



KENNISCENTRUM  
VLAAMSE STEDEN

interlokale vereniging

# COMPLEXE STADSPROJECTEN

*draaiboek*

## **Naam website KCVS**

RUP

## **Oorspronkelijke naam document**

Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 135 - Oude Dokken

## **Project**

Oude Dokken Gent

# 135 - OUDE DOKKEN



Stad Gent

## GEMEENTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN

### NR. 135 – OUDE DOKKEN

#### TOELICHTINGSNOTA ONDERZOEK TOT MILIEUEFFECTEN STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

*Versie: 19 januari 2011*

Opmaak

Stad Gent

Departement Ruimtelijke Planning, Mobiliteit en Openbaar Domein  
Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

Ruimtelijk planner: Joost Aerts

Departement Milieu, Groen en Gezondheid  
Milieudienst  
Plan-milieueffectrapport: Anke Hermans

Definitief vastgesteld door de gemeenteraad op **21 FEBRUARI 2011**

De stadssecretaris

Voor de burgemeester

*(bij delegatiebesluit van 6 september 2010)*

Paul TEERLINCK  
Stadssecretaris

Tom Balthazar  
Schepen van Milieu, Stadsontwikkeling  
en Wonen

# Inhoud

## INLEIDING

## **DEEL I – TOELICHTINGSNOTA**

I.1 SITUERING - VOORGESCHIEDENIS – REDEN TOT OPMAAK –  
BEGRENZING

I.2 GEVOERDE PROCEDURE

I.3 FEITELIJKE EN JURIDISCHE TOESTAND

I.4 VOORSCHRIFTEN DIE STRIIDIG ZIJN MET HET GEMEENTELIJK  
RUP

I.5 PLANNINGSCONTEXT

I.5.1 RELATIE MET HET RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN GENT  
(MB 9/04/2003)

I.5.2 ANDERE STUDIES EN (BELEIDS)PLANNEN

I.5.2.1 BELEIDSPLANNEN

I.5.2.2 STEDENBOUWKUNDIGE STUDIES

I.5.2.3 STUDIES MOBILITEIT, OPENBAAR VERVOER EN  
INFRASTRUCTUUR

I.5.2.4 MILIEUSTUDIES

I.5.2.5 ECONOMISCHE STUDIES

I.6 ONTWIKKELINGSPERSPECTIEF

I.6.1 KWALITEITEN, KNELPUNTEN EN POTENTIES

I.6.1.1 KWALITEITEN

I.6.1.2 KNELPUNTEN

I.6.1.3 POTENTIES

I.6.2 VISIE

I.6.3 RUIMTELIJK CONCEPT EN CONCEPTELEMENTEN

I.6.4 VERTALING VAN DE PLANOPTIES NAAR ZONERINGEN

I.6.5 TE ONTWIKKELEN PROGRAMMA

I.7 MAATREGELEN TER REALISATIE

I.8 WATERPARAGRAAF

I.9 ONTEIGENINGSPLAN

## I.10 OVERZICHT PLANSCHADE EN PLANBATEN

### **DEEL II - ONDERZOEK TOT MILIEUEFFECTEN**

#### II.1 WETTELIJK KADER EN TOETSING MER-PLICHT

#### II.2 OVERZICHT VAN DE REMEDIËRENDE MAATREGELEN PER MILIEUDISCIPLINE

II.1 MILIEUDISCIPLINE BODEM

II.2 MILIEUDISCIPLINE WATER

II.3 MILIEUDISCIPLINE FAUNA EN FLORA

II.4 MILIEUDISCIPLINE LANDSCHAP, BOUWKUNDIG ERFGOED EN ARCHEOLOGIE

II.5 MILIEUDISCIPLINE MENS-SOCIAALORGANISATORISCHE ASPECTEN EN HINDER

II.6 MILIEUDISCIPLINE MENS – MOBILITEIT

II.7 MILIEUDISCIPLINE GELUID

II.8 MILIEUDISCIPLINE LUCHT

#### II.3 OVERZICHT VAN DE REMEDIËRENDE MAATREGELEN DIE RECHTSTREEKS DOORWERKEN IN HET RUP

#### II.4 TOETSING VAN DE WIJZIGINGEN DIE AAN HET CONCEPT-VOORONTWERP RUP AANGEBRACHT ZIJN NAAR AANLEIDING VAN HET GEVOERDE PLANPROCES NA DE GOEDKEURING VAN HET PLAN-MER

### **DEEL III - STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN**

#### III.1 Wijze van meten en gehanteerde begrippen

1.1 WIJZE VAN METEN

1.2 GEHANTEERDE BEGRIPPEN

#### III.2 Algemene verordenende stedenbouwkundige voorschriften

2.1 IN ALLE ZONES TOEGELATEN CONSTRUCTIES/VOORZIENINGEN

2.2 INTEGRATIE VAN TECHNISCHE INSTALLATIES OP GEBOUWEN EN TECHNISCHE VERDIEPEN

2.3 ONTSLUITINGSWEGEN

2.4 PARKEERVOORZIENINGEN

2.5 CATEGORIEËN VAN GEBIEDSAANDUIDINGEN

#### III.3 Verordenende stedenbouwkundige voorschriften voor zones en symbolische aanduidingen

## INLEIDING

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt dat ruimtelijke uitvoeringsplannen worden opgemaakt ter uitvoering van een ruimtelijk structuurplan.

Het Ruimtelijk Structuurplan Gent (goedgekeurd bij Ministerieel Besluit van 09/04/2003) vormt het ruimtelijk kader waarbinnen in Gent een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan tot stand komt.

Volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bevat een ruimtelijk uitvoeringsplan de volgende onderdelen:

- een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
- de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting en/of het beheer;
- een weergave van de feitelijke en juridische toestand;
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan of de ruimtelijke structuurplannen waaraan het uitvoering geeft;
- in voorkomend geval, een zo mogelijk limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden;
- in voorkomend geval een overzicht van de conclusies van het planmilieueffectenrapport, de passende beoordeling, het ruimtelijk veiligheidsrapport of andere verplicht voorgeschreven effectenrapporten;
- in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een kaptaalschadecompensatie, voortvloeiend uit het decreet grond- en pandenbeleid;
- in voorkomend geval, een register, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd of een overdruk wordt toegevoegd die aanleiding kan geven tot gebruikerscompensatie bij bestemmingswijzigingen;
- eventueel een onteigeningsplan of een rooilijnplan.

Deze bundel omvat de toelichtingsnota (deel I), het onderzoek tot milieueffecten (deel II) en de stedenbouwkundige voorschriften (deel III).

Krachtens het decreet van 5 april 1995 (aangevuld door de decreten van 18 december 2002 en van 27 april 2007) “houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage” en het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma’s is dit gemeentelijk RUP onderworpen aan de opmaak van een plan-milieueffectenrapport (plan-MER).

Het plan-MER voor het RUP Oude Dokken werd goedgekeurd op 28 januari 2009.

Het onderzoek tot milieueffecten (opgenomen in Deel II van deze bundel) bevat een samenvatting van de conclusies van het plan-MER, dat als bijlage een onderdeel van dit gemeentelijk RUP vormt.

Enkel het grafisch plan en de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften hebben, conform de Vlaamse Codex, verordenende kracht.

De toelichtingsnota heeft een louter informatieve waarde en als dusdanig geen verordenende of bindende kracht, noch voor de burger noch voor de (vergunningverlenende) overheid. Ze is wel belangrijk als inhoudelijk onderdeel van het geheel van het ruimtelijk uitvoeringsplan.

De verordenende stedenbouwkundige voorschriften vormen het beoordelingskader voor de vergunningverlenende overheid van stedenbouwkundige en verkavelingsaanvragen.

## **DEEL I – TOELICHTINGSNOTA**

### **I.1 Situering - voorgeschiedenis – reden tot opmaak – begrenzing**

#### **Situering + gebiedsbeschrijvende terminologie**

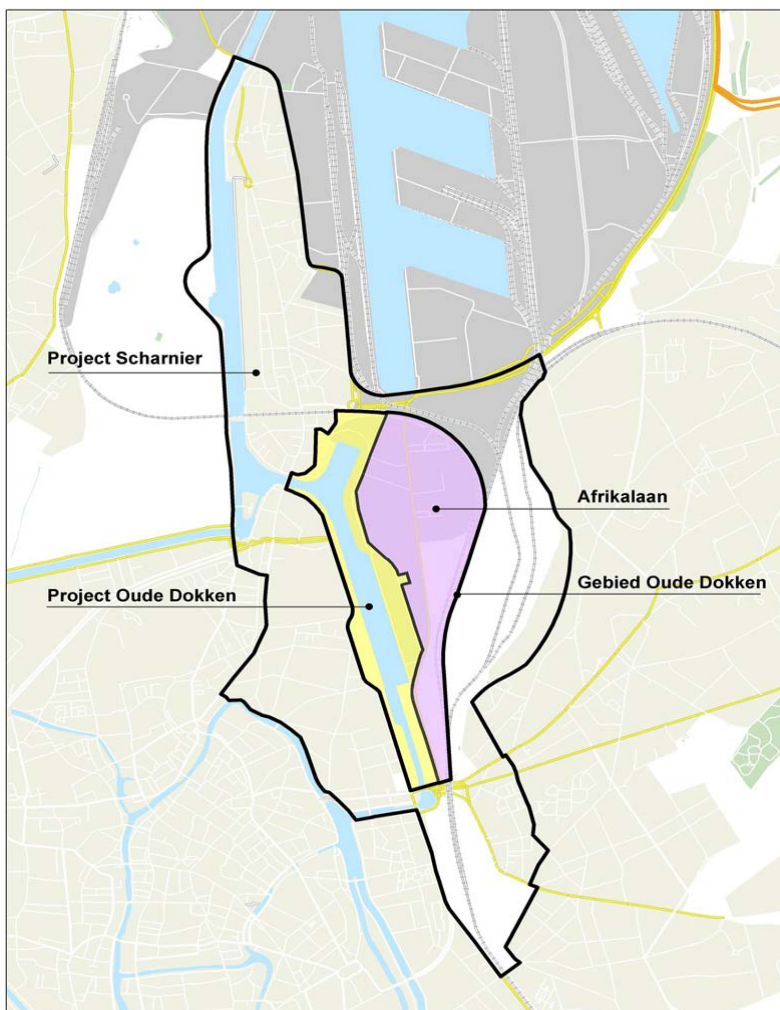
Het gebied van de Oude Dokken is ongeveer 75 ha. groot en situeert zich net ten oosten van het stadscentrum van Gent. Het gebied wordt begrensd door het huidige tracé van de R40 (Dok-Noord en Dok-Zuid) in het westen en het spoorwegemplacement Gent-Zeehaven in het oosten. Het reikt vanaf de Dampoort tot aan de spoorlijn Gent – Eeklo ten noorden van het Houtdok.

Het plangebied vormt een onderdeel van het gebied van de Oude Dokken en gaat over de gebieden die onmiddellijk aansluiten bij de drie dokken: het Houtdok in het noorden, centraal het Handelsdok en het Achterdok in het zuiden.

De oppervlakte van het plangebied binnen dit gemeentelijk RUP bedraagt ca. 45 ha.

Het ruime gebied vormt al lang het voorwerp van allerlei studies en projecten met zeer uiteenlopende begrenzingen en specifieke benamingen.

Om begripsverwarring te vermijden volgt hieronder een omschrijving van de terminologie die in dit RUP wordt gebruikt, vooral gericht op de gebiedsomschrijving en territoriale afbakening.



**Project Scharnier** (soms ook genoemd "Stedelijk strategisch project Scharnier", of nog Masterplan Scharnier): een zeer ruim gebied op het raakvlak tussen stad en haven (vandaar de naam Scharnier), van de wijk Meulestede in het noorden tot het Malmarpark in het zuiden. Onder de noemer “Scharnier” zijn diverse projecten verenigd die zich op dit raakvlak tussen stad en haven bevinden. Het “project Oude Dokken” is daar één van. Andere zijn bv. project ACEC, Voorhaven, Dampoortknoop, project Dampoortstation, Bijgaardepark, ...

**Gebied Oude Dokken:** het volledige gebied van de Oude Dokken tussen het stadscentrum Gent in het westen, station Gent-Dampoort in het zuiden, spoorweg-emplacement (rangeerstation) in het oosten en bocht spoorweg/Aziëstraat in het noorden. Het “gebied Oude Dokken” komt territoriaal overeen met het “project Oude Dokken” en “Afrikalaan” samen (zie hieronder)

**Project Oude Dokken:** het deel van het “gebied Oude Dokken” waarvoor concrete projectontwikkeling wordt beoogd namelijk de randen van de drie dokken. De opmaak van dit gemeentelijk RUP wil deze projectontwikkeling mogelijk te maken. De grens van het plangebied valt dan ook samen met die van het “project Oude Dokken”.

**Afrikalaan:** het deel van het “gebied Oude Dokken” waarvoor geen concrete projectontwikkeling voorzien is. Het is ook niet opgenomen in dit gemeentelijk RUP en plangebied. Het situeert zich ten oosten van het plangebied.

**Plangebied:** komt overeen met de perimeter van dit ruimtelijk uitvoeringsplan. Het plangebied beperkt zich tot de randen van het Achterdok, het Handelsdok en het Houtdok. Enkel daarvoor wordt momenteel een RUP opgemaakt nl. het gemeentelijk RUP “Oude dokken”.

**Studiegebied:** het plangebied met daarbij het invloedsgebied van de effecten. De afbakening van het studiegebied is afhankelijk van welk effect bestudeerd wordt. Op vlak van mobiliteit is het studiegebied ruimer dan bv. op vlak van geluidshinder.

**Stadsontwerp:** het stadsontwerp van OMA (Office for Metropolitan Architecture) beschrijft een gebied dat ruimer is dan dat van het “project Oude Dokken” maar ook weer beperkter dan dat van het “gebied Oude Dokken”.

## Voorgeschiedenis

In het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG - goedgekeurd bij Ministerieel Besluit op 9/04/2003) werden de stationsomgeving Dampoort en de bijhorende delen van de noordelijke scharnier in de bindende bepalingen geselecteerd als strategisch project.

In 2004 lanceerde het AG Stadsontwikkelingsbedrijf Gent (AG SOB) een prijsvraag voor een stadsontwerp voor het project “Oude Dokken”. Het winnende ontwerp van het stedenbouwkundig bureau OMA (Office for Metropolitan Architecture) is in 2005 door hetzelfde bureau verder uitgewerkt als stadsontwerp. Daarnaast voerde men samen met het studiebureau Grontmij een voorstudie voor het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan uit.

Het stadsontwerp werkt de visie die in het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG) zijn opgenomen verder uit.

Dit gemeentelijk RUP vertaalt de stedenbouwkundige visie van het stadsontwerp in stedenbouwkundige voorschriften rekening houdend met de richtinggevendende bepalingen van het RSG.

Er werden ondertussen ook een aantal begeleidende studies opgemaakt die het stadsontwerp verder verfijnen, aanvullen en uitwerken. De resultaten van dit studiewerk zijn, voor zover relevant, verwerkt in dit gemeentelijk RUP.



## Reden tot opmaak

Volgens de op dit ogenblik geldende bestemmingsplannen (gewestplan, BPA's) is de omgeving van de Oude Dokken grotendeels bestemd als industriegebied of als gebied voor ambachtelijke bedrijven en KMO's (zie juridische toestand).

De laatste decennia zijn de havenactiviteiten meer naar het noorden verschoven en is de bestemming industriegebied voor de omgeving van de Oude Dokken gedeeltelijk achterhaald. In het RSG werd daarom nieuwe krijtlijnen voor de gewenste toekomstige ontwikkelingen uitgezet.

De ontwikkeling van het gebied naar een stedelijk woongebied volgens de uitgangspunten van het RSG en de stedenbouwkundige visie van het stadsontwerp vereist een herbestemming van de terreinen. Deze noodzakelijke herbestemming moet gebeuren door middel van een gemeentelijk RUP. Het RUP heeft eveneens als doel de ruimtelijke samenhang van het geheel te verzekeren.

## Begrenzing

Het stadsontwerp geeft een visie op de gewenste ontwikkelingen op lange termijn voor het gebied van de Oude Dokken. Voor het deel langsheen de dokken past de visie van het stadsontwerp binnen de krachtlijnen van het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG). Verder af van de dokken is dit minder het geval. Bovendien is dit gebied op dit ogenblik niet onbebouwd of verlaten, maar herbergt het nog een aantal activiteiten en functies die niet onmiddellijk passen binnen de visie van het stadsontwerp. Daarom is de begrenzing van het stadsontwerp gaandeweg ingekrompen en heeft het stadsontwerp zich uiteindelijk, zoals trouwens ook de oorspronkelijke studieopdracht voorzag, beperkt tot het deel langsheen de dokken.

De visie van het oorspronkelijke stadsontwerp komt hierdoor niet in het gedrang. Van in het begin was er een immers een versie van het stadsontwerp die zich beperkte tot het gebied langsheen de dokken en een verdere uitbreiding in oostelijke richting wel als wenselijk zag, maar niet als noodzakelijk (zie hiervoor ook figuren onder 1.5.2.2 )

Enkel het “beperkte” stadsontwerp wordt dus momenteel vertaald in een RUP. Sommige delen van het stadsontwerp worden dus nu vertaald in het gemeentelijk RUP, terwijl andere gebieden buiten het gemeentelijk RUP gelaten worden.

