontsloten met OV en relatief vlot ontwikkelbaar).
E40 N60 Wetenschapspark Zwijnaarde (Ardoyen)	5,5 ha	gemeenschapsvoorz.; te herbestemmen	40.000 m ² (verdichting)	Korte termijn (prioritaire deelsector; zichtlokatie met weinig ruimtelijke kwaliteit).
E40 N60 Wetenschapspark Zwijnaarde	6 ha	bufferzone: te herbestemmen	45.000 m ² (uitbreiding Ardoyen in af-/opritlus)	Korte termijn (prioritaire deelsector; zichtlokatie met weinig ruimtelijke kwaliteit, na afkoppeling afrit).
E17 R4 Groothandelsmarkt-zuid	ca. 4 ha	bedrijventerrein	max. 24.000 m ²	Korte termijn (prioritaire deelsector; herbruik en verdichting van bestaand terrein; met nieuwe tramas of hoogfrequente bus goed ontsloten met OV).
Reivisschepark /E40	2 ha	wonen	6.600 à 10.000 m ² mits oplossing voor ontsluiting vanaf N43 (geen bedrijven-park maar wand aan park)	korte termijn (prioritaire deelsector; voorzichtige ontwikkeling in functie van natuurwaarden, zwakkere OV-ontsluiting).
Totaal gewenst op (zeer) korte termijn (op te starten voor 2007)			ca. 459.000m² aangezet (zo de helft van deze projecten effectief voor 2007 op de markt komt, betekent dit een gemiddeld jaarlijks aanbod van ca. 38.000 m ²)	
E40 R4 Kanaal van Zwijnaarde - noord	ca. 20 ha	kennisbedrijvigheid met parkachtig karakter (mogelijk wetenschapspark)	120.000 m ² (aangepaste bebouwing aan Tijarm, aan vti 0,6)	Afhankelijk van ontsluiting weg (sluiting R4) en OV (prioritaire deelsector en in te ontwikkelen as, maar thans niet bereikbaar en gelegen in vallei; andere beter gelegen plekken).
E40 R4 Kanaal van Zwijnaarde - zuid	ca. 20 ha	kennisbedrijvigheid met parkachtig karakter (mogelijk wetenschapspark)	120.000 m ² (aangepaste bebouwing aan Tijarm, aan vti 0,6)	Afhankelijk van ontsluiting weg (sluiting R4) en OV (prioritaire deelsector en in te ontwikkelen as, maar thans niet bereikbaar en gelegen in vallei, maar saneringsoperatie met ophoging voorzien).
Totaal mogelijk als reserve			240.000 m²	
Totaal gewenst			ca. 699.000 m² (met de aangenomen jaarlijkse behoefte voor kantoorachtigen van min. 20.000 m ² , betekent dit een aanbod voor 35 jaar)	

° oppervlakte niet maatgevend, maar bedoeld om eerste beeld te krijgen.

* eigen raming op basis van ontwikkelingsperspectief deelruimte en plek. Bouwmogelijkheden geraamd aan een vloerterreindix (dichtheid) variërend van 0,33, veelal 0,6 tot 0,8.



Programmatie en categorisering kantoren

Vanuit de mogelijkheden onderzocht in de deelstudies, de in behandeling zijnde masterplannen, de gekende projectplannen en -intenties, kan een programmatie worden aangegeven. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de gewenste categorisering van kantorenlokaties (zie verderop in dit punt).

De programmatie vertrekt van de hiervoor aangegeven ruwe behoeftenraming van een derde van momenteel min. 30.000 m² per jaar of minimaal 10.000 m² jaarlijks voor Gent.

tabel 72 richtinggevende programmatie kantoren

Naam/project	bruto-opp. °	bestemming	Wenselijke omvang (m ² vloer) en aard *	fasering (+ reden)
Fabiolalaan Sint-Pietersstation	4 ha	gemeenschapsvoorz.; te herbestemmen	130.000 m ² (sterk publiektrekkend, binnen een gemengd gebied met wonen)	Korte termijn voor helft (prioriteit in de gewenste structuur, zeer goed ontsloten met OV en relatief vlot ontwikkelbaar); rest op MLT.
Dampoort-station/ Kasteellaan	(1 à 2 ha) deel 7 ha	stedelijke ontwikkeling	35.000 m ² (binnen een gemengd gebied met wonen)	Korte termijn (prioriteit in de gewenste structuur, goed ontsloten met OV en relatief vlot ontwikkelbaar).
deel Handelsbeurssite		Kantoor- en dienstzone	60.000 m ²	Korte termijn (relatief vlot ontwikkelbaar, maar fasering)
Alsberghe Van Oost		stedelijke ontwikkeling	2.500 m ² (vrije beroepen en diensten)	Korte termijn (element van uitbouw 21ste-eeuwse woonbuurt)
UCO-site		BPA (gemengde?) kantoorzone	60.000 m ² (binnen mobiliteits beperkingen van de site)	Korte en middellange termijn (project in voorbereiding, stadspoort, infrastructuraanpassingen, fasering)
Trefil Arbed-site - zuid		Industrie: te herbestemmen	2.500 m ² (verweven in kernstad)	Korte termijn (project in voorbereiding, element van reconversie verlaten industriële site)
Teleatlas Kortrijksesteenweg		woonzone	15.000 m ² (auto-ontsluiting langs Flanders Expo)	Korte termijn (project in voorbereiding, op korte termijn goed ontsloten langs stamlijn)
Totaal gewenst op (zeer) korte termijn (op te starten voor 2007)			305.000 m² aangezet (zo de helft van deze projecten effectief voor 2007 op de markt komt, betekent dit een gemiddeld jaarlijks aanbod van ca. 19.000 m ²)	
deel Handelsbeurssite	ca. 37 ha	Kantoor- en dienstzone	75.000 m ²	(prioriteit in de gewenste structuur en relatief vlot ontwikkelbaar)
Zwijnaardsesteenweg		woonzone	5.000 m ²	Reserve (relatief vlot ontwikkelbaar, maar fasering)
Gedeelte ACEC-site	ca. 0 tot 3 ha	ind. & amb.; te herbestemmen	10.000 m ²	Reserve (relatief vlot ontwikkelbaar, maar andere functies in groter complex zijn prioritair)
P.Arthurlaan/Vliegtuiglaan	ca. 1 ha	industriezone; te verfijnen	5.000 m ² havenkantoren	Reserve (goed ontsloten, belangrijk bakken, maar eerst ontwikkeling aan Dampoort; passend als scharnier tussen stad en haven)
Totaal gewenst als reserve			95.000 m²	
Totaal gewenst			400.000 m² (met de aangenomen jaarlijkse behoefte aan zuivere kantoren van min. 10.000 m ² , betekent dit een aanbod voor 40 jaar)	

° oppervlakte niet maatgevend, maar bedoeld om eerste beeld te krijgen.

* eigen raming op basis van ontwikkelingsperspectief deelruimte en plek. Bouwmogelijkheden geraamd aan een vloerterreindix (dichtheid) variërend van 0,5, veelal 2 tot 3,5.

Binnen deze programmatie staan de wens en het belang van een snelle kantoorontwikkeling aan Fabiolalaan voorop.



Categorisering kantorenlokaties

kaart 87 categorisering kantorenlokaties

De inpassing van kantoren(complexen) op passende plaatsen in het stedelijk weefsel gebeurt best volgens een hiërarchische spreiding, waarbij de bereikbaarheid in eerste instantie met het openbaar vervoer en aanvullend per wagen een rol speelt, evenals de aard en draagkracht van de omgeving waarin kantoren worden ingepast.

Om deze hiërarchische spreiding hanteerbaar te maken voor het beleid, wordt een oriënterende categorisering voorgesteld (zie tabel en kaart). Deze zal als basis dienen voor de opmaak van de gemeentelijke verordening en/of ruimtelijke uitvoeringsplannen ter zake. Ter gelegenheid van die opmaak zal verder onderzoek moeten gebeuren om de gehanteerde categorieën en richtwaarden nauwkeurig en eenduidig te kunnen weergeven, om door verdere analyse van voorbeeldsituaties de graad van gedetailleerdheid van de verordening te kunnen bepalen en om – waar nodig – een maximale bovengrens aan kantorenoppervlakte per lokatie of buurt aan te geven om een reële vermenging met andere functies te behouden (cf. systeem in Brussels gewest, dat mogelijk een soepeler kader biedt dan cijfers per project). De cijfers van de tabel mogen dan ook niet rechtstreeks worden toegepast bij het beoordelen van vergunningen, maar vragen steeds een beoordeling in functie van de draagkracht van de plek. Deze verordening zal zonder overreglementering een kader geven voor het beoordelen van projecten en toelaten positieve suggesties voor zoekzones te formuleren.

De tabel geeft voor drie types van lokaties (met verschillende niveaus van reikwijdte en uitstraling) weer welk soort kantoren van welke maximale oppervlakte, werknemersintensiteit of aantrekkingskracht van bezoekers er wenselijk en toegelaten zijn. Deze cijfers dienen niet op de m² na, maar als grootte-orde te worden gehanteerd. Ook eventuele bijkomende voorwaarden inzake mobiliteit³⁰ zijn opgenomen.

Op de aangegeven lokaties voor bepaalde categorieën van kantoren kunnen deze met de beide soorten handelszaken, overeenkomstig de categorisering in tabel 15, gecombineerd worden.

tabel 73 rsg - categorisering kantorenlokaties (zuivere kantoren, geen kantoorachtigen)
geldig voor nieuwe inplantingen en (uitbreidingen van) bestaande vestigingen (#)

categorie	gewenste en kantorenlokaties	oppervlakte toegelaten kantoren	evenals kleinere kantoren, zo	
			werknemersintensief	publiekstrekend (loketruimte)
cat. I	grote complexen (> 15.000 m²) *			
I-1	loopafstand rond St-Pieters (< 400 m) mits mobier	> 15.000 m ²	> 1.000 werkn. *	> 4.000 m ² of > 1/4 *
I-2	loopafstand rond Dampoort (< 400 m) mits mobier	> 15.000 m ²		> 4.000 m ² of > 1/4 *
I-3	delen van Flanders Expo mits mobier	> 15.000 m ²		
I-3	stadspoort UCO/Franse Vaart mits mobier	> 15.000 m ²		
cat. II	middelgrote kantoorgebouwen (2.500 - 15.000 m²)			
II-1	op 3 hoofdstamlijnen, buiten binnenstad mits mobier	10.000 - 15.000 m ²	125 - 1.000 werkn. *	2.000 - 4.000 m ² *
II-1	stadsboulevard R40 mits mobier	10.000 - 15.000 m ²	125 - 1.000 werkn. *	2.000 - 4.000 m ² *
II-2	op 4 hoofdstamlijnen, in binnenstad	2.500 - 10.000 m ²	75 - 125 werkn. *	500 - 2.000 m ² *
II-2	op 2 steenwegen	2.500 - 10.000 m ²	75 - 125 werkn. *	500 - 2.000 m ² *
II-2	op 5 woonsteenwegen + evergemsestwg	2.500 - 5.000 m ²	75 - 125 werkn. *	500 - 2.000 m ² *
II-2	loopafstand lokale stations	2.500 - 5.000 m ²		
	(kunnen ook in hogere (I- of II-)lokatie			
cat. III	kleine kantoren (< 2.500 m²)			
III-1	verweven in weefsel binnenstad en kernstad	1.000 - 2.500 m ²	30 - 75 werkn. *	200 - 500 m ² *
III-1	Alsberghe/Van Oost vrije beroepen en aanverwanten	1.000 - 2.500 m ²	30 - 75 werkn. *	200 - 500 m ² *
III-2	verweven in weefsel van randstad	500 - 1.000 m ²	10 - 30 werkn. *	50 - 200 m ² *
III-3	verweven in weefsel van woonkernen buitengebied	500 - 1.000 m ²	10 - 30 werkn. *	50 - 200 m ² *
III-4	verweven in weefsel van geïsoleerde woninggroepen	0 - 500 m ²		
	(kunnen ook in hogere (I-, II- of III-)lokatie			

* per project of aaneensluitend complex; oppervlakte als grootte-orde

voor bestaande vestigingen kan een beperkte afwijking met 10% boven de aangegeven oppervlakten worden toegelaten



3.4.3.6 Programmatie, fasering en acties kleinhandelszones

Categorisering handelslokaties

kaart 88 categorisering handelslokaties

Middelgrote en grootschalige kleinhandelszaken, met een reikwijdte voor een heel stadsdeel, de hele stad of de hele regio, worden op passende plaatsen in het stedelijk weefsel ingepast. Dit gebeurt best volgens een hiërarchische spreiding, waarbij de bereikbaarheid met het openbaar vervoer en per wagen een rol speelt, evenals de aard en draagkracht van de omgeving waarin kleinhandelszaken worden ingepast.

Om deze hiërarchische spreiding hanteerbaar te maken voor het beleid, wordt een oriënterende categorisering voorgesteld (zie tabel en kaart). Deze zal als basis dienen voor de opmaak van de gemeentelijke verordening en/of ruimtelijke uitvoeringsplannen ter zake. Ter gelegenheid van die opmaak zal verder onderzoek moeten gebeuren om de gehanteerde categorieën en richtwaarden nauwkeurig en eenduidig te kunnen weergeven, om door verdere analyse van voorbeeldsituaties de graad van gedetailleerdheid van de verordening te kunnen bepalen. De cijfers van de tabel mogen dan ook niet rechtstreeks worden toegepast bij het beoordelen van vergunningen, maar vragen steeds een beoordeling in functie van de draagkracht van de plek. Deze verordening zal zonder overreglementering een kader geven voor het beoordelen van projecten, en toelaten positieve suggesties voor zoekzones te formuleren. Zij kan ook afwijkingmogelijkheden in functie van hergebruik van bestaande gebouwen en van de historiek van bedrijven opnemen. Bij de toepassing van deze verordening en de beoordeling van vestigingen van handelszaken van alle omvang en aard wordt zowel de Dienst Stedenbouw als de cel Detailhandel van DEWER betrokken.

Tabel 15 dient als volgt gelezen en gehanteerd.

De tabel geeft voor zeven types van lokaties (met verschillende niveaus van reikwijdte en uitstraling) weer welk soort handelszaken van welke minimale of maximale verkoopsvloerooppervlakte er wenselijk en toegelaten zijn. Bij wijze van voorbeeld zijn 'typehandelszaken' bij de verschillende categorieën aangegeven. Ook eventuele bijkomende voorwaarden inzake mobiliteit³¹ zijn opgenomen.

Op de aangegeven lokaties voor bepaalde categorieën van handelszaken kunnen de beide soorten handelszaken met elkaar gecombineerd worden alsook met kantoren, overeenkomstig de categorisering in tabel 14. Tabel 15 doet geen uitspraak over de omvang van elke lokatie voor handelszaken maar alleen over de aard en omvang van de handelszaken zelf die er gewenst zijn.

De opgegeven oppervlakten gelden per handelszaak en alleen voor nieuwe inplantingen en voor uitbreidingen van bestaande vestigingen. *Deze cijfers dienen niet op de m² na, maar als grootte-orde te worden gehanteerd.*

In een lokatie van een bepaald niveau zijn alleen de handelszaken van de aangegeven oppervlakten toegelaten en geen grotere, maar wel een aantal aangeduide categorieën van kleinere handelszaken. Zo zijn bijvoorbeeld op een lokatie van stadsdeelniveau (categorie IV) toegelaten :

- handelszaken uit de dagelijkse sector met een oppervlakte tussen 1.500 en 3.000 m² en in een beperkt deel van de locatie ook kleinere vanaf 0 m²;
- handelszaken uit de niet-dagelijkse sector met een oppervlakte tussen 3.000 en 6.000 m² en in een beperkt deel van de locatie ook kleinere vanaf 0 m²;

Voor het geheel van een dergelijke kleinhandelszone of bij ontstentenis daarvan voor al de handelszaken groter dan 1.500 m² in een dergelijke lokatie dient een MOBER opgemaakt. "

Dit voorstel van categorisering geeft een ruimtelijke vertaling van de hoofdopties uit het Strategisch Commercieel Plan Detailhandel, dat de dagelijkse en niet-dagelijkse handel in de binnenstad maximaal wil ondersteunen, de baanwinkels wil afremmen (om concurrentie met de binnenstad te vermijden) en groeperen in kleinhandelszones en de dagelijkse handel in de woonwijken maximaal wil bundelen in verdichtingszones. Daartoe worden op gepaste plaatsen een beperkt aantal kleinhandelszones voorzien die als zone op zich, geordend rond een agora worden uitgebouwd en waar in principe alleen zeer grote zaken worden toegelaten. Gekoppeld aan de steenwegen en stamlijnen worden een ruimere reeks kleinere verdichtingszones voorzien langs de steenweg zelf en/of in aanleunende zones rond een agora. Een drastische concentratie van alle handel binnen de wijken wordt vanuit het oogpunt van vermenging en levendigheid niet doorgevoerd. Om concurrentie vanuit grotere kleinhandelszones voor de handel in de binnenstad te vermijden zal Dewer ten behoeve van bovenvermelde verordening en vertrekkende vanuit het Strategisch-commercieel plan voor de detailhandel en de richtlijnen voor socio-economische vergunningen, een concreet voorstel ter aflijning van de branches in kleinhandelszones opmaken.



tabel 74 categorisering handelszaken op passende lokaties
geldig voor nieuwe inplantingen en (uitbreidingen van) bestaande vestigingen (#)

categorie handelslokaties	gewenste en toegelaten handelszaken		
	voorwaarden	aard en oppervlakte per zaak	
		dagelijkse sector	niet-dagelijkse sector ²
cat. I grootstedelijk niveau knopen van 3 hoofdstamlijnen en R4/E17, E40 (knoop Kortrijkse onderdeel van ruimer gemengd geheel)	mober	> 6.000 m ² (makro ...)	> 12.000 m ² , speciality-goederen ³ (ikea, weba, leroy-merlin ...)
cat. II grootstedelijk niveau kernwinkelgebied en aanloopstraten kuip	> 3.000 m ² : mobier	0 - 3.000 m ² (contact-gb ...)	0 - 6.000 m ² (stadswinkel ikea, inno, fnac ...)
cat. III stedelijk niveau geselecteerde knopen op 4 hoofdstamlijnen Vliegtuiglaan	mober voor hele zone of voor ind. zaken	3.000 - 6.000 m ² (maxi-gb ...) > 1.500 m ² kan ook in I-locatie, mits ondergeschikt deel vd lokatie	6.000 - 12.000 m ² (brico, decathlon ...)
cat. IV stadsdeelniveau geselecteerde knopen op stadsboulevard, incl. Stationsomgev. Dampoort geselecteerde knooppunten op hoofdstamlijnen geselecteerde knooppunten van de 2 steenwegen met R4	mober voor hele zone of voor ind. zaken > 1.500 m ²	1.500 - 3.000 m ² (carrefour, delhaize, colruyt ...) kan ook in III-locatie, mits beperkt deel van elke lokatie	3.000 - 6.000 m ² (selfmade,...)
cat. V wijkniveau te selecteren knooppunten op 5 woonsteenwegen en 2 steenwegen ° stationsomgevingen St-Pieters, lokale stations te selecteren pleinen/kernzones in randstad en kernen buitengebied °		500 - 1.500 m ² (aldi, unic, supermarkten ...) kan ook in IV-locatie	500 - 3.000 m ² (krefel, vandenborre, casa ...)
cat. VI lokaal niveau verweven in rest van kuip en kernstad		0 - 500 m ² kan ook in IV- en V-locatie	0 - 500 m ²
cat. VII lokaal niveau verweven in randstad en kernen buitengeb. geïsoleerde linten en woninggroepen		0 - 250 m ²	/

oppervlaktecijfers als grootte-orde; voor bestaande vestigingen boven de richtcijfers kan eenmalig een beperkte uitbreiding met 10% worden toegelaten, maar wordt herlokatie naar een passende lokatie gestimuleerd

° verdichtingszones langs deze (woon)steenwegen en pleinen/kernzones binnen de winkelgebieden aangegeven in het Strategisch Commercieel Plan Detailhandel

u niet-dagelijkse sector voor minstens 50% van de VVO

3 specialitygoederen: goederen met sporadisch en gericht bezoek zoals meubelen, vervoer (auto, boten), brandstoffen, doe het zelf, bouwmaterialen en tuincentra

Programmatie kleinhandelszones

kaart 89 selectie kleinhandelslokaties

Binnen de hiervoor aangegeven categorisering kunnen een reeks van kleinhandelszones voor middelgrote winkels en voor grootschalige kleinhandel worden ontwikkeld. Bijgaande kaart geeft de thans voorliggende selectie weer; voor de categorieën I en III is deze selectie limitatief, voor de categorieën IV en V niet.

Voor de kleinhandelszones gelegen in het gemengde gebied van de kernstad ligt het voor de hand dat bouwen in meerdere lagen er de regel is en dit bij voorkeur gemengd met andere functies (wonen, kantoren, ...).

Als kleinhandelszone worden beschouwd alle gehelen van aaneengesloten handelszaken (cfr. wet op de handelsvestigingen en de socio-economische vergunning) die als een ruimtelijke entiteit zijn georganiseerd rond een agora of in een gebouwencomplex en die dus in principe langs één toegang (kunnen) worden ontsloten. De kleinhandelszones worden aangezien als specifieke bedrijventerreinen die uitsluitend worden voorbehouden voor



kleinhandelsbedrijven, al dan niet vermengd met wonen, kantoren of andere functies die met handel verenigbaar zijn.

Tabel 16 dient als volgt gelezen en gehanteerd.

De onderscheiden lokaties voor kleinhandelszones zijn elk afzonderlijk genummerd. Voor sommige categorieën is een maximum aan vloeroppervlakte voor handelszaken aangegeven om er voor te zorgen dat de kleinhandelszones de ruimtelijke draagkracht van de omgeving niet overschrijden. Deze komt grosso modo overeen met een vloerterreinindex van 0,5 op de gemiddelde ingeschatte terreinoppervlakte van elke categorie van zones. Deze cijfers dienen niet op de m² na, maar als grootte-orde te worden gehanteerd.

De lijst is, voor wat betreft de lokaties in categorieën I en III limitatief en voor categorieën IV en V niet-limitatief : in deze laatste kunnen na verder onderzoek of naargelang opportuniteiten die zich aandienen nog lokaties worden toegevoegd die binnen de categorisering van tabel 15 passen.

In totaal wordt met deze niet-limitatieve selectie in de categorieën III, IV en V in grootte-orde een handelsoppervlakte van ca. 260.000 m² voorzien waarvan ruw geraamd ca. 75.000 m² nieuw in te vullen zijn, en in categorie I (aan een vloerterreinindex van 0,5) ca. 125.000 m², volledig nieuw, daar waar er thans in heel Gent ca. 410.000 m² handelsoppervlakte aanwezig is. Deze selectie biedt dus ruime mogelijkheden voor groei en herstructurering.

tabel 75 *bestaande en mogelijke lokaties voor kleinhandelszones*

Cat. I: kleinhandelszones op grootstedelijk niveau °	Cat. III: kleinhandelszones op stedelijk niveau °	Cat. IV: kleinhandelszones op stadsdeelniveau #	Cat. V: kleinhandelszones op wijkniveau #
geen maximum-vloeroppervlakte per lokatie	geen maximum-vloeroppervlakte per lokatie	maximum-vloeroppervlakte per lokatie* : max. 12.000 m ²	maximum-vloeroppervlakte per lokatie *: max. 6.000 m ²
1. Antwerpsesteenweg: rond afrit nr 3 van R4	4. Evergemsesteenweg: knoop met R4-noord (Brico/Ringvaart)	13. Kop Neuseplein (hoek Blaisantvest – Gasmeterlaan)	25. Morekstraat (Wondelgem) rond Bouwmaterialen De Grote
2. Brusselsestweg, NMBS-werkplaatsen	5. Evergemsesteenweg: knoop met R4-zuid (binnenkant R4)	14. Acec-site ¹	26. Dendermondsesteenweg: winkelcentrum
3. Kortrijksesteenweg: knoop met E40-noord	6. Vliegtuiglaan: rond WEBA	15. Afrikaan-noord: langs spoorlijn	27. Zwijnaardsestweg, grasveld Coca-Cola
	7. Antwerpsesteenweg: rond Carrefour	16. Afrikaan-zuid: langs spoorlijn	28. Fabiolalaan
	8. Antwerpsesteenweg: rond Brico	17. Kasteellaan	29. Brugsesteenweg: winkelcentrum rond Profi
	9. Kortrijksesteenweg: knoop met E40-west	18. Brusselsesteenweg: rond Colruyt (V. Hoorebekestr.)	
	10. Kortrijksesteenweg: knoop met E40-zuid	19. Ottergemsesteenweg: Groothandelsmarkt	
	11. Kortrijksesteenweg: knoop met E40-oost	20. Oudenaardsesteenweg: knoop met R4	
	12. Kortrijksesteenweg: rond Carrefour	21. Kortrijksesteenweg: rond de "3 sleutels	
		22. Martelaarslaan: Delhaize, Vandenborre, Tom en co	
		23. Martelaarslaan: omgeving Triestlaan - Andrieslaan	
		24. Rooigemlaan - Einde Were: Rond Trendhopper	

° limitatieve lijst

niet-limitatieve lijst, max. vloeroppervlakte in grootte-orde

* lokatie = alle aanensluitende handelszaken (van om het even welke omvang) samen, zowel bestaande, uitbreidingen als nieuwe

¹ omwille van de specifieke situatie van herbruik van bestaande gebouwen ligt de maximum-vloeroppervlakte in deze zone op 18.000 m²

3.4.3.7 Ontwikkelingsperspectieven voor zonevreemde bedrijven

De inventaris vanuit de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning leert dat er op het grondgebied van Gent slechts een beperkt aantal bedrijven voorkomen buiten de gewestplanzones voor bedrijvigheid, wonen of gemeenschapsvoorzieningen, m.a.w. bedrijven die in agrarische of groene zones zijn gevestigd en als zonevreemd kunnen worden aangezien. Het betreft een vijftigtal bedrijven, waarvan de helft geconcentreerd op zes plaatsen en de rest verspreid over het grondgebied. De concentraties betreffen:

- een concentratie van een zestal bedrijven en handelszaken (deels) in landbouwgebied langsheen



Antwerpsesteenweg net buiten R4;

- een winkelcentrum en een bedrijf in natuurgebied in de noordrand van Bourgoyen-Ossemeersen;
- meerdere handelszaken in landbouwgebied langsheen Deinzesteenweg in de omgeving van het knooppunt met E40;
- enkele bedrijven in landbouwgebied in de oostkant van het bedrijventerrein E40 Drongen;
- vier bedrijven in landbouwgebied (op de oostkant van de vroegere, in de vorige gewestplanwijziging herbestemde bedrijvenzone) in het Moervaartgebied, tussen Desteldonk en Mendonk;
- meerdere bedrijven, onder meer met relaties met de haven, rond de kanaaldorpen Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel.

Voor deze verschillende groepen kunnen vanuit de gewenste ontwikkeling van de deelruimten waarin zij zich bevinden en vanuit de opties voor bijkomend te ontwikkelen bedrijventerreinen volgende ontwikkelingsperspectieven worden geformuleerd. Deze kunnen ook in een vijftal categorieën worden weergegeven.

- Bedrijven direct aanleunend bij bestaande bebouwingskernen worden opgenomen in een bedrijvenzonering met (waar nodig) uitbreidingsmogelijkheden en aanpassingen in functie van een goede landschappelijke inpassing;
- Bedrijven in specifieke lokaties (bv functies passend in een park) of aanleunend bij bestaande bebouwingskernen in landschappelijk gevoeliger gebieden of deelruimten worden opgenomen in een zonering die de bestaande activiteit mogelijkheden geeft tot verder functioneren, maar zonder uitbreidingsmogelijkheden en (waar nodig) met aanpassingen in functie van een goede landschappelijke inpassing;
- Bedrijven in landschappelijk gevoelige gebieden (met name in de twee grotere landbouwgebieden van moervaart en het kouter- en leieland) worden zonevreed gehouden en er wordt op de lange termijn een uitdovingsbeleid gevoerd (bv de meeste bedrijven in de concentratie langs Deinzesteenweg);
- Bedrijven in kwetsbare gebieden (met name in riviervalleien, natuurgebieden, groenpolen en openruimtecorridors in het kouter- en leieland) worden in principe zonevreed gehouden en er wordt actie ondernomen voor een zo snel mogelijke herlokatie (bv de concentratie in Bourgoyen-Ossemeersen). Het aanbieden van een beter passende lokatie en administratief-technische begeleiding bij het herlokalisatieproces zijn daarbij elementen die de stad aanreikt. In bijzondere situaties (bv een watergebonden bedrijf) kan overwogen worden om het bedrijf op te nemen in een zonering die de bestaande activiteit mogelijkheden geeft tot verder functioneren;
- Bedrijven die thans zonevreed zijn, maar in een nieuw te ontwikkelen gebied vallen, worden mee opgenomen in de desbetreffende ruimtelijke uitvoeringsplannen in een bestemming die hun verdere ontwikkeling, eventueel onder bepaalde voorwaarden, toelaat (bv de concentraties Antwerpsesteenweg en Baarle).

De havengerichte bedrijven uit de noordelijke dorpen krijgen herlokatiemogelijkheden in de zeehavenondersteunende regionale bedrijventerreinen.

Voor zover de ontwikkelingsperspectieven voor de zonevreedde bedrijven niet (tijdig) in gebiedsgerichte RUP's kunnen worden vastgelegd, zal dit gebeuren in een gemeentelijk RUP zonevreedde bedrijven.

3.4.3.8 Actieprogramma landbouwgebieden en landbouw in valleien

Een actieprogramma landbouw steunt opvolgende doelstellingen:

- grondgebonden landbouw dient een functionele rol te vervullen in de maximale vrijwaring van de nog bestaande open ruimte op het grondgebied van Gent zodat de landbouw een substantieel, voor de landbouw gestructureerd deel van de oppervlakte blijft innemen;
- de landbouwactiviteit moet duurzaam zijn op socio-economisch (economisch leefbare bedrijven), milieukundig (afstemming op de draagkracht van de open ruimte en het onderliggend fysisch systeem) en juridisch vlak (rechtszekerheid van het areaal en de uitbating);
- de grotere landbouweenheden moeten, met aandacht voor de bebouwde omgeving, mogelijkheden bieden voor differentiatie en specialisatie, terwijl de restruimten moeten worden ingeschakeld als buffergebied en ander ruimtegebruik;
- de integratie tussen het aanwezige en toekomstige wonen en werken, landbouw en natuur moet worden versterkt.

Het actieprogramma richt zich vooral naar de landbouweenheden binnen de twee deelruimten kouter- en leieland en moervaart, die tezamen actueel meer dan 70% van het landbouwareaal in Gent omvatten. Buiten de elementen van de groenstructuur, de ruimtelijk-economische structuur en de nederzettingsstructuur is de landbouw de hoofd functie in deze deelruimten. In de landbouweenheden Drongen-noord, -midden en -zuid, Desteldonk en Sint-Kruis-Winkel wordt daartoe de grondgebonden landbouw ondersteund; in Desteldonk en Oostakker-noord de tuinbouw/sierteelt. Een bijzondere landbouweenheid is de Kastelensite in de deelruimte van de zuidelijke mozaïek waar binnen de uitbouw van de groenpool een substantieel deel (met beperkte natuurwaarde) van het huidige effectief in gebruik zijnde areaal wordt behouden en ondersteund voor grondgebonden landbouw die zich in het landschappelijk waardevol kader inpast.

Een ruimtelijk actieprogramma voor de landbouwgebieden in de deelruimten van kouter- en leieland en moervaart omvat:

- het aanduiden van concentratiezones waar serres van verscheiden aard ingeplant kunnen worden;
- het vrijwaren van effectief gebruikte landbouwgronden in de twee samenhangende landbouwzones en buiten de valleien van verdere verstedelijkingsdruk (herbestemmen aantal te bebouwen zones);



- het vastleggen van bouwvrije agrarische zones en van geschikte perimeters waar landbouwbedrijfsgebouwen kunnen worden ingeplant;
- het afremmen van gelegenheids- en hobbylandbouw en vertuining.

De concentratiezones voor serres zijn op de kaarten van de economische structuur en van de beide deelruimten als principe en als suggestie naar het Vlaams Gewest aangegeven. Bij de afbakening van de agrarische structuur of in gemeentelijke gebiedsgerichte RUP's kunnen deze meer in detail worden onderzocht en vastgelegd.

Effectief gebruikte landbouwgronden vrijwaren van bebouwingsdruk is in de beide deelruimten reeds grotendeels gebeurd door herbestemmingen van woonuitbreidingsgebieden en reserve-industriezones in de opeenvolgende gewestplanwijzigingen. Dit wordt in dit structuurplan verder gezet door – behoudens voor het woningherlokatieproject in Sint-Kruis-Winkel – geen nieuwe herbestemmingen voor bedrijventerreinen of woonzones voorop te stellen en de nog aanwezige woonuitbreidingsgebieden rond Drongen voor de lange termijn te bevriezen. In de nieuwe bestemmingen in de deelruimte moervaart (koppelingsgebieden) kan de aanwezige landbouw op juridisch zekere basis hetzij grotendeels verder functioneren, hetzij zich omschakelen naar sierteelt en serres.