Concreet betekent dit dat in eerste instantie enkel een gemeentelijk RUP wordt gemaakt voor de gebieden die onmiddellijk aan de dokken palen. Enkel daar wordt reeds in voldoende mate voldaan aan de voorwaarden om tot een ontwikkeling te kunnen overgaan. Voor de meer oostelijk gelegen gebieden t.h.v. de Afrikalaan is bijkomend onderzoek vereist. Ook de SPE-centrale wordt bewust uit het plangebied gehouden. Voor het verder functioneren van deze elektriciteitscentrale is het behoud van de huidige bestemming noodzakelijk. Het nadenken over de gewenste ontwikkeling op langere termijn is op dit ogenblik nog niet aan de orde. Om die reden worden enkel de relevante elementen aan de rand van de centrale in het RUP opgenomen.

Bij de afbakening van dit gemeentelijk RUP moeten we dus rekening houden met een aantal factoren waaronder :

- de bestaande situatie,
- de bepalingen volgens het RSG,
- de huidige bestemmingen,
- de eigendomsstructuur,
- elementen van bovenlokaal niveau,
- initiatieven van eigenaars/projectontwikkelaars.

Een eerste categorie zijn de gebieden die zeker in het gemeentelijk RUP kunnen opgenomen worden. Het gaat hier om gebieden die nu reeds tot het openbaar domein behoren, reeds eigendom zijn van het AG SOB of dit op korte termijn zullen worden via

verwerving, of van andere eigenaars zijn die akkoord gaan met de voorziene projectontwikkeling. Hier zijn alle voorwaarden vervuld om de visie van het stadsontwerp en het RSG te kunnen vertalen in het RUP en deze ook te realiseren.

Tot deze **eerste** categorie behoren:

- de dokken zelf: het Handelsdok, het Houtdok en het Achterdok;
- het openbaar domein langs de westelijke oever van de dokken (Dok-Zuid, Stapelplein, Dok-Noord, Houtdoklaan uitgebreid met het buurtpark tussen de Spadestraat en de Houtdoklaan) en de onbebouwde zones langsheen deze straten,
- het gedempte deel aan de westzijde van het Achterdok (eigendom van de Stad Gent),
- het openbaar domein langs de oostelijke oever van de dokken (Kleindokkaai, Koopvaardijlaan),
- de terreinen aan de oostelijke oever tussen de dokken en de Koopvaardijlaan vertrekkende van aan de spoorweg aan de Pauwstraat tot aan de Kleindokkaai,
- de terreinen die palen aan het Houtdok (inclusief het vroegere bedrijf “De Pecker”),
- een driehoekige zone tussen de spoorweg en de Aziëstraat, waarvan de ontwikkeling kan aansluiten bij het Houtdok.

Een **tweede** categorie van gebieden die kunnen worden opgenomen zijn deze waar nu een aantal “zonevreemde functies” aanwezig zijn. Deze functies kunnen best behouden blijven en dus met dit RUP zone-eigen worden gemaakt ofwel een meer aangepaste bestemming krijgen. Al deze gebieden hebben een bedrijfsbestemming volgens het gewestplan.

Tot deze categorie gebieden behoren:

- het woningbouwblok tussen Ham en Stapelplein,
- het buurtpark tussen Zondernaamstraat en Warandestraat,
- het SPE-park tussen Dok-Zuid en De Centrale,
- het Handelsdokcentrum en de gebouwen van de Post aan het Stapelplein,
- het cultureel centrum De Centrale op de hoek van de Ham en de Kraankinderstraat.

Een **derde** categorie betreft gebieden waar een groot deel van de eigenaars/ontwikkelaars bereid zijn om conform de visie van het stadsontwerp en RSG te ontwikkelen of de stad te laten ontwikkelen. In sommige van deze gebieden werden reeds verschillende projecten voorgesteld maar deze kunnen op dit moment slechts gedeeltelijk of helemaal niet doorgaan, ondanks dat zij passen binnen het stadsontwerp / RSG, omdat de huidige bestemming dit niet toelaat.

Tot deze categorie gebieden behoren:

- de bestaande bebouwing en terreinen tussen de Koopvaardijlaan en de Kleindokkaai,
- de terreinen van het vroegere “Dufky” langs de Aziëstraat.

Tenslotte is er nog een **vierde** categorie van bestaande woningen en kleinschalige voorzieningen die palen aan het project. Zij behoren tot het kleinschalig stadsweefsel en worden in het RUP opgenomen om via geschikte maatregelen speculatieve ontwikkelingen tegen te gaan. Het betreft hier de bouwblokken tussen Dok-Zuid en Warandestraat.

## 1.2 Gevoerde procedure

### 1.2.1 Stadsontwerp en deelstudies

Het onmiddellijk doorvertalen van de algemene visie van het Ruimtelijk Structuurplan Gent naar een ruimtelijk uitvoeringsplan bleek omwille van de omvang en de complexiteit van het

gebied niet mogelijk. Zoals voor andere grote en complexe projecten (cf. Sint-Pieterstation, The Loop, ...) was hiervoor een **stadsontwerp** als tussenstap nodig.

In april **2004** lanceerde het AG SOB daarom een **prijsvraag voor een stadsontwerp**. De jury koos unaniem voor het ontwerp van Office for Metropolitan Architecture (OMA) uit Nederland.

Het ontwerp van OMA is een heldere stedenbouwkundige ontwikkelingsstrategie voor het gebied gelegen tussen de binnenstad en het rangeerstation Gent-Dampoort. Het ontwerp maakt echter ook bij het beperken van het project tot het gebied langsheen de dokken een stedenbouwkundig kwalitatieve ontwikkeling mogelijk (zie ook onder “begrenzing”)

Met het ontwerp wil men een dynamisch proces van vernieuwing en reconversie van de ruime omgeving rond het Achter-, Handels - en Houtdok op gang brengen. De focus ligt daarbij op het omvormen van verlaten industriële sites tot een nieuw stedelijk gebied met een gemengde woon-werkomgeving. Over meer dan 10 jaar kan dit verloederde gebied gelegen aan de drie oudste dokken van Gent een volwaardig nieuw stadsdeel vormen, een hedendaagse woonwijk aan het water.

In **2005** schreef het AG SOB de opdracht uit om dit winnend stadsontwerp verder te onderzoeken onder de vorm van volumes, aanleg van openbaar domein, hoogtes, enz., en zo het concept verder te verfijnen in de studieopdracht “**Stedenbouwkundige supervisie, voorstudie RUP en uitwerking stadsontwerp Oude Dokken**”.

Deze studie werd opgeleverd in 2006 en resulteerde in volgende krachtlijnen:

- o duidelijke gebiedsafbakening (andere dan in wedstrijd waar volledig “gebied Oude Dokken” werd meegenomen),
- o keuze voor 2 landmarks als poortfunctie (begin en eindpunt),
- o verfijning groenstructuur in relatie tot bestaande groene zones,
- o aangepast voorstel voor het aanmeren in vergelijking met de wedstrijd,
- o verfijning typologie en voorstel van spreiding functies,
- o verfijning hoogtes en spreiding.

Het stadsontwerp Oude Dokken werd in verschillende **deelopdrachten** verder verfijnd en gedetailleerd:

- o onderzoek naar haalbaarheid en impact van brug i.p.v. tunnel aan de Dampoort (2006),
- o onderzoek naar positie voorbouwlijn ter hoogte van de Zwaikom in relatie tot brugvoorstel (2006),
- o ontwerpend onderzoek en architecturale uitwerking voor “veld 25” (gebied aan oostzijde handelsdok waar concentratie gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau is voorzien (2008),
- o ontwerpend onderzoek voor de omgeving van het Houtdok, Voormuide en Zwaikom (2008-2009),
- o stedenbouwkundig onderzoek woningtypologie (2009).

Het deelproject ‘**Technisch onderzoek van de kaaimuren**’ is gegund begin 2007 aan THV SWK - Lievense - Arcadis. Dit technisch haalbaarheidsonderzoek tot renovatie van de kaaimuren wordt opgevolgd in samenwerking met NV Waterwegen en Zeekanaal. De oplevering gebeurde in het voorjaar van 2009.

In samenwerking met NV Waterwegen en Zeekanaal is er in juli 2007 een Open Oproep 14 gelanceerd voor het **ontwerp van 3 voetgangers- en fietsbruggen**. De laureaat is Feichtinger Architects.

In het kader van het stadsontwerp Oude Dokken is er een deelopdracht aan de stedenbouwkundig ontwerper OMA gegund door het AG SOB in 2007 met als doel een ‘**Globaal Inrichtingsplan Openbaar Domein**’ op te maken welke in 2008 werd afgerond.

In 2008 werd er een **wedstrijd** gelanceerd door het AG SOB voor een mogelijk herbruik van de betoncentrale van” Interbeton”.

In het kader van de **bodeminventarisatie** zijn er een 50-tal onderzoeken in kaart gebracht en/of uitgevoerd.

Voor de uitvoering van het project werden een aantal **samenwerkingsverbanden** met andere overheidsinstanties afgesloten. In het kader van het stadscontract, de brownfieldconvenant, met OVAM (voor de bodemsanering), met W&Z voor de renovatie van de kaaimuren en de bouw van de voetgangersbruggen, ...

## I.2.2 Infomomenten

- Voorstelling project in Internationaal Congrescentrum 7 juni 2006
- Tentoonstelling “Oude dokken – en nieuwe thuishaven” in Universiteitsbibliotheek juni 2007
- Informatievergadering n.a.v. de kennisgevingsnota voor het plan-milieueffectenrapport november 2007
- Klankbordgroepvergaderingen vanaf 2008
- Rondvraag en informatievergadering n.a.v. het voorontwerp van RUP voorjaar 2009
- Overleg met bedrijven uit omgeving vanaf eind 2009
- Dialoogcafé ’s (algemeen en thematisch) vanaf 2009

## I.3 Feitelijke en juridische toestand

Juridische toestand (zie plan “juridische toestand”)

### Gewestplan / BPA’s / RUP’s

Er zijn drie bestemmingsplannen van toepassing binnen het plangebied :

- Voor het grootste deel van het plangebied is het gewestplan Gentse en Kanaalzone (KB 14/09/1977 met latere wijzigingen) van toepassing.
- In het zuidelijk deel van het plangebied is het volledige BPA Koopvaardijlaan (MB 26/4/1989) van toepassing.
- In het noordwestelijke deel van het plangebied is een klein deel van het BPA Voormuide (MB 26/6/1987) van toepassing, nl. ter hoogte van Dok-Noord.

De **hoofdbestemmingen** van deze bestemmingsplannen worden aangeduid in de weergave van de juridische toestand.

- De dokken zijn aangeduid als bestaande waterloop op het gewestplan.
- De oostelijke oever is tussen de kade en de Afrikalaan volledig volgens het gewestplan bestemd als “industriegebied”. Ook de noordelijke en de westelijke oever aan het Houtdok en de zone tussen ACEC en de kade zijn bestemd als “industriegebied”.
- De westelijke oever van het Handelsdok is volgens het gewestplan grotendeels bestemd als “gebied voor ambtelijke bedrijven en KMO’s”.

- De westzijde van het Achterdok is volgens het gewestplan bestemd als “gebied voor stedelijke ontwikkeling”.
- De oostzijde van het Achterdok heeft vooral bedrijfs- en kantoorbestemmingen ten gevolge van de bepalingen van het BPA Koopvaardijlaan.
- Aan de westelijke zijde sluit de omgeving van de Oude Dokken en die van het Stapelplein aan bij de gewestplanbestemming “woongebied met culturele, historische en/of esthetische waarde” van het stadscentrum van Gent.
- Ter hoogte van Dok-Noord voorziet het BPA Voormuide een bestemming “zone voor bedrijfsterrein” voor het zuidelijk deel en “zone voor publiek groen” en “zone voor wegen” voor het noordelijk deel.

## Andere RUP's

### Het gewestelijk RUP “afbakening grootstedelijk gebied Gent” (VR 16/12/2005)

In uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen heeft de Vlaamse Regering het grootstedelijk gebied van Gent afgebakend in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het volledige plangebied bevindt zich binnen dit grootstedelijk gebied Gent. De grens tussen het grootstedelijk gebied Gent en het zeehavengebied loopt net ten noorden van het plangebied ongeveer ter hoogte van Lijn 58.

Er is één **beschermd monument** aanwezig in het plangebied: de turbinezaal van de oude elektriciteitscentrale SPE Ham (MB 18/11/1991)

Er zijn geen geldige **verkavelingen** in het plangebied aanwezig.

In het “gebied Oude Dokken” zijn een aantal **milieuvergunning**splachtige bedrijven aanwezig. Een overzicht hiervan vindt u in tabel 7-6 op p.280-281 van het plan-MER.

## Feitelijke toestand (zie plan “feitelijke toestand”)

### Het plangebied

Het gebied is een **oud havengebied** dat ruimtelijk gedomineerd wordt door de aanwezigheid van de Oude Dokken (het Houtdok, het Handelsdok en het Achterdok). Het wateroppervlak neemt een substantieel deel, nl. 15 ha, in van de totale oppervlakte van het gebied.

De meeste van de vroegere havengebonden activiteiten zijn reeds lang verdwenen en werden de laatste decennia vervangen door andere niet of nauwelijks havengebonden bedrijfsactiviteiten. Door de recente afbakening van het zeehavengebied van Gent en van het grootstedelijk gebied Gent via gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen **behoort** het gebied van de Oude Dokken trouwens **niet meer tot de haven**. De grens bevindt zich net ten noorden van het (plan)gebied ongeveer ter hoogte van Lijn 58. Het gebied van de Oude Dokken kan dus een meer stedelijke ontwikkeling krijgen.

De kades en kaaimuren, de vroegere spoorlijnen en installaties zoals silo's en enkele oude havenkranen, enz. zijn getuigen van de vroegere havenactiviteiten.

Binnen het plangebied zelf ligt het hoofdaccent nu duidelijk op economische activiteiten. De laatste jaren werden/worden echter een aantal bedrijfsactiviteiten geherlocaliseerd of stopgezet waardoor de terreinen vrijkomen voor nieuwe ontwikkelingen. Zo verhuisde bv. het metaalverwerkend bedrijf “De Pecker” naar het havengebied, werd het bedrijf “Dufky” stopgezet, wordt “Interbeton” geherlocaliseerd naar de haven, ... Daardoor zijn de op dit ogenblik aanwezige **economische activiteiten** toch **eerder beperkt** en zijn er vrij **veel onbebouwde terreinen** in het plangebied aanwezig.

Aan de westzijde van de dokken, gaande van noord naar zuid, treffen we vooreerst braakliggende terreinen aan langs het Houtdok. Deze kwamen recent vrij na het slopen van een aantal oude bedrijfsgebouwen (bv. van “De Pecker”).

Langsheen Dok-Noord, aan de zijde van het Handelsdok, treffen we verder heel wat onbebouwde terreinen aan waar zich kleine bedrijfsgebouwen of –installaties op bevinden met uitdovende concessies (bv. kleine werkplaats onderdeel van Gentse Metaalwerken en opslagplaats onderdeel van Meyvaert). Er is ook een **oude havenkraan** die weliswaar niet beschermd is, maar zeker te behouden moet blijven i.f.v. een verwijzing naar het havenverleden.

Ter hoogte van het Stapelplein bevinden zich **twee gebouwencomplexen**. Het meest noordelijke is het “Handelsdokcentrum”. In deze oude en gerenoveerde opslagplaats bevinden zich een aantal bedrijfjes die vallen onder de noemer “kantoren”. Dit gebouw is niet beschermd maar wordt wel als waardevol erfgoed beschouwd.

Ten zuiden daarvan bevindt zich het Postsorteercentrum samen met enkele andere kleinschaligere economische activiteiten (bv. “Bouwpunt Gent” – detailhandel in bouwmaterialen).

Aan de westzijde van het Stapelplein bevindt zich een **driehoekig bouwblok**. Er zijn hoofdzakelijk woningen maar langs de zijde van het Stapelplein ook wat economische/commerciële activiteiten. Dit blok wordt mee opgenomen in het RUP om de zonevreemdheid van de woningen op te lossen. Een aantal van deze gebouwen hebben een zekere erfgoedwaarde.

Hetzelfde geldt voor het cultureel centrum “**De Centrale**” langs de Kraankinderstraat. Ook deze functie is zonevremd. De turbinezaal van de oude elektriciteitscentrale van dit cultureel centrum, is een beschermd monument.

Palend aan de SPE-centrale bevinden er zich twee “groene” ruimtes : één binnen de bedrijfsterreinen van de centrale met een aantal technische installaties en één ten zuiden van de centrale met een functie als buurtgroen.

Ter hoogte van het **Achterdok** bevindt er zich een **braakliggend terrein** dat het gevolg is van het gedeeltelijk dempen van het Achterdok. Het was de bedoeling van de Vlaamse overheid om hier een brug te bouwen om een verbinding achter de Afrikalaan te realiseren naar de Kennedylaan. Deze visie werd evenwel verlaten en via een gewestplanwijziging werd de reservatiestrook hiervoor geschrapt. Tussen Dok-Zuid en Warandestraat gaat het vooral om bestaande **woningen** met kleinschalige voorzieningen vooral langsheen de Dampoorstraat en Dok-Zuid.

Aan de oostzijde van de dokken, gaande van noord naar zuid, treffen we vooreerst **braakliggende terreinen** aan langs het **Houtdok**. Deze kwamen recent vrij na het slopen van een aantal oude bedrijfsgebouwen of zijn steeds braakliggend geweest (bv. t.h.v. “Triferto”). Ter hoogte van het bedrijf Triferto bevindt zich een **overslaginstallatie** langsheen de kaai die door dit bedrijf wordt gebruikt voor de overslag van producten die via binnenschepen worden aangevoerd.

Een belangrijk deel wordt verder ingenomen door “Interbeton”. Dit bedrijf is ondertussen verhuisd naar het havengebied. De **gebouwen** van deze **betoncentrale** hebben een belangrijke beeldbepalende waarde voor het gebied. Daarom zoekt men naar een volledig of gedeeltelijk hergebruik ervan. Hiervoor werd een wedstrijd gelanceerd. Op deze plek bevindt zich ook de “**gele kraan**” met zekere erfgoedwaarde.

Ten zuiden daarvan waren er tot voor kort ook of zijn er nog een aantal **bedrijfjes** aanwezig (bv. scheepsherstelling, schrootbedrijf, betoncentrale, ...)

Het **bouwblok langs de Kleindokkaai** wordt tenslotte gekenmerkt door een grote diversiteit aan functies. Men kan er zowel woningen vinden als detailhandel, kantoren, dienstverlenende bedrijven en gemeenschapsvoorzieningen (bv. opvang daklozen). De kop van dit blok t.h.v. de zwaikom wordt reeds jarenlang gekenmerkt door een braakliggend terrein. Enkele panden hebben er een erfgoedwaarde.

In het gebied treffen we ook enkele belangrijke nutsvoorzieningen aan: een **hoogspanningsleiding** die vertrekt vanuit de SPE-centrale in oostelijke richting, een **Fluxys-leiding** en een leiding voor **stadsverwarming** die vanaf de zelfde centrale in noordelijke richting vertrekt langsheen Dok-Zuid en noord.

Binnen deze industriële omgeving komen volgens de Biologische Waarderingskaart (BWK) op enkele plaatsen toch **waardevolle groenzones** voor: ter hoogte van het gedempte Achterdok en de kaai ter hoogte van Triferto.

Daarnaast blijken er ook wat waardevolle **KLE's** (kleine landschapselementen) aanwezig te zijn in het plangebied. Dit is onder meer het geval aan de kades (groene taluds en begroeiing van de kademuren), het buurtpark aan de Spadestraat – Houtdoklaan, de groenzones aan de SPE-centrale, een bomerij ter hoogte van Dok-Noord. Ook deze kleinere groenelementen die niet zijn opgenomen in de BWK-kaart dragen bij tot een niet onbelangrijk natuurlijk systeem.

Een gedetailleerd overzicht van fauna, flora en biodiversiteit is terug te vinden onder hoofdstuk 5.3.3 van het plan-MER.

Het gebied wordt ook gekenmerkt door de aanwezigheid van een aantal **waardevolle landschappen, bouwkundige erfgoed en archeologische elementen**. Een aantal hiervan werden reeds hierboven vermeld. Een gedetailleerd overzicht is terug te vinden onder hoofdstuk 5.3.4 van het plan-MER.

## De omgeving

Net ten westen van het plangebied geven twee andere grotere bedrijfscomplexen de omgeving een industrieel karakter: de **ACEC-gebouwen** en de **SPE-centrale** met zijn imposante schouw. De eerste bevinden zich in een gebied met stedelijke ontwikkelingen waarvoor het gemeentelijk RUP nr. 134 “ACEC” is goedgekeurd; de tweede is een elektriciteitscentrale in bedrijf. Vanuit de SPE-centrale vertrekt er een hoogspanningsleiding in oostelijke richting.

Ten **oosten** van het plangebied zijn er op dit ogenblik talrijke en zeer diverse **economische activiteiten** aanwezig. Het betreft onder meer enkele grotere industriële bedrijven (Christeyns - zeepziederij, Triferto - kunstmeststoffen, Rogers - elektronikacomponenten, ...), verschillende andere soorten van bedrijvigheid (Van de Calseyde, De Swaef, MEC, ...) en (groot)handelsactiviteiten of meer dienstverlenende bedrijven (Sani Design, Mercedes, Nearly New Cars, garage Julien, ...).

Tussen deze economische activiteiten bevinden zich een **aantal woningen en gemeenschapsvoorzieningen** (bv. schooltje, kapel,...) en andere **buurtvoorzieningen** (horeca, feestzaal, ...). Belangrijke ruimtelijke gehelen zijn de woontorens aan de Scandinaviëstraat, de stadswoningen in het noorden van het plangebied en de dichtere, verweven woningbouw aan de oostzijde van de Koopvaardijlaan in de omgeving van de Dampoort.

Het plangebied sluit in het westen aan bij de stedelijke woonomgeving van het stadscentrum van Gent.

Het ruime gebied wordt ruimtelijk sterk bepaald door drie grote **infrastructuren**, die het een goede bereikbaarheid bieden: de **stadsring R40**, de **Afrikalaan (N424) – Koopvaardijlaan** en de **spoorlijn** met het station Dampoort. De overige wegen in het gebied zijn lokale ontsluitingswegen.

## I.4 Voorschriften die strijdig zijn met het gemeentelijk RUP

Overeenkomstig art. 2.2.2, §1, 5° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bevat een ruimtelijk uitvoeringsplan in voorkomend geval, een zo limitatieve mogelijk opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden.

Op dit ogenblik gelden er voor het plangebied zowel een aantal voorschriften afkomstig van het gewestplan als van een aantal BPA's.

Al deze voorschriften, uiteraard voor zover de betrokken gebieden vallen binnen de begrenzing van het huidige RUP, worden **opgeheven** (cf. art. 2.2.2, §2° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening) door de nieuwe voorschriften van het nieuwe RUP.

Voor het **gewestplan** zijn dit volgende gebieden:

- industriegebied,
- gebied voor ambachtelijke bedrijven of gebieden voor KMO's,
- woongebied met cultureel, historische en/of historische waarde
- gebied voor stedelijke ontwikkeling,
- gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen,
- waterwegen.

Voor het **BPA Koopvaardijlaan** zijn dit volgende zones:

- zone voor industriële- en grote handelsbedrijven,
- zone voor bijgebouwen,
- zone voor handel, diensten en wonen,
- zone voor wegen met laad- en losfuncties,
- zone voor wegen,
- zone voor waterwegen.

Voor het **BPA Voormuide** zijn dit volgende zones:

- zone voor publiek groen,
- zone voor wegen,
- zone voor waterwegen,
- zone voor bedrijfsterreinen.

Binnen de begrenzing van dit RUP zijn er **geen goedgekeurde verkavelingen**.

## I.5. Planningscontext

### I.5.1 Relatie met het ruimtelijk structuurplan Gent (MB 9/04/2003)

Het RSG voorziet in het richtinggevend gedeelte volgende elementen die relevant zijn voor het RUP Oude Dokken:

#### **Richtinggevend gedeelte**

##### gewenste nederzettingsstructuur

- Er wordt een **minimale dichtheid van 25 woningen per hectare** vooropgesteld en in een straal van **400 meter** rond het **station** Dampoort **minstens 30** woningen per



hectare voor terreinen **vanaf 1 ha**. Binnen het grootstedelijk gebied is er geen bovengrens als dusdanig; veel hangt af van de plaatselijke situatie en de mogelijkheden van de site.

- Vanaf een capaciteit van 100 wooneenheden geldt bij particuliere nieuwbouwprojecten een verdeelsleutel van **minimum 20% sociale woningen** van toepassing, met absolute bovengrens van maximum 100 sociale huureenheden per locatie.
- Er is een **menging van woningtypes** noodzakelijk. Appartementen worden vooral voorzien in de stationsomgevingen (400 meter-straal) en langs belangrijke weginfrastructuur, zoals de R40. Eengezinswoningen worden vooral ondergebracht in zijstraten en rustige woonstraten.
- In de **woonprogrammatie** worden de rechteroever van het Handelsdok (ca. 6,7 ha. voor ca. 165 bijkomende woningen) en het gebied Dok-Zuid en Dampoort (ca. 2 ha. voor ca. 400 bijkomende woningen) aangeduid als gebieden met potenties voor de bouw van bijkomende woningen buiten woongebied (bouwmogelijkheden geraamd aan een dichtheid van min. 25 woningen per ha. die in principe een minimum is).
- Het Houtdok – Handelsdok vormt een belangrijke mogelijke aanlegplaats voor **woonboten**. Het Handelsdok verdient duidelijk prioriteit gezien de aanzienlijke oppervlakte en de nood aan herwaardering en herbesteding.

#### gewenste ruimtelijke groenstructuur

- Natuur opgenomen **in de stad** als element van vergroening, structurering en verhoging van de aantrekkelijkheid voor het wonen, werken en recreëren. Natuurlijke elementen vormen mee de basis voor recreatie in de stad.

#### gewenste verkeers- en vervoersstructuur

- Langsheen het gebied loopt één **hoofd fietsas**: de Floraroute langs de Voormuide – Muidebrug – Terneuzenlaan,
- de Afrikalaan (N424), in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen geselecteerd als een primaire weg II, is een **hoofd verzamelweg** tussen de R4 en de R40.
- de R40 fungeert als een **stedelijke ringboulevard** met een vooral lokale ontsluitingsfunctie. In het oosten wordt de R40 verlegd langs de spoorberm – Dampoort – Afrikalaan – Handelsdokbrug.

#### gewenste ruimtelijk-economische structuur

- De stadsboulevard verzamelt gemeenschapsvoorzieningen en middelgrote handelsactiviteiten en kantoren van stedelijk niveau.
- De stationsomgeving van Dampoort groeit binnen dit grootstedelijke activiteitengebied uit tot een aantrekkingspool voor publiekstrekkende tertiaire, educatieve en culturele/recreatieve functies, verweven met wonen en kantoren, in complementariteit met de stationsomgeving van Sint-Pieters.
- **Kantoren**
  - Binnen een loopafstand van 400 m van het station Dampoort kunnen grote kantorencomplexen (> 15.000 m<sup>2</sup>) toegelaten worden. Ook kantorencomplexen met een publiekstrekkend deel (loketruimte) van > 4.000 m<sup>2</sup> of met een aandeel van >1/4 van de totale kantooppervlakte en met > 1.000 werknemers zijn mogelijk mits opmaak van een mobiliteitseffectenrapport.
  - Langsheen de stadsboulevard R40 zijn middelgrote kantoorgebouwen (2.500 – 15.000 m<sup>2</sup>) toegelaten voor 125 – 1.000 werknemers en met een

publiekstrekking deel (loketruimte) van 2.000 – 4.000 m<sup>2</sup>, mits opmaak van een mobiliteitseffectenrapport.

- Op loopafstand van lokale stations, zoals het voorziene station aan de Muide, kunnen kantoren komen met een oppervlakte van 2.500 – 5.000 m<sup>2</sup>.
  - Kleinere kantoren (< 2.500 m<sup>2</sup>) kunnen verweven voorkomen in de kernstad.
- **Kleinhandel**
    - Langsheen de stadsboulevard R40, in de omgeving van het station Dampoort en langs de Afrikalaan zijn handelszaken op stadsdeelniveau toegelaten (1.500 – 3.000 m<sup>2</sup> voor de dagelijkse sector en 3.000 – 6.000 m<sup>2</sup> voor de niet-dagelijkse sector, met een behoefte van 100 – 200 parkeerplaatsen), mits opmaak van een mobiliteitseffectenrapport. De kleinhandelszaken worden verweven in het stedelijke weefsel of worden apart voorzien in een ingebedde zone.
    - Aan de lokale stations, zoals het voorziene station aan de Muide, kunnen handelszaken op wijkniveau voorzien worden (500 – 1.500 m<sup>2</sup> voor de dagelijkse sector en 500 – 3.000 m<sup>2</sup> voor de niet-dagelijkse sector, met een behoefte van 50 – 100 parkeerplaatsen), mits de opmaak van een mobiliteitseffectenrapport. De handelszaken worden verweven in het stedelijk weefsel.
    - In de rest van de kernstad zijn handelszaken op lokaal niveau (< 500 m<sup>2</sup>) toegelaten, verweven in het stedelijk weefsel.

#### gewenste toeristisch-recreatieve structuur

- De omgeving van de Dampoort is een onderdeel van het centraal deel van de cultuurcluster.
- De stationsbuurt Dampoort vormt een **cultuurpoort** voor de bezoekers van Gent.
- De omgeving van ACEC is aangeduid als het **aanvullende deel van de cultuurcluster** van de binnenstad. Hier kunnen cultureel-recreatieve voorzieningen terecht die niet in het stadscentrum passen (bv. grootschalige fuifzalen, repetitie- en atelierruimten, ...).
- Voor de uitbouw van **parken** in en rond de kernstad geldt een groennorm van 10 m<sup>2</sup> / inwoner wijkgroen, rekening houdend met een voldoende goede spreiding (800 m) en een voldoende grote oppervlakte (ca. 1 ha.).
- In de ACEC-site wordt er een nieuw buurtpark voorzien met een oppervlakte van min. 1 ha.

#### gewenste landschappelijke structuur

- Aan de stationsomgevingen is **hoogbouw** mogelijk. De omvang hiervan staat in verhouding tot het belang van het station en de bouwhoogte en de bezonning van de bestaande omliggende bebouwing. Ook in de omgeving van het Houtdok kan een middelhoge toren of een ander bakens geplaatst worden.
- De **zichtas** van het Grootdok, die een perspectief geeft op de torens van de kernstad, moet gevrijwaard blijven.
- De gewenste landschappelijke structuur laat aan het Houtdok en aan de Dampoort en tussen beide een middelhoge toren en andere bakens toe (kaart 92).

#### Ontwikkelingsperspectieven voor deelruimten: kernstad

- De **stationsomgeving Dampoort** wordt ontwikkeld tot een tweede draaischijf van het openbaar vervoer, rechtstreeks gekoppeld aan de stadsboulevard R40, en – in

complementariteit met Sint-Pieters – tot een gemengde omgeving met ruimtezoekende grootschalige stedelijke cultuur en recreatie zoals een bijkomende megabioscoop, handel, wonen en publiekstrekkende kantoren.

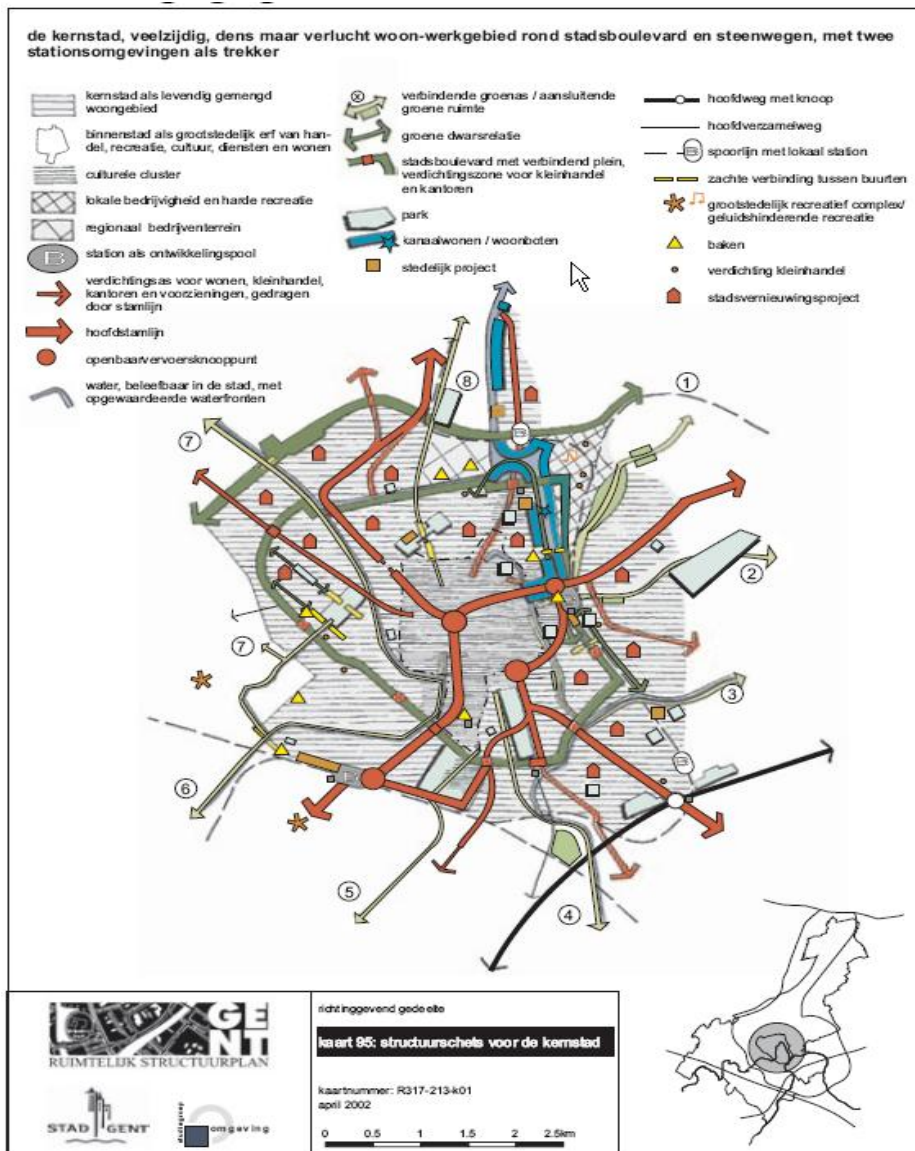
- De **stadsboulevard R40** is de hoofdverdeelweg voor de kernstad, met daarop aanwezig en aangetakt de belangrijke (verkeersgenererende) functies en parkings. De stadsboulevard krijgt een ‘boulevard’-aanleg met bomenrijen en betere, verkeersveilige oversteekpunten en fietspaden. De stadsboulevard is eveneens een bindmiddel tussen de buurten in de kernstad, zowel door de aantrekkende functies die erlangs gevestigd zijn als door de aantrekkelijke openbare ruimten op de knopen met de hoofdstraten van buurten.
- De stadsboulevard wordt aan de 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 het Handelsdok. Ten westen van het Handelsdok kan op deze manier een stedelijk plein aan het water gecreëerd worden. Hier wordt de laanbeplanting van de stadsboulevard ontdebeld: langsheen Dok-Noord en Dok-Zuid loopt een groene verbinding op het huidige tracé van de 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.
- Over het Achterdok wordt een aantrekkelijke **fietsersbrug** voorzien die Ham en omgeving Afrikalaan met elkaar verbindt. Indien mogelijk wordt de brug doorgetrokken onder de spoorberm.
- De **waterstructuur** als structurerend element in de kernstad wordt opnieuw ten volle beleefbaar gemaakt. Dit gebeurt door het benutten van leegstaande en leegkomende gebouwen op de oevers voor aantrekkelijk wonen aan het water en door de uitbouw van wonen op het water onder meer in de omgeving van het Handelsdok.
- De omgeving Handelsdok – Houtdok en Afrikalaan

Het noordoostelijk deel van de kernstad, de omgeving Handelsdok-Voorhaven, wordt uitgebouwd tot scharnier tussen de stad en de haven. Met het Dampoortstation bezit dit gebied een regionale toegangspoort tot de stad. Met de aanwezigheid van de stadsboulevard en de nabijheid van de grootstedelijke ring R4 is ook de bereikbaarheid voor auto’s optimaal.