Bij de vastlegging van de agrarische structuur worden binnen deze deelruimten best bouwvrije agrarische zones vastgelegd en voorzien van geschikte perimeters voor het inplanten van landbouwbedrijfsgebouwen. Gedetailleerd onderzoek dient in functie daarvan te gebeuren. Volgens de deelstudie landbouw lijken er voor elk van deze landbouweenheden weinig argumenten te zijn om de bestaande bedrijfszetels uit de bouwvrije zones te sluiten. Nieuwe bedrijfszetels en -gebouwen worden best aanleunend aan de randen van woonkernen of woninggroepen ingeplant. Hiervoor worden bij de afbakening van de bouwvrije zones, met inachtneming van de milieu-afstandsregels voor grondgebonden landbouwactiviteiten de nodige perimeters aangeduid, verspreid in deze deelruimten.

In beide deelruimten is het van belang de inname van landbouwgronden door tuinen, door hobby- en gelegenheidslandbouwers of door recreatieve paardenweiden tegen te gaan. Hetzij in een verordening gericht op deze deelruimten, hetzij (zeker voor het kouter- en leieland) in een RUP worden hiertoe beschermende regels ingebouwd, zoals o.m. verbod op schuilhokken en bijhorende verhardingen, op tuinhuisjes verder afgelegen van woningen, op hoge en zware afsluitingen van weiden (zie bindende bepaling 12).

Een actieprogramma voor de landbouw in valleien (landbouweenheden Drie Leien, Gentbrugsemeersen en Zwijnaarde) richt zich op de omschakeling van aanwezige akkers naar graas- en hooilanden en naar biologische landbouw. Dit verloopt door herbestemmingen maar vooral door het afsluiten van vrijwillige samenwerkings- en beheersovereenkomsten.

Voor ondersteuning van de landbouwbedrijven in de omschakeling die zich in de valleien en in de groenpolen zal volstrekken, is het zinvol het nieuwe instrument grondbank in te zetten (suggestie naar het Gewest en de VLM). De grondbank laat onder meer toe op een actieve en gestructureerde wijze de minderwaardige waterzieke gronden en de gronden van stoppende landbouwers te verwerven en de geschikte gronden opnieuw toe te spelen naar de blijvend-actieve professionele landbouwers zodat zij over een voldoende en een voldoende geconcentreerd areaal voor de leefbaarheid van hun bedrijf kunnen beschikken.





3.5 Gewenste cultureel-recreatieve structuur

3.5.1 Uitgangspunten en visie

De gewenste cultureel-recreatieve ontwikkeling van Gent mikt in eerste instantie op het creëren van een aantrekkelijk en verscheiden aanbod aan vrijetijdsbestedingen voor alle deelgroepen en culturen van de stadsbevolking, volgens het niveau van de activiteiten gespreid ingebed in de woonbuurten, wijken en stadsdelen of geconcentreerd op welbepaalde geprofileerde plaatsen in de stad voor bepaalde cultureel-recreatieve onderdelen.

Volgende inhoudelijke visie-elementen voor de uitbouw van de cultureel-recreatieve structuur worden gehanteerd:

- een volwaardig aanbod aan actieve openlucht recreatie en passieve recreatiekansen in het groen wordt uitgebouwd, met een hiërarchie naar woonbuurten, stadsdelen en de gehele stad; groenassen, parken en groenpolen spelen hierin een belangrijke rol;
- pleinen fungeren als aantrekkelijke ontspanningsruimten voor verschillende groepen in de stad en worden daartoe kwaliteitsvol sober ingericht;
- hoogdynamische recreatievormen (actieve watersport en -recreatie, bioscoopcomplex, mega-fuifzaal, voetbalstadion, massabeurzen en -evenementen...) worden op de meest passende, specifiek aangeduide en goed bereikbare plekken in de stad georganiseerd;
- geluidsvoortbrengende recreatie (dancing, mega-fuifzaal, karting, modelvliegtuigen...) worden –voor zover er nood aan is- op de meest passende wijze, met efficiënt ruimtegebruik en degelijke geluidsisolatie, op specifiek aangeduide plaatsen in de stad met name steeds buiten woonzones en in combinatie met bedrijventerreinen, georganiseerd;
- permanent streven naar een inpassing die bestaat uit een verweving van horeca, winkels, cultuur, sport en vrije tijd en naar een gezond evenwicht tussen wonen, handel en recreatie;
- nastreven van een optimaal ruimtegebruik in de tijd.

De doelstelling van gelijke kansen voor alle stadsbewoners voor hun vrijetijdsbeding buitenshuis wordt vervat in het concept 'recreatieclusters'. Basis voor dit concept is de vaststelling dat slechts in uitzonderlijke gevallen recreatieve attracties als geïsoleerd aanbod functioneren. In de meeste gevallen is er sprake van een combinatie in het aanbod van complementaire en ondersteunende recreatieve elementen, gericht op dezelfde doelgroep(en), een zogenaamde 'cluster'.

De ontwikkeling van dergelijke clusters is enerzijds gebaseerd op een gecombineerd aanbod van voorzieningen (gericht op functionele complementariteit en gebaseerd op fysieke nabijheid) en anderzijds op het gedragspatroon van bezoekers (combinatiemogelijkheid van verschillende activiteiten welke leidt tot een meerwaarde in de recreatieve beleving). Gedragspatronen worden bepaald door tijd/ruimte budgetten, financiële mogelijkheden, motieven en verwachtingen van bezoekers. Men kan verschillende typen clusters onderscheiden: sportclusters, horecaclusters, avondentertainment clusters, winkelclusters, enz.

Ruimtelijke nabijheid en samenhang van recreatieve elementen zijn sleutelbegrippen in het clusterconcept. Ruimtelijke nabijheid van meerdere voorzieningen biedt de mogelijkheid tot keuze, stimuleert impulsief gedrag, vergroot de participatie en verlengt de verblijfsduur.

Onder samenhang verstaat men de verwevenheid van de verschillende voorzieningen. Deze verwevenheid kan betrekking hebben op vele soorten associaties. Zo onderscheidt men verwevenheid op basis van organisatiestructuur, eigendomsstructuur, financiering, beheer, uitbating, gelijkaardigheid van geboden diensten en producten.

Factoren als (wandel)afstand tussen de verschillende voorzieningen, bereikbaarheid, samenhang, (wandel)routes en de lokatie van parkeerterreinen zijn dan ook bepalend voor de ontwikkeling van clusters.

Het clusterconcept kan zowel vanuit de gebruiker alsook vanuit de ondernemer beschreven worden. Vanuit het oogpunt van de gebruiker is een cluster een spectrum van recreatieve mogelijkheden gebaseerd op de ruimtelijke nabijheid van meerdere recreatieve elementen en ondersteunende attracties, welke tegemoet komen aan specifieke recreatieve motieven/doelgroepen. Vanuit het oogpunt van de ondernemer betekent clustervorming voordelen van plaats/product/combinaties, agglomeratievoordelen van infrastructurele faciliteiten en een gecombineerde promotie/positionering/beeldbepaling.

Het concentreren van voorzieningen vergroot het verzorgingsbereik en de verzorgingsintensiteit. Men kan stellen dat vermenging van complementaire recreatieve gebruiksvormen de gebruiks- en belevingswaarde van het geheel groter maakt dan de som van de elementen afzonderlijk.



Als voordelen van clustering komen naar voren:

- groter verzorgingsbereik
- vergroting keuzevrijheid (variatie en diversiteit)
- ter plaatse kennis maken met andere recreatievormen
- meervoudig gebruik
- toename aantal sociale contacten.

Planologische voordelen van multifunctionele concentraties en clustervorming zijn:

- duidelijker geleding van de stad
- stad wordt overzichtelijker
- minder bedreiging economisch sterkere functies
- rust-eilandfunctie van groen- en recreatieve voorzieningen
- creëren van verschillende sferen en identiteiten.

Het concept van clustervorming introduceert eveneens het belang van de netwerken tussen clusters. In eerste instantie wordt hiermee verwezen naar fysieke netwerken zoals fiets- en wandelroutes, maar ook boottochten op het water, waardoor de verschillende clusters met elkaar kunnen verbonden worden en een hogere gebruiks- en belevingswaarde realiseren.

Het ontwikkelen van fysieke netwerken impliceert een visie op de functionele complementariteit van de clusters (naar doelgroepen toe) en uiteraard de organisatorische samenwerkingsverbanden tussen de aanbieders van de verschillende deelelementen langs de routes en in de clusters.



3.5.2 Ruimtelijke onderdelen van de gewenste cultureel-recreatieve structuur

kaart 90 gewenste cultureel-recreatieve structuur

Ook in de gewenste cultureel-recreatieve structuur is het gemengde stedelijke gebied van Gent structuurbepalend. De meest prominente recreatieve activiteiten en toeristische attracties zijn hier aanwezig en worden er versterkt. Zij integreren zich in het veelzijdige stadsleven, zodat de recreant-toerist bij zijn bezoek automatisch Gent als bruisende stad mee ontdekt en leert kennen. De stadsranden bieden de stedelingen een waaier aan actieve en vooral passieve rustgevende recreatiemogelijkheden. Als ruimtelijke onderdelen onderscheiden we:

- de cultuurcluster binnenstad
- de evenementencluster Expo
- de sportcluster Blaarmeersen
- de vier groenpolen
- de acht groenassen
- de parken
- de speelruimte

3.5.2.1 Cultuurcluster binnenstad

Door de grote onderlinge tussenafstanden, de ruime verspreiding van allerlei bestaande, cultureel-recreatieve voorzieningen en het labyrintisch karakter van de binnenstad is het culturele aanbod moeilijk tot niet te (her)schikken volgens een duidelijk ruimtelijk patroon. Er kunnen bijvoorbeeld geen duidelijke overheersende (thema-)assen of 'routings' uit gedistilleerd worden. Het cultureel aanbod mist daardoor een optimale samenhang. Daarnaast bieden nog heel wat leegstaande en onderbenutte (historische) gebouwen in de omgeving van de bestaande culturele voorzieningen mogelijkheden tot herinvulling met culturele functies. Andere (niet-culturele) invullingen liggen meestal moeilijker omwille van de symbolische geladenheid, de hoge architectonische waarde of de moeilijk bruikbare configuratie van dergelijke gebouwen. Deze gebouwen mogen niet verworpen tot lege, monumentale hulzen en moeten maximaal ingezet worden in tijd en ruimte.

Om het profiel van Gent Cultuurstad nadrukkelijker stedenbouwkundig te vertalen is het noodzakelijk verdere spreiding te voorkomen van bijkomende voorzieningen. Daartoe wordt een ruime 'cultuurcluster' afgebakend waarbinnen alle bijkomende culturele voorzieningen van (groot)stedelijk niveau gehouden worden. De grenzen worden bepaald door de spreiding van de belangrijkste reeds bestaande voorzieningen, het aanbod van openbaar vervoer, parkeergelegenheid (P-route) en de horecaondersteuning. Bijkomende (groot)stedelijke voorzieningen worden ingeplant binnen deze cluster teneinde alles van bezienswaardigheden, parkings, openbaar vervoer en horeca zoveel mogelijk op wandelafstand van elkaar te houden. Culturele activiteiten en voorzieningen die functioneren op een lokaal niveau komen gespreid over de verschillende stadsdelen voor.

De cultuurcluster is een langgerekt gebied dat het belangrijkste deel van het cultuurhistorische hart van Gent omvat. Het wordt grosso modo begrensd door de waterlopen van Leie en Schelde: de Leie in het westen, de stadsboulevard (ACEC-site) in het noorden, de (Muink)Schelde (Decascoop en de Sint-Pieterssite) en Dampoort (Sint-Baafssite) in



het oosten en opnieuw de stadsboulevard R40 (SMAK en Schone Kunsten, Bijloke) in het zuiden. De onderdelen van de cultuurcluster die gelegen zijn aan de stadsboulevard R40 kunnen wat betreft verkeersafwikkeling nog grote culturele en recreatieve publiekstrekkingen opnemen.

De afstanden tussen het gebied van de drie torens en andere grote trekkers zijn reeds aanzienlijk: Sint-Pietersplein 0,8 km; SMAK, Schone Kunsten en Kuipke 1,5 km; Bijloke 1,2 km; Decascoop 1,2 km. In de omgeving van de drie torens ligt evenwel de grootste concentratie van bezienswaardigheden, cultureel aanbod, horeca en openbaar vervoer. Tevens bevinden zich hier ook nog heel wat belangrijke leegstaande en onderbenutte gebouwen. Om deze reden wordt de cultuurcluster verdeeld in een centraal en aanvullend deel.

Centraal deel van de cultuurcluster

Binnen dit gedeelte valt de grootste concentratie van het aanbod, blijft alles op wandelafstand van elkaar en blijft veel binnen 400 meter wandelafstand van drie openbaarvervoersknopen Zuid, Korenmarkt en Dampoort en binnen 400 meter wandelafstand van de parkings van de P-route.

Het centrale deel van de cultuurcluster wordt grosso modo begrensd door het MIAT en Citadelpark in noord-zuid richting en door Leie, (Muink)Schelde en Dampoort in oost-west richting. Dit gebied omvat het grootste deel van de P-route, drie van de vier openbaarvervoersknopen van de kernstad (Zuid, Korenmarkt en Dampoort), de belangrijkste pleinen van de stad en allerlei cultuurhistorische voorzieningen zoals musea, theaters, enz. (Gravensteen, MIAT, Sint Jacobs, nieuwe jachthaven Portus Ganda, Sint-Baafssite, Studioscoop, Capitole, Centrale Bibliotheek, Vooruit, (mogelijk) het Forum, de Opera en de Gele zaal, de drie torens, Koren- en Graslei, Decascoop, SMAK/Schone Kunsten/Kuipke/ICC, cultuurcampus Bijloke, enz.). Dit gebied omsluit tevens het hart van de studentenbuurt.

Het centraal gedeelte van de cultuurcluster heeft als begrenzing: Gravensteen, Patershol, Minnemeers, Baudelokaai, Dampoortstraat, Kasteellaan, Slachthuisstraat, Koepoortkaai, Sint-Annaplein, Zuidstationstraat, Wilsonplein, Sint-Pietersnieuwstraat, Sint-Pietersplein, Decascoop, R40, Citadelpark, Bijloke, Kortrijksepoortstraat-Nederkouter, Onderbergen, Ravensteinstraat, Korenlei, Jan Breydelstraat.

Net zoals het Sint-Pietersstation functioneert als deel van de kennispoort en bijhorende functies opneemt, functioneert de stationsbuurt Dampoort als een bijkomende 'cultuurpoort' voor bezoekers die per trein, per coachbus of per boot naar Gent komen (jachthaven Portus Ganda). Bij het Dampoortstation (deel Kasteellaan) is er plaats voor grootschalige culturele voorzieningen (bv cinemacomplex).

Voor nieuwe projecten van (groot)stedelijk niveau wordt er eerst binnen dit gebied naar mogelijkheden gezocht. Leegstaande en onderbenutte gebouwen komen daarvoor in aanmerking. Zijn er geen geschikte mogelijkheden binnen dit gebied, dan zoekt men naar mogelijkheden in de aanleunende delen van de cultuurcluster.

De detailhandel en horeca ontwikkelen er zich gestuurd en vooral kwalitatief en diversifiërend (onder meer volgens de richtlijnen van de respectievelijke strategisch-commerciële plannen). Ondanks deze concentratie van meer toeristische activiteiten in de binnenstad, blijft het evenwicht met het wonen en culturele voorzieningen er gegarandeerd, onder meer door forse uitbreiding van het wonen boven winkels en het wonen in de 'woonbuurten'.

Voor de bestaande, onderbenutte gebouwen in het Citadelpark worden ingezet voor grootschalige projecten en evenementen (Floralienhal, Kuipke en Casinogebouw). De ruimte tussen het SMAK en Schone Kunsten wordt heraangelegd tot een Museumplein. Dit alles wordt gekaderd in een afzonderlijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het Citadelpark, rekening houdend met het beschermd statuut van het park en met de draagkracht van aanpalende woonbuurten.

Aanvullend deel van de cultuurcluster

Cultureel-recreatieve voorzieningen die niet inpasbaar zijn in het centrale deel komen in dit aanvullende deel terecht.

Het aanvullend deel van de cultuurcluster is de zone vanaf de Leie naar de ACEC-site. Dit deel is naast de grootstedelijke cultuurprojecten ook geschikt voor repetitie- en atelierruimten die niet inpasbaar zijn in de andere onderdelen van de cultuurcluster. Deze zone ligt binnen de 1km-straal van het Dampoortstation. Deze lokatie ligt nog binnen fietsbereik en bereik van het openbaar vervoer (tramas naar Muide) en sluit aan op de andere stedelijke voorzieningen (o.a. de kleinschalige horeca van Sleepstraat).



3.5.2.2 Evenementencluster expo

Flanders Expo wordt verder als **site voor (inter)nationale grootschalige evenementen** (beurzen, optredens, happenings...) geprofileerd. Een pakket grootschalige handel die geen concurrentie is voor de binnenstad en beperkte horeca ondersteunen dit ter plekke. Beter openbaar vervoer naar station en binnenstad bevredigen ruimere behoeften van evenementenbezoekers en betrekken hen sterker op de stad.

3.5.2.3 Sportcluster blaarmeersen

Wat betreft **topsport en actieve sport- en openluchtrecreatie neemt Blaarmeersen/Watersportbaan** haar (boven)stedelijke rol verder op (cf. masterplan, met ontwikkeling van harde recreatie ten zuiden van Watersportbaan en van zachte recreatie in een parkontwikkeling ten noorden ervan zoals ook voorzien in het landinrichtingsproject Malem); deze wordt complementair verder ondersteund door versterking van de natuur-educatieve recreatie richting Bourgoyen-Ossemeersen.

Bijkomende sportgebouwen worden ingeplant binnen de bestaande contouren van het recreatiedomein Blaarmeersen door middel van intensifiëring van het ruimtegebruik. De Blosohal, de Sporthome en het Huis van de Sport komen hier binnenkort terecht. Ten noorden van de roeibaan (deel Malem) kunnen enkel sportterreinen met respect voor de aanwezige natuurwaarden van het gebied worden ondergebracht.



3.5.2.4 Vier groenpolen

De **vier groenpolen** rond de stad zorgen voor **passieve recreatieve mogelijkheden in het groen voor de stadsbewoners**, en op beperkte schaal ook voor ingepaste actieve recreatiekansen zoals fietsen(verhuur), paardenrondritten, avontuurlijke speelmogelijkheden, lichte buitensporten, kleinschalige horeca. Een groenpool is een groengebied met open en gesloten (bos) onderdelen. Daarbinnen hebben specifieke onderdelen en kernen een (gewenste) natuurwaarde. De hoeveelheid natuurwaarde varieert van groenpool tot groenpool. De landbouw krijgt erbinnen een grondgebonden rol en een beheersfunctie.

Het stadsbos van Oostakker wordt hiervoor ontwikkeld, terwijl dat van het natuurlijke Vinderhoutsebos wordt uitgebreid met een meer recreatief randgebied. De kastelensite wordt daarvoor gevrijwaard, toegankelijker gemaakt en aan zijn randen afgewerkt (o.m. met beperkte ruimte voor sportvelden). Gentbrugsemeersen biedt in zijn beboste westrand beperkte actieve en vooral passieve recreatiemogelijkheden. Aantrekkelijke verbindingen te voet en per fiets (langs groenassen G1, G3, G5 en G7) en met openbaar vervoer (stamlijnen op Antwerpse- en Kortrijksesteenweg, hoogfrequente bussen op Oudenaardse- en Brugsesteenweg naast de bestaande lijn naar Gentbrugge) worden uitgebouwd.

De **'groene ring'** langs Ringvaart en R4 (in de westelijke, zuidelijke en oostelijke gedeelten rond de stad) vormt een te versterken kralenketting van stedelijke groengebieden aan beide zijden van deze infrastructuur, met tussenliggende uit te bouwen verbindingen voor natuur en zacht (recreatief) verkeer. Een aantal van deze stedelijke groengebieden zijn parken of hebben een duidelijk recreatieve functie in het groen (Blaarmeersen, Maaltebruggepark... maar ook kleine groene ruimten ten behoeve van buurten).

3.5.2.5 Acht groenassen

Als open ruimte radiaalverbindingen tussen de kernstad en het buitengebied zijn de groenassen landschappelijk structurerende elementen en mede dragers van de natuurlijke structuur. Maar zij spelen ook zelf een rol in de recreatieve structuur van de stad. Zij zijn een aaneensluiting van niet-bebouwde ruimten.

De acht thans voorgestelde groenassen vertonen een aantal gemeenschappelijke kenmerken inzake recreatie. Daarnaast heeft elke groenas ter zake eigen specifieke kenmerken. De natuurlijke kenmerken van de groenassen komen bij de desbetreffende deelstructuur aan bod.

Algemene kenmerken

- Drager van elke groenas is steeds een doorlopende – recreatief belangrijke – langzaam verkeersas, ongeacht of er ook een natuurlijke drager is. In de binnenstad volgt deze de jaagpaden langs de waterlopen, naar het buitengebied toe wordt ze vaak uitgesplitst in verschillende routes. Waar mogelijk volgt de langzaam verkeersas een vrijliggend tracé. De thans voorgestelde routes volgen grotendeels tracés voorgesteld in het recent opgestelde fietsrouteplan, ongeacht het niveau van de route.
 - De langzaamverkeersassen worden geconfronteerd met een aantal fysieke barrières, meestal weginfrastructuren. Op cruciale plaatsen worden 'overbruggingen' voorzien; visueel aantrekkelijke over- of onderdoorgangen.
- Een groenas is een aaneenschakeling van groene publieke ruimten. Deze ruimten kunnen een zeer verschillende dimensie, verschijningsvorm en functie vertonen. Ze koppelen speeltuinen, parkjes, volkstuinten, sportvelden, bosvolumes,



jeugdlokalen, enz. aan elkaar. Elke groenas zal daardoor een eigen identiteit hebben. Het kan gaan om recreatiegebieden, cultuurhistorische sites, publieke parken, clusters van private parken, natuurgebieden, bossen, agrarische gebieden.

- Ook het bebouwd gebied wordt betrokken bij het concept van de groenassen:
 - in de binnenstad wordt een link gelegd tussen groene zones en kanalen, althans waar deze link visueel te maken is;
 - in de randstad wordt het dens bebouwd weefsel waar mogelijk met de langzaamverkeersas verbonden. Op sommige plaatsen wordt voor een vergroening van dit weefsel geopteerd;
 - buiten de stadsrand gelegen dorpskernen worden opgenomen in het tracé van de langzaamverkeersassen, bv Oostakker en Drongen;
 - geïsoleerde verkavelingen worden door vertakkingen met de dragers verbonden.

Specifieke kenmerken groenassen

G1 Oostakker: Dampoort > groenpool Oud Vliegveld

Het tracé van de groenas is deels vrijliggend, deels langs bestaande straten. De stationsomgeving is een belangrijk knooppunt voor deze as. Aaneen te schakelen recreatieve gebieden zijn:

- volkstuinencomplex Hogeweg, sportcomplex Wolfput, scholencomplex St.-Jozefstraat;
- Oostakkerdorp;
- Campo Santo en Magergoed als cultuurhistorische sites.

G2 Sint-Amandsberg: Dampoort > Destelbergen

Het tracé is grotendeels vrijliggend, in de randstad volgt zij bestaande straten. De Pauwgracht dient als link met de binnenstad (geldt ook voor G1 Oostakker). Aaneen te schakelen recreatieve gebieden zijn:

- Groot Begijnhof als cultuurhistorische site;
- Rozenbroeken met (te ontwikkelen) recreatieve en natuurlijke kwaliteiten;
- kastelensite Destelbergen.

G3 Benedenschelde: Sint- Baafs site > groenpool Gentbrugse Meersen

Het tracé is grotendeels vrijliggend. Ter hoogte van de stadsboulevard, ingevuld als element van ruimtelijke samenhang, loopt de groenas duidelijk verder. De barrière wordt doorbroken. Aaneen te schakelen recreatieve gebieden zijn:

- Keizerspark en andere 'eilandjes' tussen meanderende en rechtgetrokken Schelde als publieke groene zones;
- Gentbrugsemeersen met natuurlijke en recreatieve component.

G4 Bovenschelde: Muinkkaai > Zwijnaarde

Het tracé ligt grotendeels vrij. Aaneen te schakelen recreatieve gebieden zijn:

- sportterreinen Warmoezeniersweg;
- te ontwikkelen watergebonden recreatie met jachthaven aan Sluisweg/Scheldesluis.

G5 Kastelensite: UZ > groenpool Kastelensite Zwijnaarde- De Pinte

Het tracé ten zuiden van E40 ligt vrij op het oude spoorwegtracé. De Ringvaart/R4 en E40 worden doorbroken door eigen barrièrebrekers. Aaneen te schakelen recreatieve gebieden zijn:

- Citadelpark als link met lineaire parkenring langs stadsboulevard;
- Maaltebruggepark;
- kastelensite Zwijnaarde als te ontwikkelen groenpool.

G6 Leie: Eedverbondkaai > Sint- Martens Latem

Het tracé wordt ter hoogte van de Henleykaai uitgesplitst. Langs de Ringvaart wordt zij in noordelijke richting verbonden met groenas zeven. Aaneen te schakelen recreatieve gebieden zijn:

- recreatiepark Blaarmeersen;
- jachthaven Snekkaai;
- Leievallei met natuurlijke, agrarische en extensief-recreatieve component zoals ontwikkeld in landinrichtingsproject (VLM);
- Drongen als toeristische kern in het buitengebied.



G7 Vinderhoutsebossen: Coupure > groenpool Vinderhoutse bossen

Het tracé ligt grotendeels vrij langs het kanaal Gent-Oostende of langs de kasteelparken en Westerbegraafplaats door Mariakerke. Aaneen te schakelen recreatieve gebieden zijn:

- Groenevallei als link met lineaire park ter hoogte van de stadsboulevard;
- private parkenkraal Wondelgem;
- als bos te ontwikkelen Groene Velden;
- groenpool van Vinderhoutsebossen.

G8 Wondelgem: Rabotstation > Wondelgem

Het tracé van groenas acht ligt deels vrij langs oude spoorwegtracés, deels langs bestaande straten, het tracé van tram 1 en langs de in buizen lopende Lieve. Aaneen te schakelen recreatieve gebieden zijn:

- (te ontwikkelen) groene ruimte van het vroegere Rabotstation als link met het lineaire park;
- het nieuwe Westergempark op de rand van de Wondelgemsemeersen;
- recreatiezone Dracenastraat;
- kasteelsite Vurstjen.

3.5.2.6 Parken

kaart 91 parken in de kernstad

Op een lager niveau dan de groenpolen bieden de **parken** (Baudelopark, Citadelpark, Maaltebruggepark, Koning Albertpark, Groene Vallei en Rabotpark, Domein Claeys-Bouüaert in Mariakerke, Westergempark aan Wondelgem, Wandelbos Slotendries in Oostakker, Sint-Baafskouter-Rozebroeken in Sint-Amansberg en domein de Vijvers en Frans Trochpark in Ledeberg) openluchtrecreatieve mogelijkheden aan elke deelruimte. Citadelpark met zijn culturele infrastructuur fungeert daarbij als een park op stedelijk niveau, een stadspark. Door het weghalen van de wegenis uit het park zal deze aan waarde winnen.

Ook andere parken worden op een soortgelijke manier opgewaardeerd (uitbreiding Koning Albertpark op lange termijn door inkorting B401, twee delen van Baudelopark aan elkaar gekoppeld door verwijdering Bibliotheekstraat) of worden uitgebreid (Maaltebruggepark richting groenas en kastelensite). Het Westergempark wordt als een nieuw sportpark aan de rand van Wondelgem, bij voorkeur tussen de bedrijvigheid van Wondelgemsemeersen, het drinkwaterreservoir en de woninggroepen van Pakketbootstraat en Limbastraat uitgebouwd en herbergt de lokale sportvelden; de Lievevallei en groenas 8 Wondelgem sluiten er op aan.

Volgende bestaande en nieuwe parken worden in en rond de kernstad geselecteerd. Vanuit de groennorm van 10 m²/inwoner wijkgroen (zie informatief deel) is daarbij gekeken naar een voldoende goede spreiding (800 m) en een voldoende groot areaal (ca. 1 ha). Een voldoende gebruikswaarde dient door aanzienlijke oppervlakte en kwalitatieve inrichting (gebruiksgroen, geen kijkgroen/plantsoenen) gerealiseerd te worden (waar ze nog niet aanwezig is).

Voor de kernstad worden volgende parken geselecteerd:

- Nieuw park, middenin Brugse Poort (lokatie nog te onderzoeken)
- Nieuw Bloemenswijkpark, bij FNO (nog te onderzoeken)
- Nieuw ACEC-park op ACEC-site, kant Sint-Salvatorstraat
- Nieuw park op terrein Veeartsenijschool (tegen Coupure)
- Sint-Baafssite (bestaand)
- Nieuw Malmarpark, Sint-Amansberg
- Muinkpark (bestaand)
- Domein 'De Vijvers', Ledeberg (bestaand)
- Nieuw Arbedpark Noord, Gentbrugge
- Nieuw Arbedpark Zuid, Gentbrugge
- Nieuw park, middenin Ledeberg (lokatie nog te onderzoeken)
- Keizerpark, Ledeberg (bestaand)
- Frans Trochpark, Gentbrugge (bestaand)
- Nieuw park Fabiolalaan (nog te onderzoeken)
- Azaleapark, Sint-Amansberg (bestaand)
- Sint-Baafskouter, Sint-Amansberg (in te richten)

Voor enkele nieuwe parken in Brugse Poort en Ledeberg dient nog een precieze lokatie gezocht en vastgelegd. Op de rand van de kernstad wordt ook het nieuwe Westergempark uitgebouwd dat bij voorkeur ook te herlokalisieren recreatieve voorzieningen uit de Wondelgemsemeersen kan opvangen en bundelen; zoniet wordt elders in Wondelgem een oplossing gezocht voor de zonevreemde sportinfrastructuur.





In totaal worden een tiental nieuwe parken geselecteerd. De realisatie ervan is allernoodzakelijkst, maar vergt grote inspanningen: verwervingen, kwaliteitsvolle en goed begeleide herhuisvesting, sloop, uitbouw parkwanden, groenaanleg... Deze werken moeten in nauwe samenwerking met de lokale bevolking voorbereid en opgezet worden. Dit betekent onvermijdelijk dat de volledige realisatie van de nieuwe parken een langetermijnwerk is (veel langer dan de planhorizon van 2007); maar op korte termijn worden minstens de aanzetten voor zes nieuwe parken gegeven (cf. Bestuursakkoord).

Op een nog lager niveau is verspreid woongroen aanwezig, ingebed in het woonweefsel. De detaillering daarvan behoort niet tot het planniveau van het RSG.

3.5.2.7 Ruimte voor Spel, sport en ontmoeting

Omdat kinderen en jongeren specifieke ruimte nodig hebben om buiten te kunnen spelen en sporten, is voldoende aandacht voor een goede spreiding van voldoende kwalitatieve speelplekken, afgestemd op bestaande plaatselijke noden, essentieel. Vooral in dichtbebouwde woonwijken van de stad zijn speciaal voorbehouden plekken voor kinderen nodig. In de stadsdelen Binnenstad, Sint-Michiels-Casinoplein, Zuid, stationsbuurt Sint-Pieters, Miljoenenkwartier, Bloemekenswijk, Vogelhoek Gentbrugge en Ledeberg kern moet nog de eerste speel- en (outdoor)sportruimte voor kinderen en jongeren voorzien worden.

In andere wijken komt er reeds speelinfrastructuur voor, maar staat deze nog niet in verhouding tot het aantal kinderen die er wonen: Brugse Poort, Rabot, Sluizeken-Tolhuis-Ham, Macharius-Heirnis, Sint-Amansberg en Gentbrugge kern.

Kinderen spelen ook op straat; tieners en jongeren ontmoeten er elkaar. Daarom wordt een verbindend netwerk van veilige routes doorheen de kinderrijke buurten voorzien dat allerlei (formele en informele) plekken – zoals bv scholen, speelpleinen, parken, jeugd(werk)initiatieven en andere meervoudig bruikbare en onbestemde plekken voor ontmoeting en experimenteren voor diverse deelculturen – met elkaar verbindt tot een weefsel, een speelweefsel. Binnen dat speelweefsel kunnen kinderen zelfstandig van de ene plek naar de andere trekken en de lokaties zijn op wandel- en fietsafstand van elkaar gelegen. Dit veilige wegennet bestaat uit een reeks straten waar veel ruimte voor voetgangers en fietsers gereserveerd wordt en waar de verblijfsfunctie van de straat primeert op de verkeersfunctie. De invulling van deze straten kan variëren van bijvoorbeeld een verkeersluwe invulling met verbrede voetpaden en bomen, tot echte woonerven. Deze inrichting wordt toegepast waar reeds een significant aantal gezinnen met kinderen wonen. Dergelijke netwerken liggen tussen de grote verkeerswegen en kruisen zo weinig mogelijk deze en andere grote lijninfrastructuren.