Een groot deel van de rechteroever van het Handelsdok komt ‘intra muros’ van de R40 te liggen en zal dus deel uitmaken van de kernstad. Dit geldt ook voor het Houtdok en het Handelsdok zelf, waarvan het beheer 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, een 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 bereikbaarheid 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 opgewaarderd door sierlijke bruggen over het water en een wriemelend geheel van woon-, thema- en werkboden erop. Dit wordt de concentratiezone van woonboten in Gent, zodat dit dok opnieuw betekenis krijgt en het grote wateroppervlak ruimtelijk benut wordt.”

### **Bindend gedeelte:**

Het RSG voorziet in het bindend gedeelte volgende elementen die relevant zijn voor het RUP Oude Dokken:

#### **Structuurbepalende elementen**

Met betrekking tot de verkeers- en vervoersstructuur:

- de twee hoofdstations Sint-Pieters en Dampoort en Korenmarkt en Woodrow Wilsonplein als knooppunten van het stedelijk openbaar vervoer;
- de stadsboulevard R40 als binnenstedelijke verdeelweg;

Met betrekking tot de ruimtelijk-economische structuur:

- de stationsomgevingen van Sint-Pieters en Dampoort als gemengde ontwikkelingspolen voor vooral wonen en kantoren;
- de stadsboulevard R40 als vestigingsplaats voor functies op stedelijk niveau;

Met betrekking tot de cultureel-recreatieve structuur:

- de cultuurcluster in de binnenstad als voorkeursvestigingsplaats voor grootstedelijke cultuurfuncties, vermengd met handel en wonen;

#### **Acties**

De stationsomgeving Dampoort en bijhorende delen van de noordelijke scharnier worden uitgewerkt en uitgevoerd als strategische projecten (aanvraag tot mede-initiatief van Vlaamse overheid).

De opmaak van de volgende ruimtelijke uitvoeringsplannen is van essentieel belang ter realisatie van de gewenste ruimtelijke structuur: RUP Dampoortstation, RUP Dok-Zuid.

### **Toelichting bij de vertaling van een aantal principes en bepalingen van het RSG in het RUP**

Het RUP Oude Dokken is volledig conform de principes en de richtinggevende en bindende bepalingen van het RSG.

#### **1. Het RUP Oude Dokken en de programmatie kantoren en detailhandel volgens het RSG**

De mogelijkheden voor kantoren en kleinhandel zoals voorzien in het RUP volgen de bepalingen van het RSG.

De stedenbouwkundige voorschriften in dit RUP laten detailhandel en kantoren toe:

- als beperkte kleinschalige nevenbestemmingen voor allerlei voorzieningen verweven met en niet storend voor het wonen en vervat in het aangegeven programma wonen voor de zones waar enkel wonen wordt voorzien.

- als expliciet aangegeven programma's voor andere dan woonfuncties met een variabel percentage.

Voor de eerste categorie, die overeenkomt met alle zones voor stedelijk wonen waar naast het wonen enkel beperkte kleinschalige nevenbestemmingen zijn voorzien, gelden de beperkingen, conform de bepalingen van het RSG, in verband met de schaal en omvang van de toegelaten kantoren en detailhandel namelijk max. 500 m<sup>2</sup> per handelszaak of kantoor.

Voor de zones waar andere dan woonfuncties expliciet worden toegelaten, gelden eveneens de bepalingen van het RSG. In functie van de keuze om alle zones buiten de perimeter van de Dampoort vooral op het wonen te richten en om in noordelijk deel van het plangebied de verkeersaantrekking ten gevolge van vooral kantoorfuncties te beperken worden de mogelijkheden daar zelfs nog meer beperkt.

In de omgeving van het Dampoortstation:

- Voor **kleinhandelszaken een maximum bvo van 3.000 m<sup>2</sup>** voor de **dagelijkse** sector en **6.000 m<sup>2</sup>** voor de **niet dagelijkse** sector, mits opmaak van een mobiliteitsrapport.
- Voor **kantoren** is een **bvo van > 15.000 m<sup>2</sup>** per kantoorcomplex toegelaten binnen een loopafstand van 400 m van de Dampoort, mits opmaak van een mobiliteitsrapport.

Binnen loopafstand van het Muidedestation:

- Voor **kleinhandelszaken een maximum bvo van 1.500 m<sup>2</sup>** voor de **dagelijkse** sector en **3.000 m<sup>2</sup>** voor de **niet dagelijkse** sector, mits opmaak van een mobiliteitsrapport.
- Voor **kantoren** een **maximum bvo van 500 m<sup>2</sup>** per kantoorcomplex (i.p.v. 2.500 m<sup>2</sup> volgens het RSG).

In de rest van het plangebied:

- Voor **kleinhandelszaken een maximum bvo van 500 m<sup>2</sup>**
- Voor **kantoren** een **maximum bvo van 500 m<sup>2</sup>** per kantoorcomplex (i.p.v. 2.500 m<sup>2</sup> volgens het RSG).

Conform de bepalingen van het RSG wordt de omgeving van het Dampoortstation voorbehouden voor sterk op het openbaar vervoer gerichte voorzieningen. Deze zullen daardoor weinig gericht zijn op en van belang voor de buurt van de Oude Dokken.

Nochtans zal de belangrijke aangroei van de bevolking in deze buurt (geraamd op ca. 3000 bewoners) wel een nood doen ontstaan aan buurtvoorzieningen en dit bovenop de ondermaatse verzorgingsgraad die in de detailhandelsstudie werd aangetoond voor het noorden van de binnenstad. De keuze om het centraal deel van het project enkel voor wonen en voor gemeenschapsvoorzieningen voor te behouden maakt, in combinatie met bovenstaand uitgangspunt voor de omgeving van het Dampoortstation, dat de iets grootschaligere **buurtvoorzieningen enkel in het noordelijk deel** van het projectgebied een plaats kunnen vinden. De meest bouwzones zijn daar evenwel zeer beperkt van omvang, behalve de zone z1b. Vermits er voor gekozen wordt om de voorzieningen zo veel als mogelijk op één plaats te concentreren waardoor deze functies elkaar kunnen versterken en ondersteunen, komt eigenlijk enkel de zone z1b daarvoor in aanmerking. De ligging nabij de hoofdstructuur van het stadswegennet en nabij de spoorweg, waar de heropening van het Muidedestation op termijn is gepland, laten ook toe, conform met het RSG, om voorzieningen die door hun omvang en reikwijdte het buurtniveau overstijgen en ook voor het wijkniveau betekenis hebben in te planten. Ten aanzien van kantoren wordt er omwille van het sterk verkeersaantrekkelijk karakter op dit vlak wel een beperking zowel in categorie als in totale omvang voorzien. Tenslotte zal de omgeving

van het Houtdok met het omvangrijke publiek domein dat men zal aanleggen, de geplande jachthaven en het unieke zicht op de Gentse binnenwateren en de torens van Gent zorgen voor een belangrijke troef en meerwaarde voor het wonen en al deze voorzieningen.

## 2. Het RUP Oude Dokken en de woonprogrammatie volgens het RSG

Het RSG voorziet voor het gebied langsheen de dokken hoofdzakelijk een woonbestemming. Dit gebied komt overeen met het plangebied van het RUP Oude Dokken. De voorziene woonbestemming is dus conform met de bepalingen van het RSG.

Verder verduidelijken we hier ook de relatie tussen de woonprogrammatie (vooropgesteld in het RSG) en de uiteindelijke programmatie in het RUP.

De **woonprogrammatie** volgens het richtinggevend deel van het **RSG** doet uitspraken over de **mogelijkheden** van bepaalde gebieden in de **omgeving van de Dampoort** voor de invulling van de taakstelling wonen voor Gent. Wat dit betekent voor het voorliggende plan Oude Dokken is niet zonder meer uit het RSG te halen.

Enerzijds komen de gebieden uit het RSG qua begrenzing niet overeen met de begrenzing van het RUP Oude Dokken en anderzijds is het RSG uitgegaan van zowel “effectief mogelijke” als theoretische minimale woningdichtheden voor de verschillende deelgebieden. Voor gebieden waar er op het ogenblik van de opmaak van het RSG reeds stadsontwerpen of aanzetten daartoe bestonden, heeft men de woningdichtheid overgenomen en in het RSG als “effectief mogelijke” woningdichtheid gehanteerd. Voor een aantal andere gebieden was dit nog echter niet het geval en daar heeft men de minimale woningdichtheid uit het RSV van 25 w/ha. gebruikt. Het RSG (en ook het RSV) vermeldt echter duidelijk dat dit **minimale** woningdichtheden zijn of met andere woorden: hogere woningdichtheden zijn toegelaten en in stedelijke omgevingen zelfs wenselijk, en in de omgeving van stations zelfs verplicht.

Meer concreet doet het RSG volgende uitspraken over de **omgeving van de Oude Dokken** op vlak van woonprogrammatie. In het RSG staat:

- *“Rechteroever Handelsdok” (6,7 ha.) aan minimaal 25 w/ha. of minimaal 165 woningen”*
- *“Dok-Zuid en Dampoort” (2 ha.) of minimaal 400 woningen ”*

Waarmee komen deze gebieden overeen in het RUP Oude Dokken?

- De “rechttoever Handelsdok” is binnen het RUP een stuk groter dan wat in het RSG werd ingeschat.
- Enkel “Dok-Zuid” behoort tot het plan Oude Dokken en het deel “Dampoort” niet.
- Een aantal delen van het plan Oude Dokken zijn niet vernoemd in het RSG maar dragen nu wel bij tot de woonprogrammatie: het gebied ten oosten van het Achterdok, het gebied ten westen van het Handelsdok ten noorden van het in het RSG vermeld gebied “Dok-Zuid”
- Binnen het RUP gaat het uiteindelijk om ongeveer 22 ha. bebouwbaar gebied tegenover 8,7 ha. volgens het RSG
- Het RSG stelt binnen een loopafstand van het Dampoortstation een minimale woondichtheid van 30 w/ha. voorop terwijl de woonprogrammatie uitgaat van (min.) 25 w/ha.

Door de verschillende gebiedsomschrijvingen volgens RSG en RUP is de woonprogrammatie volgens het RSG zo maar niet zonder meer vertaalbaar naar het RUP. Alleen al door de ruimere gebiedsomschrijving volgens het RUP is het aantal woningen dat kan gerealiseerd worden reeds een stuk hoger dan wat het RSG voorziet.

Bovendien wordt door het stedenbouwkundig concept van een belangrijk aandeel meergezinswoningen in hoogteaccenten, de **minimale woningdichtheid** van 25 w/ha. **vlot gehaald** en is zelfs substantieel hoger. 25 w/ha. is immers een woondichtheid die aansluit bij ééngezinswoningen terwijl bij meergezinswoningen vlot dichtheden van 50 w/ha. en meer gehaald worden. Het RSG laat expliciet een hogere dichtheid toe dan 25w/ha.

De combinatie van de factor gebiedsomschrijving en woningdichtheid maakt uiteraard dat het totaal **aantal mogelijke woningen** volgens het RUP een stuk **hoger** ligt dan de volgens het **RSG** geraamde minima.

De woonprogrammatische volgens het RUP is dus niet in tegenstrijd met die van het RSG.

### 3. Het RUP Oude Dokken en de woondichtheid volgens het RSG

Het RSG stelt een minimale woondichtheid van 25 w/ha. voorop voor het stedelijk gebied en dus ook voor het "project Oude Dokken" met een hogere ambitie van min. 30 w/ha. binnen een straal van 400 m van het Dampoortstation.

Het aantal mogelijke woningen is binnen een zekere marge gekend nl. tussen 1.450 en 1.600. Dit aantal is afhankelijk van de verhouding tussen appartementen en grondgebonden woningen en van de gemiddelde oppervlakte van deze woontypes (zie uitgangspunten en berekening onder punt 5). De oppervlakte van het gebied dat men dient te nemen voor de berekening van de woondichtheid is moeilijker te bepalen. Is dit de oppervlakte van het volledige plangebied of moet men de oppervlakte van de bovenlokale infrastructuur (water, hoofdwegen, ...) in mindering brengen of juist niet vermits het stedenbouwkundig ontwerp juist de grote en brede wateroppervlakte aangrijpt als motivatie voor hogere bebouwing met een aantal hoogteaccenten? Voor beide en nog andere mogelijke uitgangspunten zijn er pro en contra aan te voeren. Daarom wordt er ook hier met beide uiterste uitgangspunten een berekening gemaakt van de mogelijke woondichtheid.

Het blijkt dat deze steeds **voldoet aan het minimum** welke het RSG vooropstelt. Bij een beperktere gebiedsomschrijving stijgt de woondichtheid aanzienlijk. Het RSG voorziet evenwel geen maximale dichtheden maar stelt wel een hogere dan de gemiddelde woondichtheid voorop in de omgeving van stationsomgevingen. De max. te verwachten woondichtheid blijft toch in dit geval nog altijd binnen de in binnenstedelijke omgevingen gangbare woondichtheden.

Opp.gebied	Omschrijving gebied	Min. dichtheid (bij 1450 woongelegenheden)	Max. dichtheid bij 1600 woongelegenheden
41,4 ha.	Volledig plangebied	35 w/ha.	39 w/ha.
27,8 ha.	Zonder wateroppervlak	52 w/ha.	57 w/ha.

### 4. Het RUP Oude Dokken en de groennorm, de spreiding en de omvang van groenzones

Voor Gent zijn op het vlak van groenvoorzieningen **twee beleidsplannen** van belang: de "Afbakeningsstudie voor het grootstedelijk gebied Gent", vertaald in het gewestelijk RUP voor het grootstedelijk gebied Gent, en het "Ruimtelijk Structuurplan Gent".

Het gewestelijk RUP doet enkel uitspraken over omvangrijke groenzones, de zogenaamde stadsbossen (enkele tientallen tot meer dan 100 ha.) die een rol spelen op regionale schaal, nl. het grootstedelijk gebied Gent. Het "parkbos" in Zwijnaarde, het



"Vliegveld" in Oostakker-Lochristi, de "Vinderhoutse bossen" en de "Gentbrugse meersen" werden geselecteerd.

Groenzones van deze schaal moeten door de Vlaamse Overheid worden vastgelegd in het kader van het subsidiariteitsbeginsel en dit is gebeurd via het gewestelijk RUP voor het grootstedelijk gebied Gent.

De beleidsvisie voor natuur, parken en groenzones op stedelijk, wijk- of buurtniveau is opgenomen in het RSG. De Oude Dokken behoren hierin niet tot stedelijke groenpolen, groenassen of groene stapstenen of de nominatief benoemde parken in de binnenstad. Wel vermeldt het RSG dat er moet gestreefd worden naar min. 10 m<sup>2</sup> wijkgroen/inwoner waarbij de spreiding van de parken maximum 800 m bedraagt en deze dus moeten bereikbaar zijn binnen een loopafstand van 400 m ten opzichte van de woning en waarbij de parken voldoende groot zijn (> 1 ha.). Deze ruimtelijke optie is een na te streven doel voor alle ruimtelijke ingrepen maar uiteraard vooral via omvangrijke projecten realiseerbaar.

### De groennorm

Hieronder wordt een **raming** gemaakt van **het te verwachten beschikbare publiek groen** per inwoner in het **plangebied** op basis van de zoneringen van het RUP. Het **RUP** voorziet binnen het plangebied ca. **4,9 ha.** bijkomend publiek toegankelijk **groen** (dit is de som van de oppervlakten van alle zones voor publiek groen).

De totale bvo woonfuncties (zie tabel onder 1.6.5) bedraagt minimaal 188.350 m<sup>2</sup>. Dit nemen we als minimum. Indien het toegelaten bouwprogramma voor andere dan woonfuncties slechts gedeeltelijk wordt opgenomen, zal dit een hoger woonprogramma tot gevolg hebben.

Er wordt aangenomen dat het toegelaten bouwprogramma aan niet- woonfuncties slechts gedeeltelijk zal ingevuld worden. Uitgaande van de realistische aanname dat ca. één derde van het toegelaten bouwprogramma aan niet- woonfuncties toch zal ingevuld worden met wonen geeft dit een extra woonprogramma van ca. 20% of 37.670 m<sup>2</sup>. Dit woonprogramma van 226.020 m<sup>2</sup> nemen we als maximum.

Voor een woning wordt er gerekend met een gemiddelde oppervlakte van 130 m<sup>2</sup> uitgaande van een gemiddelde oppervlakte van 120 m<sup>2</sup> bvo voor een appartement en 150 m<sup>2</sup> voor een grondgebonden woning.

Dit geeft een minimum van 1.450 en een maximum van 1.600 woningen.

Op Vlaams niveau wordt er gerekend met een factor van 2,1 inwoners per woning. Voor het plangebied betekent dit dus een mogelijk inwonerstotaal van min. 3.044 tot max. 3.650 inwoners.

Uitgaande van dit geschatte inwonersaantal komt men tot. **maximaal 16,1 m<sup>2</sup> groen/inwoner** en tot **minimaal 13,4 m<sup>2</sup> groen/inwoner**.