Een bijzonder aspect voor de jeugdrecreatie zijn de fuifmogelijkheden. Naast de ontwikkelingen naar harde recreatievormen in de omgeving Afrikalaan-Vliegtuiglaan (zie deelruimte kernstad), worden gespreid over kernstad en randstad vijf kleinschalige fuifzalen gerealiseerd. Goede bereikbaarheid per fiets en met het openbaar vervoer, een degelijke inpassing in hun omgeving in het bijzonder wat betreft het vermijden van geluidshinder enerzijds en een degelijke sociale controle in functie van veiligheid zijn bijzondere aandachtspunten bij de lokatiekeuze en de uitbouw. Planning en zoveel mogelijk ook het beheer gebeuren in nauwe samenwerking met jeugdverenigingen.

Ook de sportinfrastructuur wordt gespreid over de verschillende wijken en deelgemeenten. Gespreid over de stad zijn nog veel bruikbare sportzalen van het stedelijk en het vrij onderwijsnet die onvoldoende of niet worden opengesteld voor een ruim publiek; hier zijn nog mogelijkheden van intensiever ruimtegebruik (in de tijd) mits goede omkadering en toezicht. Vooraleer nieuwe zalen overwogen worden, worden eerst deze mogelijkheden en intensiever ruimtegebruik onderzocht.

3.5.2.8 Ruimte voor varen

Voor **jachtclubs en pleziervaart** worden de bestaande ligplaatsen aan de Schelde (Scheldesluis, in de zuidelijke mozaïek) en de Leie (voor passanten aan Lindenlei in de binnenstad en aan Snekkaai) geoptimaliseerd, deze aan Langerbrugge-eiland worden fors uitgebreid langs de oude kanaalarm en aangevuld met nieuwe ligplaatsen voor passanten aan Rode Torenkaai/Veerkaai/Sint-Baafsabdij en Waalse Krook (in de kernstad) en nieuwe mogelijkheden aan Voorhaven (evt. in combinatie met de archeologisch waardevolle site van de oude droogdokken). De mogelijkheid om pleziervaarders de Watersportbaan te laten kruisen (voorzien in het betreffende Masterplan) en zo langs de Leie een doorlopende vaarroute door de binnenstad te creëren wordt gerealiseerd.

Daarnaast wordt er ook naar gestreefd om de Gentse binnenstad aantrekkelijker te maken voor de zachte waterweggebruikers: de kayaks en de roeiers (met bv opwaardering van watertrappen, inbreng van een kayaktrap of glissière, steigerdelen met lage uitstapdrempels, ...).



De Stad Gent maakt een aanmeerplan op met de selectie van aanlegplaatsen, gedifferentieerd naar het type en gebruik van de boten.

3.5.2.9 Ruimte voor passieve recreanten

Bovenop de hoger vernoemde mogelijkheden in groenpolen, groenassen en parken, beschikken fietsers en wandelaars in Gent over een ruime en aantrekkelijke waaier aan mogelijkheden in de valleigebieden, in de open ruimte van het agrarisch gebied en onder voorwaarde van respect voor de natuurwaarden ook in (grote delen van) natuurgebieden.

In het agrarisch gebied bieden ook andere vormen van recreatief medegebruik (fietsen, hoefvetoerisme, paardenmanège, ...) meerwaarde voor zowel de stadsbewoners/recreanten als de landbouwers/uitbaters.

3.5.2.10 Ruimte voor geluidshinderlijke recreatievormen

Grootschalige geluidshinderlijke recreatievormen (dancings, voetbalstadion, karting, modelvliegtuigen, ...) kennen ook in Gent een bepaalde behoefte aan ruimte en passende locaties. Met name voor grootschalige dancings en mega-fuifzalen is dit het geval. Onder strikte voorwaarden kan aan de ruimtebehoefte van geluidshinderlijke recreatievormen tot op zekere hoogte tegemoet worden gekomen.

Gelet op de bijna onvermijdelijke negatieve impact ervan op de omgeving en de schaarse ruimte in Gent, dient de initiatiefnemer in eerste instantie de nood aan dergelijke functie (op regionale schaal) voor elk specifiek geval terdege aan te tonen.

Ruimtelijke randvoorwaarden is voor deze hinderlijke functies is een efficiënt ruimtegebruik (compact en meerlagig, combinaties met andere functies), een vlotte afwikkeling van het autoverkeer en een voldoende grote afstand van (verder afgelegen) woonzones en natuurkernen.

Grootschalige geluidshinderlijke recreatievormen komen daarom alleen voor op specifiek aangeduide plaatsen in de stad, met name steeds buiten woonzones en in combinatie met bedrijventerreinen. Het betreft de volgende lokaties:

- Flanders Expo;
- Groothandelsmarkt;
- Afrikalaan-Vliegtuiglaan.

3.5.3 Nadere uitwerking

3.5.3.1 Ontwikkelingsperspectieven voor zonevreemde recreatie

Naast een elftal infrastructuren voor sport, jeugd en recreatie waarvan de zonevreemdheid tegenover het gewestplan reeds opgelost is of wordt in een B.P.A., zijn er op Gents grondgebied een dertigtal van dergelijke infrastructuren zonevreemd tegenover het gewestplan (waaronder drie concentraties in Gentbrugsemeersen, ten zuiden van Drongen, in Wondelgemsemeersen) en een zevental tegenover een bestaand B.P.A. Volgende aanpak staat ten aanzien van de verschillende categorieën en concentraties voorop:

- recreatieve infrastructuur in de drie voornoemde concentraties wordt gebundeld en geherlokaliseerd naar een passende plek in de omgeving (respectievelijk naar een passende plek aan de rand van Gentbrugsemeersen, het uit te bouwen recreatieterrein Keiskant tegen de bebouwing van Drongen aan en het nieuwe Westergemspportpark aansluitend op de woonbebouwing van Wondelgem en Limbastraat). De zonevreemdheid in natuurgebieden verdwijnt daarmee in principe volledig;
- recreatieve infrastructuur in industriegebieden wordt herbestemd wanneer zij voor de leefbaarheid van de woonkernen belangrijk is (cf. ROM-project), in andere gevallen blijft ze zonevreemd en kan ze benut blijven tot de realisatie van de bedrijvigheid;
- recreatieve infrastructuur in parkgebieden wordt in principe – waar nodig onder voorwaarden – herbestemd en kan verder functioneren;
- recreatieve infrastructuur in agrarische gebieden wordt geherlokaliseerd (in het kouter- en leieland), herbestemd om verder te functioneren ten bate van de leefbaarheid van de kernen (moervaart) of zonevreemd gehouden (in landschappelijk waardevolle gebieden en toekomstige groenpolen).

Dit zijn algemene lijnen die bij de opmaak van het sectoraal B.P.A. recreatie per specifieke situatie in detail worden behandeld.





3.6 Gewenste landschappelijke structuur

3.6.1 Uitgangspunten en visie

In de bestaande landschappelijke structuur wordt een onderscheid gemaakt tussen de landschappelijke structuur van de open ruimte, het stadslandschap en het industriële landschap in de haven. Door de afbakening van de stedelijke gebieden en van het zeehavengebied wordt het onderscheid tussen deze verschillende landschapstypes nog scherper gesteld. Binnen het ruimtelijk concept worden deze landschappelijke types dan ook als aparte gehelen beschouwd. De grenzen ertussen worden landschappelijk benadrukt.

Hierbij worden volgende inhoudelijke visie-elementen vooropgesteld:

- **Bescherming:** de elementen van de traditionele landschappen in de open en coulissenlandschappen zijn de basis voor de uitwerking van het open landschap als samenhangend geheel. Behoud en herstel van landschapselementen zijn de doelstellingen. Bescherming van een aantal waardevolle stedenbouwkundige gehelen in het stadslandschap is noodzakelijk.
- **Herkenbaarheid:** om het karakter van de drie type landschappen herkenbaar te houden moeten deze homogeen gehouden worden; vooral het maximaal vrijwaren van bebouwing in het open landschap vereist extra aandacht.
- **Leesbaarheid:** een hogere leesbaarheid wordt nagestreefd als basiselement voor de ontwikkeling van een landschap met belevingswaarde. Elementen die daartoe bijdragen zijn bakens en markante terreinovergangen, zichtassen en zichtpunten. De grenzen tussen de drie type landschappen stad-platteland-haven worden hard gehouden daar waar het nog mogelijk is (bv. de afbakeningslijn tussen het grootstedelijk gebied en het buitengebied).
- **Vergroening:** het harde, versteende stadslandschap van Gent moet verzacht en gekleurd worden door een sterke verhoging van het groenareaal in de stad.



3.6.2 Ruimtelijke onderdelen van de gewenste landschappelijke structuur

kaart 92 gewenste landschappelijke structuur

Drie types van landschappen worden onderscheiden.

- **Het stadslandschap** met haar sterke bebouwingsgraad, haar cultuurhistorisch landschap, haar torens in de kernstad en haar lappendeken van verschillende wijken. Dit stedelijke landschap wordt gestructureerd door het **raamwerk** gevormd door de groene ring R4, de stadsboulevard R40, de laanbeplantingen in de centrale delen van de steenwegen, de verbindende groenassen en in de kernstad de aanwezige groene stapstenen (parken).
- **Het open en coulissenlandschap** met de verschillende traditionele landschappen: de grotere verschillende valleigebieden en depressies (Schelde en Damvallei, Leie, Kale, en Moervaartdepressie), het Gentse kouter- en bulkenlandschap, het landschap van het voormalig Scheldeveld met de Kastelensite, de straatdorpengebieden in het noorden en de dekzandrug. Deze landschappen worden sterk gestructureerd op basis van de relictten van het traditionele landschap. Open landschappen bieden zichtpunten op stad en haven.
- **Het maritiem-industrieel landschap**, gestructureerd langs het kanaal en de R4's als centrale zichtassen, met de markante koeltorens, graansilo's en schoorsteenpijpen, de grootschaligheid en het veelvuldig voorkomen van water. R4 wordt uitgebouwd tot een verzorgd contactvlak met het omliggende open en coulissenlandschap.

Tussen en binnen de drie type landschappelijke structuren heeft men:

- de **markante, scherpe terreinovergangen** tussen het bebouwde en het onbebouwde landschap langs Ringvaart en Rietgracht in Mariakerke, tussen de groenpool van de kastelensite en Hutsepot, tussen haven en straatdorpen, tussen Gentbrugge en Scheldevallei en in de stad op de Blandijnberg (met onder meer de valleiflanken langs Muinkschelde en Leie);
- de **zichtassen** van stedelijk niveau zoals Ringvaart en Watersportbaan, Oudenaardse- en Brusselsesteenweg, B401 bij het binnenkomen van de stad, Coupure, Brugsevaart en Nieuwe Vaart, langs Voorhaven en Handelsdok, langs groenas 1 nabij het station, langs de vroegere spoorwegberm vanuit Sint-Amundsberg, langs Weverboslaan vanuit Gentbrugge, langs Deinzesteenweg op Noordhout, van op Stroomkeouter via Kruisstraat op Vinderhoutsebossen;



- de **zichtpunten** van stedelijk niveau op en binnen de stad zoals van op het Dampoortstation en langs het spoor naar het noorden, langs E40 en E17, van op de brug over de ringvaart in Drongen, van op de stadsboulevard (Ch. De Kerkhovelaan) op de Leievallei en de westelijke torenrij, maar ook aan de voet van de watersportbaan, van op de skitoren in Blaarmeersen op 'groen Gent' en de gipsberg aan Zelzate, van op de torens in de stad, vanuit het open veld aan de rand van het noordelijk havengebied;
- de verschillende **groenassen** als verbindingen van kleinere en grotere zichtassen in de stad met aanwezigheid van groen, grotere open ruimtes of cultuurhistorische elementen.

3.6.2.1 Het stadslandschap

Er worden hoge eisen gesteld aan de kwaliteit van de architectuur in de binnenstad. Nieuwe bebouwing past zich wat betreft schaal in het fijnmazige historisch weefsel. Fijnkorreligheid heeft een hoge menging van functies als gevolg. Grote monofunctionele (niet woon-)blokken worden dus niet meer in de binnenstad ingeplant. Om een stedelijk karakter, sociale veiligheid en 'ambiance' te houden worden functies steeds omringd en liefst overdekt met woningen.

Moderne architectuur is de veruiterlijking bij uitstek van een hedendaags 'Gent Cultuurstad'. Het monumentaliseren brengt de stad immers geen meerwaarde en bovendien spreken de bestaande monumenten voor zich. Gent moet toekomstige monumenten bouwen die getuigen van het heden, ook en vooral in de binnenstad.

Daarbij wordt het 'dynamisch model' van monumentenzorg toegepast. Het bouwt voort op het gegeven dat men doorheen de geschiedenis de stad in haar gebouwenbestand steeds moeiteloos aanpaste aan de constant opduikende nieuwe impulsen. Dit leidde tot de vrij consequente houding van slooping, aanpassing, nieuwbouw, met een stadsorganigram en stadsbeeld die adequaat de tijdsgeest weerspiegelden. De slooping van storende gebouwen en vervanging door beter passende volumes is pas aan de orde op het ogenblik dat de gebouwen bouwfysisch niet meer te renoveren zijn.

Er wordt geen 'apathische' beeldtaal en architectuur toegelaten zoals gesloten, blinde gevels van parkeersilo's, spiegelend glas in rijbebouwing, onoordeelkundig ingebouwde garages in gesloten straatwanden, dichtgemetselde ramen en deuren van panden, grote reclamepanelen/doeken op voorgevels, enz.

Er wordt omzichtig omgesprongen met de inplanting van viaducten, telecommasten, windmolens en andere constructies die een belangrijke landschappelijke impact hebben. De wenselijkheid en de aard van hun inplanting en vormgeving wordt individueel vanuit de plaatselijke situatie beoordeeld.

Hoogbouw

kaart 93 informatieve verduidelijking westelijke torenrij

Door hoog te zijn staan hoge gebouwen in relatie tot de ganse stad. Alle hoogbouw samen vormt zo een netwerk van onderlinge verbanden die herkenbaar en betekenisvol moeten zijn voor het geheel van de stad. Veel slechte realisaties hebben echter geleid tot een 'hoogbouw-syndroom', maar hoogbouw is een bouwtype als een ander met zijn eigenheid. Een aspect daarvan is dat meer voorzichtigheid wordt vereist bij inplanting dan bij andere type gebouwen.

In het verleden zijn hoge gebouwen in Gent niet altijd stedenbouwkundig goed ingeplant geweest. Storende schaalbreuken in de stad zijn: de drie Rabot woontorens (Opgeëistenlaan), het Belgacomgebouw en achterbouw (Keizer Karelstraat), Woontoren Krommewal.

Voor de Rabotwoontorens dienen op lange termijn verwijderd te worden, niet alleen omdat ze stedenbouwkundig volledig vreemd zijn aan hun omgeving, maar ook omdat ze een betere binding tussen de Rabotwijk en de binnenstad verhinderen. Ze hebben geen hoogstaande architectonische en bouwfysische waarde. Bovendien belemmeren de Rabottorens het zicht van op en langs de Brugse Vaart op de 3 torens van Gent die in de zichtlijn liggen. Enkel de Sint-Baafstoren en deels ook het Belfort zijn niet weggestoken achter de hoogbouwblokken van het Rabot.

De bestaande bebouwing aan Groene Vallei en Watersportbaan ligt op één lijn met uiterste grens spoorbundel Fabiolalaan en westelijke grens van het Flanders Expo gebied. Voor de twee laatste gebieden was er binnen de projecten hoogbouw voorzien, zonder dat deze met elkaar in relatie staan. Geopteerd wordt om deze met de bestaande hoogbouw op één noord-zuidlijn te brengen. Het gaat hier om torens van circa 27 bouwlagen. We noemen dit voortaan de Westelijke torenrij.

Aan beide stationsomgevingen komt hoogbouw van een omvang die in verhouding staat tot het belang van het station en de bouwhoogte en bezonning van de bestaande omliggende bebouwing (overgangen en/of voldoende tussenafstanden). Ter hoogte van het Dampoortstation komt enkel een slanke toren op de kop van het terrein Kasteellaan (kruising van de assen Land Van Waaslaan – Schoolkaai/ Handelsdok – Kasteellaan). Ter hoogte van het Sint- Pietersstation kan een rij van slanke torens gebouwd worden tegen de (versmalde) spoorbundel met tussenliggende sokkel van lagere bebouwing langs de Fabiolalaan.





Ook aan het viaduct B401 (Bellevue) wijk is nog (middel)hoogbouw mogelijk van 10 à 12 bouwlagen, meer bepaald ter hoogte van het terrein van de autohandel (Heyndrikxlaan) om de rij aan het viaduct te vervolledigen. Uiterste voorzichtigheid is evenwel geboden bij de inplanting van toekomstige hoogbouw langs de B401. Naarmate men de B401 afrijdt naar het centrum toe krijg men immers van op het viaduct – nog voor het huidige UCO gebouw – unieke doorkijken tussen de woontorens en het UCO-gebouw door op achtereenvolgens de Boekentoren, de Sint-Pietersabdij en de Ledegancktoeren. Deze voor Gent markante verticale 'bakens' geven zich als het ware één voor één prijs bij het binnenkomen van de stad en geven zo een boeiend, dynamisch beeld kenmerkend voor het binnenkomen van Gent.

Het stadslandschap wordt gedomineerd door de historische torenrij. De zichten erop worden gevrijwaard langs de zichtassen (zie verder). Het is tevens noodzakelijk dat het historische hart van de stad verder opgeladen wordt zodat dit gebied alle dagen van het jaar het episch centrum is van het stadsleven. De drie torens moeten meer dan een symbool zijn voor de stad, ze moeten ook veel intensiever in tijd en ruimte gebruikt en ingezet worden. De Sint-Baafskathedraal, het Belfort en de Sint-Niklaaskerk worden open huizen voor het ruime publiek. Vooral voor het Belfort en de Sint-Niklaaskerk is dit nodig, omdat het huidige gebruik en de invulling van deze gebouwen niet in verhouding staat tot hun grote symboliek.

Zichtassen

Volgende diepe zichtassen die veelal een perspectief hebben op de torens van de kernstad worden vrijgehouden van bebouwing en constructies:

- Brugse Vaart
- Voorhaven Muide – Meulestede
- Grootdok (zicht op dokken)
- Van Waaslaan – Braeckmanlaan
- Weverboslaan
- Viaduct B401 – Albertpark
- Watersportbaan



Bij heraanleg van het gedeelte E17 viaduct ter hoogte van Gentbrugge worden doorzichtige geluidsschermen aangebracht in plaats van de huidige blinde schermen, zodat de stad van op het viaduct zichtbaar wordt.

Te beschermen gehelen

Minstens zes sites van uitzonderlijke stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit en eenheid die thans geen of slechts onrechtstreeks een wettelijke bescherming genieten worden aangeduid als waardevolle stedelijke gehelen. Het betreft:

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

Vernieuwing in deze sites gebeurt met afleesbaar respect voor het waardevolle stadsbeeld. Deze waardevolle stedelijke gehelen krijgen een bescherming in de ruimtelijke uitvoeringsplannen.

De enige overblijvende relictten oude vest en stadsomwalling aan Keizerspoort en Waldam worden gevrijwaard.

Pleinen als referentiepunten

De gebruiksmogelijkheden en de aantrekkelijkheid van de pleinen wordt verhoogd in de kernstad. Meer zit- en speelmeubilair, bomen en hedendaagse kunstwerken (cf. Over the Edges – permanente buiten tentoonstelling) worden ingebracht. Het eigen karakter van elk plein wordt geaccentueerd.

Meer ondergrondse parkings dienen gerealiseerd te worden, binnen de grenzen van het 'standstill' principe in aantal parkeerplaatsen, waardoor veel bovengrondse ruimte kan worden vrijgemaakt voor ander gebruik en invullingen.

De drie pleinen op rij brengen thans een onaangename versteende leegte in de binnenstad. Een afwisseling met meer groen wordt nagestreefd bij de verdere heraanleg van dit gebied.



In principe moet groen verspreid in de stad aanwezig zijn als zacht landschap in contrast met het harde, versteende landschap. Het brengt kleur, rust en seizoensgevoel in de stad. Aanvullend aan de parken en groenassen is de aanplanting van straatbomen dan ook de regel bij de heraanleg van straten.

Randen

De grens tussen stedelijk gebied en buitengebied is aan de west- en oostkant van de stad uitzonderlijk scherp en duidelijk waarneembaar (Bourgoyen-Ossemeersen en Watersportbaan in het westen, Rozebroeken en Gentbrugsemeersen in het oosten). Deze bestaande kwaliteit wordt verder behouden en waar mogelijk versterkt (bv door wegnemen – zonevreemde – constructies uit de Gentbrugsemeersen en Bourgoyen- Ossemeersen die de markante scherpe overgang uithollen).

3.6.2.2 Het open landschap

Als 'contra-mal' voor de stad is er grote behoefte aan open landschappen die in belangrijke mate niet bebouwd zijn en die al dan niet groenmassa's bevatten. Er wordt gestreefd naar:

- maximale bundeling van bebouwing (afremming en herschikking van aanwezige versnipperde bebouwing, in het bijzonder storende en geïsoleerde zonevreemde bebouwingen en constructies);
- behoud en inbreng van samenhangende groenmassa's onder de vorm van multifunctionele parklandschappen met bospartijen erin;
- behoud van (grotere) open ruimten zonder bebouwing, met hun vergezichten, kleine landschapselementen, reliëfaanvoelen (dit betekent de instelling van bouwvrije zones en het afremmen van vertuining en hobbylandbouw).



Het open landschap heeft een hoge recreatieve waarde, en in het bijzonder het boslandschap want dit kan veel recreanten per oppervlakte-eenheid aan zonder dat men het gevoel heeft dat het er druk is.

De aanwezige relictten van waardevolle gebouwen, gebouwengehelen en landschapselementen (opgenomen in de landschapsatlas van AROHM – zie kaart 48 in het informatieve deel) worden behouden en in functie van eventuele opwaardering of vernieuwing uiterst zorgvuldig behandeld.

Woonbebouwing binnen de gewestplanbestemmingen die aanzet tot verspreide bebouwing en lintbebouwing wordt tot een minimum herleid, maar ten einde planschade te vermijden wordt ze niet verboden.

3.6.2.3 Het maritiem-industrieel landschap

De kwaliteit van het maritiem-industrieel landschap wordt gevoelig verhoogd door het behoud en hergebruiken van de aanwezige waardevolle industriële oude gebouwen en door een verscherpte aandacht voor de architectuur van nieuwe gebouwen en installaties langs het kanaal en de beide R4's, in het bijzonder in de omgeving van de kanaaldorpen.

De grens tussen het havenlandschap en het open landschap wordt gemarkeerd door de nieuwe dreefstructuur van de R4's als havenlaan en met de windturbines van 100 meter hoogte die gepland worden door Electrabel en SPE. Conform de omzendbrief EME/2000.01 Afwegingskader en randvoorwaarden voor de inplanting van windturbines dienen om landschappelijke redenen windturbines aan te sluiten bij bestaande grootschalige infrastructuren zoals (zee-)haventerreinen, sluizencomplexen, bundeling van lijninfrastructuren.

De in de haven gevestigde nutsbedrijven planten aan de randen van R4 West en Oost hun windturbines in zodat de grote verkeersstructuur en het havencomplex landschappelijk gemarkeerd worden.

Aansluitend op deze twee rijen kunnen er binnen de grenzen van de R4 (deel kanaalzone) verder windmolengroepen opgenomen worden zoals aangegeven vanuit het ROM-project (bv ter markering van het Siffertracé), voor zover het beeld op de bestaande stad dit niet belemmert.

Dit betekent tevens dat de Stad Gent, in aanvulling op het advies vanuit het ROM-project, aan de Vlaamse overheid adviseert geen grote windmolens ten zuiden van de geplande Siffertunnel, buiten de R4 en langs de Ringvaart (o.a. Industrierweg) te laten inplanten.



Windturbines

Wat groot- en kleinschalige parken van grote windturbines (groepen van meer dan drie grote turbines) betreft zal de Stad Gent de Vlaamse overheid of de provincie Oost-Vlaanderen adviseren dergelijke parken in te planten in de Kanaalzone en niet in het grootstedelijk gebied en het buitengebied van Gent. Conform het clusteringsprincipe van de omzendbrief EME/2000.01 is het aangewezen dergelijke windturbines zoveel mogelijk te clusteren in parken; daarom wenst de Stad Gent verder geen verspreide of losstaande grootschalige windturbines in te planten buiten de Kanaalzone.

Losse kleine windturbines en parken van kleine windturbines kunnen wel ingepast worden in het grootstedelijk gebied of het buitengebied. De lokatie van inplanting moet bij voorkeur gelegen zijn in één van de volgende bestemmingsgebieden :

- industriële bestemmingen (industriegebied, KMO gebied, zeehaven- en havengebied, (lokaal of regionaal) bedrijventerrein, ...);
- gebieden voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen.

Elk voorstel van inplanting van kleine windturbines moet tevens geëvalueerd worden aan de hand van een aantal afwegingscriteria die in een gemeentelijk windplan zullen opgesomd worden.





Voetnoten

- 9 Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, pag. 358
- 10 de 20 grootste terreinen zijn de terreinen 16, 17, 19, 20, 21, 52, 54, 57, 58, 68, 72, 80, 82, 83, 84., 85, 86,87, 92, 95 op kaart en tabellen woonprogrammatie (zie verder)
- 11 De deelstudie 'Leefbaarheid en verbeteringsobjectieven voor de woonkernen in de kanaalzone' van het ROM-project door het WES geeft aan dat in Sint-Kruis-Winkel, als enige kern in de kanaalzone, de bouwmogelijkheden reeds zeer krap zijn voor de opvang van de lokale behoefte (24 getelde bouwpercelen tegenover een raming van de lokale behoefte bij constant blijvende bevolkingsomvang louter door gezinsverdunding, van 28 bijkomende woningen). Daarbovenop dienen dan nog woningen voor herlokatie van een gedeelte van de te verwijderen woningen in het aanleunende woonlint Terdonk/Knippegroen (in totaal 25 woningen volgens telling 2002) voorzien. Een bijkomende woonzone voor ca. 15 woningen is verantwoord.
- 12 Dit betekent niet dat de stad niet wenst geïnformeerd of betrokken te worden bij deze acties.
- 13 In de ruimtelijk-natuurlijke structuur worden, conform het RSV, als ruimtelijke beleidscategorieën onderscheiden: grote eenheden natuur (GEN), grote eenheden natuur in ontwikkeling (GENO), natuurverwevingsgebieden en natuurverbindingsgebieden. In het Decreet betreffende het Natuurbehoud en het Natuurlijk Milieu wordt de natuurlijke structuur vanuit een natuurgerichte visie benaderd, met het oog op het voeren van een sectoraal beleid. Deze natuurlijke structuur bestaat uit een Vlaams Ecologisch Netwerk en een Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk. Uiteindelijk zullen de grote eenheden natuur, de grote eenheden natuur in ontwikkeling en de natuurverwevingsgebieden die in de ruimtelijke uitvoeringsplannen worden afgebakend, overeenstemmen met de grote eenheden natuur, de grote eenheden natuur in ontwikkeling en de natuurverwevingsgebieden die in het kader van het decreet betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu zullen worden afgebakend. Richtinggevend gedeelte RSV, blz. 383.
- 14 Bij een eventueel bouwprogramma moet de echte kern van natuur maximaal behouden blijven.
- 15 idem
- 16 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen, p.368.
- 17 Het concept voor de ontwikkeling van de groenassen is opgemaakt op basis van het groenassenconcept dat destijds in het ROS voorgesteld werd en een recent daarrond geformuleerde visie door de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning van de Stad Gent, aangevuld met eigen inzichten.
- 18 De zeven oorspronkelijk beschreven groenassen worden aangevuld met een achtste groenas in noordelijke richting.
- 19 Dit aspect van de havenontwikkeling is tot op heden onvoldoende onderzocht binnen het ROM project
- 20 OFOS: Opgeblazen FietsOpstelStrook, kader dat vóór stilstaande auto's aan lichtengeregelde kruispunten wordt geschilderd en waar fietsers zich kunnen opstellen vóór de auto's.
- 21 Bij de hoofdstamlin naar Evergem betreft het de zone tussen Evergemsesteenweg en de bestaande tramlijn.
- 22 het betreft de as : C.Heymanslaan – Ottergemsesteenweg Zuid
- 23 Intensief ruimtegebruik op bedrijventerreinen in Gent, Buck Consultants International, 2001.
- 24 Zie informatief deel.
- 25 Een bijkomend regionaal bedrijventerrein Schaatpiste-Schelde (11 ha), zoals in een eerder document van het afbakeningsproces aangegeven, wordt niet wenselijk geacht gelet op het belang van de Scheldevallei voor de natuurlijke structuur en de aantrekkelijkheid van groenas 4 Bovenschelde.
- 26 Deze 'gecorrigeerde' taakstelling volgt uit de 353 ha die het afbakeningsproces thans aangeeft, omgerekend met een verhouding 150/250 bij de beoogde meer hoogwaardige economische activiteiten in de kennis- en dienstensector
- 27 Voor Treuil-Arbed, ACEC en Westergempark/Wondelgemsemeersen moet ook de (gedeeltelijke) herbesteding van industrie naar ambacht in rekening worden genomen, waardoor de (wettelijk, volgens het gewestplan) te realiseren bufferzones behoorlijk verkleinen en de feitelijke mindering aan bruikbare oppervlakte voor bedrijvigheid veel lager uitvalt dan de aangegeven oppervlakten.
- 28 Deze steunt voor de meeste terreinen op de lopende inventarisatie in opdracht van DEWER en voor enkele terreinen nog op het onvolledige onderzoek van enige jaren geleden (waarin interne reserves en leegstaande gebouwen niet in rekening werden genomen - terreinen waarvoor in de tabel maar één oppervlaktecijfer is aangeduid). Voor de recent volledig geïnventariseerde terreinen wordt de realiseerbare oppervlakte (eventuele herbesteding afgetrokken) aangegeven door twee cijfers. Het eerste cijfer heeft alleen betrekking op de braakliggende en te huur of te koop staande percelen; het tweede cijfer slaat op het geheel van de niet in gebruik zijnde oppervlakte, dus met inbegrip van groene zones, interne reserves en leegstand.
- 29 Het is wenselijk binnen de regionale zeehavenondersteunende bedrijventerreinen mogelijkheden (een beperkte oppervlakte) te voorzien voor herlokatie van een aantal bedrijven uit de naastgelegen woonkernen die feitelijk zeehavenondersteunend werken (o.a. transportbedrijven, cleaning). De precieze oppervlakte en situering hiervan dient naar aanleiding van het afbakeningsRUP of naar aanleiding van de inrichtingsplannen voor deze terreinen te worden bekeken en vastgelegd.
- 30 De aanduiding 'mober' geeft aan dat een mobiliteitseffectrapport voor elke betrokken handelszaak of (voorkeur) voor het geheel van de mogelijke ontwikkeling van de handel op die lokatie moet worden opgemaakt om beslissingen terzake op een deskundige basis te kunnen nemen. Deze MOBER's beschrijven het te verwachten mobiliteitseffect van het project op de directe omgeving en op het omliggende wegennet (voor auto's, openbaar vervoer en fiets), stellen eventuele remediërende maatregelen voor geconstateerde probleempunten weer en doen in voorkomend geval uitspraak over de grenzen van het project ingeval remediërende maatregelen onvoldoende zouden blijken.
- 31 De aanduiding 'mober' geeft aan dat een mobiliteitseffectrapport voor elke betrokken handelszaak of (voorkeur) voor het geheel van de mogelijke ontwikkeling van de handel op die lokatie moet worden opgemaakt om beslissingen terzake op een deskundige basis te kunnen nemen. Deze MOBER's beschrijven het te verwachten mobiliteitseffect van het project op de directe omgeving en op het omliggende wegennet (voor auto's, openbaar vervoer en fiets), stellen eventuele remediërende maatregelen voor geconstateerde probleempunten weer en doen in voorkomend geval uitspraak over de grenzen van het project ingeval remediërende maatregelen onvoldoende zouden blijken.

Ontwikkelingsperspectieven voor deelruimten





4 Ontwikkelingsperspectieven voor deelruimten

Als uitwerking van de gewenste ruimtelijke structuur van Gent worden hier per deelruimte de beleidsdoelstellingen, de ruimtelijke conceptelementen en een structuurschets besproken. Dit deel dient samen gelezen te worden met het vorige deel dat de specifieke ontwikkelingsperspectieven voor de zes deelstructuren weergeeft.