Het surplus boven de 10 m<sup>2</sup>/inwoner komt dus ten goede van de bewoners buiten het plangebied en die in hun buurt weinig groenvoorzieningen hebben. Het wijkpark Houtdok sluit onmiddellijk aan op de woonbuurt van de Muide en het daar reeds aanwezige groen. Het zal ook aansluiten op de publieke ruimte aan het water van het Houtdok waardoor dit onmiddellijk ook een groenvoorziening voor deze woonbuurt wordt.

Door de bouw van drie voetgangersbruggen en de Handelsdokbrug zal de fysische barrière van de dokken opgeheven worden en zullen de wijken Sluizeken-Ham en Voormuide ook van de groenvoorzieningen ten oosten van het Handelsdok gebruik kunnen maken vermits die dan binnen loopafstand komen te liggen.

Het groen voorzien binnen het project Oude Dokken betekent dus wel degelijk een meerwaarde voor de aanpalende wijken langs de westzijde van het project.

Voor de andere wijken zoals Sint-Macharius en vooral Sint-Amandsberg zijn de groenvoorzieningen binnen de Oude Dokken van weinig nut en ook nooit daarvoor bedoeld geweest door de fysieke barrières zoals het spoorwegemplacement en het kruispunt van de Dampoort en de grote loopafstand. Het tekort aan groenvoorzieningen moet in die wijken zelf of in hun onmiddellijke omgeving opgelost worden. Het is onrealistisch te verwachten dat het project Oude Dokken daar voor een oplossing kan zorgen.

Er wordt op gewezen dat de voorziene groenstructuur binnen de Oude Dokken verder wordt aangevuld en verbonden door omvangrijke en brede recreatieve kaaioppervlakken met een lengte van meer dan 2 km en een wateroppervlak van meer dan 15 ha. waardoor er een zeer omvangrijke publieke ruimte voor alle vormen van recreatief gebruik ter beschikking zal komen van de ruime omgeving. Als men water, kaaien en groenzones als geheel beschouwt, zal dit gebied vanuit recreatief oogpunt wel degelijk een ruimere uitstraling krijgen dan de loutere oppervlakte aan publiek groen doet vermoeden.

In het RUP is er dan ook reeds voorzien in voldoende groen voor de nieuwe wijk en in bijkomend groen voor de aanpalende woonwijken en komt er bovendien een unieke en zeer omvangrijke recreatieve structuur ter beschikking van de gehele stad.

### De spreiding

De **afstanden** tussen de 3 wijkparken van 1 ha. bedragen ongeveer **600 m en 450 m** en zijn veel kleiner dan de vooropgestelde maximale afstand van 800 m. Tussen deze drie wijkparken bevinden er zich telkens nog een aantal kleinere groenzones. De afstanden tussen de kleinere groenzones en het wonen zijn daardoor uiteraard nog veel kleiner.

Binnen het plangebied van de Oude Dokken zal er dus in elk geval **voldoende** m<sup>2</sup> groen gerealiseerd worden overeenkomstig de richtinggevende en bindende bepalingen van het RSG en de groenzones liggen op voldoende **kleine afstanden** van elkaar. Door het voorzien van fiets- en voetgangersbruggen over het water zal er ook meer groen beschikbaar komen voor de omgeving buiten het plangebied en zullen de afstanden tussen de groenzones gelegen langs beide oevers in realiteit een stuk kleiner worden wat de effectieve spreiding ten goede komt.

De wateroppervlakte van de dokken (ca. 15 ha.) en de als recreatieve in te richten kaaien zijn belangrijk als verbindingselementen tussen alle groenzones waardoor finaal ook deze elementen een gunstig effect hebben op de spreiding en bereikbaarheid van de groenzones.

### De omvang

De beleidsvisie voor natuur, parken en groenzones op stedelijk, wijk- of buurtniveau is terug te vinden in het **RSG**. In de gewenste ruimtelijke groenstructuur van het RSG wordt in detail aangegeven welke de stedelijke groenpolen zijn (komen overeen met stadsbossen), waar zich de groenassen of de groene stapstenen bevinden en de parken in de kernstad.

De Oude Dokken worden daarbij op geen enkele wijze vermeld en ook niet bij deelruimte. De Oude dokken behoren dus niet tot stedelijke groenpolen, groenassen of groene stapstenen of de nominatief benoemde parken in de binnenstad.

De enige indicaties voor de Oude Dokken op vlak van groenvoorzieningen zijn aanwezig in de "gewenste cultureel-recreatieve structuur" van het RSG onder 3.5.2.6 "parken":

Daar staat vermeld dat er moet gestreefd worden naar 10 m<sup>2</sup> groen per inwoner. Verder moet er bij de aanleg van nieuwe groenzones gestreefd worden naar een voldoende grootte (1 ha.) en een maximale spreiding van 800 m (dus bereikbaar binnen een loopafstand van 400 m vanaf de woning).

Het **RSG** voorziet dus **geen verplichting** om in de **Oude Dokken** één **omvangrijke** groenzone aan te leggen maar laat het uiteraard wel toe. Binnen de filosofie van het

RSG is het trouwens logisch dat er binnen een dergelijk omvangrijk project ook voldoende **aandacht** gaat naar publiek groen waarbij de minimum norm van 10 m<sup>2</sup> zeker wordt gehaald wat ook ruim het geval is (zie hiervoor).

Voor de Oude Dokken heeft de Stad bewust **niet gekozen** voor één grote groenzone maar voor **verschillende groenzones** die samen wel de oppervlakte van een grote groenzone hebben en dit binnen loopafstanden die veel kleiner zijn dan de gevraagde 400 m zodat er meer bewoners een groenzone dichtbij hun woning hebben. Voor gezinnen met kinderen, senioren, enz. is het overigens logischer om gebruik te kunnen maken van een kleinere groenzone op wandelafstand dan een groter park dat verder ligt en dus moeilijker bereikbaar is. Ook de sociale controle is voor kleinere en nabij gelegen groenzones een stuk gunstiger.

Bij één grote groenzone zal een belangrijk deel van de voorziene woningen binnen het “project Oude Dokken” niet bereikbaar zijn binnen de gestelde loopafstand. Dit zou betekenen dat er naast dit grote groenzone ook nog kleinere en meer gespreide groenzones zouden moeten voorzien worden. De combinatie van één grote groenzone en verschillende kleinere groenzones zou betekenen dat een groot deel van het gebied onbebouwbaar zou worden terwijl het gebied juist een strategische ligging heeft nabij een stationsomgeving, gemakkelijk bereikbaar met openbaar vervoer en nabij de binnenstad en dus met enorme potenties voor een kwaliteitsvol stedelijk woongebied. Een dergelijke visie is niet in overeenstemming met de opties die het RSG vooropstelt voor dit gebied. Overigens opteert het RSG ervoor om de grote groenzones uit te bouwen in de vier groenpolen.

In hoeverre is één grote groenzone ook effectief mogelijk? Binnen het plangebied hebben enkel de gebieden ter hoogte van het Houtdok en ten oosten van het Handelsdok enige diepte en dus voldoende omvang, alle twee ca. 5 ha. Deze twee gebieden zijn evenwel onmogelijk met elkaar te verbinden om één groot wijkpark te vormen gezien de afstand waarop ze zich van elkaar bevinden en de aanwezigheid van bedrijfsactiviteiten tussen beide zonder dan nog rekening te houden met het tracé van de toekomstige Handelsdokbrug die deze twee gebieden nog meer van elkaar zal scheiden.

Een grote groenzone is dus enkel maar mogelijk als men daar ook gronden bij betreft die zich buiten het RUP bevinden en die zich dus ten oosten van het Houtdok of Handelsdok bevinden. Deze terreinen zijn nu ingenomen door bedrijven in werking. Het RSG bevestigt in belangrijke mate de economische roeping van dit gebied. De stad heeft ook geen enkele intentie en ook geen financiële mogelijkheden om deze bedrijven te verwerven en de bedrijven zijn evenmin van plan om zich op korte termijn te herlokaliseren. Als men dan kijkt welk deel van dit mogelijk “groot” park zich binnen de grens van het RUP bevindt, reduceert de oppervlakte zich tot maximaal 5 ha. en dit is ook wat het RUP voorziet zij het niet in één aaneengesloten geheel maar in goed gespreide groenzones tussen de bouwzones.

Wat de omvang van de 3 wijkparken zelf betreft, is er vooreerst enige verduidelijking nodig. Het gebied van de Oude Dokken bestaat uit een brede ruggengraat, de dokken, met daar rond een meestal zeer ondiepe rand waar ontwikkelingen mogelijk zijn. Enkel langs de oostzijde van het Handelsdok en ten noorden van het Houtdok zijn er diepere terreinen aanwezig. Daardoor is het ook logisch dat groenzones op de meeste plaatsen slechts een beperkte diepte en dus omvang kunnen hebben. Anderzijds vormt het water, de kaaien en de steigers langs die kaaien wel een bindend element voor de verschillende groenzones die zich aan de rand ervan bevinden. Alhoewel de oppervlakte van het water en de kaaien zelf niet mee worden gerekend, zorgen deze er wel voor dat er een samenhangende en functionele publieke ruimte ontstaat welke een duidelijke meerwaarde geeft aan de groenzones.

Binnen het project zijn er 3 wijkparken voorzien met een oppervlakte van 1 ha.

De groenzone Houtdok heeft nu reeds een oppervlakte van meer dan 1 ha. Om de oppervlakte te verhogen, werd het bouwblok z1a, zoals voorzien in het ontwerp van RUP, gehalveerd waarbij enkel de zuidelijke helft blijft. De groenzone wordt ca. 0,1 ha. groter en loopt nu tot aan het Houtdok door. De aanpalende Zeilstraat dient hierbij als referentie voor de noordelijke begrenzing van deze bouwzone. Er wordt gekozen voor het behoud van het zuidelijk deel van deze bouwzone met het hoogteaccent om het Houtdok ook langs deze zijde met gebouwen te begrenzen conform het idee van het stadsontwerp. Het hoogteaccent blijft in de as van het Handelsdok. Het wijkpark sluit goed aan bij het meer verharde publiek domein t.h.v. het Houtdok en de reeds bestaande groenzone langsheen de Spadestraat wat een extra meerwaarde geeft voor de Muidebuurt die zo meer rechtstreeks contact zal hebben met het open gebied rond het Houtdok.

De groenzone Handelsdok is kleiner dan 1 ha. (ca. 0,8 ha.) en is beperkt door de grens van het RUP omdat daar rekening moet gehouden worden met verschillende mogelijke tracés van de Handelsdokbrug. De deputatie heeft in november 2010 beslist om een provinciaal RUP op te maken om het tracé van de Handelsdokbrug vast te leggen. Een nog vrij omvangrijk terrein (ca. 0,2 ha.) dat aansluit bij de groenzone Handelsdok kan daarbij een groene bestemming krijgen. Daardoor zal er ook daar een groenzone van 1 ha. kunnen gerealiseerd worden.

De groenzone Achterdok is nu ca. 0,8 ha. groot. Er wordt voorzien in een uitbreiding ten koste van het water en dit aan beide zijden van het dok. Daardoor wordt er ongeveer 0,4 ha. toegevoegd aan de oppervlakte en ontstaat er een groenzone van meer dan 1 ha. Dit groen, dat zich situeert aan beide zijden van het water, kan immers als één geheel beschouwd door de realisatie van een brede voetgangers- en fietsersbrug die beide groene oevers verbindt.

## 5. Het RUP Oude Dokken en de woningtypologie volgens het RSG

Het RSG stelt een woningmenging voorop tussen enerzijds sociale en particuliere woningen en anderzijds tussen kleine en grotere woningtypes.

De eerste vorm van woningmenging wordt geregeld via het decreet grond- en pandenbeleid.

De tweede vorm van woningmenging betreft in hoofdzaak een vermenging tussen appartementen en eengezinswoningen. Daar stelt het RSG een verhouding tussen appartementen en eengezinswoningen voor van 2/3 tot 1/3.

Het RSG zegt hierover het volgende:

**Appartementen** worden vooral in de stationsomgevingen (400 meterstraal) en langs de R40 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.

Deze bepaling uit het richtinggevend gedeelte is een optie die globaal op het niveau van de gehele stad geldt maar die niet zo maar overal en lineair als een te hanteren norm op detailniveau kan doorgetrokken worden. Elk gebied heeft immers zijn stedenbouwkundige eigenheid en mogelijkheden. In het RSG wordt die eigenheid ook erkend en vertaalt die zich in verschillende ruimtelijke opties per deelruimte of onderdelen ervan. Er zijn dus woonprojecten in de stad waar het hoofdaandeel bestaat uit eengezinswoningen (bv. Wondelgem Langevelden) terwijl andere exclusief of hoofdzakelijk uit appartementen bestaan (bv. Sint-Pieterstation). Het is duidelijk dat de vooropgestelde verdeelsleutel hier niet strikt per project werd toegepast en ook niet kon worden toegepast.

Het bewaken van de verhouding appartementen/ eengezinswoningen moet vooral op het niveau van de stad.

Naast een verdeelsleutel stelt het RSG eveneens dat er in de binnenstad en in het bijzonder nabij stationsomgevingen met een voldoende dichtheid moet worden gebouwd. Richtcijfers van min. 25 w/ha. in het grootstedelijk gebied en min. 30w/ha. in stationsomgevingen worden vooropgesteld (RSG p. 216) Er wordt duidelijk aangegeven dat deze richtcijfers geen bovengrens zijn. Door de omvang van de publieke ruimte (kaaien, groenzones en water) en dus de relatief beperkte oppervlakte van de bouwzones kunnen deze dichtheden binnen dit project alleen maar gehaald worden door een belangrijk aandeel van de woningen in hogere gebouwen en dus als appartementen te voorzien. Het stadsontwerp Oude Dokken voorziet hiervoor een begeleiding van de brede wateroppervlakken door wat hogere bebouwing en een aantal hoogteaccenten. Een aantal zones komen door hun geringe diepte enkel in aanmerking voor appartementen.

Er zijn een aantal bouwzones die door hun omvang wel in aanmerking komen voor eengezinswoningen.

In dit RUP, zoals ook in andere recente RUP's, werd het begrip eengezinswoning verruimd (zie gehanteerde begrippen) naar “grondgebonden woning”. Naast de traditionele eengezinswoning vallen ook varianten hieronder voor zover zij ook de kenmerken ervan hebben namelijk een ingang op de begane grond en een aanzienlijke buitenruimte hetzij tuin, koer of terras. Deze verruimde definitie, die aansluit bij het type eengezinswoning uit het RSG, is nuttig om het in de praktijk mogelijk te maken om de beoogde dichtheid en een stedenbouwkundig aanvaardbaar gabariet te bereiken en een stedelijke typologie van de eengezinswoning zoals bleek uit het woontypologisch onderzoek (zie hiervoor onder 1.5.2.2). Met de traditionele eengezinswoning (lees huis met tuin) is het zo goed als onmogelijk om voldoende dichtheden en bouwhoogten van meer dan drie bouwlagen te halen. Het stedenbouwkundige ontwerp met de brede wateroppervlakken en hoogteaccenten vraagt evenwel om hogere gevelwanden. Grondgebonden woningen laten dit wel toe omdat, mits het voldoen aan bepaalde voorwaarden, er een zekere verticale stapeling mogelijk is.

Het project kan aldus opgesplitst worden in vier deelgebieden:

- de omgeving van het station waar een hoge dichtheid moet gehaald worden voornamelijk met appartementen,
- ondiepe bouwzones langs het water waar appartementen het meest voor de hand liggen maar waar grondgebonden woningen wel toegelaten zijn,
- diepe bouwzones waar een minimum aandeel grondgebonden woningen verplicht is,
- bestaand stadsweefsel waar het bestaande rijwoningtype primeert waardoor enkel grondgebonden woningen toegelaten zijn.

Alhoewel het verplichte aandeel grondgebonden woningen in bepaalde zones hoog is, wordt dit aandeel in het totaal “verdund” door het aantal appartementen in de hoogteaccenten of in de zones waar fysiek enkel appartementen kunnen of mogen. Daardoor is het aandeel grondgebonden woningen eerder beperkt en op het totale aantal woningen van de grootteorde van 10%.

Het ontwerp-RUP voorzag reeds een beperkt percentage grondgebonden woningen in een aantal zones die hiervoor geschikt zijn. Dit percentage is substantieel verhoogd en in twee bijkomende zones (z1n en z1u) worden nu grondgebonden woningen verplicht. Bij de concrete uitwerking van projecten kan er in de bouwzones waar grondgebonden woningen toegelaten zijn, daar nog een stuk verder in gegaan worden. Deze keuze hangt wel zeer sterk af van een afweging tussen keuzes en intenties van bouwheren of projectontwikkelaars (bv. i.v.m. woningmix, duurzaamheidseisen, ...), stedenbouwkundige randvoorwaarden en financiële haalbaarheid.

## 6. Het RUP Oude Dokken en hogere gebouwen

Het RSG is voor wat betreft de terminologie en de locatie voor hogere gebouwen nogal onduidelijk. Daardoor heeft dit eerst verdere verduidelijking.

Het RSG laat op het vlak van de locatie van hoogbouw aan de Dampoort ruimte voor interpretatie. Enerzijds wordt in de gewenste landschappelijke structuur een middelhoogbouw voorzien “op de kop van het terrein Kasteellaan”. Anderzijds wordt deze plek gedefinieerd als deze waar de assen Land Van Waaslaan, Schoolkaai, Handelsdok en Kasteellaan mekaar kruisen. Deze locatie ligt een stuk meer naar het noorden. Bovendien is het symbool voor hoogbouw op de bijhorende kaart aangeduid ten noorden van de as land van Waaslaan, dus ter hoogte van het Achterdok. Het inplanten van een hoogteaccent ter hoogte van het Achterdok betekent dan wel dat er ten zuiden van de Zwaikom geen echte hoogbouw meer kan komen.