De structuurschetsen voor de zeven deelruimten overlappen elkaar aan hun randen: op elke kaart zijn ter situering ook enkele – maar niet alle – elementen van de naastgelegen deelruimten aangeduid.

4.1 De binnenstad

kaart 94 structuurschets voor de binnenstad

De binnenstad, de pre-industriële stad volgens de kaarten van Ferraris, ontwikkelt verder als zeer gemengd woongebied met handel, horeca, cultuur, scholen en andere diensten tot het levendige historische hart van het stedelijk gebied Gent. Blijvende aandacht gaat hierbij naar het wonen in dit gebied. Bewoners en stadsbezoekers vinden er comfort in de krachtige en aantrekkelijke erf functie van een uitgestrekt voetgangersgebied.

Beleidsdoelstellingen zijn:

- het beschermen, opwaarderen en kwantitatief opvoeren van het wonen;
- het meer verankeren van kennis en cultuur in de binnenstad als gelijkwaardige functies van handel en horeca;
- het gelijktijdig ontwikkelen en beheersen, door concentratie van handel en horeca op geselecteerde winkelassen en pleinen;
- het verzorgen van een optimale bereikbaarheid op stedelijk, regionaal en (inter)nationaal niveau met de verschillende vervoersmodi.

Het gebied krijgt zijn structuur door verschillende conceptelementen. Aan de basis liggen volgende elementen.

Sterke verweving van functies

De sterk aanwezige verweving van wonen, handel en horeca, diensten, cultuur en onderwijs in relatief kleinschalige korrels worden behouden. Nieuwe functies en activiteiten passen zich hierin in en benutten bestaande leegstaande of op te waarderen panden optimaal.

Ontwikkeling van handel en horeca ondersteunt het stadsbezoek aan Gent dat in belangrijke mate in de historische binnenstad is geconcentreerd. Het biedt de inwoners van Gent en van de regio een kwaliteitsvol winkelalternatief voor shoppingcentra buiten de stad en een complementair aanbod aan dat van baanwinkels. Passende bouwmogelijkheden, een goede bereikbaarheid en een aantrekkelijk openbaar domein ondersteunen deze ontwikkeling. Tegelijk wordt ze beheerst om een eenzijdige rol en sfeer in de binnenstad te vermijden, het wonen kansen te geven en een overaanbod aan horecazaken te vermijden.

Het aanwezige en bijkomende **culturele aanbod** aan musea, theater, film en muziek wordt verspreid over de binnenstad (en de cultuurcluster) binnen aanvaardbare wandelafstanden van de grote publiekstrekkers. In de binnenstad wordt ook het hoger onderwijs opnieuw sterker ingebed met hergebruiken van een aantal grotere leegstaande en onderbenutte gebouwen. Culturele voorzieningen en het onderwijs moeten zeer nadrukkelijk aanwezig zijn in dit gebied als een zeker tegengewicht voor toerisme en funshopping, zodat het profiel van Gent Kennis- en Cultuurstad voldoende zichtbaar wordt. Leegstaande en onderbenutte gebouwen worden om deze reden in de eerste plaats voorbehouden voor herinvulling met cultuur en onderwijs.

Beschermen en (kwantitatief en kwalitatief) opvoeren van het **wonen in de drukke binnenstad** uit zich in het effectief realiseren van woningen (zo mogelijk van verschillende types en klassen) boven winkels, in grote complexen (steeds verplicht gemengd met woningen) en in de woonbuurten die gelegen zijn tussen de winkelassen. Dit uit zich eveneens in het vrijwaren van rust, stilte en groen in binnengebieden; en in het behouden en creëren van semi-publieke ruimten voor woninggroepen. Voor het bekomen van een evenwichtige en doorleefde binnenstad is dit essentieel.

Overeenkomstig het mobiliteitsplan Horizon 2010 wordt een **optimale bereikbaarheid** van het erfgebied van de binnenstad op stedelijk en bovenstedelijk niveau nagestreefd voor alle modi en voor de minst belastende modi (te voet, fiets, openbaar vervoer) in het bijzonder.

Met de inbreng van nieuwe functies en de na te streven verdichting wordt in de binnenstad bijzonder voorzichtig omgesprongen om de **fijnmazige landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit** te behouden en te



versterken (in plaats van deze te schaden). Grote kantoorprojecten worden niet ondergebracht in de binnenstad, de schaalgrootte wordt conform de categorisering buiten de hoofdstamlijnen beperkt tot maximaal 2.500 m² vloeroppervlakte, wat de grens is van de inpasbaarheid in het fijnmazig weefsel.

De drie historische torens fungeren als hét **baken** voor de binnenstad en ze zijn stadslandschappelijk maatgevend. Om de leefbaarheid en de kwaliteit van de woonomgeving te verhogen zal voor de binnenstad een bomenplan worden opgemaakt dat aangeeft welke straten/straatdelen op welke wijze in de toekomst zullen worden begroend.

Relaties met de dichtst omliggende buurten van de kernstad blijven aanwezig en deze met verder gelegen buurten worden verstevigd, onder meer naar Dampoortstation door een nieuwe brug voor voetgangers en fietsers over de Leie ter hoogte van de Reep (die, gelet op het gevoelige karakter van deze plek met samenvloeiing van Leie en Schelde, een zeer zorgvuldig ontwerp meekrijgt). Deze laatste voorwaarde is evenzeer van tel voor een eventuele nieuwe trambrug in deze omgeving.

Vier openbaarvervoersknopen

Centraal in het functioneren van het toekomstige openbaar vervoer in Gent staan vier grote openbaarvervoersknopen (Sint-Pieters, Korenmarkt, Dampoort en Wilsonplein Zuid), waarvan er drie gelegen zijn in en bij de binnenstad. Tussen deze vier knooppunten vormen de hoofdstamlijnen een lus door de binnenstad; in elk van de vier vertrekt een hoofdstamlijn naar de rand van de stad. Het zijn ook knooppunten van andere openbaar vervoerslijnen en knooppunten in het fijnmazige busnet.

Fietsverbindingen dwars door de binnenstad (en het voetgangersgebied) heen worden aantrekkelijk, verkeersveilig en comfortabel berijdbaar uitgebouwd.

Cultuurcluster

Om het profiel van Gent Cultuurstad nog nadrukkelijker stedenbouwkundig te vertalen is het noodzakelijk verdere spreiding van bijkomende voorzieningen te voorkomen. Daartoe wordt een ruime 'cultuurcluster' afgebakend waarbinnen alle bijkomende culturele voorzieningen van (groot)stedelijk niveau gehouden worden.

De cultuurcluster is een langgerekt gebied dat het belangrijkste deel van het cultuurhistorische hart van Gent omvat. Het wordt grosso modo begrensd door de waterlopen van Leie en Schelde: de Leie in het westen, de stadsboulevard (ACEC-site) in het noorden, de (Muink)Schelde (Decascoop en de Sint-Pieterssite) en Dampoort (Sint-Baafssite) in het oosten en opnieuw de stadsboulevard R40 (SMAK en Schone Kunsten, Bijloke) in het zuiden.

Centraal deel van de cultuurcluster

Binnen dit gedeelte valt de grootste concentratie van het aanbod, blijft veel op wandelafstand van elkaar en blijft alles binnen 400 meter wandelafstand van drie openbaarvervoersknopen Zuid, Korenmarkt en Dampoort en binnen 400 meter wandelafstand van de parkings van de P-route.

Voor nieuwe projecten van (groot)stedelijk niveau wordt er binnen dit gebied naar mogelijkheden gezocht. Leegstaande en onderbenutte gebouwen komen daarvoor in aanmerking. Zijn er geen geschikte mogelijkheden binnen dit gebied, dan zoekt men naar mogelijkheden in het aanleunende deel van de cultuurcluster.

Binnen de cultuurcluster moeten de belangrijke leegstaande en onderbenutte gebouwen een herinvulling krijgen of een veel groter gebruik in tijd en ruimte door (gemeenschappelijk) medegebruik (zo onder meer Sint-Niklaaskerk, Belfort, Groot Seminarie). Deze gebouwen worden bij voorkeur ingevuld met cultureel-recreatieve functies of onderwijsfuncties.

De detailhandel en horeca ontwikkelen er zich gestuurd en vooral kwalitatief en diversifiërend (onder meer volgens de richtlijnen van de respectievelijke strategisch-commerciële plannen). Ondanks deze concentratie van meer toeristische activiteiten in de binnenstad, blijft het evenwicht met het wonen en culturele voorzieningen er gegarandeerd, onder meer door forse uitbreiding van het wonen boven winkels en het wonen in de 'woonbuurten'.

Aanvullend deel van de cultuurcluster

Het aanvullende deel van de cultuurcluster is de zone vanaf de Leie naar de ACEC-site. Dit deel is naast de grootstedelijke cultuurprojecten ook geschikt voor atelier- en repetitieruimten die niet inpasbaar zijn in de andere onderdelen van de cultuurcluster.





De drie torens en openbaar domein

De realisatie van een aantrekkelijke **erffunctie** in de gehele binnenstad met opvang van de gemotoriseerde binnenstadbezoekers aan P-route en de stadsboulevard wordt verder gezet. Een sobere maar krachtige inrichting van pleinen en straten ten behoeve van voetgangers, spelenden en rustenden, fietsers en traagrijdende bewoners en leveranciers wordt verder doorgevoerd.

De drie torens domineren de Binnenstad, dus wordt geen hoogbouw toegelaten in hun omgeving en op zichtassen met de torens als eindperspectief. Heraanleg van Korenmarkt en Braunplein werkt de as van de drie torens af.

Parkings Braunplein en Maaseikstraat kunnen verdwijnen voor plein- en parkaanleg, met veel groenaanplantingen die aanleiding geven tot een afwisseling van verharde pleinen en parkjes langs de as Cataloniëstraat-Limburgstraat. In de volledig versteende binnenstad zal dit een welkome afwisseling zijn van het stadslandschap. Vervangende parkings in de omgeving van deze sites blijven dan zeker mogelijk.

Het Baudelopark wordt vergroot door het verwijderen van een deel van de Bibliotheekstraat die het park nu doormidden snijdt.

De Nederschelde wordt opengelegd, zodat het historische waterpatroon van de stad weer leesbaar wordt. Deze waterloop is van historisch belang aangezien hier de Portus Ganda ontstond. Ter hoogte van het Laurentplein primeert de historische binding van de Portus met het water, boven de aanleg van zo'n honderd jaar geleden van het Laurentplein/parking.

De **cultuur-historische waarde** van de binnenstad wordt gevrijwaard door maximaal behoud van het kleinschalige en kronkelende stratenpatroon en door behoud, renovatie en kwaliteitsvolle aanvullingen van de vele grote en kleine waardevolle gebouwen. Banale en storende gebouwen worden vervangen door eigentijdse architectuur op schaal van de binnenstad, waardoor een goede menging van historische en hedendaagse architectuur een meerwaarde biedt voor het vernieuwende imago dat Gent wil uitstralen.

De **waterstructuur** als aantrekkelijk element in de binnenstad wordt opnieuw ten volle beleefbaar gemaakt door het openwerken van overkapte delen zoals de Nederschelde; de uitbouw van een stadsjachthaven voor passanten aan Rode Torenkaai/Veerkaai (behoud van deze aan Lindenlei), van talloze rust- en uitkijplekken aan en op het water en van voetwegels langs en boven (op passerellen) het water; het benutten van leegstaande en leegkomende gebouwen op de oevers voor aantrekkelijk wonen aan het water en voor publiekstreckende functies die inspelen op het water (bv een watertheater).

Er is behoud en bescherming van de (kleinschalige) **groenelementen** aan het water en in de binnengebieden, veelal in de particuliere tuinen. Daarbovenop wordt een actief, versterkend groenbeleid in de binnenstad gevoerd, met een groene uitbouw van de groenassen G3 Benedenschelde, G6 Leie, G7 Vinderhoutsebossen en G8 Wondelgem langs de waterkanten, onder meer door het vergroten van het openbaar karakter en van de zichtbaarheid van het groen, een gerichte inbreng van groen in straten en pleinen en het stimuleren van privégroen op koeren, daken en terrassen. Het Baudelopark wordt, onder meer door verwijdering van de doorsnijdende Bibliotheekstraat, als een stadsdeelpark uitgebouwd en versterkt. Het historische Sint-Baafsveld fungeert op de rand van de binnenstad als een publiek toegankelijk park voor de buurt.

Pleinen worden geoptimaliseerd als de huiskamers van de stad, er worden fora ontwikkeld voor ontmoeting, culturele en maatschappelijke activiteit met doordachte inbreng van groen en indien mogelijk passende constructies en structuren (ingebouwde podia, overkappingen, onthaalruimten...). Leegstaande en leegkomende panden in de pleinwanden worden bij voorkeur ingevuld met publiekstreckende diensten of culturele functies (ook 's avonds).

Kernwinkelscircuit

Het kernwinkelscircuit wordt in het kernwinkelgebied verder uitgebouwd, met aanloopstraten er omheen, met ertussen beschermde woonbuurten en met erboven wonen boven winkels.

In de mazen van het winkelcircuit en de aanloopstraten worden geen bijkomende winkels meer ingeplant. Daar primeert het wonen en de aanwezigheid van private en openbare diensten.

Woonbuurten en wonen boven winkels

Het wonen in de binnenstad zit in de verdrukking. In tegenstelling tot de deelgemeenten daalt het bevolkingsaantal er stelselmatig. Verdringing door meer rendabele woontypes, verdringing door andere functies en overlast van



verkeer en parkeerdruk wegen op de bewoning in het stadscentrum. Daarom moet het aantal woningen er opgevoerd worden en het bestaand woonaanbod voldoende beschermd en ondersteund worden. De Stad zal een plan 'eengezinswoningen binnenstad' opmaken.

Sommige buurten hebben de afgelopen jaren relatief veel bewoners verloren, vooral het westelijk en zuidwestelijk gedeelte van de kernstad. Er kunnen uiteenlopende redenen aan de basis van deze verliezen liggen. Het is zelfs waarschijnlijk dat de oorzaken per buurt verschillen, maar op dit ogenblik ontbreekt elk onderzoek naar de buurtgebonden verhuisoorzaken. In deze buurten zal er hoe dan ook extra aandacht moeten uitgaan naar de opvoering en het herstel van het aantal woningen. Onder andere het vrijkomen van onbebouwde terreinen en de herziening van het B.P.A. moeten binnen elk van deze buurten als kans aangegrepen worden om er het aantal woningen te verhogen.

Het meest frappant voorbeeld van het teloorgaan van het wonen in het stadscentrum zijn de winkelwandelstraten. Geleidelijk aan zijn deze gemengde hoofdstraten tot monofunctionele winkelwandelstraten geworden doordat heel wat eigenaars en huurders zich enkel interesseren in het gelijkvloers van een handelspand en de manier waarop de winkeloppervlakte kan gemaximaliseerd worden. Eigenaars vinden het rendement van de huur- en verkoopprijzen van de woonverdiepingen in vergelijking tot de opbrengsten van de winkeloppervlakte vaak te laag. Het nastreven van maximaal rendement heeft heel wat gevolgen voor de winkelpanden; horizontale doorbraken worden losgemaakt van de verticale geleding tussen naastliggende panden, binnenmuren worden vervangen door balken en kolommen, deuren en trappen worden verwijderd en de verdiepen worden zowel binnen als buiten grondig verwaarloosd.

Ook al staat 80% van de eigenaars en huurders positief t.o.v van bewoning in hun pand, uit een enquête van de Dienst Economische Ontwikkeling blijkt toch dat 64% van de eigenaars van gedeeltelijk leegstaande winkelpanden de bovenverdiepingen niet te koop of te huur stelt³². Voor een deel is dit het gevolg van hun beperkte invloed in de loop van handelshuurcontracten (voor het hele pand). De overheid moet dus ingrijpen naar eigenaars en handelshuurders. Het idee dat investeren in de bovenverdiepingen van winkels verloren kosten zijn klopt alvast niet. Uit een projectcase voor de Langemunt blijkt dat wonen boven winkels wel degelijk rendabel kan zijn, zeker als de eigenaar meerdere woongelegenheden in de bovenverdiepen kan onderbrengen. Ze mikken dus best op kleinere gezinnen om een tweetal redenen. Ten eerste, om het financieel haalbaar te houden voor de eigenaars en huurders, moeten de huurinkomsten voldoende in verhouding staan tot de investeringen. Ten tweede kan er in de winkelwandelstraten moeilijker voldaan worden aan de woonwensen van grotere gezinnen (parkeerplaatsen, tuinen en groen, stilte, enz.)

Er is een gemeentelijk beleid nodig met verschillende dimensies en verschillende noodzakelijke maatregelen om het wonen boven winkels te stimuleren:

- inventaris leegstand + goedkeuring van een specifieke bouwverordening;
- rigoreuze uitvoering van de leegstandsbelasting + sensibiliseringscampagne gericht aan de winkeliers.

Het geleidelijk herstel van het wonen (boven winkels) is door middel van een gemeentelijke bouwverordening en leegstandsbelasting in de eerste plaats hard nodig in de winkelassen met opvallend veel leegstand en een te eenzijdige winkelinvulling:

- Kortrijksepoortstraat-Nederkouter-Veldstraat-Korenmarkt-Korte en Langemunt,
- Cataloniëstraat-Limburgstraat-Vlaanderenstraat,
- Korte Meer-St. Niklaasstraat,
- Zonnestraat-Kouter-Vogelmarkt-Brabantdam,
- Zuidstationstraat-Wilsonplein-Lammerstraat.

Elke opportuniteit en bouwaanvraag in deze winkelassen moet aangegrepen worden als een kans om het binnenstedelijk woonweefsel weer aan elkaar te rijgen en de functievermenging te herstellen.

Er is een plan nodig voor het gebied van de Binnenstad waarop straten/straatdelen geselecteerd zijn waar bescherming en uitbouw van eengezinswoningen voorop staat. Dit plan zal als onderlegger dienen bij de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen of herziening van de BPA's Binnenstad.

Daarnaast hebben veel klachten van stadsbewoners betrekking op parkeerdruk en het toenemend verkeer in de (woon)straten. In het stadscentrum komt een grote menging voor met andere functies die heel wat autoverkeer aantrekken. Ze trekken alsmaar meer verkeer aan van werknemers, bezoekers, studenten, recreanten, enz. In sommige buurten is de draagkracht dan ook ruim overschreden.

Het verder invoeren van meer 'zones 30' in het ruime stadscentrum en deelgemeenten, zoals voorzien in het Mobiliteitsplan Binnenstad en de diverse verkeersleefbaarheidsstudies, zal een belangrijke verbetering van het stedelijk woonklimaat betekenen. Om de verkeersoverlast in een aantal woonwijken in te dijken, zouden een aantal





‘verblijfsgebieden’ in de verkeersleefbaarheidsplannen moeten worden voorzien die samenvallen met ‘zones voor eengezinswoningen’ op de BPA’s. Daar dient de straatinrichting bij vernieuwing meer op de verblijfsfunctie en het spelen van kinderen te liggen.

Studentenbuurt

Het hart van de studentenbuurt en de universitaire vestigingen strekt zich uit in een gebied vanaf het Rectoraat in de Sint-Pietersnieuwstraat tot aan de Faculteit Wetenschappen in de Ledeganckstraat. De concentratie van faculteiten, studentenvoorzieningen en studentenkamers is hier het hoogst. Gezien Gent zich verder wenst te profileren als kennisstad wordt in dit gebied in eerste instantie bijkomende ruimte geboden aan de universiteit en de hogescholen. Belangrijke stedenbouwkundige ingrepen door de universiteit en de hogescholen zullen het profiel van dit gebied versterken. De straatinrichting van (delen van) de studentenbuurt is evenwel niet voorzien op het groot aantal voetgangers en fietsende studenten. Omwille van het gebrek aan ruimte voor het langzaam verkeer en in functie van de stapel staande projecten werkt de Stad Gent in samenwerking met de universiteit en de hogescholen een ontwerp van openbaar domein uit voor de studentenbuurt.





4.2 De kernstad

kaart 95 structuurschets voor de kernstad

De kernstad omsluit de binnenstad en omvat de stadsgordel met inbegrip van de oude delen van Sint-Amandsberg, Gentbrugge, Ledeborg en Bloemekenswijk.

De kernstad is een ruim gebied met een specifieke en sterke verweving van wonen, diensten, vele onderwijsinstellingen, handel, oude en nieuwe ambachtelijke bedrijvigheden. De beide stationsomgevingen ontwikkelen als bijzondere en publiekstreckende tertiaire groeipolen binnen dit gebied. Vernieuwing en verluchting van dit centrale en historisch belangrijke stadsdeel wordt intensief nagestreefd; tegelijk wordt de veelheid aan fragmenten binnen dit gebied een sterke ruimtelijke samenhang gegeven. Een goed ingerichte stadsboulevard R40, centraal gelegen in de kernstad, de steenwegen met hun stamlijnen van openbaar vervoer, het waternet van vaarten en rivieren en de ontwikkelde groenassen zijn dragers van deze ruimtelijke samenhang. De tweede parkeergordel voor de binnenstad is hier aanwezig.

Beleidsdoelstellingen zijn:

het intensief nastreven van structurele vernieuwing, verluchting en **vergroening** van de gordel;

het geven van **ruimtelijke samenhang** aan de veelheid van fragmenten;

actieve ontwikkeling van de beide **stationsomgevingen** in complementaire zin.

De **structurele vernieuwing** mikt op een kordate en massale opwaardering en differentiëring van de woningvoorraad ten behoeve van een waaier aan bevolkingsgroepen met uiteenlopende woonbehoeften, -budgetten en -culturen. Zachte renovatie en vooral harde renovatie en structurele vervangingsbouw leiden tot eigentijdse woningen (met buitenruimte); behoud en creatie van groene en open ruimten en van pleinen door uitpitting, verwijdering en reorganisatie, zorgen voor aantrekkelijke en leefbare woonomgevingen. De eigenheid van elke woonbuurt wordt versterkt en vormt het kader voor de vernieuwingen en ingrepen.

De raakvlakken van de verschillende woonbuurten en grootschalige functies worden op actieve wijze **samenhang** gegeven door een creatieve uitbouw van hoger vernoemde dragers, in het bijzonder de stadsboulevard die op regelmatige plekken aan hoofdstraten van buurten meer binding dan scheiding realiseert en van een reeks nieuwe verbindingen (bruggen en doorsteken) tussen tot op heden afgescheiden buurten.

Actieve ontwikkeling van beide **stationsomgevingen** als knooppunten voor het stedelijk openbaar vervoer, en als complementaire gemengde concentratiepunten van publiekstreckende tertiaire, educatieve, culturele en recreatieve functies aan hoge dichtheid en met hoogwaardige architecturale kwaliteit, wordt doordacht, stapsgewijze en met selectiviteit doorgevoerd, steunend op passende initiatieven uit de ruime overheidsfeer (overheidsbedrijven, scholen...) die aan deze plekken prioriteit geeft.

Vijf *strategische projecten* in de kernstad worden op actieve en kwaliteitsvolle wijze uitgewerkt. Zij onderstrepen het belang van deze deelruimte voor de gehele stad. Het betreft de ontwikkeling van de ACEC-site, de stationsomgevingen van Dampoort en Sint-Pieters, de start van systematische uitvoering van de stadsontwerpen voor herstructurering en verluchting in Brugge Poort en Rabot.



Ruimtelijke onderdelen van de kernstad zijn de volgende:

- stationsbuurt Sint-Pieters
- stationsbuurt Dampoort
- stadsboulevard R40
- stadsgordel
- onderscheiden stadsbuurten.

Stationsbuurt Sint-Pieters

- Het Sint-Pietersstation is een internationale, regionale en grootstedelijke toegang tot de stad. Ze vormt hierdoor een centrale pool in de stad. In de verdichte stationsomgeving zijn publiekstreckende kantoren met loketfuncties, particuliere kantoren met een hoge werknemersgraad per oppervlakte en voorzieningen zoals scholen en hogescholen sterk verweven met de woonfunctie in een aantrekkelijke woonomgeving. Gelegen buiten de culturele cluster zijn belangrijke culturele functies zoals een cinemacomplex, dancing e.d. hier niet gewenst.
- De stationsomgeving Sint-Pieters wordt ontwikkeld tot hoofddraaischijf van openbaar vervoer met een eigentijdse station(plein)ruimte voor, in en achter de spoorberm (met respect voor de bestaande pleinvuurtoren en hun bouwhoogte). In de omgeving met publiekstreckende kantoren en kantoren met hoge



tewerkstellingsgraad, scholen en nieuw wonen (bijvoorbeeld gekoppeld aan en met uitzicht op de Blaarmeersen vanuit een aantrekkelijke toren in de westelijke torenrij).

- Het is opvallend dat in een omtrek van 1 km van de stations zoveel onbenutte en onderbenutte terreinen liggen: omgeving Sint-Pieters: Fabiolalaan – Sint-Pieters Aaigem, omgeving Dampoort: Kasteellaan – Handelsdok. De capaciteiten en profielen verschillen evenwel van de twee stations. Het is aangewezen om deze verschillende capaciteiten in te zetten en te werken naar complementaire en naar niet concurrentiële projecten. Om een aantal redenen is de aanpak van de stations zeer dringend:
 - ze kunnen samen bijna alle ruimtelijke vragen opvangen. Particuliere en sociale woningbouw, kantoren, onderwijsinstellingen, winkels, recreatief-culturele instellingen, enz. ondervinden in de stad veel problemen om geschikte lokaties te vinden. De stationsomgevingen kunnen op veel van die behoeften een antwoord bieden;
 - onderbenutting van deze terreinen aan het openbaar vervoer is niet verantwoord in tijden van verkeerscongestie;
 - als er niet snel genoeg ontwikkeld wordt kan er op andere plekken volledig voldaan worden aan de kantoorbehoefte in Gent: deze behoefte is immers niet oneindig groot in Gent, terwijl het aanbod aan projecten wel groot is. Er worden op talloze andere (auto)lokaties momenteel kantoorprojecten voorgesteld aan de Stad Gent.

De keuze van de Stad Gent is een complementaire ontwikkeling omdat omgevingen en mogelijkheden verschillen. Sint-Pieters heeft een veel hoger aanbod van openbaar vervoerverbindingen, maar ligt ver van binnenstad (2,5 km). Het Dampoortstation heeft minder openbaar vervoer, maar ligt wel op R40 én dicht bij binnenstad (1 km).

Het gewenste programma voor de Fabiolalaan ziet er als volgt uit:

Kantoren met hoge loket- en werknemersfunctie, bv Vlaams Huis, Min. Van Financiën, enz.
Onderwijsinstellingen (ondervanging fusies)
Particuliere en sociale woningbouw
Ondersteunende diensten, handel en horeca (wijkniveau)

In de ontwikkelingsstrip Fabiolalaan komen de hoofdfuncties wonen en kantoren op flexibele wijze, gekruist gemengd verdeeld, over de volledige lengte voor. Aan de zijde van Fabiolalaan past de nieuwe bebouwing zich aan de bestaande aan; daarachter kan de bebouwingshoogte – bij voorkeur in slanke torens op voldoende tussenafstand – binnen een 45°-hoogtegrens oplopen naar de (versmalde) spoorbundel toe.

Cultuur, dancings, cinema's en winkels van (groot)stedelijk niveau worden conform de gewenste ruimtelijke structuur voorbehouden voor het gebied Dampoort-Handelsdok omwille van ligging aan R40 en aansluiting op de zogenaamde 'cultuurcluster' van de binnenstad.

De basisprogrammatie is dus gemengd kantoren en wonen. De stationsomgeving van Sint-Pieters is nu sterk gericht op wonen, dat is ook de sterkte van het gebied (veel pendelaars naar Brussel zoeken er een woning): daarom moet er een belangrijk contingent woningen in terecht komen.

De kant Blaarmeersen van de Fabiolalaan is een onderdeel van de westelijke torenrij. Deze torenrij fungeert als poort vanaf het spoor, R4 en E40, en als harde stedelijke grens met open ruimte. Op het einde van de laan komt een (woon)toren van circa 27 bouwlagen die op één lijn met de uiterste, westelijke torens van Groene Vallei en Watersportbaan staat.

Op deze plaats wordt tevens een zachte verbinding en bijkomende toegang tot het stedelijk recreatiedomein Blaarmeersen voor fietsers en voetgangers voorzien: een groene strook openbaar domein langs of doorheen de nieuwe ontwikkeling Fabiolalaan introduceert deze nieuwe toegang vanaf het M. Hendrikaplein.

Ten behoeve van het project aan Fabiolalaan en van de vaste openbaarvervoergebruikers zal binnen het geheel van de ontwikkeling van de stationsomgeving parkeermogelijkheid worden ingebouwd. De totale omvang hiervan is maximum deze die in een mober, die kiest voor een duurzaam scenario, als toelaatbaar voor de omgeving wordt geacht. Het pendelgedeelte van de parking wordt volledig gekoppeld aan een volwaardig gebruik van het openbaar vervoer (trein- of tramabonnement of een evenwaardige betalingsregeling als voorwaarde); hiertoe is het pendelgedeelte fysisch afgescheiden van het projectgedeelte. De pendelparking neemt aspecten inzake voor- en natransport ten aanzien van het bereik van het station, die minstens nog voor de middellange termijn zullen wegen, in acht en is daarom verantwoord. Behoudens voor stallingsplaatsen voor de woningen langs Fabiolalaan, wordt de Sint-Pietersstationsparking in principe met een nieuwe stedelijke hoofdstraat rechtstreeks vanaf R4 ontsloten om de verkeersdruk op de bestaande woonbuurten te minimaliseren. Het tracé en de inrichting van de nieuwe



ontsluitingsweg worden in een evenwicht met de belangrijke natuurwaarden en de te ontwikkelen kennisbedrijvigheid in de omgeving ervan ontworpen en in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan vastgelegd. Voor de realisatie van deze ontsluitingsweg zijn de bepalingen van het natuurbehouddecreet (zorgplicht, kwaliteitsvolle compenserende maatregelen, ...) ten volle van toepassing en kunnen zo nodig alternatieven worden onderzocht die evenzeer rekening houden met de leefbaarheid van de omliggende woonbuurten.

Stationsbuurt Dampoort

Daar waar Sint-Pietersstation onderdeel wordt van de kennispoort tot Gent, wordt Dampoortstation een bijkomende cultuurpoort van Gent.

Stationsomgeving Dampoort wordt ontwikkeld tot een tweede draaischijf van openbaar vervoer, rechtstreeks gekoppeld aan de stadsboulevard en – in complementariteit met Sint-Pieters – tot een gemengde omgeving met ruimtezoekende grootschalige stedelijke cultuur en recreatie zoals een bijkomende megabioscoop (aan de rand van de cultuurcluster), handel en nieuw wonen, publiekstreckende kantoren.

Het station Gent-Dampoort fungeert als regionale toegangspoort tot de stad, de haven en de kanaaldorpen. Het verkeer op de stadsboulevard wordt ondertunneld ter hoogte van het Octrooiplein en gescheiden van bovengrondse kruispunten. Het openbaar vervoer wordt volledig gescheiden gehouden van het autoverkeer omwille van een betere doorstroming ter hoogte van deze verkeersknoop.

Het stationsproject Dampoort zorgt voor een betere koppeling tussen kernstad en Sint-Amandsberg.

De directe stationsomgeving en de vrijgemaakte gronden ten zuiden ervan worden ontwikkeld – in complementariteit met de stationsomgeving van Sint-Pieters- als woon- en winkelgebied met accent op de cultuurpoort naar de Binnenstad (bv megabioscoop). Publiekstreckende kantoren op stedelijk niveau vinden er een plaats. Binnen het stadscentrum zijn slechts twee gebieden waar nog een zeer hoge concentratie van nieuwe woningen kan gerealiseerd worden, met name de ruime stationsomgevingen van Sint-Pieters en Dampoort. Voor de stationsomgeving Dampoort staat een streefcijfer van 400 wooneenheden/appartementen voorop.

Het gewenst programma voor de Kasteellaan ziet er als volgt uit :

- Kantoren met hoge loket- en werknemersfunctie
- Particuliere en sociale woningbouw
- Handel en horeca van stedelijk niveau
- Grootstedelijke cultureel –recreatieve voorzieningen

Zowel de nabijheid van de haven als de kernstad, de aanwezigheid van het water als landschappelijke waarde en goede ontsluitingsmogelijkheden zijn belangrijke troeven. In deze zone komt er een nieuw stedelijk baken zo mogelijk in de vorm van een markante toren aan de kruising van de zichtassen over Handelsdok en Land van Waaslaan, zonder het zicht op de drie torens te verhinderen. Een nieuw gebouw legt de fysische binding tussen de binnenstad en Sint-Amandsberg vast. Deze nieuwe activiteiten erin geven zowel de Dampoortstraat als de Dendermondseseenweg een nieuwe draagkracht en impuls.



Een versterkte binding van Dampoort met de drie steenwegen komt tot stand door een heraanleg tot een aantrekkelijker Antwerpenplein (waarover groenas 1 Oostakker voelbaar doorloopt) en eventueel door een gedeeltelijke herinvulling van deze schaallose ruimte.

Groenas 1 Oostakker geeft een sterke openruimteverbinding vanaf het Dampoortstation naar de groenpool in Oostakker en naar de kern van Oostakker; hij biedt tegelijk in een breed natuurgebied aan Rietgracht een bufferende werking voor het vormingsstation. Groenas 2 Sint-Amandsberg takt er rechtstreeks op aan.

De stadsboulevard R40

De R40 is op huidig ogenblik tegelijk de bindende en de scheidende structuur van de kernstad; ze verbindt de verschillende stadsdelen, maar vormt tevens een grote barrière voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer die de stadsring moeten kruisen.

De stadsboulevard krijgt een drievoudige functie. De stadsboulevard is de hoofdverdeelweg voor de kernstad met daarop aanwezig en aangetakt de belangrijke (verkeersgenererende) functies en parkings. De R40 krijgt een 'boulevard'-aanleg met bomenrijen en betere, verkeersveilige oversteekpunten en fietspaden. Hij is als centrale as in de kernstad door een stevige laanstructuur landschapsbepalend; de acht groenassen takken daar op aan. De stadsboulevard is ook bindmiddel tussen de kernstadsbuurten, zowel door de aantrekkende functies die erlangs zijn



gevestigd (middelgrote kantoren en handelszaken en diensten op stedelijk niveau) als door de aantrekkelijke openbare ruimten op de knopen met de hoofdstraten van buurten (aan Wondelgembrug, Brugsesteenweg, Ekkergembrug, Bijloke, Kortrijksepoort, Heuvelpoort, de nieuwe Zuidpoort, Keizerpoort, Forelstraat of Kasteellaan, Dampoort, Muidebrug), met ondertunneling van het doorgaande stadsboulevardverkeer aan Heuvelpoort en Dampoort. Bij de ontwikkeling van de stadsboulevard wordt duidelijk geopteerd voor de grote variant (langs Gasmeterlaan-Rooigemaal), om Brugse Poort en Rabot als kansarmste wijken van de stad sterker met de rest van de kernstad en de binnenstad te kunnen verbinden en omdat het bijkomende scheidende effect langs Nieuwe Vaart veel kleiner is (bundeling lijninfrastructuur).

Op lange termijn, wanneer R4 volledig gesloten is en haar rol als grootstedelijke verdeelweg vervult, kan bekeken worden of, en in welke mate en op welke wijze, de capaciteit op de stadsboulevard R40 zou moeten en kunnen worden ingeperkt om de barrièrewerking ervan zo mogelijk nog verder terug te schroeven; tot dan behoudt de stadsboulevard zijn 2x2-profiel.

De stadsboulevard is opgebouwd uit diverse functies van stedelijk niveau tot een opgeladen en afleesbaar systeem. Deze functies worden elk met een representatieve frontgevel aan de stadsring uitgebouwd.

De stadsboulevard wordt aan Dampoort verlegd in oostelijke richting in een nieuw tracé naast de spoorberm, in een tunnel aan het Dampoortstation en Antwerpenplein en op de oostelijke oever van Handelsdok. De verlegging laat toe de complexe verkeersknoop aan Antwerpenplein te vereenvoudigen en een waardevolle openbare ruimte ten westen van het Handelsdok, een stedelijk plein aan het water, te creëren. In dit gedeelte wordt de laanbeplanting van de stadsboulevard ontdudd: langsheen Dok Noord en Zuid loopt een groene verbinding op het huidige tracé van R40 door. De aanleg van een aantrekkelijke nieuwe Handelsdokbrug op de stadsboulevard zorgt voor een versterking van de relatie tussen de nieuwe stedelijke ontwikkelingen ten oosten van het Handelsdok en de kernstad.

Er zijn enkele nieuw uitgebouwde zachte verbindingen tussen de deelbuurten van de kernstad in het noordelijk scharnier; deze zijn ook voor fietsers comfortabel. Zo is er een aantrekkelijke fietsersbrug over Achterdok die Ham en omgeving Afrikalaan verbindt; een onderdoorgang onder de spoorberm verbindt Sint-Macharius en het winkelcentrum van Dendermondsesteenweg (dit kan eventueel worden aangekondigd met nieuwe winkels langs de R40 aan de westelijke ingang van deze doorgang) en het nieuwe Malmarpark en er is ook een doortrekking van groenas 1 Oostakker over het Antwerpenplein.

Aantakend aan het laankarakter van de groene stadsboulevard, worden de centrale delen van de steenwegen, tussen de R40 en de park-and-ride-plaatsen van de eerste parkeergordel, eveneens van een laanbeplanting voorzien. Deze accentueren het verblijfsgerichte karakter van de gehele kernstad en maken het wonen langs deze steenwegen een stuk aantrekkelijker.

Goed gespreide parken

Drie parken in het dichtbebouwde gebied van de kernstad worden opgewaardeerd. Het centrale deel van Citadelpark wordt opnieuw onthard en autovrij gemaakt. Groene Vallei en Rabotpark worden uitgebouwd. Het Koning Albertpark kan rustiger en beter toegankelijk worden gemaakt door de weginfrastructuren aan de randen in te perken en eventueel (voor het doorgaand verkeer) te verzinken met meerdere voetgangerspasserels. Na gedeeltelijke inperking van de B401-viaduct wordt het park op lange termijn uitgebreid tot tegen de stadsboulevard (groenas 4 Bovenschelde), dit in de onderstelling dat de Vlaamse overheid op termijn de aansluiting B401/R4 zal herzien. Op meerdere plaatsen worden, zo mogelijk gekoppeld aan groenassen of groene dwarsverbindingen, nieuwe parken ingericht, zo onder meer het nieuwe Malmarpark aan Sint-Amandsberg en in de beide Arbed-sites.

In en rond de kernstad worden zestien bestaande en nieuwe parken worden geselecteerd (zie cultureel-recreatieve structuur). Daarbij is gekeken naar een voldoende goede spreiding. Een voldoende gebruikswaarde dient door aanzienlijke oppervlakte en kwalitatieve inrichting (gebruiksgroen, geen kijkgroen/plantsoenen) gerealiseerd (waar ze nog niet aanwezig is).

In totaal worden een tiental nieuwe parken geselecteerd. De realisatie ervan is allernoodzakelijkst, maar vergt grote inspanningen: verwervingen, kwaliteitsvolle en goed begeleide herhuisvesting, sloop, uitbouw parkwanden, groenaanleg... Ze dienen in nauwe samenwerking met de lokale bevolking voorbereid en opgezet te worden. Dit betekent onvermijdelijk dat de volledige realisatie van de nieuwe parken een langetermijnwerk is (veel langer dan de planhorizon van 2007); maar op korte termijn worden minstens de aanzetten voor zes nieuwe buurtparken gegeven (cf. Bestuursakkoord).

De *groenassen* vanuit de stadsranden tot over de stadsboulevard, als dragers van de ontdudding/verluchting van de (noordelijke en oostelijke) kernstadsbuurten, worden doorgetrokken.



De *waterstructuur* als structurerend element in de kernstad wordt opnieuw ten volle beleefbaar gemaakt door belangrijke wegen aan de grote kanalen op een aantrekkelijke manier te bundelen van, door de uitbouw van een stadsjachthaven voor passanten aan Rode Torenskaai/Veerkaai (behoud van deze aan Lindenlei) en van een aantal rust- en uitkijplekken aan en op het water van de kanalen en rivieren/beken, door het benutten van leegstaande en leegkomende gebouwen op de oevers voor aantrekkelijke wonen aan het water en door de uitbouw van wonen op het water o.m. in omgeving Handelsdok.

kaart 96 verbindingen tussen kernstadsbuurten

Nieuw uit te bouwen zachte verbindingen tussen de deelbuurten van de kernstad zijn: een aantrekkelijke fietsersbrug over de Leiearm die Brugse Poort en Ekkergerm verbindt doorheen het stadsdeelpark; een fietsersbrug, aangehaakt aan de nieuwe trambrug over het Verbindingskanaal in groenas 8 Wondelgem, die Westergem en Blaisantvest verbindt en met een doorsteek door de ziekenhuiscampus wordt doorgetrokken naar Patershol en het centrum van de binnenstad; een verbinding langs de spoorbrug over Voorhaven die Muide en Westergem verbindt; een aantrekkelijke fietsersbrug over Achterdok, zo mogelijk doorgetrokken onder de spoorberm, die Ham met omgeving Afrikalaan verbindt en eventueel met Sint-Amandsberg; een luchtige onderdoorgang onder de spoorberm die Sint-Macharius en het winkelcentrum van Dendermondsesteenweg verbindt; een aantrekkelijke fietsersbrug over de Schelde nabij Visserij en de Leiemonding die Gentbrugge op aantrekkelijke wijze met Heirnis verbindt (groenas 3 Benedenschelde) en een soortgelijke fietsersbrug over de Leie die ook na de spoorverbreding de stationsomgeving van Sint-Pieters met de Blaarmeersen verbindt.

De stadsgordel

Het ruimtelijke basisconcept voor de opwaardering van de 19de-eeuwse gordel is: de binding verbeteren tussen gordel en binnenstad. Deze is thans steeds onderbroken door barrières.

Volgende ingrepen zijn hiervoor essentieel:

- Brugse poort: brug Groene Vallei
- Rabot: sloop torens (op lange termijn) en nieuwe lagere bebouwing die de beide naastgelegen buurten bindt
- Sint-Amandsberg: station en koppelgebouw tussen Machariuswijk en Sint-Amandsberg, doorgang t.h.v. winkelcentrum Dendermondsesteenweg
- oversteek over Handelsdok; brug en voetgangers- en fietsersbrug Achterdok.

Binnen de gordel wordt gefocust en wordt een stadsvernieuwing doorgevoerd met vergroening en verbetering van de woningen als hefboom, een stadsvernieuwing die structureel iets verbetert aan de wijk.

Oude lege bedrijfsgebouwen in de gordel moeten deels aangegrepen worden als kansen om de dichtbebouwde wijken uit te pitten en ruimte te maken voor groen en woningbouw (als algemeen principe), cf. Arbed, ACEC-site, Malmar, enz.

In de verschillende wijken van de kernstad is het zinvol een middelgrote voorziening met een ruimere uitstraling naar het stadsdeel of de gehele stad in te bouwen, zodat stedelingen van buiten de wijk de wijk komen bezoeken. Dit kan de beeldvorming over deze wijken positief beïnvloeden en een (beperkte) economische impuls geven. Dergelijke functies worden bij voorkeur op goed bereikbare en zichtbare plaatsen, met name langs de steenwegen en de stadsboulevard, ingeplant.

De steenwegen en buurtpleinen worden gestimuleerd en uitgebouwd als dragers van (wijkgerichte) activiteiten, zowel voorzieningen als handel, in het bijzonder rondom de haltes van de stamlijnen van het openbaar vervoer.



Het kwalitatieve wonen in de kernstad zit, zij het in mindere mate dan in de binnenstad, in de verdrukking. Verdringing door meer rendabele woontypes en overlast van verkeer en parkeerdruk wegen op de bewoning in meerdere wijken van de kernstad. Daarom moet de diversiteit van het woningaanbod er behouden blijven en het bestaand woonaanbod aan eengezinshuizen voldoende beschermd en ondersteund worden. De Stad zal, naar analogie van de binnenstad, een plan 'eengezinswoningen kernstad' opmaken.

Een tweesporenbeleid van stadsvernieuwing in de stadsgordel wordt voorgesteld; de herstructurering van de woonomgeving en de duurzame verbetering van de individuele woningkwaliteit. Dit tweesporenbeleid moet concreet ruimtelijk vertaald worden om het te kunnen operationaliseren op het terrein.

Spoor 1: Woonomgeving herstructureren

Het Ruimtelijk Structuurplan Gent stelt dat de dichtbebouwde wijken moeten opengewerkt worden door middel van beperkte sloop op welgekozen plaatsen. Het hoofdaccent ligt daarbij op de verruiming, vergroening en het aantrekkelijk maken van het openbaar domein. Zo'n 120 jaar geleden is men de parken en pleinen 'vergeten' op te nemen; deze moeten nu nog toegevoegd worden. Dit is er minstens zo noodzakelijk als elders in de stad; er wonen veel kinderen die vaak buitenspelen en migranten met een buitencultuur. Het verdunnen om te kunnen vergroenen is de gekozen strategie om deze buurten te verbeteren.



De verdunning en vergroening van deze woonwijken is de hoofddoelstelling, niet noodzakelijk het verlagen van de woondichtheid op zich. Het verder verdichten van de wijken Brugse Poort, Rabot, Ledeberg en Sint-Amandsberg is evenwel niet wenselijk; de dichtheid ligt er al ver boven de 25 woningen per hectare en deze wijken hebben reeds te kampen met allerlei samenlevingsproblemen. Het verdunnen van het weefsel is evenwel enkel van toepassing op de dichtbevolkte delen van de gordelwijken. Ter hoogte van de Dampoort en het Handelsdok zijn er daarentegen nog veel verdichtingsmogelijkheden aanwezig.

In welke mate moet er verdund worden en op welke lokaties dient dit te gebeuren? De **groennorm** uit het Bestuursakkoord 2001 en het Ruimtelijk Structuurplan Gent van minstens 10 m² per inwoner geeft een realistische grootteorde aan van de noodzakelijke openbare ruimte die een woonwijk nodig heeft. Per woonwijk moet er minstens een park van circa 1 hectare aanwezig zijn. Dit bijkomend groen zal voor iedereen zichtbaar en bereikbaar moeten zijn; sloop is dus onvermijdelijk in zeer dichtbebouwde wijken. Randafwerking met woningen en woonondersteunende functies kan per individueel project overwogen worden. Maar het inbrengen van meer groen en openbaar domein is het hoofduitgangspunt, niet het behoud of de verhoging van de woningdichtheid als dusdanig. Op andere plaatsen binnen het grootstedelijk gebied is er voldoende ruimte om de Vlaamse taakstelling op te vangen.

De volgende inrichtingsprincipes moeten duidelijk terug te vinden zijn in de stadsvernieuwings-operaties:

- **aansluiting op de kernstad en randstad verbeteren**; op meerdere punten ontbreken bindende assen en is de onderlinge relatie onderbroken (Leie en Brugse Vaart ter hoogte van de Brugse Poort, Rabotstation en drie woontorens ter hoogte van Rabotwijk, de Voorhaven ter hoogte van Muide-Meulestede, de Ring, Handelsdok en spoorlijn ter hoogte van Sint-Amandsberg en de Ring en Schelde ter hoogte van Ledeberg en Gentbrugge);
- **de leesbaarheid en interne opbouw verbeteren van de woonwijk**; door gefragmenteerde historische ontwikkeling zonder totaalplan missen bepaalde wijken tot op heden een overzichtelijke en hiërarchische opbouw (bv Brugse Poort die stuksgewijs verkaveld werd);
- **het schrijnend gebrek aan groen, kleur en openbare ruimte** wordt verholpen door op welgekozen plaatsen de bebouwde ruimte open te breken en naar oplossingen van meervoudig ruimtegebruik te streven (bv ondergronds brengen van parkeerplaatsen, openstellen van speelplaatsen en parkings van scholen, enz.). Dit moeten delen zijn waar momenteel nauwelijks groen op wandelafstand aanwezig is. Het groen moet een maximale zichtbaarheid en gebruikswaarde krijgen;
- **de ingrepen worden zo centraal mogelijk voorzien** om de stadsvernieuwing maximale impact te geven; dit is niet mogelijk aan de randen van een wijk;
- **kleine en slechte bouwblokken en beluiken** worden gesaneerd om ruimte voor groen en andere openbare ruimte te maken.

Wat dit laatste punt betreft is het aangewezen om die **bouwblokken** of delen van bouwblokken te slopen die dermate klein en ondiep zijn of dermate een ongunstige vorm hebben dat de woningen erin nooit een goede woonkwaliteit zullen bieden. We denken hierbij aan extreem smalle bouwblokken waarin de achtergevels van de woningen op onvoldoende afstand van elkaar staan en (drie)hoekige bouwblokken waarin veel woningen in de hoeken zitten en daardoor geen tuin of koer hebben. In welke bouwfysische staat deze woningen ook zijn; ze zullen altijd verstoken blijven van licht, lucht en ruimte door de slechte vorm en/of slechte proporties van het bouwblok. Voor de slechtste (vierzijdige) bouwblokken wordt een bepaalde bouwblokanalyse toegepast (zie nederzettingstructuur, 3.1.4.3).

Het Bestuursakkoord 2001 stelt dat de wijken één voor één moeten aangepakt worden. De inspanningen en middelen worden best zoveel mogelijk per projectzone gebundeld op één wijk. De wijken die zeer dichtbebouwd en bevolkt zijn en waarin het verleden slechts in beperkte mate aan stadsvernieuwing of herwaardering gewerkt is, verdienen prioriteit. Een aantal wijken werden reeds in de jaren '80 aangepakt in een reeks van herwaarderingsgebieden, in andere wijken lopen er momenteel al belangrijke projecten zoals het Voorhavenproject en de herinrichting architectuur-wedstrijd Meulestede in de wijk Muide-Meulestede, de sanering en reconversie van Arbed in de wijk Gentbrugge, de sanering van Malmar tot een park in de wijk Sint-Amandsberg, enz.

Om deze redenen is het aangewezen om **in volgorde van prioriteit** de volgende wijken één voor één te herwaarderen:

- **Brugse Poort**
- **Rabot-Blaisantvest**
- **Ledeberg**
- **Sint-Amandsberg**

De Brugse Poort is een zeer uitgestrekte woonwijk die eentonig samengesteld is uit duizenden identieke arbeiderswoningen. Er lopen momenteel weinig projecten in of rond de wijk die een belangrijke impuls zouden



kunnen geven aan de verbetering van de Brugse Poort. Ook bij de herwaarderingscampagnes uit de jaren '80 is deze wijk uit de boot gevallen.

Projectmatig gezien moet er bijzonder aandacht uitgaan naar de volgende aspecten van dergelijke stadsvernieuwingsproject:

- het project moet faseerbaar zijn: ook al vallen de financiële middelen en fondsen onverwacht weg, toch kan de niet-afgewerkte ingreep zelfstandig functioneren en heeft ze een meerwaarde aan de wijk;
- de herhuisvestingsmogelijkheden moeten gelijktijdig gecreëerd worden door de sociale huisvestingsmaatschappijen en de Stad Gent.

Gezien de omvang van de problematiek en de beperkte middelen legt de Stad Gent best per legislatuur de gewenste stadsvernieuwingscampagne concreet en realistisch vast aan de hand van een prioriteitenlijst en één of meerdere ontwerpen. Deze formele beslissing moet zich vervolgens weerspiegelen in de voldoende grote inzet van de reguliere financiële middelen van de Stad Gent en van de fondsen van Vlaams, federaal en Europees niveau op de campagne.

Spoor 2: Woningkwaliteit duurzaam verbeteren

Het eerste spoor van stadsvernieuwing kan aangevuld worden met de verbetering van de individuele woningkwaliteit; de 'kankerplekken' van slechte woningen die her en der verspreid zijn over de gordel moeten aangepakt worden, slechte bouwblokken moeten vervangen worden, bewoners die wonen binnen te slopen delen van een stadsvernieuwingsoperatie moeten geherhuisvest worden, enz. Het tweede spoor moet m.a.w. afgestemd zijn op het eerste spoor. Daartoe dient de aanpak van de lage woningkwaliteit mee opgenomen te worden per wijkcampagne, per wijk wordt er dus best **gelijktijdig gewerkt aan het eerste en het tweede spoor**, aan de stedenbouwkundige verbetering en aan de huisvestingsverbetering van één en dezelfde wijk. Maar ook uit hoofde van het maximaal effect is het aangewezen om wijk per wijk aan te pakken. Het geheel kan op die manier meer zijn dan de som van de (onder)delen.

Hoe kan dit concreet in zijn werk gaan? De Stad Gent verwerft de slechtste woningen, te beginnen bij de **leegstaande slechte woningen** die op de leegstandsinventaris voorkomen en waarop het voorkeepsrecht kan uitgeoefend worden. Deze woningen zijn gelegen in de wijk(en) die aangeduid werd(en) voor een stadsvernieuwingsproject van het eerste spoor. Herhuisvesting is niet nodig en bestaande woonruimte wordt gerecupereerd. Deze woningen zijn niet gelegen binnen de categorie van de slechte bouwblokken. De woningen worden ten gronde opgeknapt of vervangen door nieuwe (model)woningen door de Stad Gent en daarna voorbehouden voor bewoners met laag inkomen en kinderen die afkomstig zijn uit het te slopen gedeelte(n) van de stadsvernieuwingsoperatie(s). Dit aantal woningen zal uiteraard niet volstaan om iedereen te kunnen herhuisvesten; ook de sociale huisvestingsmaatschappijen reserveren best sociale huurwoningen binnen het bestaande en het nieuwe patrimonium voor deze groep gezinnen. De Stad Gent maakt daarvoor duidelijke afspraken met de maatschappijen, de sociale woningbouw wordt daarmee nog meer in functie gesteld van de stadsvernieuwing dan voorheen.

Slechte bouwblokken worden slechts aangepakt als ze deel uitmaken van een grotere stadsvernieuwingsoperatie, als ze m.a.w. erin of erlangs gelegen zijn. De meerwaarde van het geheel primeert dus op de verbetering van één losliggend bouwblok dat geen verbetering van de ruimere woonomgeving errond veroorzaakt.

Losliggende bouwblokken die niet passen in een stadsvernieuwingsoperatie worden best pas gesaneerd *nadat* de stadsvernieuwingsoperaties in de vier wijken achter de rug zijn. De slechte bouwblokken met woningen die bovendien in slechte bouwfysische staat verkeren, kunnen op termijn **gesloopt en vervangen worden** door een éézijdige bouwstrook met rijwoningen, één appartementsvolume, een parkeerhaven, een deel van een park, plein of ander soort openbaar domein, afhankelijk van de plaatselijke situatie en noden. Wellicht is de vervanging door een appartementsblok de enig economisch rendabele oplossing welke ook de particuliere sector in een Publiek-Private-Samenwerkingsconstructie kan doen stappen. De Stad Gent en meer bepaald het Stadsontwikkelingsbedrijf zou een rol kunnen spelen in het samenbrengen en verwerven van de zeer versnipperde en fijnmazige eigendommen.

Een andere oplossing voor kleine, slechte bouwblokken is **de samenvoeging** ervan met een ander aanliggend bouwblok. Daartoe moet er geen bouwblok maar enkel de tussenliggende straat verworven en gesaneerd worden opdat de twee bouwblokken kunnen samengevoegd worden tot één blok. Ter hoogte van de te verwijderen straat wordt het verruimde bouwblok vervolgens gesloten met nieuwe rijwoningen of eventueel open gehouden met toegang tot een ingesloten parkje (cf. Rommelwaterpark). Deze methodiek heeft echter als belangrijk nadeel dat de nieuwe bouwruimte beperkt tot nihil is (geen financiële 'return').

Voor opvallende concentraties van slechte woningen in andere bouwblokken met grotere afmetingen en vormen is eerder de methodiek van bouwblokrenovatie te overwegen.





Samengevat wordt er best per wijk een stadsvernieuwingsoperatie doorgevoerd (Brugse Poort, Rabot-Blaisantvest, Ledeberg en Sint-Amandsberg) waarbinnen er kan gewerkt worden aan bouwblokvervanging, bouwblokrenovatie of bouwblokverruiming. Daarmee samengaan kunnen systematisch leegstaande slechte woningen worden opgekocht, wijkcampagne per wijkcampagne. Eens deze groep weggewerkt is, kan men overgaan tot de slechte woningen die ongeschikt of onbewoonbaar verklaard zijn.

Verspreide stedelijke projecten

De prioriteit dat die Stad Gent de komende jaren wenst te geven aan de stadsvernieuwing van de gordelwijken met in eerste fase Brugse Poort en Rabot, sluit niet uit dat verspreid over de kernstad belangrijke projecten zullen ontwikkeld worden die door de Stad begeleid, ondersteund of geïnitieerd zullen worden. Volgende projecten zullen een belangrijke impuls geven aan de toekomst van de verschillende wijken van de kernstad :

- Gent - Sint-Pieters : ontwikkeling van het station en het gemengd stedelijk project Fabiolalaan
- Ledeberg : ontwikkeling van het kantoorproject Zuiderpoort en het woonproject Pynaertkaai
- Gentbrugge : reconversie Arbed en eventueel andere fabriekscomplexen
- Muide - Meulestede : Voorhaven en een gemengd woonproject Houtdok - Handelsdok
- Sluizeken - Ham : reconversie ACEC-site tot een gemengd stedelijk project
- Sint - Amandsberg : ontwikkeling van het station Dampoort en het gemengd stedelijk project Kasteellaan met het Malmarpark
- Brugse Poort : stadsvernieuwingsproject 'Zuurstof voor de Brugse Poort', inrichting park Groene Vallei en –aan de rand van de wijk- reconversie Alsberghe Van Oost tot een gemengd woonproject
- Rabot : vestiging van het Justitiepaleis met inrichting Rabotpark en de aanpak van het gebied tussen Rabot en Blaisantvest.

Handelsdok-Houtdok en Afrikalaan

Het noordoostelijk deel van de kernstad, de omgeving Handelsdok-Voorhaven, wordt uitgebouwd tot het scharnier tussen stad en haven. Met het Dampoortstation bezit dit gebied een regionale toegangspoort tot de stad. Ook de autobereikbaarheid is er optimaal met de aanwezigheid van de stadsboulevard en de nabijheid van de grootstedelijke ring R4.

Een groot deel van de rechteroever van het Handelsdok komt 'intra muros' van de R40 te liggen en moet dus deel gaan uitmaken van de kernstad. Dit geldt ook voor het Houtdok en het Handelsdok zelf waarvan het beheer nu van het havenbedrijf aan de stad is overgedragen.

Het **herstructureren** en herverkavelen van het gebied **tot een gemengd stedelijk gebied**, met onderlinge relaties tussen de verschillende buurten en wijken, koppeling aan de binnenstad en het drastisch opladen van het gebied met grootschalige stedelijke functies, staat voorop.

Dit omvat het omschakelen van het bedrijventerrein R40 Afrikalaan Koopvaardijlaan tot een gemengd gebied van woningen, bedrijven en winkels van stedelijk niveau, met aandacht voor:

- een optimale ontsluiting en versterking van verkeersrelaties binnen het gebied;
- afstemming van de bedrijvigheid in het gebied op het bereikbaarheidsprofiel en de draagkracht van de ruimte;
- het verleggen van de R40 op de rechteroever
- de wateroppervlakte van het Handelsdok en het Houtdok ten dele benutten voor (woon)boten

Het gebied tussen Handelsdok-Achterdok en vormingsstation Zeehaven ontwikkelt zich tot een gemengd gebied van bedrijvigheid, stedelijke kleinhandel en hinderlijke recreatie (dancings e.d.). Wonen komt enkel langs het water rond het Houtdok en langs het Handelsdok voor, dit steeds ten westen en ten zuiden van Koopvaardijlaan. Het betreft stedelijk wonen, gemengd met kleinschalige horeca, kantoren en diensten die met het wonen samengaan. Op die manier zullen de woongebouwen en de promenade langs de kaai het nieuw verbindend element tussen de woonwijken van Voormuide, Muide en Dampoort worden.

Bedrijvigheid, handel en hinderlijke recreatie kunnen in het hele oostelijke deel van het gebied, vanaf de overkant van de Koopvaardijlaan, ingeplant worden. De bestaande, economisch levensvatbare bedrijven blijven in dit geheel verweven en vormen er de basis van het gebied. Specifieke handelszaken met uitstraling naar stad en stadsdeel en hinderlijke recreatie vinden in de omgeving Vliegtuiglaan-Afrikalaan nabij de stadsboulevard een passende plaats tussen de bestaande, economisch leefbare bedrijven. De ontsluiting gebeurt langs de stadsboulevard en langs de hoofdverzamelweg naar R4. Voor het gehele gebied tussen vormingsstation en Handelsdok-Achterdok (ca. 30 ha) wordt met een ruimtelijk uitvoeringsplan het gemengde karakter van het gebied, met een goed contactvlak en een gradiënt qua hinderlijkheid naar het oosten toe, vastgelegd. De ontwikkelingsmogelijkheden worden dus t.o.v. het BPA Koopvaardijlaan verruimd. De aanwezige bewoning wordt op langere termijn verschoven naar de waterkant (geen vervangingswoningbouw voor woongebouwen langs de Afrikalaan).



Het Handelsdok en Houtdok fungeren als kunstwerk en blikvanger in het stedelijk landschap. De dokken worden hier als onderdeel van de openbare ruimte behouden en opgewaardeerd door sierlijke bruggen over het water en een wriemelend geheel van woon-, thema- en werkboten erop. Dit wordt de concentratiezone van woonboten in Gent, zodat dit dok opnieuw betekenis krijgt en het grote wateroppervlak ruimtelijk benut wordt.

Muide – Meulestede

Voormuide-Muide-Meulestede wordt als gemengd woon-werkgebied opgewaardeerd en sterker in de kernstad geïntegreerd; havengerichte kantoren en diensten, een outletcentrum en onthaal voor stadsbezoekers vinden er een plaats; wonen aan het water wordt verder uitgebouwd.

Aan de rand van dit gebied en van de woonwijk Muide, in de hoek P. Arthurlaan – Vliegtuiglaan, kan de sterk voelbare overgang tussen stad en haven nog geaccentueerd worden met een nieuw baken in de vorm van een slanke toren. Vooral woningen en havengerichte kantoren kunnen er een aantrekkelijke en goed bereikbare plaats vinden.

De stedelijke woonomgevingen Muide-Meulestede en Sluizeken-Ham maken de binding tussen het havengebeuren en de nieuwe stedelijke activiteiten en de kernstad. Er wordt gebruik gemaakt van het water voor de inrichting van de openbare ruimte aan het water, gecombineerd met de creatie van vormen van kadewonen en wonen op het water.

Een versterkte binding van Muide-Meulestede met de kernstad verloopt langs de steenweg, fungerend als verdichtingsas voor activiteiten als wonen en lokale voorzieningen. Ze wordt enkel gebruikt voor het lokale bestemmingsverkeer. Aan het kruispunt met de stadsboulevard wordt een betere oversteekbaarheid voorzien. In het noorden zorgt een nieuwe Meulestedebrug voor de grens tussen watergebonden bedrijvigheid en de woonwijk en voor een directe verbinding tussen Meulestede, Wondelgem-station en Wondelgem, losgekoppeld van Wiedauwkaai.

Wiedauwkaai - Wondelgemsemeersen

Het gebied aan Wiedauwkaai - Wondelgemsemeersen ontwikkelt als een gemengd gebied van lichte regionale en lokale bedrijvigheid en openbare nutsvoorzieningen (waaronder zo mogelijk een nieuw stedelijk distributiecentrum, een draaischijf van goederenverdeling in de stad, gekoppeld aan de tramstelplaats).

Wiedauwkaai(-Zeeschipstraat) fungeert als ontsluitingsweg voor de bedrijvigheid in dit gebied en vervult een verbindende functie tussen stad en Evergem. Zij wordt als een dreef met een aantrekkelijke gevelwand uitgebouwd om het wonen aan de overzijde van Voorhaven kans te geven. De – na de aanleg van een Sifferverbinding nog beperkte – verbindende functie van P. Arthurlaan wordt doorgeknippt en verschuift langs de stadsboulevard naar Wiedauwkaai.

In dit gebied wordt het industrieel-archeologisch havenlandschap behouden en opgewaardeerd als teken van de binding van de stad met de haven. Waardevolle elementen van het patrimonium (de havenloodsen, 'industrie-kathedralen' en kaden) geven (verder) ruimte voor bedrijvigheid, fungeren als landschappelijke blikvangers, of maken deel uit van nieuwe openbare ruimten.

Bedrijvigheid van lokaal en regionaal niveau en nutsvoorzieningen van een grootstedelijk niveau (een stadsdistributiecentrum gekoppeld aan de nieuwe tramstelplaats) worden in dit gebied ten westen van Voorhaven uitgebouwd. De invulling geeft een landschappelijke meerwaarde aan het gebied. Het specifieke karaktervolle kader wordt geschapen door een aantal archeologisch-industriële gebouwen en sites zoals de oude droogdokken en het water aan de voorhaven. In dit gebied, en met name op de creosoteerwerf van NMBS, vindt op termijn een grondige verdichting rond het groene lint van de Lieve (dat als collectieve buitenruimte van de bedrijven, met inbegrip van o.a. wateropvang fungeert), en het Westergempark als een zuidelijke verbreding daarvan plaats. De ontsluiting van het gebied gebeurt langs Wiedauwkaai waarop een nieuwe rondweg doorheen het gebied aantakt ter hoogte van de droogdokken en van de creosoteerwerf en eventueel een aantakking voor de tramstelplaats gekoppeld hoogte van de spoorviaduct. Van de woninggroepen ten westen van Voorhaven wordt Limbastraat behouden; dit bepaalt mee de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de bedrijvigheid in dit gebied. In dit gebied van de Wondelgemsemeersen wordt als overgang naar de woonbebouwing van Wondelgem in de noordelijke en westelijke rand lokale bedrijvigheid en het drinkwaterreservoir voorzien. Indien de sportvelden niet inpasbaar zouden blijken in het gebied van Wondelgemsemeersen wordt elders in Wondelgem een oplossing gezocht voor de zonevreemde sportinfrastructuur.