Ook wat betreft terminologie is er geen duidelijke overeenkomst tussen tekst en kaarten. Het **RSG** voorziet op de kaart met de gewenste landschappelijke structuur **twee categorieën** van hogere bebouwing. Er is de categorie “in samenhang te versterken hoogbouw en torenrij”, en de categorie “middelhoge torens en andere bakens”. Volgens de teksten wordt voor “hoogbouw” een bouwhoogte van ca. 27 bouwlagen voorzien.

“Middelhoge torens” worden in de teksten “middelhoogbouw” genoemd. Het RSG geeft hier evenwel buiten voor één specifieke locatie, geen aanduiding over de toegelaten hoogte. Middelhoogbouw is uiteraard lager dan hoogbouw.

Het is wenselijk van in dit RUP slechts één terminologie te hanteren.

Voor alle duidelijkheid wordt in dit RUP dan ook verder gesproken van “hoogbouw” en “middelhoogbouw” en dit conform de teksten van het RSG.

Volgens het **RSG** (kaart gewenste landschappelijke structuur) behoren de hoogteaccenten aan het Sint-Pieterstation en Handelsbeurs tot de “in samenhang te versterken hoogbouw en torenrij”. Deze hoogteaccenten vallen dus in de categorie “hoogbouw”. De hoogteaccenten die het RSG voorziet ter hoogte van de Oude Dokken vallen dan weer in de categorie “middelhoge torens en andere bakens”. Het RSG voorziet er drie nl. één ter hoogte van de Zwaikom, één ter hoogte van het Houtdok en één tussenin.

Het **RUP** Oude Dokken voorziet enkel deze aan het Houtdok (max. 80 m) en Zwaikom (max. 65 m), de zogenaamde landmarks, en die zijn lager dan de hoogbouw aan het Sint-Pieterstation (90 m) en Handelsbeurs (MG-tower 105 m). Conform de terminologie van het RSG kunnen die dus dan ook “middelhoogbouw” genoemd worden. De overige hoogteaccenten binnen het project zijn dan nog lager (tussen 25 m en 50 m) en vallen binnen geen enkele categorie voorzien in het RSG en kunnen dus ook best gewoon “hoogteaccenten” genoemd worden. De terminologie in het RUP is hieraan aangepast.

### Concreet:

Hoogbouw: komt niet voor in het RUP

Middelhoogbouw: de landmarks aan Houtdok en Zwaikom

Hoogteaccenten: overige hogere bebouwing

In het voorontwerp RUP was de voorziene hoogte van de noordelijke en zuidelijke landmark respectievelijk 80 m en 65 m en voor de andere hoogteaccenten 45 m.

De effecten van de hoogteaccenten op de visuele beleving en bezonningsinvloed werden bestudeerd in het plan-MER. De effectbeoordeling leidde voor de visuele beleving tot een globaal positieve beoordeling (hoogteaccenten als nieuwe bakens in het

landschap) en voor de bezonningsinvloed tot een beperkte negatieve beoordeling (relatief grote schaduw lengte maar beperkt in de tijd).

In het ontwerp RUP werd de hoogte opgetrokken van 40/45 m tot 50 m voor vier van de acht hoogteaccenten (bij een licht verminderd totaal bouwprogramma).

Uit het woontypologisch onderzoek bleek immers dat de beleidsdoelstelling van de Stad Gent om een voldoende aandeel grondgebonden woningen vaak niet eenvoudig te realiseren is indien men een voldoende woonkwaliteit beoogt. De oplossing bestaat er in om via een beperkte verhoging van de hoogteaccenten een groter aandeel van het bouwprogramma in het hoogteaccent als appartementen te realiseren. Hierdoor vermindert de druk op de omvang van de bouwprogramma's in de “sokkels” van de gebouwen en wordt het gemakkelijker om daar grondgebonden woningen te realiseren. Vermits het hier over minimale wijzigingen in hoogte gaat zullen deze wijzigingen geen of slechts marginale invloed op het plan-MER hebben.

Het in beperkte mate optrekken van de bouwhoogte van de hoogteaccenten gaat niet gepaard met een verhoging van de toegelaten bouwprogramma's. Integendeel, op basis van het woontypologisch onderzoek werden de bouwprogramma's per zone enigszins verlaagd t.a.v. het voorontwerp.

## 7. Het RUP Oude Dokken en het parkeerbeleid

In de gewenste verkeers- en vervoerstructuur van het RSG wordt het volgende vermeld op het vlak van het parkeerbeleid :

*“Parkeren is cruciaal bij de beheersing van de automobiliteit. 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 stand-still 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, op basis van volgende krachtlijnen:*

- *Een zo goed mogelijke invulling van de behoefte aan stallingsplaatsen,*
- *Een concentrische hiërarchie in de openbare parkeermogelijkheden, met verschillende tariefzettingen naargelang de beoogde niche van de parkeergelegenheden via drie parkeergordels,*
- *Parkeergelegenheid van private of semi-openbaar karakter in functie van een duurzame mobiliteit en de draagkracht van de omgeving.*

*De pure privé-plaatsen zijn, voor zover gelegen buiten de P-route, niet onderhevig aan de absolute stand-still. 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.”*

Vroeger waren er strikte parkeernormen opgenomen in de stedenbouwkundige verordening van de stad Gent. Het strikt karakter ervan maakte een gedifferentieerde parkeerbeleid onmogelijk. Reden waarom deze parkeernormen in de latere wijzigingen niet meer werden weerhouden.

Later zijn er in BPA's en RUP's toch nog pogingen gedaan om parkeernormen in de voorschriften op te leggen. Ook hier heeft het rigide karakter in regel geleid tot problemen en ongerijmdheden.

Een **parkeerbeleid** bestaat immers uit veel meer dan alleen het vastleggen van parkeernormen.

Een parkeerbeleid wordt dus veel beter niet op het niveau van een project gevoerd maar minstens op het **niveau** van de **stad** en via een veelheid van maatregelen en instrumenten.

De stad tracht stelselmatig het parkeerbeleid vorm te geven. Dit parkeerbeleid kan vertaald worden in een stedenbouwkundige verordening.

Daarenboven kan hier een belangrijke evolutie in de toekomst verwacht worden. Het is dus zeer waarschijnlijk dat parkeernormen, zeker in het kader van een duurzaam beleid, zullen evolueren. Omdat een RUP normaal gezien voor enkele decennia moet meegaan, is het opnemen van verordenende parkeernormen een groot risico en dus te vermijden.

In het concept-voorontwerp RUP waren een aantal uniforme parkeernormen voor het gehele plangebied opgenomen. Deze hadden niet de bedoeling om als harde parkeernormen te dienen maar wel om als “studiecijfers” te fungeren om in het kader van het plan-MER en Mober de nodige doorrekeningen te kunnen maken.

Voor het aspect parkeren stelt het plan-MER trouwens als conclusie dat het noodzakelijk is om de parkeernormen te differentiëren in functie van de nabijheid van het station voor openbaar vervoer en dit zowel voor stallingsparkeren (i.f.v. het wonen) als bestemmingsparkeren (i.f.v. voorzieningen).

De mogelijkheden die de Dampoort biedt als knooppunt OV maken het opnemen van strenge parkeernormen voor de zones die binnen de invloedssfeer van dit knooppunt OV vallen wel zinvol. Dit is niet alleen conform de aanbevelingen van het plan-MER maar omdat deze een stuk strenger zijn dan wat gangbaar is, zijn deze ook toekomstgericht. Voor dit gebied worden er dus parkeernormen opgenomen die geformuleerd worden binnen een vork die als minimum en maximum aantal gelden (zie hiervoor de stedenbouwkundige voorschriften 2.4).



## 8. De opmaak van één RUP voor het gehele gebied volgens het richtinggevende deel van het RSG

Het RSG stelt: “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.”

Het gaat hier over een zeer omvangrijk en complex gebied. Het opmaken van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor dit gebied vergt voorafgaandelijk zeer uitvoerig en grondig studiewerk. Het is dus niet mogelijk en ook niet wenselijk van alles gelijktijdig in één RUP op te nemen. Het opsplitsen in verschillende RUP's is logisch en tast de geest van het RSG niet aan.

Het bindend gedeelte van het RSG, deel acties, gaat uit van dit zelfde principe door de opmaak van de Ruimtelijke uitvoeringsplannen voor het Dampoortstation en voor Dok-Zuid apart te vermelden. Hier wordt dus ook reeds een opsplitsing gemaakt in verschillende deelgebieden.

## I.5.2 Andere relevante studies en (beleids)plannen

### I.5.2.1 Beleidsplannen

Volgende beleidsplannen bevatten relevante elementen voor het plangebied:

- **Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (VR 23 september 1997)**

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen legt de structuurbepalende elementen vast op Vlaams niveau en formuleert een ruimtelijk beleid voor deze elementen. Het gemeentelijk RUP voor de Oude Dokken moet rekening houden met deze selecties en het vooropgestelde beleid. De elementen van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen die relevant zijn voor de Oude Dokken worden hieronder weergegeven.

In het RSV maakt het gebied van de Oude Dokken deel uit van het **grootstedelijk gebied Gent**. De zeehaven van Gent ligt net ten noorden van dit gebied. De scheidingslijn tussen het grootstedelijk gebied en het zeehavengebied loopt langsheen de spoorlijn ten noorden van het Houtdok. Grootstedelijke gebieden vangen een belangrijk aandeel van de groei op in Vlaanderen inzake bijkomende woonegelegenheden, stedelijke voorzieningen en ruimte voor economische activiteiten. Daarbij streeft men naar minimale woningdichtheden van 25 woningen per hectare, naar een differentiatie en verbetering van de woningvoorraad, naar het versterken van de multifunctionaliteit, naar het voorzien van kantoren aan knooppunten van openbaar vervoer, naar een zorg voor de collectieve en openbare ruimten, naar het behoud en de ontwikkeling van stedelijke natuurelementen en naar het behoud en de ontwikkeling van cultureel-maatschappelijke en historisch waardevolle elementen.

In verband met de mobiliteit in het plangebied selecteert het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de volgende elementen.

- De N424 (Kennedylaan – Afrikalaan) wordt aangeduid als een **primaire weg II** voor het deel tussen de R4 en de R40 (Dampoort).
- De spoorlijn Gent – Antwerpen is een **hoofdspoorweg** voor personen- en goederenvervoer.
- Gent-Dampoort wordt geselecteerd als een **hoofdstation** in Vlaanderen. Rond de hoofdstations streeft men een hogere dichtheid en de lokalisatie van personenvervoergegerichte activiteiten na. Het gaat om een gebied van ca. 1.000 m of zelfs meer rondom het station.

- De Oude Dokken zelf vormen een bevaarbaar kanaal, dat behoort tot het **secundaire waterwegennet**. De eventuele vervoersfunctie moet geïntegreerd worden en andere functies (recreatieve, landschappelijke, ...).

- **Provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen (BVR 18 februari 2004)**

Het provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (PSR) legt de structuurbepalende elementen vast op provinciaal niveau en formuleert een ruimtelijk beleid voor deze elementen. Het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen sluit aan bij de opties van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Het gemeentelijk RUP voor de Oude Dokken moet rekening houden met deze selecties en het vooropgestelde beleid. De elementen van het provinciaal ruimtelijk structuurplan Oost-Vlaanderen die relevant zijn voor de Oude Dokken worden hieronder weergegeven.

In het PSR vormt het plangebied een deel van het **Oost-Vlaamse kerngebied**, dat een groeipool vormt binnen de provincie Oost-Vlaanderen. Het Oost-Vlaamse kerngebied bestaat uit het grootstedelijk gebied Gent en de omliggende open ruimte met verschillende dorpen. Aandachtspunten zijn de versterking van het stedelijk gebied en het garanderen van de bereikbaarheid van de stedelijke functies. Zo wordt voorgesteld om rond het station Dampoort een hogere dichtheid van kantoren en diensten na te streven.

De Oude Dokken zelf worden geselecteerd als een **structuurbepalend hydrografisch element** op provinciaal niveau. Voor deze elementen staat het behoud voorop, naast het accentueren van de belangrijke landschappelijke-recreatieve rol en het bewaren en mogelijks versterken van de typische begroeiing erlangs.

Specifieke aandacht gaat ook uit naar water- en riviertoerisme. De provincie bezit een veelheid en verscheidenheid van binnenwateren die belangrijke toeristisch-recreatieve potenties bezitten. Het PRS voorziet de verdere uitbouw van infrastructuur voor het water- en riviertoerisme namelijk aanlegvoorzieningen en jachthavens. Jachthavens horen thuis in nederzettingkernen en toeristisch-recreatieve knooppunten.

De Gentse binnenwateren worden in hun totaliteit aangeduid als toeristisch zeer attractief.

Op het vlak van mobiliteit zijn een aantal opties belangrijk voor de omgeving van de Oude Dokken.

- De spoorlijn Gent – Eeklo moet opgewaardeerd worden tot een **verbindende regionale spoorweg voor personenvervoer**.
- In de omgeving van de Oude Dokken zijn enkele verbindingen en knooppunten voor openbaar vervoerslijnen opgenomen in het zogenaamde **Gentse voorstadsnet**. Dit bestaat uit de hoofdassen van de tramstructuur (basisfrequentie van 8 voertuigen per uur) en een voorstadstreinnetwerk (minimum 2 treinen per uur). Het gaat om de volgende verbindingen en knooppunten:
  - de doortrekking van tramlijn 4 vanaf de Voormuide richting Meulestede;
  - een nieuwe tramlijn 6 tussen Gent Sint-Pieters en Destelbergen via Blaisantvest, Muidelaan, Dok-Noord, Dok-Zuid en Dampoort;
  - de voorstadslijn Eeklo-Gent;
  - het bovenregionaal transferpunt Dampoort;
  - het nieuwe regionaal transferpunt Muide station;
  - het grootstedelijk transferpunt Neuseplein.
- De stadsring R40, met het te ontwerpen deel over het Handelsdok en langs de Dampoort, wordt geselecteerd als een **secundaire weg III**. Op deze wegen wordt het wegverkeer neven- of ondergeschikt aan het openbaar vervoer en het fiets- en voetgangersverkeer. De weginrichting kan dan ook uitgaan van de verblijfsfunctie van de weg, waarbij in zekere mate ook erfontsluiting kan toegestaan worden.

- **Mobiliteitsplan Gent fase 3: opbouw van het beleidsplan (Stad Gent - jan. 2003)**

De opties van het mobiliteitsplan werden opgenomen in het onderdeel “gewenste verkeers- en vervoersstructuur” van het Ruimtelijk Structuurplan Gent en leggen op die wijze de hoofdverkeersinfrastructuur voor het gebied vast.

### I.5.2.2 Stedenbouwkundige studies

Volgende stedenbouwkundige studies bevatten relevante elementen voor het plangebied:

- **Woonstudie (Stad Gent - 2008)**

Binnen het **bestuursakkoord** is een van de algemene uitgangspunten ‘meer en betere woningen’. Daarbij moet niet alleen gewerkt worden aan een voldoende groot aanbod, maar ook aan een kwalitatief en financieel haalbaar aanbod op maat van iedereen.

Om een efficiënt en strategisch beleid te kunnen ontwikkelen, heeft het stadsbestuur een **woonstudie** opgezet. Deze biedt een inzicht in enerzijds de vraagzijde (woonnoden en –wensen), en anderzijds het woningaanbod, en vertaalt dit in een actueel kader voor het woonbeleid en een reeks voorstellen van maatregelen.

In het kader en ter voorbereiding van deze woonstudie zijn vier **deelstudies** uitgevoerd. Het betreft een kwantitatief onderzoek van de vraagzijde, een kwalitatief onderzoek van de vraagzijde, een kwantitatief onderzoek naar de huidige situatie en het aanbod en een studie naar de budgetten van gezinnen voor wonen in Gent.

- **Studie aanmeerplan (Stad Gent - 2006)**

In het kader van de opmaak van een visie voor de binnenwateren van Gent en binnen de bepalingen van het RSG en het PRS werd een aanmeerplan opgesteld met volgende voorstellen voor de Oude Dokken.

- Het **Houtdok** wordt uitgebouwd als **jachthaven** (enkel pleziervaartuigen). Door het behoud van de waardevolle kaaimuurconstructies van het Houtdok kunnen er enkel aanmeerconstructies centraal in het dok geplaatst worden. Deze jachthaven zal een capaciteit hebben voor ca. 150 vaartuigen en hierdoor ook een meer regionale rol (op het niveau van het grootstedelijk gebied Gent) kunnen spelen.
- Aan de **oostelijke oever van het Handelsdok** (enkel ten zuiden van het tracé van de Handelsdokbrug) wordt een zone voorzien hoofdzakelijk voor **woonboten** maar ook in beperkte mate voor boten die als **kantoorruimte** worden gebruikt. De boten moeten er **dwars** aanmeren. Het aanmeren gebeurt in het verlengde van de bouwzones van het stadsontwerp. Aanmeren is niet toegelaten op de plaatsen waar groenzones voorzien zijn.
- Aan de **oostelijke zijde van het Achterdok** worden eveneens **woonboten** en in beperkte mate voor boten die als **kantoorruimte** toegelaten, zij het in de **langsrichting**.
- Langsheen de westelijke oever van het Handelsdok, enkel in het segment tussen Kraankinderstraat en Doornzelestraat met uitsluiting van waar de groenzones zijn voorzien, worden **horecaboten** toegelaten.