Groenas 8 verbindt industrieel-archeologische sites en parken, Muide en Bloemekenswijk (gebruik spoorwegbrug), en geeft verbinding naar Evergem. Hij wordt opgeladen door de Lievevallei die in haar zuidelijke deel (nabij het drinkwaterreservoir en de tramstelplaats) is verruimd tot het Westergempark met zijn (verplaatste) sportvelden en andere openlucht recreatie (eventueel volkstuinten) in een groen kader, dat Oud-Wondelgem en Limbastraat ontspanningsruimte biedt.





ACEC-site

Een sterke verweving van functies kenmerkt het strategische project op de voormalige ACEC-site met een belangrijk aandeel van het wonen en een nieuw park dat ook gebruikt kan worden door de woonwijk Sluizeken-Ham. Stedelijke functies (kantoren, handel, ambachten, cultuur) zijn aanwezig in de nabijheid van de stadsboulevard, of net aan de andere kant richting binnenstad. Een basisverdeling tussen deze verschillende functies in ca. 1 ha park, ca. 1 ha voor cultuur en voorzieningen, ca. 4 ha wonen en ca. 5,4 ha voor economische functies staat voorop en wordt in een structuurschets en een ruimtelijk uitvoeringsplan voor dit gebied geconcretiseerd. Daarbij primeren het zoeken naar kwaliteit en een degelijk ontwerp op deze streefcijfers. De nieuwe situatie met de autoluwe kaairuimte naar Handelsdok, de inplanting van de Handelsdokbrug en het nieuwe plein op de stadsboulevard worden daarbij meegenomen.

Bellevue wijk

Binnen het architecturaal interessante geheel van de Bellevue wijk krijgt vooral de site van UCO en Franse Vaart als zuidelijke stadspoort vanaf R4 belangrijke aandacht en opwaardering door een aantal grotere ingrepen.

Op de UCO-site zelf kan (binnen de marges van het huidige en te herziene B.P.A.) op termijn een equivalent van 60.000 m² bijkomende kantoren (bovenop de 10.000 m² bestaande) worden gerealiseerd, mits een aantal ingrijpende infrastructuurwerken die de volledige verkeersafwikkeling voor de site UCO/Sint-Lievenspoort/Franse Vaart grondig zouden verbeteren. Deze infrastructuurwerken betreffen naast de bouw van de P+R onder en naast het viaduct met eigen toegangen vanaf de fly-over (die op deze plek aan de stadsboulevard in de toekomst zal eindigen, onder meer om het Albertpark meer ruimte te kunnen geven, een grondige aanpassing/vereenvoudiging van het kruispunt van Sint-Lievenspoort met inbegrip van een vlotte route voor openbaar vervoer vanaf de stadsboulevard richting Zuid.

Het fabriekscomplex aan de Pynaertkaai wordt herbested tot één samenhangende projectzone bestaande uit een woonzone en een groenzone aan de Franse Vaart.

Deze opties voor de omgeving van Belle Vue en Pynaertkaai worden vastgelegd in het te herzien BPA Belle Vue.

Alsberghe Van Oost

De bijzondere site Alsberghe Van Oost (gebied voor stedelijke ontwikkeling in valleigebied) wordt, voortbouwend op de aanwezige natuurlijke en architectonische kwaliteiten, als een nieuwe hoogwaardige en lichtgemengde woonbuurt uitgebouwd. Ruime woningen in compacte vorm vinden er samen met hoogwaardige kleinhandelzaken en economische activiteiten in dienstverlenende sfeer (kantoren voor vrije beroepen, groepspraktijken, labo's en aanverwante diensten zoals fitness...) een interessante plaats zowel nabij stadscentrum, natuur als een belangrijke recreatieve pool.

Bij deze ontwikkeling staat een programma voorop van minstens 250 wooneenheden, particulier en sociaal (minstens 50 sociale, volgens de 20% regel). Hierbij wordt rekening gehouden met de Woonbehoeftestudie Gent 1997-2007. Het zuidelijke gedeelte bestaat uitsluitend uit woningen (o.a. lofts in de waardevolle delen).

Daarnaast wordt hoogstens 2.500 m² kantooppervlakte in de middelste nieuwbouw-kern ingepast, rekening houdend met categorisering Ruimtelijk Structuurplan Gent.

Gentbrugge – brug

De **Trefil-Arbedsite** wordt in belangrijke mate opnieuw voor economische activiteiten ontwikkeld, rekening houdend met milieu-inpassing in de woonwijk en met het (zwakke) bereikbaarheidsprofiel (lokale klassieke productiebedrijvigheid en nieuwe ambachten, beperkt aandeel kantoren) maar worden tegelijk voorzieningen en recreatieve elementen (bv speelschuur, jeugdruimte), een park ten behoeve van de omliggende woonbuurt en het stadsarchief ingebracht. De huidige zonevreemde woningen in Arbed-noord worden in de toekomstige ontwikkeling ingepast en afgewerkt. Groenas 3 als belangrijke verbinding naar de groenpool van Gentbrugsemeersen wordt versterkt en de overgangen naar het wonen opgewaardeerd.

Naast de Arbedsite liggen in de omgeving van de brug over de Schelde nog andere bedrijven, al dan niet nog in gebruik, die op termijn ook in aanmerking kunnen komen voor reconversie en herbesteding tot gemengde woonzone (deel Waterkluiskaai, deel Nederbrugkaai, deel Nijverheidskaai). Deze ontwikkeling zou namelijk kernversterkend werken voor Gentbrugge en gebruik maken van de potenties van de Schelde-groenas.



4.3 De randstad, met haar vier lobben

kaart 97 structuurschets voor de randstad

De randstad (Mariakerke-Wondelgem, Oostakker-Sint-Amandsberg, Gentbrugge-Vogelhoek/Flora en de zuidelijke mozaïek met Sint-Denijs-Westrem-Zwijnaarde) behoren tot het morfologische geheel van het randstedelijk gebied. Wonen is er de basisweefsel. Er treedt een belangrijke verdichting van het wonen op, zij het duidelijk gestructureerd met verschillende woontypologieën en de creatie van voldoende groen. Verder is er een duidelijke morfologische afbakening van deze stadsranden. Functioneel is het gebied sterk gericht op de kernstad. De functies zijn er op het niveau van het stadsdeel zelf, behalve langs de steenwegen en in de zuidelijke mozaïek. Verschillende soorten verbindingen naar de kernstad zijn aanwezig. Ook tangentieel bestaan verschillende verbindingen.

Bedrijvigheid in de verschillende stadsranden is gericht op het bereikbaarheidsprofiel, maar er wordt tevens rekening gehouden met de nabijheid van de verschillende woonkernen. De verschillende groenpolen aan de rand hebben, behalve de natuurlijke functie, tevens een recreatieve functie. Bovendien dragen zij, net als de bedrijvzones en R4 bij tot de morfologische afbakening van de stad.

Omwille van haar specifieke rol als kennispoort en bundeling van grootstedelijke functies wordt de zuidelijke mozaïek in volgend hoofdstuk apart en meer in detail behandeld.

Beleidsdoelstellingen

Voor de uitwerking van deze deelruimte worden volgende doelstellingen vooropgesteld:

- de aantrekkelijke woonlobben zijn functioneel zelfvoorzienende stadsdelen;
- vier hoofdsteenwegen met een tram- en fietsverbinding zorgen voor een hoogwaardige aansluiting tussen het randstedelijk gebied en de kernstad;
- het realiseren van kwaliteitsvolle **woonomgevingen** binnen het grootstedelijk gebied door het invullen van de bouwreserves;
- het ontwikkelen, goed gespreid, van een kwalitatieve **regionale bedrijvigheid**;
- het geven van kansen voor de kwalitatieve ontwikkeling van natuurwaarden in **vallei- en bosgebieden** en in de samenhangende kleinere groene ruimten in de randstad (groenassen, groene dwarsrelaties);
- het **afwerken** van de stadsrandgebieden.

Het **realiseren van kwaliteitsvolle woonomgevingen** heeft te maken met de hoge potenties van de randstad om nieuwe woonbehoeften binnen het grootstedelijk gebied op te vangen en zo de grotere open ruimten in de regio van verdere bebouwing te vrijwaren. Hierbij dienen de woonomgevingen een wervend karakter te bezitten voor nieuwe bewoners. De realisatie dient op een kwalitatieve en duurzame wijze te gebeuren. Dit heeft zowel te maken met de ontwikkeling van nieuwe kwaliteitsvolle woontypologieën van voldoende dichtheid en gebaseerd op de bestaande nederzittingsstructuur, als met de afscherming van – in de eerste plaats te vermijden – externe negatieve invloeden op deze woonomgevingen. De aanwezigheid van een duidelijke ruimtelijke structuur met aanwezigheid van zowel aantrekkelijke groenelementen (wijk- en buurtgroen) als andere basisvoorzieningen en een aangepaste ontsluiting dienen als belangrijke troeven te worden uitgespeeld. Sterke verbindingen met de kernstad en haar sterke verscheidenheid aan grootstedelijke functies versterken de aantrekkingskracht. Bij de klassieke woontypologie van het huis in open, halfopen of rijbebouwing worden twee bouwlagen met zolder in het normale patroon toegepast om te kunnen verdichten.

Binnen de verschillende randstedelijke woonlobben dient verder aandacht besteed te worden aan het **ontwikkelen van een kwalitatieve regionale bedrijvigheid**. Vanuit de taakstelling voor het grootstedelijk gebied dienen hiervoor nieuwe gronden te worden aangesneden. Zorgvuldig ruimtegebruik en een efficiënte profilering van deze bedrijventerreinen zijn twee van de basisdoelstellingen. Verder dient de invulling zowel naar interne als naar externe uitstraling ook kwalitatief te gebeuren. Niet-afwenteling op de omliggende ruimte wordt met zorg toegepast. De aanwezige modaliteiten voor vervoer worden ten volle benut en eventueel uitgebreid. De terreinen worden landschappelijk met zorg afgewerkt en ingevuld.

Ook grootschalige kleinhandelszaken met een regionale uitstraling worden hier op een ruimtelijk verantwoorde manier ingepast, rekening houdend met hun te verwachten mobiliteitseffect. Grootschalige kleinhandelszones worden voorzien ter hoogte van de knooppunten van R4 met de hoofdsteenwegen.

Het geven van kansen voor de kwalitatieve ontwikkeling van natuurwaarden in **vallei- en bosgebieden** heeft te maken met de afscherming van een aantal of delen van deze gebieden voor de ontwikkeling tot volwaardige natuurkernen. Zachte recreatieve vormen zullen in deze verschillende natuurgebieden een invulling krijgen, voor bepaalde delen dient de toegankelijkheid echter beperkt te worden. Naargelang de te creëren natuurwaarden en de





ruimtelijke draagkracht van de gebieden zal een gedifferentieerde verweving met andere functies mogelijk zijn. Het creëren van aaneengesloten toegankelijke open ruimten aan de randen van het stedelijk gebied is de belangrijkste inzet bij de ontwikkeling van deze gebieden.

Het **opwaarderen van de stadsrandgebieden** heeft zowel met de interne structurering als met de invulling en onderlinge verweving van verschillende functies te maken. Bij de interne structurering van de gebieden wordt de nadruk gelegd op de verbinding met de kernstad en de onderlinge, tangentiële verbindingen. Deze verbindingen, die verschillend van aard kunnen zijn, hebben ook intern in de verschillende stadsranden een structurerend karakter. Zo worden invullingen met nieuwe woonomgevingen aangegrepen om op structureel vlak ruimtelijke kwaliteitsverbeteringen en samenhang te bewerkstelligen. Met invulling en onderlinge verweving van de verschillende functies wordt de onderlinge afstemming van deze functies bedoeld.

Ruimtelijk concept

Het gebied krijgt zijn structuur door verschillende conceptelementen.

Een sterke **binding met de kernstad** wordt verkregen door:

- de **hoofdstamlijnen van het openbaar vervoer**. Ze zorgen voor een snelle, kwaliteitsvolle verbinding tussen verschillende functies in zowel de randstad als erbuiten, met de kernstad en het regionale netwerk van het openbaar vervoer. Langs deze hoofdstamlijnen zijn belangrijke verdichtingen van de woonomgeving en hiermee gerelateerde functies aanwezig. Ook bedrijventerreinen en kleinhandelszones zijn met deze hoofdstamlijnen verbonden. De geselecteerde hoofdstamlijnen zijn de lijn 1 met Wondelgem, het bedrijventerrein aan de Industrieweg en Evergem, de nieuwe lijn over de Antwerpsesteenweg met Sint-Amandsberg, Oostakker, het bedrijventerrein aan R4 en Lochristi, de lijn 21 met Gentbrugge en uitbreiding naar Melle en de verlenging van lijn 1 richting Flanders Expo en verder door langs de Kortrijksesteenweg minimaal tot aan de Carrefour. Dit netwerk van 4 hoofdstamlijnen met tram wordt aangevuld met een aantal stamlijnen openbaar vervoer van lagere orde.
- de **groenassen** als landschappelijke verbindingen tussen de kernstad en belangrijke functies binnen en buiten de stadsrand (dorpskernen, groenpolen). Ze vormen elk een eigen ruimtelijke structuur met als karakteristiek dat ze een aaneenschakeling zijn van verschillende zichtassen en groenelementen van diverse aard (natuurlijke, cultuurhistorische, landbouwkundige en recreatieve elementen). Langs deze assen is een verbinding voor fietsers en voetgangers aanwezig en worden de verschillende barrières in het gebied doorbroken. Elk van deze groenassen wordt apart beschouwd bij de verdere uitwerking van de landschappelijke structuur. Groenas 1 Oostakker verbindt het stadsbos en de dorpskernen Oostakker en Sint-Amandsberg (langs een brede, natuurlijke 'groene banaan' naast het vormingstation) met de kernstad, groenas 2 Sint-Amandsberg verbindt het zuidelijke deel van Sint-Amandsberg en Destelbergen, groenas 3 Benedenschelde verbindt de kern van Gentbrugge en de vallei van de Benedenschelde, groenas 4 Bovenschelde verbindt het zuidelijke deel van Gentbrugge, Flora en de vallei van de Bovenschelde, groenas 7 verbindt Mariakerke en de Vinderhoutsebossen en groenas 8 verbindt Wondelgem en Evergem.
- de **hoofdinvalswegen** met zowel een verbindende functie tussen de voorstadskernen, de randstedelijke gebieden en de kernstad als een verzamelende functie voor het autoverkeer **en de stedelijke hoofdstraten** als verzamelende wegen voor het stedelijk autoverkeer. Aan de hoofdinvalswegen die tegelijk over een stamlijn beschikken zijn P+R sites met sterke ontsluiting via het openbaar vervoer gekoppeld. Langs de stedelijke hoofdstraten, veelal woonsteenwegen, is een sterke verweving van functies gericht op de omliggende woonomgeving aanwezig. Als hoofdinvalswegen heeft men Brugse Vaart, Wiedauwkaai-Zeeschipstraat, Land Van Waaslaan-Antwerpsesteenweg en Brusselsesteenweg. Hoofdstraten zijn Brugsesteenweg, F. Van Ryhovelaan-Morekstraat, Antwerpsesteenweg van Dampoort tot Nieuwe-Laan, Dendermondsesteenweg en Hundelgemsesteenweg.

Tangentiële verbindingen ontstaan door:

- de **groene dwarsrelaties**. Omwille van de meer centrumgerichte structuur van zowel Oostakker-Sint-Amandsberg als Gentbrugge komen de tangentiële openruimteverbindingen die door deze groene dwarsrelaties worden gecreëerd vooral tot uiting in Wondelgem-Mariakerke. Net als bij de groenassen worden ook langs deze groene dwarsrelaties barrières voor fietsers en voetgangers (Brugse Vaart, hoofdverzamelwegen...) doorbroken. Structurerende groene dwarsrelaties in Mariakerke-Wondelgem zijn de parkenkraal die door de hele randstad doorloopt tot in Bourgoyen-Ossemeersen en het stadsbos van Vinderhout, het Westerringspoor (als verbinding voor zacht verkeer tussen Mariakerke en Wondelgem recent



verlengd met de 'blauwe brug' fietsbrug over het kanaal) en de verbinding met groenas 6 Leie en andere aftakkingen langs R4 als elementen van de groene ring. In de oostelijke randstad betreft het de groene dwarsrelaties langs het spoor en naar de Schelde/Damvallei in Oostakker. Aan de aantakkingen van de groene dwarsrelaties aan de groenassen zijn zichtpunten met een gericht blikveld aanwezig.

- de ontsluitingen langs R4, functionerend als grootstedelijke ring, gesloten via een Sifferverbinding. Ontsluitingen voor de randstadgebieden zijn aanwezig aan Beekstraat in Mariakerke, de Brugse Vaart, Evergemsesteenweg/Zeeschipstraat, Oostakker en Antwerpsesteenweg. Gentbrugge wordt aan E17 gekoppeld.
- R40 die functioneert als binnenstedelijke verdeler van zowel auto- als fietsverkeer. Verschillende groenassen worden aan deze als stadsboulevard ingerichte ring gekoppeld.

Verschillende gebieden worden aangeduid met een eigen basisfunctioneren:

- **woonomgevingen gestructureerd binnen een rasterpatroon** door de verschillende hoger vermelde verbindingen. De verdichtingen en woontypologieën binnen dit rasterpatroon worden gekarakteriseerd door de omliggende verbindingen. Bijkomende verfijningen van het rasterpatroon in Mariakerke-Wondelgem zijn Eeklostraat, Lusthoflaan, Dikkellindestraat, Henry Storystraat en Gaverstraat. In Oostakker-Sint-Amandsberg zijn dit Visitatiestraat, Sint-Bernadettestraat, Gentstraat, Krijtstraat, Groenstraat, Bredestraat en Waterstraat, in Gentbrugge Burvenichstraat-Voordries-Emiel van Swedenlaan, Oude Brusselseweg- H.Pirennelaan-Weverboslaan, P. Benoitlaan en Tijn Uilenspiegelstraat-Jan Van Aelbroeklaan. Dit rasterpatroon sluit aan op het patroon van de kernstad.
- **bedrijventerreinen met een eigen profilering**, afgestemd op het bereikbaarheidsprofiel, de aanwezige elementen en de nabijheid van de woonomgeving. Binnen de randstad zijn twee terreinen met functionele productie met regionale uitstraling aanwezig: de terreinen nabij *Industrieweg* en deze nabij *Antwerpsesteenweg*. Beide zijn ze ontsloten naar R4 via een interne verzamelweg en hebben ze, behalve een uitstraling buiten de zeehaven, eveneens een zekere affiniteit met het havengebied. Aan *Industrieweg* wordt de multimodaliteit versterkt met gebruik van het water en zo mogelijk ook het spoor langs het noordervak van de Ringvaart. Het terrein aan Antwerpsesteenweg wordt in het oosten begrensd door een groene dwarsrelatie tussen het stadsbos van Oostakker en groenas 2 Sint-Amandsberg; deze maakt een aantrekkelijke overgang naar de woonkern van Lochristi. In het gedeelte ten zuiden van N70 vindt grootschalige, regionaalgerichte kleinhandel een plaats (ontsluiting langs parallelweg naar R4, nabij stamlijn, zichtlokatie). Natuurwaarden blijven aanwezig tussen en binnen de bedrijventerreinen en bepalen de aantrekkelijkheid van de bedrijfsomgeving. Op deze plaatsen is het concept van de groene ring echter ondergeschikt aan dat van de activiteitsconcentraties aan de knooppunten van R4 met de hoofdsteenwegen.
- **vier groenpolen met verschillende invulling** binnen of gekoppeld aan deze randstad zijn de Vinderhoutsebossen, het stadsbos Oostakker, de Kastelensite Zwijnaarde (zie zuidelijke mozaïek) en de Gentbrugsemeersen. De twee eerste gebieden zijn specifiek als stadsbossen te beschouwen. De Vinderhoutsebossen, gelegen ten westen van de Ringvaart hebben natuur als hoofdfunctie, analoog aan de Bourgoyen-Ossemeersen, met in de westelijke en zuidelijke uitbreidingen een meer recreatieve toegankelijkheid. Het stadsbos Oostakker heeft net als de Vinderhoutsebossen een hoge bebouwinggraad. Ze heeft daarentegen een sterkere recreatieve invulling, verweven met de natuurfunctie. De uitstraling van deze recreatieve functie is gericht op de noordelijke en oostelijke randstad en kernstad. De bebouwing op de Gentbrugsemeersen is beperkt tot de westkant van de Meersen, buiten de zichtas over de Scheldevallei op het stadscentrum. Binnen het beboste geheel is de recreatieve invulling verweven met de natuurfunctie met mogelijkheden voor bebouwde elementen aan de westelijke rand. Het open meersen gebied, dat doorloopt in de Damvallei, heeft natuur als hoofdfunctie met beperkte recreatieve toegankelijkheid.

Vornoemde woonomgevingen hebben binnen het geheel van Gent een bijzondere rol.

Door de hoge woondichtheden en de aanwezigheid van grote andere functies is de draagkracht van een compacte kernstad gelimiteerd. Daarom moet een stad als Gent blijven uitbreiden zolang er nood is aan bijkomende woningen. Nieuwe woonwijken zijn dus nodig en aangezien de grootste reserves in de randstad liggen, zal vooral daar verder ontwikkeld worden. Een beperkt aantal terreinen moet dus nog herbestemd worden om ook dit aantal te kunnen ondervangen.

De bestaande en nieuwe reserves in de randstedelijke woonlobben zijn gelegen binnen de suggestie van het grootstedelijk gebied Gent en moeten dus als aantrekkelijke stedelijke woonwijken ingericht worden volgens de algemene principes van woondichtheid en menging.





De nieuwe woonwijken in de deelgemeenten moeten **voldoende verdicht worden** om zo een draagvlak te creëren voor de collectieve voorzieningen (kwalitatieve openbare ruimtes, openbaar vervoer met een hoge frequentie, meer stedelijke voorzieningen). Uit de eerder gemaakte berekeningen blijkt dat de woonwensen van de grotere gezinnen wel degelijk verzoenbaar zijn met de vooropgestelde dichtheidsnorm van 25 woningen/ha. In de praktijk is deze norm niet altijd haalbaar, vooral bij kleinere terreinen met een onregelmatige vorm stellen er zich soms ontwerpproblemen. Een dichtheid tussen 20 en 25 woningen/ha is dan veeleer stedenbouwkundig aangewezen.

De nieuwe woonwijken in de deelgemeenten moeten ook **voldoende groen en speelgericht** zijn. Daarbij zou, conform de woonwensen van de doelgroep, veel aandacht moeten besteed worden aan de veiligheid en verkeersafwikkeling van de wijk.

Omdat veel verkavelingen perceelsgewijs volgens de eigendomsstructuur ontwikkeld werden en gelegen zijn buiten B.P.A.'s, ontbreekt het de suburbane delen vaak aan eenheid, hiërarchie en logische opbouw. Het ontwerp van vele individuele verkavelingen laat daarenboven veel te wensen over. Ook al zijn de grootste delen van de woonzones op het gewestplan al verkaveld en bebouwd, voor de resterende delen blijft de **opmaak en goedkeuring van een verkavelingsverordening** noodzakelijk.





4.4 De zuidelijke mozaïek

De zuidelijke mozaïek is het zuidwestelijke randstedelijk gebied van de vier woonlobben die vasthangen aan de kernstad. Het is het randstedelijk gebied met de meeste dynamiek door de nabijheid van het klaverblad E40/E17 en het station Gent Sint- Pieters..

Het zuidelijke deel van de stad bestaat uit grote, monofunctionele entiteiten (UZ, Nieuw Gent, Expo, BME-CTL campus, Campus Sterre, enz.) en vervult de rol van kennispoort van de stad. In fragmenten van de mozaïek is een verscheidenheid aan wonen als basisweefsel prominent aanwezig, zoals elders in het stedelijk gebied.

De hoofddoelstelling is het verbinden van losse delen van de mozaïek die door de vele infrastructuur van elkaar gesplitst zijn geraakt. De verbindingen worden gerealiseerd voor

- het autoverkeer: aansluiting Pégoudlaan op R4 en doortrekking naar Fabiolalaan, dwars over de Ringvaart;
- het openbaar vervoer: nieuwe assen, tramlijn in aanleg, dwars over de Ringvaart;
- de fietspaden als centrale dragers voor de groenassen die leiden naar groenpool-stadsbos Zwijnaarde-De Pinte, dwars over de Ringvaart en E40.

De tussenliggende gebieden (oostelijk deel van Sint-Pieters Aaigem (Campus BME/CTL), Flanders Expo, Don Bosco/Grote Steenweg en Campus Zwijnaarde) worden ontwikkeld met kennisbedrijvigheid en onderwijs, variërend van kantoren tot kantoorachtigen (combinatie kantoor-bedrijfsruimte). De terreinen van Campus Sterre en UZ worden, met respect voor de geselecteerde kleine natuurgebieden, verder verdicht met bijkomende activiteiten en gebouwen.

kaart 98 structuurschets voor de zuidelijke mozaïek

Beleidsdoelstellingen zijn:

- het ontwikkelen van de stationsomgeving als internationale poort;
- het stimuleren en sturen van ontwikkelingen in de kennisfeer;
- het landschappelijk opwaarderen en herstructureren van het gebied tot een mozaïek van grote fragmenten gevat in een landschappelijk raamwerk;
- bindingen aanbrengen over de barrières van E40, R4, Ringvaart en spoorlijn heen.

De stationsomgeving van Sint-Pieters en Flanders Expo worden als strategische projecten uitgebouwd.

Het **ontwikkelen** van de stationsomgeving Sint-Pieters als structuurbepalend hoofdstation voor Vlaanderen en de koppeling van het internationale treinverkeer aan de stad, betekenen én het geven van ruimte voor de uitbouw van de spoorweginfrastructuur én het invullen van de omgeving met publiekstrekkende kantoorfuncties, diensten (ook scholen, bij voorkeur hogescholen) en woningen. De versterking van deze stationsomgeving wordt ondersteund door een hechtere band met de stadsboulevard en de kernstad enerzijds en anderzijds met de Flanders Expo-site en het wetenschapspark Zwijnaarde. Voor dit laatste is het overbruggen van de barrières van spoor en Ringvaart essentieel.

Het **stimuleren en sturen** van de kennisbedrijvigheid heeft betrekking op de economische dynamiek die geënt wordt op drie ontwikkelingsassen. Deze ontwikkelingen krijgen een sterke band met het station en worden goed ontsloten vanaf de stedelijke verzamelweg.

Voor het **landschappelijk opwaarderen en herstructureren** van het gebied worden als een groen cement groene dwarsrelaties tussen de bestaande en nieuwe fragmenten van de mozaïek ingebracht. De kastelensite en de valleien aan de randen en de groene ring en groenassen midden het gebied spelen hierbij als elementen van de natuurlijke structuur een belangrijke rol.

Ruimtelijke onderdelen van de zuidelijke mozaïek zijn de volgende:

- de drie ontwikkelingsassen
- Flanders Expo
- Sint-Pieters Aaigem
- Wetenschapspark Zwijnaarde
- groenpool Kastelensite
- Nieuw Gent.

Drie ontwikkelingsassen

- De Kortrijkse-, Oudenaardse- en Ottergemsesteenweg met hun stamlijnen van openbaar vervoer (tramlijn op Kortrijkse, even frequente busdienst op Oudenaardse en Ottergemse of aftakking van tramlijn Zwijnaardse naar





Ottergemse) naar het station zijn de dragers van drie ontwikkelingsassen. De gerichtheid op het station en de stad komt hierdoor sterk naar voor. De twee andere steenwegen in de zuidelijke mozaïek die als toekomstige tramlijnen zijn weerhouden in de openbaar vervoersstudie Perspectief 2025, namelijk Zwijnaardse- en Hundelgemsesteenweg, zijn echte woonsteenwegen, met een fijne korrel, waar nieuwe meer grootschalige ontwikkelingen van kennisbedrijvigheid moeilijk kunnen worden ingepast zonder afbreuk te doen aan het woonweefsel.

- De autosnelweg E40 loopt bijgevolg door de verschillende opeenvolgende assen langs een wisselend landschap (de groene valleigebieden, de groenpool, de as Kortrijksesteenweg (BME-CTL Campus, Flanders Expo/Carrefour), de as Oudenaardsesteenweg (Campus Sterre, Wetenschapspark Zwijnaarde) en de as Ottergemsesteenweg (UZ, Groothandelsmarkt, Schelde-eiland/Merelbeke). Dit maakt er de veelzijdigheid van de stad sterker voelbaar. De groenpool van de kastelensite en de riviervalleien zijn begrenzers van deze ontwikkelingsassen; de kernen Sint-Denijs-Westrem, Zwijnaarde en Merelbeke vormen de zuidelijke uiteinden. Deze drie kernen zijn sterk verbonden met de stad via een tramlijn. De kernen vormen de landschappelijke en functionele afsluiting van deze assen. Elk van deze kernen behoudt zijn typische eigenheid door gebruik van de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische structuren. Tussen de kernen van Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde ligt de groenpool van de kastelensite, tussen de kernen van Zwijnaarde en Merelbeke ligt de Scheldevallei.
- Kortrijksesteenweg is omwille van de grootschalige ruimtelijke (bouw)mogelijkheden, de schaal van de langsliggende bebouwing en het wegprofiel van de steenweg geselecteerd als hoofdsteenweg waarop een hoofdstamlijn (tram) doorgetrokken wordt langs de BME/CTL campus, Expo en minstens tot aan de kleinhandelszone Carrefour en Sint-Denijs Westrem dorp. Dit is de eerste ontwikkelingsas. Omwille van de selectie als hoofdsteenweg is Kortrijksesteenweg een specifieke verdichtingsas voor grootschalige kleinhandel op stedelijk (en regionaal) niveau, sterk verdicht rond de bestaande lokaties (benutting parkings, meerdere bouwlagen) en rond de knoop met E40.
- De kantoorachtigen in Flanders Expo zijn samen met de toekomstige verdichting op BME-CTL campus eveneens gekoppeld aan de westelijke ontwikkelingsas van Kortrijksesteenweg. Deze as draagt aan Kortrijksesteenweg ook een verdichting en uitbouw van grootschalige kleinhandel op stedelijk (en regionaal) niveau en integreert bij het evenementengebeuren in Flanders Expo.
- De tweede ontwikkelingsas verbindt de twee te verdichten UG-campussen Campus Sterre, UZ en Campus Zwijnaarde (wetenschapspark) en het nieuwe bedrijventerrein Don Bosco/Grote Steenweg en steunt op Oudenaardsesteenweg die hiervoor met een hoogwaardige busdienst, even frequent als een stamlijn met tram en met rechtstreekse verbinding naar het station, wordt uitgerust. Deze steenweg fungeert tegelijk als verbeterde toegang tot de groenpool van de kastelensite. Voor het Vlaams instituut voor biotechnologie (VIB) wordt gesuggereerd op termijn te verhuizen en te fungeren als trekker voor nieuwe ontwikkelingen in deze as in het wetenschapspark Zwijnaarde.
- De derde ontwikkelingsas wordt gevormd door Ottergemsesteenweg en verbindt in eerste instantie de te verdichten omgeving van UZ en de school aan C. Heymanslaan, de bestaande kennisbedrijvigheid van het Nucleair Instituut en eventuele nieuwe ontwikkelingen aan Groothandelsmarkt. Deze eerste fase steunt op een tramlijn, als aftakking van deze op Zwijnaardsesteenweg, of op een even frequente buslijn die het station verbinden met de omgeving van de groothandelsmarkt.
- Op het Schelde-eiland, tussen het Kanaal van Zwijnaarde en de oude Schelde-getijdarm, op voldoende afstand van en met respect voor de Tijarm-oever worden twee bedrijventerreinen (ten noorden en ten zuiden van E40 voor kennisbedrijvigheid of regionale bedrijvigheid) ontwikkeld, met een bouwvorm (bv paalgebouwen) en afgewerkte en aantrekkelijke wanden die inspelen op de waterrijke oever-omgeving. Dit gebied wordt pas ontwikkeld van zodra de ontsluitende infrastructuur aanwezig is (sluiting van en aantakking op R4). Het niveau van openbaar vervoer bepaalt, omwille van een optimale en verantwoorde afstemming tussen ruimtelijk profiel en mobiliteitsprofiel, het profiel van het bedrijventerrein.
Indien er een volwaardig openbaar vervoersaanbod kan worden gerealiseerd op het Schelde-eiland (m.a.w. een doortrekking van de tramlijn-aftakking of een even frequente rechtstreekse bus naar het station) dan kan in eerste instantie gemikt worden op een ontwikkeling voor hoogwaardige kennisbedrijvigheid. Zal het openbaar vervoersaanbod in de toekomst echter gering blijven dan dringt zich eerder een ontwikkeling als gemengd regionaal bedrijventerrein op, zoals voor de terreinen in de omgeving.
De rol en ontwikkelingsvoorwaarden voor dit gebied worden in het afbakeningsproces van het grootstedelijk gebied bepaald.
- Zwijnaardsesteenweg en Hundelgemsesteenweg zijn omwille van de beperktere ruimtelijke (bouw)mogelijkheden over de lengte van de steenweg, de schaal van de langsliggende bebouwing en het wegprofiel van de steenweg, geselecteerd als woonsteenweg, niet als hoofdsteenweg of als ontwikkelingsas. De verlenging van tramlijn vanaf Zwijnaardebrug tot Zwijnaardekern maakt evenwel deel uit van het plan



Perspectief 2025. Er moet een bijkomende, oostelijke toegang van de Campus Zwijnaarde voorzien worden vanaf de Zwijnaardesteenweg, voor gebruikers van het openbaar vervoer.

- De Ringvaart vormt de groene omwalling in het stedelijk grensgebied met een groene buffer rond R4 en een kralenketting van aanliggende natuurgebieden en parken. Binnen deze groene stadsring is er ook in de zuidelijke mozaïek een sterkere verdichting van de nederzettingsstructuur en een sterkere verweving van de functies.
- Nieuw uit te bouwen *zachte verbindingen tussen de deelbuurten* van de mozaïek en zijn omgeving zijn de volgende. Een aantrekkelijke fietsersbrug op de oude spoorberm over Ringvaart en -tunnel onder E40 verbindt de kernstad en de mozaïek met de groenpool van de kastelensite; een aantrekkelijke fietsersbrug over Ringvaart (aan Buchtenbrug) verbindt Sint-Denijs-Westrem met het station. De bestaande verbinding aan de spoorbrug tussen Fabiolalaan en Blaarmeersen dient in de toekomst behouden en kwaliteitsvoller uitgewerkt.

Flanders Expo

- Het gebied van Flanders Expo functioneert op stedelijk en (boven)regionaal niveau als evenementensite voor grootschalige informatieve, culturele, recreatieve en commerciële manifestaties die niet in binnenstad of kernstad passen en als hoogwaardige vestigingsplaats voor de kantoorachtigen van de nieuwe kennisbedrijvigheid. Ook andere, (deels) autogerichte middelgrote en grote kantoren zonder loketfunctie kunnen er ingeplant worden.
- Vanuit complementariteit met de binnenstad en de cultuurcluster wordt in dit gebied geen stedelijke funshoppingsfunctie uitgebouwd; ondersteunende horeca is er wel op zijn plaats. Op Flanders Expo kan een detailhandelszone (categorie I) ingeplant worden, die gelegen is aan de E40/R4/afrit Pégoudlaan. Het winkelcomplex krijgt een representatief front(gebouw). De toegang Pégoudlaan moet voldoende buffercapaciteit hebben voor het autoverkeer (bijvoorbeeld d.m.v. een ringweg rond de Expo). De eventuele zijde aan Kortrijksessesteenweg van de detailhandelszone is niet autotoegankelijk.
- Deze kantoor(achtigen)ontwikkeling, met een sterke verdichting van het gebied (vooral door optimale benutting van de parkings) en een afnemende gradiënt aan bezoekersintensiteit vanaf het station, situeert zich binnen de westelijke ontwikkelingsas en loopt – ten behoeve van een snelle ontwikkeling van een compact stedelijk wetenschapspark of soortgelijke kennisbedrijvigheid in Aaigem – ten oosten van de nieuwe ontsluitingsweg vanaf R4 tot tegen het station en de te herstructureren hogeschool door.
- Het gebied Overmeers ten westen van deze nieuwe weg blijft een natuurlijk onderdeel van de groene ring, net als het gebied ten noorden van de Maaltebeek. Het programma vooropgesteld in het masterplan Flanders Expo wordt op geconcentreerde wijze gerealiseerd, met een sterke afwerkrand naar de Maaltebeek toe. Dit bouwvolume kan eventueel ook onder de vorm van ‘stedelijke’ woonvilla’s gerealiseerd worden, vergelijkbaar met de typologie die in het naastliggend woongebied terug te vinden is.
- Het hele gebied wordt met een hoogwaardige wandel- en fietsas en openbaarvervoersverbinding sterk gekoppeld aan Sint-Pietersstation. De autotoegankelijkheid wordt zowel voor de regio (langs E40) als voor de stad (langs een compact knooppunt naar R4) gerealiseerd, met indien niet anders mogelijk slechts een lichte koppeling tussen beide.
- Als bakens in de mozaïek worden nieuwe markante torens gerealiseerd, met name torens parallel aan het spoor in de Flanders Expo-site (op het Vrije Veld en in de afritlus) die de westelijke torenrij vervolledigen en (suggestie) verder één in de oostelijke ontwikkelingsas nabij E40 (aan R4-knooppunt in Merelbeke).

Sint-Pieters Aaigem

Ten oosten van de nieuwe toegangsweg vanaf R4 naar de nieuwe parking onder Fabiolalaan en Sint-Pietersstation, wordt de campus van BME-CTL sterk verdicht met onderwijs en kantoorachtige kennisbedrijvigheid tot een stedelijk wetenschapspark.

De nieuwe verbinding wordt enerzijds als een autotoegang tot de parkinginfrastructuur, met een aantrekkelijk zichtperspectief op het stationsgebied, en anderzijds als zeer aantrekkelijke en comfortabele as voor langzaam verkeer tussen station, kennisbedrijvigheid met parkachtig karakter en Flanders Expo uitgebouwd.

Wetenschapspark Zwijnaarde

Het bestaande wetenschapspark van de campus Ardoyen wordt uitgebreid met een nieuw bedrijvenpark voor kennisbedrijvigheid langsheen Oudenaardsesteenweg/Don Bosco (18 ha), met koppeling en oriëntatie op de Steenweg en campus aan de overzijde en met een afgewerkte overgang naar de groenpool van de kastelensite. De parkeermogelijkheden





van het bedrijvenpark worden ook ten behoeve van de groenpool gebruikt. Een tweede uitbreiding/inbreiding situeert zich in de op- en afritlus van E40 naar Oudenaardsesteenweg, die op (korte) termijn wordt opgeheven. Deze uitbreidingen, samen met een eventuele wetenschapsparkontwikkeling op BME-CTL, vangen de behoefte aan de bijkomende 25 ha wetenschapspark op.

Groenpool kastelensite

De kastelensite wordt als groenpool uitgebouwd en verbonden met de stad via de groenas vijf die het landschappelijk lijnelement van de oude spoorweg versterkt. De toegankelijkheid voor recreanten dient verder geoptimaliseerd en gegarandeerd. De gecompartmenteerde landschappelijke structuur met verschillende dreven en open ruimten wordt bij de invulling van de kastelensite behouden. De aanwezige grondgebonden land- en tuinbouw wordt mee ingeschakeld in het beheer van het waardevolle landschap.

De groenpool wordt opgebouwd met meerdere kernbossen gericht op natuurwaarden en met andere bossen waar opvang van parkbezoekers en vormen van (zachte) recreatie een plaats vinden. Binnen de groenpool wordt Reivisschestraat voor het autoverkeer afgekoppeld van Oudenaardsesteenweg en daardoor herleid tot een woonstraat die verkeersveilig is voor fietsers en voetgangers.

Op de rand van de kastelensite wordt in de Reivisschebuurt een langgerekt bufferbos langs E40 aangelegd om het landschap van de autosnelweg af te sluiten. De belangrijke landschappelijke en natuurwaarden van de natte bulken in Reivisschepark worden hierin geïntegreerd. Bijkomende bebouwing in deze rand is op aangepaste schaal (draagkracht woonbuurt) enkel mogelijk in de directe omgeving van het huidige VIB-gebouw in het bufferbos.

Nieuw Gent

Een wijk die specifieke aandacht vereist is de sociale woonwijk Nieuw Gent. In totaal wonen er zo'n 3.500 mensen, gehuisvest in eengezinswoningen (188), laagbouw-appartementen (626) en de rest in hoogbouw met meer dan honderd appartementen en studio's per flatgebouw (2.686). De sociale woningvoorraad is er dus niet alleen op een extreme manier geconcentreerd, er is tevens een vrij eenzijdige samenstelling van kleine wooneenheden en een gebrek aan andere functies en voorzieningen. Ten gevolge van de overconcentratie van allerlei probleemgezinnen en het stedenbouwkundig concept stellen er zich heel wat leefbaarheids- en beheersproblemen voor de bewoners en de betrokken huisvestingsmaatschappijen in deze wijk.

Voor dergelijke problematische hoogbouwwijken wordt al eens geopperd dat sloop eigenlijk het meest aangewezen zou zijn. In het geval van Nieuw Gent is dit evenwel niet aan de orde; de hoge investeringskosten gecombineerd met de grote verliespost van huurgelden in de meeste hoogbouwblokken zorgen ervoor dat de afschrijvingen maar binnen enkele decennia verlopen zijn. Bovendien zou sloop behoorlijk kostelijk zijn, zijn er niet voldoende herhuisvestingsmogelijkheden en wachten nog duizenden andere gezinnen op een sociale woning. De laagbouwappartementen en de ééngesinswoningen verkeren in een relatief goede bouwfysische toestand. Dit geldt eveneens voor de meeste hoogbouwblokken.

We mogen er dus van uitgaan dat de meeste bebouwing er nog lange tijd zal blijven staan. De komende jaren wordt de openbare ruimte best beter ingericht, de verbindingen naar de omliggende groengebieden verbeterd, het voorzieningencentrum aan het Rerum Novarumplein meer uitgebouwd en de woningen in de hoogbouwblokken meer gedifferentieerd wat betreft grootte.

Landschappelijke structuur van de zuidelijke mozaïek

- Ringvaart vormt de groene omwalling in het stedelijk grensgebied met een groene buffer rond R4 en een kralenketting van aanliggende natuurgebieden en parken.
- De riviervalleien van Schelde en Leie functioneren aan de randen van de mozaïek als dragers van de natuurlijke structuur en zorgen voor inbedding in de Vlaamse natuurlijke structuur. Zij lopen zo gaaf mogelijk tot tegen E40 door (brede oeverstrook langs Tijarm).
- De groenassen vier, vijf en zes zijn het verbindingselement tussen de stad en omliggende groene gebieden. Het zijn basisassen voor de groenstructuur; zij zorgen voor de koppeling van diverse groene en recreatieve elementen.
- Het groene 'cement' van de mozaïek wordt aangevuld door opeenvolgende groene dwarsrelaties: de stadsboulevard, de Maaltebeek als kraal van parken, de twee assen ten zuiden van Sint-Denijs-Westrem en Zwijnaarde als landschappelijke afsluiting van de stedelijke assen en als verbinding tussen Schelde, groenpool en Leie (achtereenvolgens zijn dit de assen Nazarethbeek-kasteel Grand Noble, en de open ruimte tussen Gebuurtestraat, Hondellee en Kokersbeek). De aanwezige grondgebonden land- en tuinbouw kunnen mee worden ingeschakeld in het beheer van de landschapselementen die de groene dwarsrelaties vormen.
- De twee parken (Citadelpark, Maaltebruggepark) zijn als belangrijk groenelement in de deelruimte gekoppeld aan de dwarsrelaties. Maaltebruggepark wordt langsheen groenas 5 versterkt en uitgebreid als een toegang tot de groenpool Kastelensite.



4.5 De haven

kaart 99 structuurschets voor de haven

De ruimtelijke principes voor de haven steunen op het streefbeeld vanuit het ROM-project dat in nauwe samenwerking met alle bevoegde overheden voor dit gebied is uitgewerkt.

De haven, met watergebonden (zware) industrie en distributie, ontwikkelt verder als een industriehaven met specifieke niches (onder meer forestproducts en voeding). Zij fungeert als poort voor Vlaanderen en is een zwaartepunt in de ruimtelijk-economische structuur van de stad en de regio. Milieubelastende zware industrieën op regionale schaal uit andere stadsdelen vinden er een passende herlokatie.

Beleidsdoelstellingen binnen het kader van het RSV en het Vlaamse Milieubeleidsplan zijn:

- het realiseren van een **duurzame ontwikkeling**, een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien;
- het doorvoeren van een tastbare **kwaliteitsverhoging voor alle functies** in het gebied;
- een verdere **groei van de havenactiviteit** volgens het ritme van de Hamburg-Le Havrange;
- een optimale **afstemming** met de Zeeuwsche kanaalzone en met de stad.

Duurzame ontwikkeling volgt vooral uit een verdergaande en sterkere integratie van de beleidsterreinen (ruimtelijke ordening, economie, mobiliteit, milieu). Bedrijven schoeien hun productieprocessen op een zo modern mogelijke leest, met gereduceerd gebruik van energie en grondstoffen, een beperkt aantal vervoerskilometers per product en het vermijden van elke onherstelbare aantasting van milieukwaliteiten. Verdichten en vermijden van overtollige restruimten zorgen voor intensief en doelmatig grondgebruik voor bedrijven en infrastructures. Er wordt ook flexibiliteit ingebouwd en een permanent maar gefaseerd terreinaanbod voor economische vernieuwing. Het principe van niet-afwenteling wordt met zorg ten aanzien van de omliggende dorpen en wijken toegepast. Inzake mobiliteit wordt verregaand gestreefd naar het weren van alle vermijdbare verplaatsingen en er wordt gemikt op een doorgedreven multimodaliteit. Daarnaast krijgt het idee van industriële ecosystemen in duurzame bedrijventerreinen vorm door sensibilisering en stimulansen voor onder meer databanken voor reststromen, gebruik van tweedecircuitwater en passende lokatie van bedrijven zodat warmte kracht koppeling mogelijk wordt.

Van belang is dat deze principes ook doorgerekend en doorvertaald worden naar een duurzaam ontwikkelings-scenario voor de haven dat in het Strategisch Plan voor de Gentse kanaalzone wordt ingewerkt.

Kwaliteitsverhoging stoelt op de erkenning van drie gelijkwaardige functies in en rond de haven (bedrijven, haven en de stedelijke functie van het volwaardig wonen), die elk op de hun toegewezen plaatsen volwaardig kunnen functioneren. Kwaliteit op lokatie, met een passende, hoogwaardige inrichting ten behoeve van de betreffende functie, ondersteunt deze erkenning. Verweving van functies geldt als principe; scheiding wordt alleen doorgevoerd waar het niet anders kan. De verkeerssystemen van het maritiem-industrieel complex en de woonkernen worden gescheiden. Het landschap wordt met een raamwerk in twee lagen (maritiem-industrieel en natuur- en cultuurhistorisch) versterkt door een gezamenlijke inspanning van alle initiatiefnemers. In de maritiem-industriële laag is de vormgeving van de hoofdinfrastructures en van de bebouwing langs de hoofdwegen hiervoor cruciaal. Uitbouw van groene linten in de natuur- en cultuurhistorische laag zorgen voor minimale ecologische verbindingen. Het geheel van de ingrepen en inspanningen en de kwaliteit, samenhang, snelheid en openheid waarmee ze worden doorgevoerd geven de Gentse haven het noodzakelijke vooruitstrevend en wervend imago.

Voor de **groei van de havenactiviteit** wordt een bedrijfszekere nautische toegang met een tweede zeeluis in Terneuzen nagestreefd en – behoudens het Kluzendokcomplex – door verdichting van de bestaande terreinen (aangejaagd door een verscherpt grondbeleid). Natte terreinen worden veel explicieter gereserveerd voor en omgeschakeld naar watergebonden bedrijven. Naast specifieke havenbedrijvigheid in de zeehaven krijgt ook regionale bedrijvigheid een plaats in het havengebied dat hiermee zijn rol als concentratieplek voor zwaardere industriële bedrijvigheid in Gent opneemt.

Verderschrijdende **afstemming** en coördinatie met Zeeland leidt op termijn naar één economisch en ruimtelijk samenhangende grensoverschrijdende zone van Gent tot Terneuzen, met ruimere profileringskansen, een grotere grondvoorraad en mogelijkheden voor flexibiliteit en lokatiebeleid. De uitbreiding van de haven op zeer lange termijn wordt grensoverschrijdend gerealiseerd in een gezamenlijk beheer van terreinen in de Zeeuwsche kanaalzone.

De intense afstemming met het stedelijk gebied van Gent uit zich in een kordate en kwaliteitsvolle uitbouw van het noordelijk scharnier, maar evenzeer in de uitbouw van verkeersinfrastructuur die zowel haven als stad ondersteunt (Sifferverbinding).





Het gebied krijgt zijn structuur door verschillende conceptelementen. Aan de basis liggen volgende elementen.

- Ontwikkeling van een multifunctionele **compacte haven met kanaal en dokken en R4-oost als dragers**. De ruimte die de haven inneemt is geconcentreerd rond het kanaal Gent – Terneuzen, de thans voorziene dokken en gedeeltelijk ook rond R4-oost. Het havengebied wordt op hoofdlijn begrensd door R4-west (met uitzondering van de insnijdingen rond de drie dorpen) in Evergem, de stuifzandrug en gipsberg in het noorden in Zelzate, R4-oost (met inbegrip van de lob Skaldenpark en de regionale terreinen rond Moervaart, met inbegrip van een beperkte uitbreiding in het reservegebied) en Vliegtuiglaan-P. Arthurlaan-Meulestedeburg in het zuiden. Al deze grenzen worden op een kwaliteitsvolle wijze afgewerkt. Binnen dit havengebied worden bestaande bedrijventerreinen fors verdicht (intensivering grondgebruik door te voeren vanuit concessieverlening door het Havenbedrijf) en stoelt de uitbouw van nieuwe terreinen op compactheid en ingebouwde milieuzonering. Aanwezige woninggroepen binnen dit havengebied (in totaal 149 woningen in negen plekken op Gents grondgebied) worden in een gestuurd proces, met een kwaliteitsvol herlokatie-aanbod, verwijderd.
- **Clustering van milieubelastende industriële en overslagactiviteiten in het noordelijke kanaaldeel** rond de plaatsen waar deze reeds aanwezig zijn: in het zuidelijke en centrale deel van het Sidmarcomplex, in het centrale deel van het terrein Kuhlmannkaai (bestaande cluster aan het kanaal), in het centrale deel van het Kluizendokgebied tussen dok en kanaal, in de kanaalstrook van Langerbruggekaai-De Nest en in het centrale deel van de bedrijvenparken rond Moervaart. Het bedrijventerrein Moervaart-noord-reserve valt buiten deze clustering. Deze clustering wordt doorgevoerd op een dusdanige wijze dat zij geen verstoring (storende hinder) voor de omliggende kanaaldorpen en -wijken teweegbrengt. Zij houdt in dat nieuwe milieubelastende activiteiten bij middel van het grondbeleid op deze plaatsen worden gebundeld en dat er daarvoor reserves worden vrijgehouden. Bestaande milieubelastende activiteiten elders in de kanaalzone worden stapsgewijze naar de aangegeven plaatsen geherlokaliseerd. De clustering vrijwaart andere lokaties (bedrijventerreinen en omliggende woonkernen) zoveel mogelijk van milieubelasting.
De terreinen Moervaart-zuid, -noord en -noord-reserve ontwikkelen als zeehavenondersteunende regionale terreinen waarin ook niet-havengerichte bedrijven terecht kunnen. In Moervaart-zuid of in -noord-reserve wordt een kleine strook voor herlokatie van havengebondenbedrijven uit de naastgelegen kanaaldorpen ingebouwd.
- Buffers uitbouwen tot **koppelingsgebieden**, als overgang van bedrijventerzones naar woonkernen, die met beide naastgelegen functies een band hebben en ervoor van betekenis zijn. Door een actieve uitbouw van ruimtelijk logisch op elkaar aansluitende functies worden het gebieden met een eigen en waardevolle bijdrage voor het functioneren van de Gentse kanaalzone (zie deelruimte moervaart). Een actieve landschapsopbouw en, op passende plaatsen ook natuurontwikkeling, vinden er plaats. Afhankelijk van de concrete situatie van elke plek wordt er gebufferd op de bedrijventerreinen en/of in de koppelingsgebieden.
Zoals uitgewerkt in het ROM-project worden specifieke initiatieven ondernomen om de leefbaarheid van de aanleunende dorpen op een behoorlijk peil te houden (zie nederzettingsstructuur).
- Opwaarderen van de twee armen van R4 als **ontsluiting van de haven** en, met zichtlokatie en bakens, als **verzorgd contactvlak** tussen haven en omgeving. De twee armen van R4 nemen hun rol als havenlanen op en worden daartoe stevig opgewaardeerd. Een aantal zaken dragen hiertoe bij: overzichtelijke verkeersregeling, een stevige laanbeplanting, aantrekkelijke gebouwen en constructies langs de weg, nieuwe rijen windmolens op gelijkmatige afstand van elkaar, markante zichtbakens op de belangrijke knooppunten (zoals het nieuwe Sidmargebouw en de graansilo's aan beide einden van R4-oost, markante ingangen van de nieuwe kanaaltunnel).
De gehele R4 op linkeroever en meer dan de helft van R4 op rechteroever vormen ook het verzorgde contactvlak tussen de zeehaven en de naastgelegen woonkernen of omliggende open ruimte. Zichten op de open ruimte worden behouden en landschappelijk ondersteund; randen van dorpen worden met kwaliteitsvolle afschermingen, bijvoorbeeld hoge stalen boogconstructies, afgewerkt.
In de opvang en geleiding van doorgaand verkeer en de scheiding tussen bedrijfsverkeer en woonverkeer spelen beide armen van R4 een voorname rol. R4-west vangt in deze deelruimte het doorgaande verkeer op. R4-oost wordt ontlast van het doorgaande verkeer uit de Westerscheldeoeververbinding en fungeert als verdeelweg voor de haven. Dit wordt ondersteund door remmende rotondes aan de beide uiteinden en een systeem van ongelijkgrondse knooppunten (de zogenaamde Hollandse complexen), aangevuld met enkele parallelwegen die de naastgelegen bedrijventerreinen ontsluiten.
- Gent-Zeehaven **rechtstreeks en multimodaal verbinden** met andere havens en haar hinterland. Voor de binnenvaart zijn de Ringvaart (met verbeterde sluis) en de Schelde hiervoor van bijzonder belang. Inzake spoorwegen zijn de verbindingen op beide oevers met de Zeeuwsche kanaalzone en over de bestaande lijnen naar Antwerpen, Zeebrugge en Frankrijk op korte termijn voldoende; op lange termijn kunnen deze mogelijk worden aangevuld met een nieuwe Vlaamse havenspoorweg langs N49. Het vormingsstation Zeehaven wordt voor de verwerking van het toenemende goederenspoorvervoer aangevuld met minstens een rangeerbundel aan Kluizendok en zo mogelijk een





multimodale terminal (water-spoor-weg-pijpleidingen) in het zeehavengebied zelf.

Op vlak van wegverkeer zijn er degelijke verbindingen in alle hoofdrichtingen: de Westerscheldeoeververbinding naar Zeeland, de tot snelweg omgebouwde N49/A11, E40 en E17. Een goede aansluiting op het internationale verkeerswegennet is aldus verzekerd.

- **Natuurwaarden in de haven** zijn aanwezig langs infrastructuren en op bedrijventerreinen in de vorm van ecologische infrastructuur, die indien nodig tijdelijk kan worden ingevuld (bv tijdelijk natte terreinen van baggerspecie-lagunering) en in de vorm van een reeks blijvende en te versterken natuurlijke gebieden (langs waterlopen) in koppelingsgebieden en in de sterker te bebossen stuifzandrug op de randen van de haven. Vanuit de zorgplicht worden thans aanwezige natuurwaarden bij de verdere havenuitbouw waar mogelijk ingepast als ecologische infrastructuur. Voor te verwijderen natuurwaarden wordt vooraf de ontwikkeling van nieuwe, potentieel even kwaliteitsvolle natuurwaarden van vergelijkbare omvang feitelijk opgestart (in de rand van de haven of elders op het stedelijk grondgebied). Samenwerking tussen Havenbedrijf, milieudiensten en natuurverenigingen zorgt voor de gewenste kwaliteit in de ontwikkeling en het beheer van de ecologische infrastructuur en de (nieuwe) natuurwaarden.





4.6 De Moervaart

kaart 100 structuurschets voor de moervaart

De ruimtelijke principes voor de moervaart steunen onder meer op het streefbeeld vanuit het ROM-project dat in nauwe samenwerking met alle bevoegde overheden voor dit gebied is uitgewerkt.

De rol van moervaart is deze van een grondgebonden landbouwgebied dat de tuinbouw- en sierteeltactiviteit van Lochristi ten volle ondersteunt. Landschappelijke en natuurlijke waarden en kleinschalige leefbare dorpen bedden zich in dit geheel in.

Beleidsdoelstellingen binnen het kader van het RSV en het Vlaamse Milieubeleidsplan zijn:

- het opwaarderen en garanderen van de **leefbaarheid van de dorpen**;
- het realiseren van degelijke **afgewerkte randen van de haven**;
- stimuleren en landschappelijk inpassen van **nieuwe tuinbouw en sierteelt**.

De **leefbaarheid van de drie dorpen** wordt vooral gegarandeerd door een effectieve toepassing van het niet-afwentelingsprincipe vanuit de naastgelegen haven. In de eerste plaats betekent dit het inperken van de hinder tot op een acceptabel, leefbaar niveau door in de eerste plaats brongerichte maatregelen (vermijden van hinder) en door milieuzonering (plaatsing van activiteiten die op hinderlijke wijze geur, stof, lawaai verspreiden of gevaar opleveren op voldoende afstand van de rand van de bedrijventerreinen). Extra aandacht wordt besteed aan een creatieve inbreng en behoud van de basisvoorzieningen, aan het weren van zwaar havenverkeer en aan opwaardering van het zachtvervoersysteem tussen de dorpen en de stad. Prioriteit gaat naar Desteldonk waar de leefbaarheid het sterkst onder druk staat.

Kwaliteitsvolle **afwerking van de randen van de haven** draagt bij tot zowel de leefbaarheid van de dorpen (goed functionerende koppelingsgebieden en schermen), ontwikkelingskansen voor de natuurwaarden in de Moervaartvallei en op de stuifzandrug van Rostijne, als aan een goede landschappelijke overgang tussen de haven en het open Moervaartgebied.

Bijkomende **tuinbouw en sierteelt** verhogen het economisch draagvlak van het gebied en de dorpen en worden ingepast aan de randen van de dorpen (koppelingsgebieden) en in de kamers van het landschap.

Het gebied krijgt zijn structuur door verschillende conceptelementen. Aan de basis liggen volgende elementen:

- kanaaldorpen
- koppelingsgebieden en moervaart
- ontsluiting.

Versterking van lineaire woonkernen met de hoofdstraat als drager, met een voelbare band naar de open ruimte

De twee woonkernen nabij de haven (Sint-Kruis-Winkel en Desteldonk) en het iets verder afgelegen Mendonk worden als leefbare woonkernen behouden en versterkt. Zij behouden ongeveer hun huidige omvang wat betreft inwoners en woningen. Hun verdere ontwikkeling verloopt door invullingen binnen het bestaande weefsel of door zeer beperkte uitbreidingen die hun lineaire karakter van straatdorp versterken. De (handels)activiteiten en gemeenschapsvoorzieningen worden er langs de hoofdstraten en waar mogelijk rondom (nieuwe) pleinen langs deze hoofdstraten verder uitgebouwd. Het draagvlak voor hun handel wordt waar mogelijk vergroot vanuit publiekstrekende functies in de naastgelegen koppelingsgebieden, bedrijvenszones en recreatieplekken; in Sint-Kruis-Winkel wordt ook een kleinschalig en kwaliteitsvol project voor herhuisvesting van bewoners van de nabijgelegen gesloopte woninggroep Terdonk gerealiseerd. Basisgemeenschapsvoorzieningen worden extra ondersteund. De druk van doorgaand verkeer wordt verminderd en zeker in de hoofdstraten en bijhorende pleinen wordt het openbaar domein opgewaardeerd.

Bovenal worden goede afschermingen tegen de mogelijke hinder van naastgelegen bedrijven of infrastructuur actief uitgebouwd. De koppelingsgebieden dragen hiertoe bij; in de nabijheid van R4 vervullen beboste bermen en/of kunstige geluidswerende constructies (gebogen stalen overkappingen van R4) deze rol.

Deze versterkende ingrepen zijn in elk van de drie kernen noodzakelijk, maar voor Desteldonk worden ze met voorrang en met grotere aandacht uitgevoerd.

Voor een blijvende verbetering van het woon- en leefmilieu in de woonkernen wordt gekozen voor een helder ruimtelijk concept waarmee een geïsoleerde, door industrie ingesloten ligging, wordt voorkomen. Expliciet wordt nagestreefd om de woonkernen open corridors te geven naar de open ruimten buiten de kanaalzone.





Koppelingsgebieden en Moervaart

Buffers worden uitgebouwd tot **koppelingsgebieden**, als overgang van bedrijvzones naar woonkernen en ter versterking van de natuurlijke (bos)structuur aan Moervaart en de stuifzandrug.

Bufferruimten tussen bedrijvzones en woonkernen worden koppelingsgebieden, die met beide naastgelegen functies een band hebben en er betekenis voor hebben. Door een actieve uitbouw van ruimtelijk logisch op elkaar aansluitende functies, worden het gebieden met een eigen en waardevolle bijdrage tot het functioneren van de Gentse kanaalzone. De nieuwe functies zijn er evenwel beperkt tot recreatie en gemeenschapsvoorzieningen.

Een actieve landschapsopbouw en, op passende plaatsen ook natuurontwikkeling, vinden er plaats. De essentiële elementen van deze nieuwe landschappen worden door de overheid gerealiseerd, ten laatste gelijktijdig met de ontwikkeling van (nieuwe delen van) de naastgelegen bedrijventerreinen.

In de gehele kanaalzone worden koppelingsgebieden geselecteerd, in de moervaartruimte een drietal met verschillende karakteristieken. Het (bredere) koppelingsgebied van Desteldonk-noord heeft een belangrijke landbouwfunctie (met serres), maar aangevuld met bospartijen en perceelsrandbegroeiingen als visuele schermen en waar nodig met gemeenschapsvoorzieningen ten behoeve van dorp en/of bedrijven. Het koppelingsgebied van Desteldonk-zuid wordt in belangrijke mate gevormd door een afschermdende massa (bv. een beboste berm) aan de rand van het bedrijventerrein en perceelsrandbegroeiingen tussen de aanwezige grondgebonden landbouw, en evolueert volgens de opportuniteiten op lange termijn naar een gebied met sierteelt en tuinbouw in serres. In het smalle koppelingsgebied van Oostakker-noord ontbreekt de ruimte om een functionele gradiënt in te brengen en beperkt de inrichting zich tot een 'harde' lijnvormige afscheiding met een berm en/of bomenrij, en eventueel een aantrekkelijk smal gebouw.

Voor een goede overgang naar Mendonk en Sint-Kruis-Winkel wordt het reservegebied Moervaart-noord gedeeltelijk ontwikkeld bij het bestaande bedrijventerrein Moervaart-noord noordwaarts tot aan de te begroenen oevers van het Hoofdgeleed en de aanwezige sterke groenmassa rond de Oude Moervaart. De te vergroenen oevers, bestaande bomenrijen en natte graslanden geven samen een afgewerkte rand van het bedrijventerrein geven. Tussen deze groene rand en het dorp Sint-Kruis-Winkel vinden op de drogere gronden nabij het dorp grondgebonden landbouwactiviteiten en glastuinbouw en sierteelt een plaats; de groenmassa van Oude Moervaart wordt evenwel doorgetrokken tot aan Moervaart.

De **natuurlijke structuur van Moervaart** wordt versterkt. In een brede zone rond Moervaart vindt hiervoor actieve natuurontwikkeling plaats in een keten van bestaande bosjes en waterrijke graslanden.

Langs de oude en nieuwe Moervaart wordt een onderling verbonden geheel van een aantal kleine natuurkernen van natte gebieden voorzien. De ruimte tussen de oude en de nieuwe Moervaart wordt opengehouden. Op basis van terreinonderzoek komt een totale oppervlakte aan natte gebieden van minstens 84 ha in aanmerking voor gewenste natuurontwikkeling. Daarvan is 24 ha reeds te beschouwen als natuurlijke natte vegetatie, 63 ha kunnen nog aangewend worden als compensatie voor de op termijn bedreigde vegetaties in de Kanaalzone.