- **Stadsontwerp Oude Dokken (OMA - 2006)**

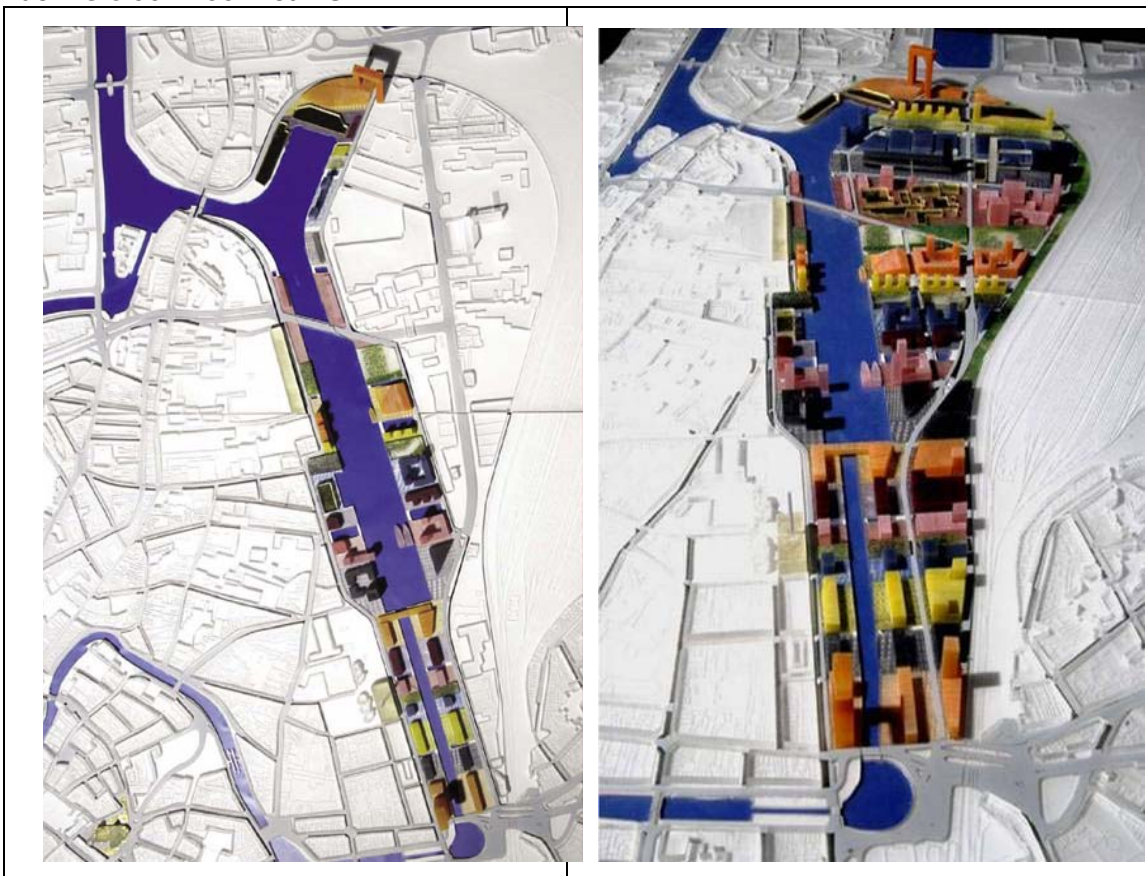
Het AG SOB heeft in 2004 een prijsvraag voor een stadsontwerp gelanceerd met betrekking tot het projectgebied van de Oude Dokken.

Het stedenbouwkundig bureau Office for Metropolitan Architecture (OMA) heeft in 2004 een stadsontwerp gemaakt en heeft dit in 2005 verder verfijnd.

Deze prijsvraag en de daaruit volgende opdracht hadden enkel de bedoeling om een stedenbouwkundige visie aan te reiken voor de rand van de dokken.

OMA ging in zijn wedstrijdvoorstel en in het stadsontwerp evenwel ruimer dan gevraagd en gaf een visie voor nagenoeg het volledige gebied Oude Dokken (tot tegen het spoorwegemplacement). OMA wou aantonen dat het stadsontwerp niet alleen bruikbare ideeën oplevert voor de herontwikkeling van de rand van de dokken maar ook dat deze ideeën kunnen doorgetrokken worden over het gehele gebied.

Het stadsontwerp geeft een **voorstel** van **stedenbouwkundige en projectmatige** uitwerking voor de **ontwikkeling van dit gebied**. Het stadsontwerp reikt mede met het RSG de **visie** aan voor het RUP.



Stadsontwerp voor het gebied langsheen de dokken (links) en mogelijke uitbreiding tot tegen het rangeerstation (rechts) volgens het wedstrijddocument.

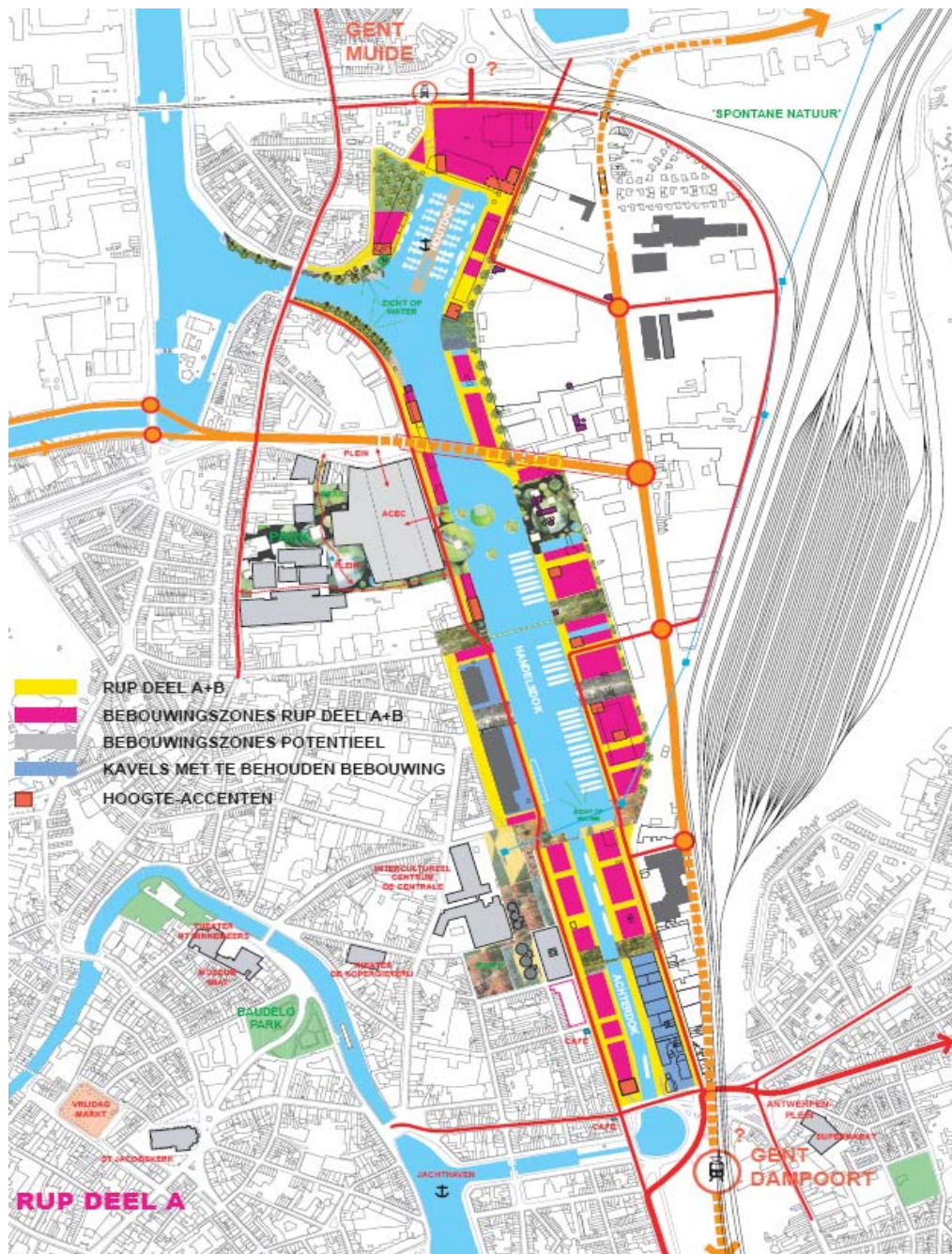
#### “DE OUDE DOKKEN”

*“Met de ontwikkeling van de Oude Dokken heeft Gent de mogelijkheid groei terug in het centrum van de stad te brengen. Door het verleggen van de ring worden de Oude Dokken in de toekomst optimaal ontsloten. Een essentiële ontwikkeling aangezien groei tegenwoordig allereerst aan infrastructuur gekoppeld is. Het ontwerp richt zich op het ontwikkelen van een modern, binnenstedelijk gebied met een ruime beschikbaarheid van nieuwe woningen, een goede bereikbaarheid en hoogwaardige openbare ruimtes: kwaliteiten die het centrum van Gent een sterke impuls zullen geven. Om de relatie met de historische binnenstad verder te versterken, worden routes vanuit de binnenstad in het plangebied doorgezeten. In de huidige*

situatie worden de Oude Dokken gekenmerkt door de grote schaal van het kanaal in contrast met de compacte binnenstad. Daarnaast kenmerkt het gebied zich door een rijke variëteit aan schaal, stijl en functies. Deze met de voormalige havenactiviteiten samenhangende typologie wordt als uitgangspunt genomen voor de verdere uitwerking. Daarbij wordt het gebied, gedomineerd door de sterke noord-zuid as van het kanaal, in oost-west richting verkaveld om, over de volledige diepte, een open verbinding met de kanaalzone te laten ontstaan. Het gevormde patroon van open en bebouwde zones steekt het water over waardoor er een sterke ruimtelijke samenhang tussen de beide kanaaloevers wordt gevormd. Het kanaal niet langer als grens maar als het nieuwe midden. De samenhang tussen de beide oevers wordt nog verder versterkt door het ritme van de hogere woonblokken aan weerszijde van het water. De grootte van het gebied is dusdanig dat het in verschillende fasen ingevuld zal worden. Het plan moet daarom een hoofdstructuur definiëren die tijdsbestendig is maar tegelijkertijd flexibel genoeg om ontwikkelingen toe te staan. Dit is gedaan door de structuur van de open ruimtes vast te leggen en de bebouwing van de tussengelegen zones meer vrijheden te geven. Het Houtdok in het noorden en het Achterdok aan de zuidzijde lijken de gebieden die zich allereerst lenen tot ontwikkeling. Juist daar zijn de mogelijkheden om op de bestaande stad aan te sluiten het grootst. Het Houtdok heeft daarbij veel potentie als een optimaal ontsloten zichtlocatie. Hier kunnen de publieke functies geconcentreerd worden. Het Achterdok in aansluiting met Dampoort vormt een belangrijk scharnierpunt tussen de Oude Dokken, het station en de binnenstad. Om de mogelijkheden van dit gebied te vergroten hebben we een voorstel gemaakt waarbij de nieuwe ring niet over de Koopvaardijlaan gaat lopen maar naast de spoordijk. Vanwege het belang van deze beide locaties binnen de grotere context komen hier de hogere landmarks waarmee de herkenbaarheid van het gebied gewaarborgd is.” (Gent Oude Dokken 01/2006)



basisconcept voor het stadsontwerp Oude Dokken



het uitgewerkt stadsontwerp voor het plangebied

In het stadsontwerp werd het basisconcept verder uitgewerkt via deelconcepten. Zie hiervoor hoofdstuk I.6.3

- **Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek Oude dokken – deelgebied Voormuide (verdere uitwerking van het stadsontwerp) (Nero - 2008)**

Bij de opmaak van dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan was het nodig meer inzicht te krijgen op de invloed van de voorziene bebouwing langs het water t.h.v. Dok-Noord op het achterliggende bouwblok. Via ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek werden de mogelijkheden van dit gebied geëxploreerd naar bouwvolumes, functies, woningtype, bouwprogramma, parkeervoorzieningen en verkeerscirculatie. Hieruit werden een aantal essentiële stedenbouwkundige randvoorwaarden afgeleid, die via de stedenbouwkundige voorschriften in dit gemeentelijk RUP zijn opgenomen. Het meest essentiële element uit dit

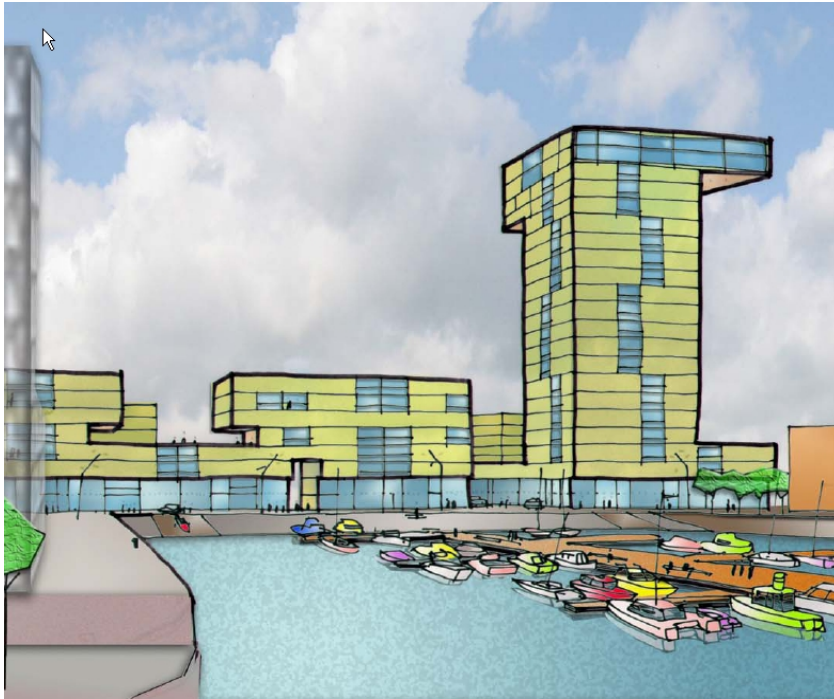
onderzoek is het opsplitsen van het bouwvolume zodat de achterliggende bebouwing contact behoudt met het water.



- **Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek Oude dokken – deelgebied Houtdok (verdere uitwerking van het stadsontwerp) (Nero – 2008)**

Het bouwblok van het Houtdok is het meest omvangrijke van het plangebied. De uitwerking ervan in het stadsontwerp is te beperkt om een aantal essentiële krachtlijnen voor stedenbouwkundige kwaliteit te ontwikkelen. Via ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek werden de mogelijkheden van dit gebied geëxploreerd naar bouwvolumes, functies, woningtype, bouwprogramma, zichten, uitlijning op de omgeving, private en publieke ruimten, parkeervoorzieningen en verkeerscirculatie. Hieruit werden een aantal essentiële stedenbouwkundige randvoorwaarden afgeleid, die via de stedenbouwkundige voorschriften in dit gemeentelijk RUP zijn opgenomen.



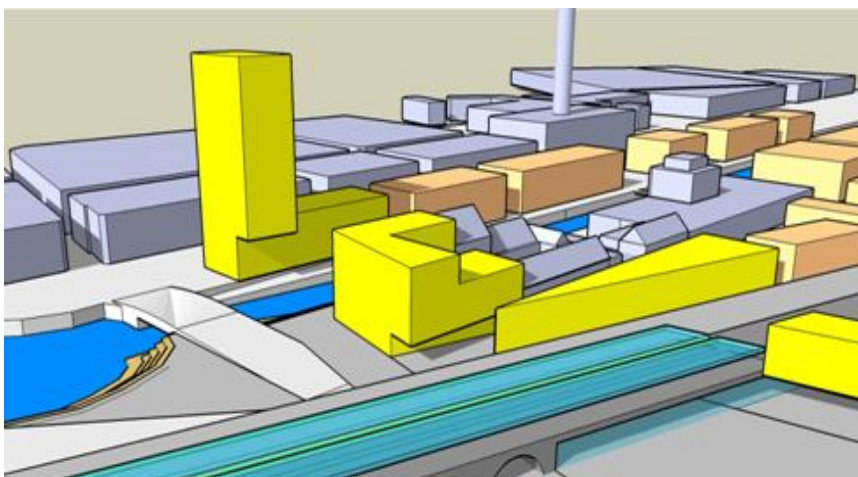


- **Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek Oude dokken – deelgebied Zwaaiikom (verdere uitwerking van het stadsontwerp) (Nero – 2009)**

Het gebied dat grenst aan de Zwaaiikom is zeer complex door de aanwezigheid van het Dampoortknooppunt. Op termijn vraagt dit knooppunt om een grondige herstructurering. Denkpijlers zijn een brugconstructie tegen de spoorweg of de verplaatsing van het treinstation. De studie over de herinrichting van de Dampoortknoop zal hierover een uitspraak doen. Door de complexiteit zal de studie echter slechts op termijn tot resultaten leiden.

Voor dit RUP is er evenwel behoefte aan een aantal duidelijke uitspraken over de positie van de voorbouwlijn van de bouwzones aan de Zwaaiikom, over het gewenste gabariet, de omvang, organisatie en inrichting van het openbaar domein en de (landschappelijke) samenhang tussen deze elementen. We moesten hierbij dus uitgaan van een aantal vrij hypothetische randvoorwaarden. Het resultaat is :

- dat de landmark gealigneerd blijft op het Achterdok maar wel terugwijkt t.o.v. de waterrand
- dat de zuidkant van het bouwblok aan de Kleindokkaai georiënteerd wordt op de onderdoorgangen van de Dampoortbrug en daar een beperkt hoogteaccent meekrijgt.