Ontsluiting

R4-oost fungeert voor de dorpen als **hoofdontsluiting voor auto's**. Om slukverkeer te verminderen wordt Sint-Kruis-Winkel langs een eigen parallelweg en Desteldonk met een halve aansluiting op het oostelijke rijvak aangesloten.

Woonkernen, net als bedrijventerreinen, worden uitgebouwd als **knopen in het lijnennet** van het gemeenschappelijk en zacht vervoer.

Uiteenlopende vormen van gemeenschappelijk vervoer worden in de kanaalzone uitgebouwd. De woonkernen in de kanaalzone met hun laag reizigersaanbod kunnen via reguliere lijndiensten nauwelijks tegen aanvaardbare kosten van gemeenschappelijk vervoer worden voorzien. Om toch aan de bestaande vraag te kunnen voldoen worden daarom vormen van collectief vraagafhankelijk vervoer (o.a. belbus) ontwikkeld. Op rechteroever is een 'oostelijke dorpenlijn' hiervan de drager.

De verschillende vormen en lijnen van gemeenschappelijk vervoer zorgen voor een vlotte bereikbaarheid van de hoofdknooppunten voor openbaar vervoer in Gent (Dampoort en Sint-Pietersstation). In de kanaalzone zijn ze onderling goed verbonden en afgestemd met overstapmogelijkheden in knopen in de dorpskernen en aan ingangen van bedrijvzones. Om voor- en natransport per fiets te vergemakkelijken worden deze knopen met een goede accommodatie uitgerust.

Tussen de woonkernen, bedrijventerreinen en stedelijke centra wordt een aantrekkelijk, comfortabel en veilig fietsroutenet (over bestaande en nieuwe straten en paden) uitgebouwd. Op rechteroever vormt een doorlopende dorpenfietsroute Oostakker-Zelzate (doorheen het bedrijventerrein Skaldenpark en Desteldonk, langs Moervaart en Mendonk) hiervan de ruggengraat.





4.7 Het kouter- en Leieland

kaart 101 structuurschets voor het kouter- en leieland

De ruimtelijke structuur van de ruimte tussen Leie en Kale in het westen van de stad wordt bepaald door de open ruimte. Deze ruimte bevat belangrijke **natuur-, recreatieve, agrarische en landschappelijke waarden**. Het kouter- en leieland bakent de stad duidelijk af. Een regionaal bedrijventerrein is ontsloten via E40. E40, R4 en R40 zijn onderling verbonden via N466 (Deinzesteeweg-Drongensesteenweg). De spoorlijn Brussel-Oostende doorsnijdt deze deelruimte.

Beleidsdoelstellingen voor deze deelruimte binnen het kader van het RSV zijn:

- het behouden van een duidelijke, scherpe grens in de ruimte tussen stedelijk gebied en open buitengebied met een duidelijk onderscheid in het beleid;
- het realiseren van een kwaliteitsvol openruimtegebied door het herstructureren en herstellen van een versnipperd en beschadigd open landschap;
- het realiseren van degelijke afgewerkte randen met de stedelijke structuur.

Het realiseren van een **kwaliteitsvol openruimtegebied** heeft te maken met het creëren en het herstellen van de samenhangende landschappelijke structuur van het kouter-bulkengebied. Het in de hand houden van de versnipperde nederzittingsstructuur is hierbij een belangrijk element, net als het verantwoord inbrengen van een aantal kleine landschapselementen. Ander element dat hiermee te maken heeft, is de creatie van een waardevolle natuurlijke structuur, ingebed in de Vlaamse natuurlijke structuur. De invulling met andere functies in zowel de valleigebieden als erbuiten zal moeten afgewogen worden tegenover de effecten die zij hebben op de natuurwaarden in de valleigebieden. Tenslotte is er de aansluiting van een aaneengesloten, grondgebonden landbouwgebied met de grotere Vlaamse agrarische structuur.

Het realiseren van degelijke **afgewerkte randen met de stedelijke structuur** is een andere beleidsdoelstelling. Ze heeft te maken met de wisselwerking en de overgang tussen het openruimtegebied en de stedelijke nederzittingsstructuur. Een duidelijk silhouet van de stad en een markante terreinovergang wordt nagestreefd. Tussen beide gebieden ligt echter een zone waar voor beide gebieden voor een kwalitatieve input wordt gezorgd. Deze invloed heeft te maken met de recreatie van verschillende niveaus in functie van de woonomgeving enerzijds en de groene invullingen anderzijds.

Natuur en landschap

- *De valleien van Leie en Kale*, gedifferentieerd structurerend voor de natuurlijke en landschappelijke structuur. De vallei van de Kale (Oude Kale, Kalebeek, Merebeek) heeft belangrijke aaneengesloten natuurwaarden met een aantal natuurkernen. De landschappelijke structuur primeert met belangrijke natuurwaarden. Recreatie en landbouw zijn van ondergeschikt belang. Uitbreiding van de Vinderhoutsebossen in zuidelijke en westelijke richting met een recreatief bos rond het bestaande bos met belangrijke natuurwaarden wordt voorzien. Het park en de kinderboerderij van Campagne fungeren als een westelijke satelliet voor deze groenpool. De valleien van de Leie zijn nog sterker gedifferentieerd. Bourgoyen-Ossemeersen blijft een natuurlijk kerngebied.
- Een *scherp afgelijnde stedelijke bebouwing* zorgt in combinatie met het groen van de valleien voor een markante terreinovergang aan de rand van het kouter- en leieland. De Leie, het voormalig Westerringspoor en de Rietgracht en de Ringvaart spelen hierbij als lijnelementen een belangrijke structureerende rol. Ten westen overheerst het groen als landschappelijk element. Aan de kop van de watersportbaan zijn de torens stedelijke bakens die als onderdeel van de westelijke torenrij het silhouet van de stad aan deze zijde bepalen. De skihelling maakt de recreatieve pool herkenbaar, Flanders Expo is landschappelijk herkenbaar als vernieuwend stedelijk gebied.
- De *wegenhiërarchie* vanuit het hoger niveau wordt toegepast met E40 als hoofdweg, R4 als stedelijke verdeler en R40 als stadsboulevard. N466 als primaire weg type II, verzamelend op Vlaams niveau, verbindt deze drie wegen (naast de veel belangrijker verbinding aan Merelbeke en A. Pégoudlaan). Andere aansluitingen met N466 worden beperkt tot die van Drongen; een verkeersleefbaarheidsplan biedt degelijke oplossingen voor de lokale bereikbaarheid. De aansluiting van N466 op E40 wordt in westelijke richting verschoven zodat zowel het regionale bedrijventerrein als de omliggende woonkernen veiliger kunnen worden ontsloten.
- *Groenassen G6 Leie en G7 Vinderhoutsebossen* en hun zijarmen zorgen voor een landschappelijke verbinding van de natuur en de open ruimte van het kouter- en leieland met de binnenstad. Naast de aaneenschakeling van open ruimten zorgen groen en water voor de landschappelijke leesbaarheid van de verbindingen.
- Een nieuw uitgebouwde *zachte verbinding tussen de deelgebieden* van het kouter- en leieland betreft een nieuwe passerelle langs de spoorbrug tussen Blaarmeersen en de Leievallei aan Assels en Drie Leien (onderdeel groenas 6 Leie).
- De kwaliteitsvolle uitbouw van het kouter- en leieland (landschappelijk, gerichte inbreng natuur en ondersteuning landbouw, inperking linten...) wordt als een *strategisch project* op actieve wijze uitgewerkt.



Recreatie

- Intensieve recreatie krijgt haar plaats binnen R4 tussen watersportbaan en spoor, sterk verbonden met de stad en het station en met belangrijke natuurwaarden. Ten noorden van de watersportbaan is plaats voor recreatieve voorzieningen met beperkte bebouwing en verweving met de natuurlijke functie, evenals tijdelijke verblijfsplaatsen (een parkontwikkeling zoals ook voorzien in het landinrichtingsproject Malem). Langs de zuidelijke arm van de Leie en verder stroomopwaarts, ten westen van de Ringvaart, is de Leievallei niet alleen een vallei met natuurwaarden maar is de Leie ook drager van een watergerichte recreatieve as richting Deinze. Traditionele landschapselementen ondersteunen er de uitbouw van recreatieve activiteiten. Bebouwing blijft er beperkt tot de bestaande kernen (Drie Leien, Baarle) waarbinnen recreatieve elementen kunnen ontwikkelen.
- De sportterreinen ten zuiden van Drongen (aan Goubaulaan en Gijzelstraat worden gebundeld en op een landschappelijk goed inpasbare plek aan Keiskant op een uit te bouwen recreatieterrein geherlokaliseerd.

Land- en tuinbouw

- Binnen een *aaneengesloten grondgebonden landbouwgebied* wordt het traditionele landschap (nog sterk aanwezig ten noorden van de spoorlijn, zwakker en te herstellen ten zuiden van E40) beheerd met sterke afwisseling van lager gelegen gesloten gebieden met veel perceelsrandbegroeiingen (bulken) en hogere open gebieden (kouters), en met het behoud van cultuurhistorische landschappelijke structuren. Leievallei en Kalevallei worden landschappelijk door het kouter-bulkenlandschap nog sterker met elkaar verbonden. Hiertoe worden grootschalige landbouwactiviteiten beperkt tot de kouters (de Stroomke-, Halewijn-, Paradijs-, Varendries-, Afsneekouters), wordt grondloze landbouw vermeden en serreteelt zeer beperkt gehouden en worden vooral de openruimtecorridors tussen de aanwezige woninggroepen vastgelegd en gevrijwaard; vooral deze rond Kraaiaard en Halewijn zijn hierin belangrijk, omdat ze de enige verbinding over N466 garanderen. Ter zake dient een actief beleid gevoerd. Elke bijkomende bebouwing in deze corridors wordt vermeden. Bestaande visueel storende bebouwing erin (zoals het tuincentrum aan N466) wordt door het aanbieden van een alternatief binnen de omgeving van Drongen naar een beter passende plek geherlokaliseerd. De bestaande (en de te herstellen corridors en zichtlijnen worden in een ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen. Grondgebonden landbouw biedt de beste garantie voor het behoud (en het herstel) van dit kouter- en bulkenlandschap. Het garanderen van open ruimte voor leefbare bedrijven en voor landbouwkundig bodemgebruik, in aansluiting op het landbouwgebied van Nevele-Vosselare, is noodzakelijk. Elementen hierin zijn het vrijwaren van de noodzakelijke huiskavels rond de grondgebonden bedrijven, het weren van bebouwing op de vruchtbare kouters en het weren van zonevreemde bebouwing en het vrijwaren van vrijgekomen grond voor beroepsmatig landbouwgebruik. Ook nieuwe landbouwbedrijfsgebouwen worden aanleunend bij de bestaande woonkernen en rijgehuchten ingeplant (bv Poekstraat, Noordhoutstraat). Gezien de MAP-beperkingen wordt uitbreiding met intensieve veeteelt niet toegelaten.
- De landschappelijke structuur wordt versterkt door stimulansen aan landbouwers en bewoners voor verantwoorde aanplanting en onderhoud van lineaire landschapselementen en verantwoorde erfbeplanting, van streekeigen hagen rond tuinen, en voor het behoud van waterlopen.
- Als afwerking van het regionale bedrijventerrein E40 Drongen worden in de smalle strook ten zuiden ervan en, voor zover deze ruimte niet nodig is voor gemeenschaps-voorzieningen die de leefbaarheid van Baarle (Drongen) op peil houden, in de plaats van de twee woonuitbreidingsgebieden aan de Noordhoutstraat drie terreinen specifiek herbested en ingericht voor glastuinbouw. Er wordt gedacht aan ca. 40 ha glastuinbouw. Op deze plaatsen worden geherlokaliseerde en nieuwe serrebedrijven landschappelijk ingepast zonder schade aan de grotere omliggende open ruimte te berokkenen.
- Het geïsoleerde regionale bedrijventerrein van E40 Drongen heeft het profiel van functionele productie en is louter ontsloten naar E40. Een intens ruimtegebruik beperkt de omvang. Het wordt aan de oostzijde afgewerkt met voornoemde serrewand; langs de westzijde werkt een sterke laanbeplanting het landschappelijk af.

Kernen in het buitengebied

- De *kernen* van Drongen-dorp en Baarle ontwikkelen zich als kernen in het buitengebied. Drongen heeft daarbij als enige van deze woonkernen een centrum met activiteiten en diensten en eveneens een lokaal bedrijventerrein (dat wat betreft uitzicht beduidend dient opgevoerd te worden); het ontwikkelt zich tevens als toeristische kern in de Leievallei, ontsloten via het spoor en via een vlottere fietsverbinding met Blaarmeersen en kernstad. Temidden de natuur en in de nabijheid van de stad met haar belangrijke culturele uitstraling is het een aantrekkelijke afstapplaats voor wandelaars, fietsers en pleziervaarders. De woonontwikkeling blijft er, conform de vroegere keuze om de woonuitbreidingsgebieden te schrappen, beperkt tot de lokale behoefte. Baarle blijft een kleine kern in de buurt van een ruimtelijk beperkt regionaal bedrijventerrein. Het lokale openbaar vervoer in het kouter- en leieland wordt opgevoerd en sterker gekoppeld aan het station van Drongen.





- Kleinere woninggroepen en verkavelingsites worden niet verder ontwikkeld en krijgen het karakter van een gehucht verweven in het landbouwgebied. Hun ruimtelijke omvang blijft binnen de huidige vergunde perimeter. Afsnee beperkt zich tot een recreatief-toeristische halteplaats.

Het ruimtelijk beleid in het stedelijk gebied en het buitengebied moet volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen duidelijk verschillen. Daar waar we binnen het grootstedelijk gebied moeten uitgaan van bundeling en verdichting van alle harde functies, staat in het buitengebied de bescherming van open ruimte en het behoud van het karakter van het platteland voorop. De deelgemeente Drongen (inclusief Baarle) wordt als onderdeel van het grotere, omliggende buitengebied beschouwd.

Om consequent te blijven, moeten de bouw mogelijkheden in het buitengebied dus beperkt blijven en moet de capaciteit verlaagd worden. Daartoe zijn een aantal ingrepen noodzakelijk. Vooreerst wordt het stimuleringsbeleid niet toegepast op Drongen. Tevens worden de nog resterende woonuitbreidingsgebieden geblokkeerd, aangezien er nog genoeg reserves binnen de andere types woonzones liggen. De woonuitbreidingsgebieden Bassebeek (Drongen), Baarledorp E40 en Noordhout (Baarle) worden geschrapt en herbestemd voor een passende buitengebiedsfunctie.

Binnenin de woninggroepen Afsnee, Luchteren-Campagne, Drie Leien en Kraaiaard kan er verdere bebouwing toegelaten worden aan een bouwdichtheid van 15 tot 20 woningen/ha. Enkel een klein stukje woonuitbreidingsgebied in de Drie Leien kan nog geschrapt worden.

Langs de randen van het hoofddorp, de woonkernen en de woninggroepen wordt bebouwing zo beperkt mogelijk gehouden (absoluut minimum) als het gaat over het dichtbouwen van nog bestaande zichten op de open ruimte vanaf de straat. De contouren van het hoofddorp, woonkernen en woninggroepen vallen daarom niet noodzakelijk overal samen met de contouren op het gewestplan.

Alles wat buiten de begrenzingen van het hoofddorp, de woonkernen en de woninggroepen valt, is verspreide bebouwing en lintbebouwing. Dit soort bebouwing vertoont geen enkele concentratie en richt daardoor veel schade aan de open ruimte aan. De landschapsbeleving en het gevoel van openheid worden erdoor belemmerd. De bebouwing wordt er zo laag mogelijk gehouden door er de bebouwingsmogelijkheden te beperken tot het absolute minimum, door geen vergunningen te verlenen op niet uitgeruste terreinen (verharding, elektriciteit, gas en riolering) en door voor de meest ongewenste bebouwing over te gaan naar herbestemming en vergoeding van de planschade. De opmaak van een RUP is nodig voor deze laatste specifieke gevallen.

Voetnoten

32 Stad Gent, Wonen boven winkels enquête, 1997, p.51



Prioritaire beleidsthema's





5 Prioritaire beleidsthema's, actieprogramma en realisatie

kaart 102 prioriteiten

De veelheid aan acties en aandachtspunten die in voorgaande delen worden opgesomd ter realisatie van de gewenste ruimtelijke structuur vraagt om 'vernaauwing' tot een beleidsmatig gerichte prioriteitstelling.

De hierna volgende prioritaire beleidsthema's vervullen in die zin de rol van 'filter' tussen het richtinggevend gedeelte en het bindend gedeelte van het RSG. Deze tussenstap is belangrijk en benadrukt de strategische waarde van het instrument structuurplan.

De selectiviteit die tot de uiteindelijke lijst van bindende bepalingen leidt, benadrukt – naast de inhoudelijke kwaliteit – vooral de strategische opties die het beleid voorstelt.

De prioritaire beleidsthema's krijgen vanwege het stadsbestuur binnen het ruimtelijk beleid het merendeel van de aandacht, de personeelstijd en de budgetten, uiteraard zonder dat dit exclusief gebeurt. Het is ook evident dat de aangegeven prioriteiten met de nodige soepelheid moeten worden gehanteerd om gepast te kunnen inspelen op interessante opportuniteiten die zich (soms onverwacht) aandienen.

De prioriteiten die binnen elk beleidsthema voor de komende beleidsperiode worden benoemd, hebben betrekking op de vijfjarige termijn na de goedkeuring van het RSG. Ze worden telkenmale in het jaarprogramma geconcretiseerd en in functie daarvan worden de vorderingen jaarlijks geëvalueerd. Daarbij wordt er over gewaakt dat in alle prioritaire beleidsthema's op evenwichtige wijze vorderingen worden gemaakt en in het bijzonder dat de leefbaarheidsprojecten binnen het geheel niet achter blijven.

5.1 (Stedelijk) aanbodbeleid

Gent schaart zich achter het stedelijk gebiedbeleid uit het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen. Een verruimd aanbod aan stedelijke functies moet de positie in de Vlaamse ruit versterken. Het realiseren van de woonprogrammatie en de programmatie bedrijventerreinen en kantoren en in het bijzonder het snel mobiliseren van bestaande bedrijfsgronden speelt hierin een belangrijke rol. Verschillende acties passen binnen dit thema.

In de komende beleidsperiode worden voor de woonprogrammatie de overtollige leegstand, ook boven winkels, weggewerkt en de grote terreinen aan bouwreserves gemobiliseerd; voor de bedrijvenprogrammatie wordt een ijzeren voorraad opgebouwd en een reëel uitgeefbaar pakket gerealiseerd van gemiddeld 20 ha per jaar voor verschillende bedrijfstypes. In het bindend gedeelte is men voorzichtiger door 10 ha te selecteren.

5.2 Stadsvernieuwing

Stadsvernieuwing was in het verleden een belangrijk beleidsthema voor Gent. De stadsvernieuwing van de gordel is echter nog lang niet afgerond. De uitdovende aandacht voor de herwaarderingsgebieden maakt dat stadsvernieuwing in een stad als Gent in de toekomst opnieuw de volle beleidsaandacht moet krijgen. Er zijn in vergelijking met de rest van Vlaanderen bijzonder veel slechte woningen in de stad terug te vinden in gebieden met onaangepaste stedenbouwkundige structuren. Er moeten dus keuzes gemaakt worden. Via SIF-programma's werd reeds heel wat studiewerk verricht. Stadsvernieuwing moet echter in ruime zin worden begrepen. Dit betekent dat niet alleen het bestaande patrimonium moet worden vernieuwd maar ook dat het openbaar domein, de beeldkwaliteit van stad en wijken, opwaardering van privé-groen, inbreng van openbaar groen in de wijken, verweving, verdichting en ontlichting van woningen en bedrijvigheid, enz. aandacht moet krijgen.

Voor de komende beleidsperiode wordt prioriteit gelegd op de wijken Brugse Poort en Rabot-Blaisantvest. In deze wijken ligt de nadruk op de herinrichting van de centrale pleinen, de vergroening door middel van nieuwe parken en de bestrijding van leegstand en verkrotting. De resultaten en het verbeterde woon- en leefklimaat moeten er voor bewoners en bezoekers duidelijk zichtbaar zijn.

Wanneer zich opportuniteiten voordoen en hiervoor bijkomende middelen worden gevonden, vinden bijkomende stadsvernieuwingsinitiatieven bij voorrang in de andere wijken van de 19de eeuwse gordel plaats.



5.3 Nieuw openbaar groen

Gent heeft in vergelijking tot de andere Vlaamse steden een groot tekort aan groenvoorzieningen op stedelijk en grootstedelijk niveau. Omwille van de leefbaarheid van de grootstad moet er aan deze behoefte tegemoet gekomen worden. Deze behoefte uit zich op verschillende niveaus, zowel in de wijken als voor het geheel van de stad.

Op grootstedelijk niveau zal met de verdere ontwikkeling van de stad de behoefte aan multifunctionele groenpolen waaronder stadsbossen en regionale bossen alleen maar toenemen. In de komende beleidsperiode worden de vier groenpolen (Vinderhoutsebossen, kastelensite Zwijnaarde en Gentbrugsemeersen, belangrijke aanzetten in vliegveld Oostakker) waar nodig uitgebreid en ingericht en vooral op een beleefbare wijze opengesteld voor het publiek.

Op een lager niveau is er een grote nood aan bijkomend buurtgroen en parken, bij voorkeur ingebed in een samenhangend geheel (groenstructuur). In de stadsvernieuwingswijken krijgt dit bijzondere aandacht (zie hoger). Elders in de stad wordt deze nood vanuit de verbindende waarde van de groenassen aangepakt. Niet alleen door samenhang geeft dit een krachtiger effect. De groenassen, een concept dat dateert uit het ROS, worden in het RSG opgeheven tot ruimtelijk structurerende elementen die een essentieel onderdeel vormen van de gewenste ruimtelijke structuur.

In de komende beleidsperiode worden minstens de vier groenassen tussen stad en groenpolen als doorlopende fiets- en wandelassen en groene linten doorheen groen-recreatieve ruimten gerealiseerd en opgeladen met aanliggende natuurlijke en recreatieve, publiek toegankelijke groene ruimten. Indien het Vlaams Gewest en de Provincie Oost- Vlaanderen overgaan tot realisatie van de groenpool Kastelensite Zwijnaarde, dan gaat de Stad Gent prioritair de aansluitende groenas 5 in samenwerking met het Vlaams Gewest realiseren.

5.4 Groenstructuur

Verspreid over het grondgebied zijn vele groene ruimten met recreatieve, landschappelijke en/of natuurlijke waarde aanwezig, maar een behoorlijk deel daarvan zijn klein, versnipperd en geïsoleerd, ontoegankelijk en/of bedreigd door gewenste ontwikkelingen van andere functies. De waarde van het groen in Gent kan en moet beduidend worden verhoogd, door groene ruimten met recreatieve, landschappelijke en/of natuurlijke waarde door actieve ontwikkeling te bundelen, te verbinden, kwalitatief in te richten en te beheren en op gepaste wijze bruikbaar/beleefbaar te maken voor de stadsbewoners. (Het gevoerde beleid rond Bourgoyen-Ossemeersen is hiervan een treffend voorbeeld.) Door gerichte beschermingen, maar vooral door actieve uitbouw van de gewenste reeds bestemde en nog te bestemmen groengebieden moet de totale hoeveelheid groene ruimte in Gent minstens gelijk blijven (standstill). Om dit ambitieuze doel te behalen wordt een inhaalbeweging uitgevoerd met een aanbodbeleid wat betreft natuur(ontwikkeling) in de daartoe thans reeds bestemde samenhangende gebieden (invulling van de zorgplicht met compensatiegebieden).

Om het stimulerende beleid tot uitvoering te brengen, stelt de Stad Gent een gewenste groenstructuur op en gebruikt het deze plannen als kader voor de groeninvulling van ruimtelijke uitvoeringsplannen en andere ruimtelijke projecten en plannen.

Voor de realisatie van de grote gewenste natuurgebieden is de Stad Gent grotendeels afhankelijk voor de realisatie van hogere overheden m.n. wat betreft de Meersen aan de Bovenschelde, de Leiemeersen en de Vinderhoutsebossen. Hiervoor dient Gent in overleg te gaan met deze hogere overheden om ze ertoe te bewegen deze grote natuurgebieden te realiseren of veilig te stellen. Indien hogere overheden deze taak niet vervullen, zal de stad zich vooral en in eerste instantie tot doel stellen de hoofdfunctie natuur te realiseren voor de dragers van deze gebieden met name de rivieren met inbegrepen ruime oeverstroken. Deze dragers werden dan ook opgesomd bij de integrale waterprojecten.

In volgende grote gewenste natuurgebieden zal de Stad instaan voor de realisatie, zo mogelijk in samenwerking met of minstens met steun van hogere overheden en plaatselijke natuurverenigingen:

1. in de groenpool Gentbrugsemeersen waar natuurontwikkeling samen dient te gaan met de ontwikkeling van de gehele groenpool;
2. het grote natuurgebied Bourgoyen- Ossemeersen : hier gebeurt de realisatie door de Stad en de VLM i.s.m. het Vlaams Gewest (AMINAL natuur en mogelijk andere) en provincie Oost Vlaanderen.

De kern van het eigen natuurbeleid van de stad richt zich op de realisatie of het behoud van kleine natuurgebieden. Een aantal van deze kleinere natuurgebieden zijn gelegen in grotere groengehelen zoals in de groenpool Kasteelparkensite en in de groenpool Vliegveld van Lochristi en zullen bij de realisatie van deze gehelen mee



ontwikkeld moeten worden en kleinere kernen van natuur in grotere groengehelen vormen. Een ander gedeelte van deze kleinere natuurgebieden staan eerder op zichzelf.

Kleinere delen van de groenstructuur die een belangrijke functie krijgen wat betreft openbaar woongroen of buffergroen voor een bepaald stedelijk project (bv woningbouw), moeten door de trekker van het stedelijk project mee gedragen worden.

5.5 Strategische en gebiedsgerichte projecten

Een aantal gebieden in Gent lijken nog ruime potenties te bieden voor kwaliteitsverhoging. Omwille van hun strategische waarde dienen zij verder onderzocht. Een gebiedsgerichte geïntegreerde aanpak kan een middel zijn om tot oplossingen te komen voor deze – meestal complexe – stadsdelen. In sommige projecten kan de inbreng van de stad zich beperken tot participatie, in andere zal de stad een trekkersrol opnemen. Het betreft:

- de stationsomgeving Sint-Pieters met Fabiolalaan;
- Flanders Expo in de zuidelijke mozaïek;
- de stationsomgeving Dampoort;
- het Wetenschapspark Zwijnaarde met zijn bestaande en nieuwe delen;
- het kouter- en bulkenlandschap rond Drongen;
- de verdere uitwerking van het strategisch plan voor de Gentse kanaalzone.

Voor beide ruime stationsomgevingen wordt bij prioriteit een masterplan opgemaakt dat de samenhang van het hele gebied aangeeft, en een projectstructuur opgestart met een bijhorend slagkrachtig projectmanagement.

5.6 Mobiliteit

Acties van het mobiliteitsplan die ruimtelijk relevant zijn worden, gelet op de omvang van de problematiek, als prioritaire actie voor de komende beleidsperiode in het RSG opgenomen. Het betreft met name:

- de realisatie van het Fietsplan;
- de verdere uitbouw en opwaardering (doorstroming in eerste instantie) van de vier hoofdstamlijnen met prioriteit aan optimalisatie van de bestaande tramlijn 1 tussen Sint-Pietersstation en Korenmarkt, de optimalisatie van de doorstroming op Brusselsesteenweg, de aanleg van een tramlijn tussen Zwijnaardebrug en Zwijnaarde, de aanleg van een tramlijn tussen Sint-Pietersstation en Dampoort via Heuvelpoort en Zuid, de aanleg van een tramlijn tussen Dampoort en Lochristi/Volvo (Antwerpsesteenweg), de opwaardering van de trolleybuslijn tussen Dampoort en Korenmarkt en de verlenging van lijn 1 tot aan de kleinhandelszone Carrefour (Kortrijksesteenweg); tegen 2010 wordt conform Horizon 2010 ook de opwaardering van de belangrijkste delen van het ontsluitende en dienstverlenende net van openbaar vervoer in de wijken nagestreefd;
- de herinrichting van de stadsboulevard R40 (omlegging in noordelijk scharnier, oplossing van de twee noordelijke knooppunten, aanleg van de doorlopende laanstructuur en de tunnel aan Dampoort);
- de sluiting van de R4 door realisatie van de Sifferverbinding en de verbinding in Merelbeke;
- de stapsgewijze realisatie van de P&R-gordels.

5.7 Voorwaardenscheppende beleidsthema's

Aan volgende voorwaardenscheppende beleidsthema's wordt zeker in de eerstkomende jaren de nodige beleidsaandacht besteed.

5.7.1 Organisatie en stedelijke (project)ontwikkeling

De opdrachten van de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning en het Stadsontwikkelingsbedrijf zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden; er kunnen geen stedenbouwkundig beleid en eigen realisaties uitgevoerd worden zonder een efficiënt grond- en pandenbeleid van de Stad Gent. Beleid moet zich vertalen in realisatie.

De Stad Gent moet snel en efficiënt kunnen optreden op de markt van gronden en panden, zoals particuliere actoren dit kunnen. In functie van een goed stedenbouwkundig beleid is het juridisch autonoom maken van het Stadsontwikkelingsbedrijf dan ook een vereiste. Daarnaast moet het bedrijf over voldoende financiële middelen



kunnen beschikken, kunnen lenen en weer kunnen doorverkopen (na realisatie, na architectuurwedstrijd, e.d.) om ook daadwerkelijk op grote terreinen te kunnen inspelen.

De inhoudelijke afstemming tussen stedenbouwkundig beleid en verwerving zal in de toekomst verder moeten geoptimaliseerd worden.

Een selectie van de vastgelegde acties en maatregelen in de bindende bepalingen van het ruimtelijk structuurplan wordt jaarlijks vastgelegd in het decretaal voorziene jaarprogramma R.O. en in het beleidsprogramma van alle betrokken diensten. Hierdoor bestaat, na goedkeuring door het College van Burgemeester en Schepenen, een jaarlijkse terugkoppeling tussen de bindende bepalingen van het ruimtelijk structuurplan en de begroting van de stad Gent.

5.7.2 Overleg en taakverdeling met vlaams gewest en provincie

Rekening houdend met het subsidiariteitsbeginsel, zal naar de uitvoering van een aantal acties een bevoegdheids-, taak- en middelen(investerings)verdeling moeten tot stand komen tussen de drie beleidsniveaus. Dit structureel overleg heeft tot doel in de eerste plaats overeenstemming te bereiken betreffende de inhoudelijke opties en vervolgens uit te klaren wie initiatief neemt en de uitvoering op zich neemt. Voorbeelden kunnen zijn:

- opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de stationslokatie van Sint-Pieters (Vlaams Gewest);
- opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor (de nieuwe delen van) het wetenschapspark Zwijnaarde (Vlaams gewest);
- opmaak van een strategisch plan en een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de kastelensite (Vlaams gewest).

5.7.3 Communicatie en overleg

Communicatie en inspraak zijn inclusieve aandachtspunten bij zowel een structuurplan als bij de ruimtelijke uitvoeringsplannen van projecten. De Stad Gent zal net als in het verleden per belangrijk project telkens een openbare overlegronde met bevolking organiseren. Aanvullend aan deze projectmatige benadering bereidt de Stad Gent momenteel de 'gebiedsgerichte werking' voor die een belangrijke permanente overlegstructuur met de wijken zal inhouden. Deze gebiedsgerichte werking zal niet enkel van toepassing zijn op het RSG maar op veel meer beleids- en uitvoeringsplannen.

Evident wordt het overleg met de buurgemeenten dat in het kader van het afbakeningsproces en naar aanleiding van de opmaak van dit structuurplan is opgestart, gecontinueerd over de verdere uitwerking van de verschillende gemeentegrensoverschrijdende projecten.

5.7.4 Opmaak ruimtelijke uitvoeringsplannen

Heel wat BPA's moeten herzien worden, heel wat ruimtelijke uitvoeringsplannen moeten opgemaakt worden, in functie van de gewenste structuur (zie bindend gedeelte). Vaak sluiten ze andere bestemmingen en nieuwe initiatieven uit omdat de voorschriften te rigide zijn, omdat er indertijd geen nabestemmingen voorzien zijn, enzomeer. De BPA's Binnenstad blijken in de praktijk bijvoorbeeld flexibeler te zijn dan de BPA's in de deelgemeenten. De herziene BPA's en de nieuwe RUP's zullen dus een stuk flexibeler moeten opgevat worden.

De Stad Gent voorziet de versnelde opmaak van een aantal BPA's en RUP's in functie van de gewenste ruimtelijke structuur beschreven in dit gemeentelijk structuurplan.



Dit document is een publicatie van :

Stad Gent
Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning
Woodrow Wilsonplein 1
9000 Gent
tel. 09 266 78 90
fax 09 266 78 99
e-mail: stedenbouw@gent.be