- **Stedenbouwkundig onderzoek woningtypologie Oude dokken (Nero - 2009)**

De studie werd opgezet met als doel om de stedenbouwkundige mogelijkheden op vlak van woningtypologie voor de verschillende bouwzones in detail te onderzoeken. Een belangrijk uitgangspunt was hierbij de wens om een aandeel "grondgebonden" woningen te realiseren. Hiertoe werd er eerst een "toolbox" ontwikkeld door het definiëren van een aantal typologieën van grondgebonden woningen en hun toetsing op vlak van dichtheid via een abstract bouwblok. Daarnaast werden ook een aantal "bouwbloktypologieën" uitgewerkt.

Uit de combinatie van beide bleek al onmiddellijk dat het in het algemeen niet mogelijk is om de gewenste woningdichtheid te halen met enkel grondgebonden woningen maar dat een mix van grondgebonden woningen en appartementen noodzakelijk is.

Vervolgens werden de in de toolbox gedefinieerde types getoetst aan de randvoorwaarden van de binnen het RUP bepaalde zones. Afhankelijk van de mogelijkheden van de velden werden een aantal verschillende invullingen voorgesteld.

Het blijkt dat de in het RUP voorgestelde bouwprogramma's per zone vaak moeilijk kunnen gehaald worden indien men een aandeel grondgebonden woningen wil. Dit vereist bovendien een zeer compacte invulling van de bouwblokken. Uit deze studie blijkt dus duidelijk dat de voorgestelde bouwprogramma's een absoluut maximum zijn zeker wanneer er een bepaald aandeel grondgebonden woningen wordt voorzien. Het zou wel wenselijk zijn om binnen de vastgelegde bouwprogramma's een grotere flexibiliteit te hebben.

Voor de zones waar hoogteaccenten voorzien zijn is dit mogelijk indien men een deel van het bouwprogramma verschuift naar de hoogteaccenten door daar een wat grotere bouwhoogte te voorzien. Daardoor vermindert de druk om in het deel met de grondgebonden woningen een (te) hoge woningdichtheid na te streven.

### **I.5.2.3 Studies mobiliteit, openbaar vervoer en infrastructuur**

#### **Studies binnen het plangebied**

- **Mober Oude Dokken (Stad Gent - 2006)**

Het stadsontwerp voorziet een activiteitenprogramma en een fasering in de projectontwikkeling. Het Mober gaat uit van dit activiteitenprogramma om de mobiliteitseffecten te ramen. Tenslotte geeft het ook een aantal aanbevelingen voor de afstemming van het ruimtelijk programma op de ontsluitingsinfrastructuur (= fasering) een verfijning van de ontsluitingsinfrastructuur en het parkeren.

In het kader van het plan-MER werd het Mober verder verfijnd, wat leidde tot een aantal gewenste randvoorwaarden inzake fasering.

De **conclusie** is dat voor de ontwikkeling van het gebied van dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan geen onoverkomelijke problemen te verwachten zijn op vlak van autoverkeer : de aanpassing van één of meerdere van de knooppunten is nog niet noodzakelijk. Bij ontwikkelingen die verder gaan, wordt dit wel wenselijk.

Een gedetailleerd overzicht van het aspect mobiliteit vindt u terug onder hoofdstuk 5.3.6 van het plan-MER en in het MOBER zelf.

- **Globaal inrichtingsplan publiek domein (OMA 2008)**

Het inrichtingsplan vormt:

- een ontwerpvisie voor de publieke ruimte
- stelt concrete inrichtingsprincipes voor
- die een leidraad vormen voor de toekomstige opmaak van uitvoeringsdossiers.

Dit inrichtingsplan werkt de visie van het stadsontwerp in detail verder uit, toetst ze aan reële wensen en mogelijkheden en werkt door op bepaalde stedenbouwkundige voorschriften van het RUP.

Het stadsontwerp van OMA vormt het uitgangspunt en hierin worden principes voor de organisatie en de ligging van het openbaar domein, de bebouwingspercelen en de verkeersorganisatie aangegeven. Het stadsontwerp bestaat uit een **strokenverkaveling van bouwpercelen en publiek groen loodrecht op de dokken**. De samenhang wordt versterkt door de parkruimten over het water heen te tillen en aan te laten sluiten met het omliggende stadsweefsel.

In het ontwerp van het openbaar domein wordt dit hoofdprincipe op verschillende schaalniveaus **verder ontwikkeld**. Er werden door verschillende ontwerpers samenhangende ontwerpen gemaakt voor de tegenover elkaar liggende delen van het publiek groen aan weerszijde van de dokken. In zowel materialen als ruimtelijke organisatie vormen de delen van het publiek groen één geheel, geschakeld door de grootste openbare ruimte: het water. Naast het publiek groen bestaat de openbare ruimte vooral uit **lange lijnen**, gelegen **loodrecht** op de stroken van het **publiek groen** en **parallel aan het water**. Deze lijnen organiseren de verkeerscirculatie in het gebied en bestaan vooral uit **asfaltwegen, kasseistroken en kades**.

Het inrichtingsplan bekijkt achtereenvolgens volgende aspecten:

- de verkeersafwikkeling (de circulatie via wegen, voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer, de bruggen, de gewenste straatprofielen, het parkeren zowel op privaat als op het openbaar domein)
- de inrichting van het openbaar domein zelf (materialisering, de kades met de kaaimuren en het aspect van het aanmeren, het publiek groen en plaatsen)
- en een aantal inrichtingsaspecten zoals de straatbeplanting, het straatmeubilair, de verlichting...)

Voor de verschillende delen van het publiek groen die doorlopen over beide oevers worden door verschillende ontwerpers ontwerpen voorgesteld met een eigen identiteit en gebruiksmogelijkheden waarbij ook een relatie wordt opgebouwd met de voorziene bruggen.



## Studies buiten het plangebied

- **De Handelsdokbrug (Agentschap Wegen en Verkeer - 2003)**

Het verleggen van de stedelijke ringboulevard R40 en de selectie van de Afrikalaan (N424) als primaire weg II valt onder de verantwoordelijkheid van het Vlaams Gewest.

De voorziene Handelsdokbrug **verbindt de Muidelaan met de Afrikalaan**, zodat een deel van de kleine ring ten oosten van de dokken komt. Er werd oorspronkelijk voorzien in een rechte brug en vervolgens in een brug die vanaf de Muidelaan schuin over het water loopt. De minimale vrije hoogte bedraagt ca. 7,50 m boven het wateroppervlak van de dokken. Dit tracé diende voor de opmaak van een onteigeningsplan dat werd goedgekeurd in 2004 en vernietigd werd in 2008. Momenteel ligt het initiatief bij de Vlaams overheid.

- **Dampoortstudie (Stad Gent i.s.m. De Lijn, de NMBS en het Vlaams Gewest – 2002)**

De herinrichting van het Dampoortknooppunt is een moeilijke oefening. Er zijn vele betrokken actoren (zoals de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, NMBS, Agentschap Wegen en Verkeer) en de plannen voor dit knooppunt kunnen niet los worden gezien van de ontwikkelingen in de ruimere omgeving (zoals de Oude Dokken en de invulling van de terreinen aan de Kasteellaan).

Bijkomend zorgen wijzigingen in de randvoorwaarden (aankoop van gronden, interne herstructureringen, beschikbaarheid van budgetten, gewijzigde prioriteiten, ...) bij de verschillende partners in het dossier Dampoort er voor dat deze studie nog niet tot definitieve resultaten heeft geleid. De (voorlopige) resultaten ervan dienen als uitgangspunt voor verder studiewerk.

- **Raamplan voorlopige zuidelijke havenring Gent (Agentschap Wegen en Verkeer - 2005)**

In deze streefbeeldstudie is de voorlopige zuidelijke havenring uitgewerkt daar de oost-west-relatie slechts in de verre toekomst zal worden verzekerd door het Sifferverbinding (nieuwe primaire verbinding tussen R4-oost en R4-west ter hoogte van het Sifferdok)

Het segment Vliegtuiglaan – Pauwstraat en in het bijzonder het knooppunt Vliegtuiglaan – Afrikalaan is van belang voor dit gebied.

Om een vlotte verbinding tussen het hoofdwegennet en de omgeving van Dampoort te creëren wordt een **viaduct** gebouwd **tussen de tunnel onder Hoge Weg en Afrikalaan**. Hierdoor moet het verkeer tussen het oostelijke hoofdwegennet en Dampoort niet meer voor de slagbomen van lijn 58 wachten. De bestaande spoorwegovergang en het met verkeerslichten geregelde kruispunt tussen Afrikalaan en Vliegtuiglaan blijven behouden. Hierdoor vermijdt men dat het sluiten van de slagbomen de goede werking van de rotonde ter hoogte van de Pauwstraat negatief beïnvloedt. Daarnaast kunnen fietsers uit de Afrikalaan zonder omweg richting Oostakker en Port Arthurlaan fietsen.



- **Openbare vervoersstudie Gentse Regio - eindrapport (De Lijn - 2003)**

In het eindrapport zijn er in de eerste fase geen onmiddellijke maatregelen voorzien voor de site van de Oude Dokken. Wel ziet men een geoptimaliseerde busontsluiting van het gebied. In een latere fase ziet men een versterking van de tramstructuur langsheen Dok-Zuid gecombineerd met de heropening van het station Muide, waardoor er een hoger openbaar vervoerspotentieel kan ontstaan. Op termijn betekenen deze plannen dat het gebied van de Oude Dokken **beter** door het **openbaar vervoer** zal bediend worden.

#### **I.5.2.4 Milieustudies (Stad Gent - 2007)**

##### **Milieustudies binnen het plangebied**

- **Plan-MER Oude Dokken**

Ingevolge de Europese plan-MER richtlijn (2001/42/EG), heeft het Departement Leefmilieu, natuur en energie (LNE), Dienst MER meegedeeld dat het **noodzakelijk** is dat het gemeentelijk voorontwerp-RUP voor de ontwikkeling van het gebied van de Oude Dokken, vergezeld is van een MER.

Deze studie tot opmaak van een milieueffectrapport (MER), type plan-MER, dat goedgekeurd moet worden door de Dienst MER van het Departement LNE is in 2007 gestart en **afgerond in februari 2009**. De **resultaten** van het goedgekeurde plan-MER zijn **verwerkt** in dit RUP, zodat het de wettelijk voorziene procedure kan doorlopen.

Hier wordt dus de procedure van het “integratiespoor” gevolgd. Het plan-MER vormt een integraal deel van het dossier van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De belangrijkste resultaten ervan (onderdeel remediërende maatregelen) zijn opgenomen in deze nota onder **deel II**.

- **Veiligheidsrapportage RUP Oude Dokken**

Het stadsbestuur vroeg de Dienst VR, afd. MNE om advies over de noodzaak om voor het RUP Oude Dokken een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) op te maken.

De Dienst VR gaf aan dat er geen RVR nodig is gezien de bovenvermelde studie hiervoor voldoende gegevens had opgeleverd, maar dat toch enige voorzichtigheid geboden is wanneer men bepaalde (kwetsbare) ontwikkelingen in de omgeving nabij Christeyns inplant. Zo zal er bij de toekenning van stedenbouwkundige vergunningen voor kwetsbare locaties (scholen, ziekenhuizen, rust- en verzorgingstehuizen) op toegezien worden dat deze niet ingeplant worden binnen de contour van 10-7.

##### **Milieustudies buiten het plangebied**

- **Veiligheidsrapportage Christeyns**

Zeepziederij Christeyns, ligt buiten het plangebied ten oosten van de Afrikalaan. In het kader van de Seveso-regelgeving werd voor Christeyns een omgevingsveiligheidsrapport opgemaakt, omdat het huidige bedrijf, met vestiging ten oosten van de Afrikalaan, van lage drempel Seveso-bedrijf naar **hoge drempel Seveso**-bedrijf wenst te gaan. Christeyns wil immers op het terrein aan de westzijde van de Afrikalaan een opslagplaats voorzien voor de eindproducten (d.i. een seveso-gevaarlijke activiteit).

Christeyns heeft in juli 2006 een **omgevingsveiligheidsrapport** laten opmaken met volgende conclusies :

### Evaluatie en Besluit

In onderhavig omgevingsveiligheidsrapport werden de externe veiligheidsrisico's berekend die gepaard gaan met de exploitatie van Christeyns in de bestaande situatie en de toekomstige situatie (ingebruikname van nieuw magazijn aan de Afrikalaan 85).

De berekeningen werden uitgevoerd aan' de hand van representatieve producten, welke geacht worden karakteriserend te zijn voor de typische aanwezige producten, doch aanleiding geven tot een maximaal schadebeeld. Tijdens de risicoberekeningen werd verondersteld dat te allen tijde de magazijnen op het bedrijfsterrein van Christeyns volledig gevuld zijn met gevaarlijke producten zonder daarbij de volledige vergunde hoeveelheid te overschrijden.

Voorgaande gegevens tonen aan dat de gevolgde benadering als conservatief mag beschouwd worden.

Toetsing aan de vigerende acceptatiecriteria voor het extern veiligheidsrisico toont aan dat:

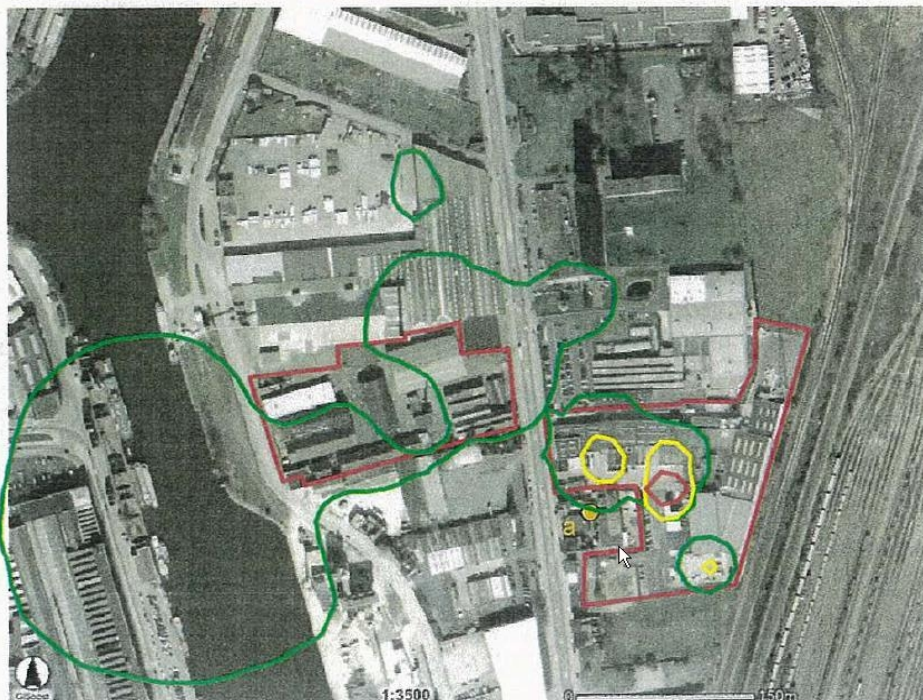
- de 10.5 contour volledig binnen de bedrijfsgrenzen van Christeyns is gelegen;
- de 10.6 contour volledig binnen het industriegebied is gelegen;
- de 10.7 contour omvat geen kwetsbare locaties;
- het groepsrisico neemt steeds aanvaardbare waarden aan.

Bovenstaande conclusies gelden zowel voor de bestaande als de toekomstige situatie. De risico's in de toekomstige situatie verhogen enkel met betrekking tot de 10.7-contour en het groepsrisico. Deze risico's, die gepaard gaan met het nieuwe magazijn aan de Afrikalaan 85, voldoen echter steeds aan de vigerende acceptatiecriteria.

Met betrekking tot milieurisico's dient opgemerkt te worden dat tot op heden nog geen kwantitatief toetsingskader voorhanden is. Een evaluatie ten opzichte van acceptatiecriteria is dan ook niet mogelijk. Milieurisico's tengevolge van een accidentele productvrijstelling worden door het bedrijf ruimschoots onderkend en er worden voldoende maatregelen voorzien teneinde dit risico te reduceren tot een aanvaardbaar niveau.

**Rekening houdende met bovenstaande bemerking, en met het feit dat de risicoberekeningen conservatief uitgevoerd zijn, wordt het extern risicopotentieel van Christeyns in de bestaande en toekomstige situatie aanvaardbaar geacht.**

**Figuur 5-10: De risicocontouren geprojecteerd op een luchtfoto (toekomstige situatie)**



LEGENDE : rood :  $10^{-5}$ /jaar    geel :  $10^{-6}$ /jaar    groen :  $10^{-7}$ /jaar

Het bovenstaande plan geeft de iso-risicocontouren aan voor de toekomstige situatie t.a.v. de bedrijfsgrens (waarde10-5); t.a.v. gebied met woonfunctie ( waarde10-6) en t.a.v. kwetsbare locaties (waarde10-7). Onder kwetsbare functies worden verstaan ziekenhuizen, scholen en verzorgingsinstellingen.

Het RUP houdt hiermee rekening door kwetsbare functies te verbieden voor de zones die zich binnen de contour 10-7 bevinden.

### **I.5.2.5 Economische studies buiten het plangebied**

#### **Toekomstvisie Afrikalaan (Stad Gent, Dienst Economie, 2008)**

Deze studie bestudeert de wenselijkheid en de haalbaarheid van de visie van een gemengd stedelijk gebied met bedrijvigheid, hinderlijke recreatie en stedelijke kleinhandel zoals binnen het RSG voorzien is voor het deel van het gebied 'Oude Dokken' dat zich buiten het RUP situeert.

Deze studie zal verder vooral van belang zijn voor de opmaak van het gebied ten oosten van het RUP Oude Dokken..

## **I.6 Ontwikkelingsperspectief**

In het licht van de geschetste plannings- en beleidscontext leest u hier het wenselijke ontwikkelingsperspectief voor het plangebied. Als overgang naar dat ontwikkelingsperspectief worden eerst de huidige kwaliteiten, knelpunten en potenties van het plangebied samenvattend weergegeven.

### **I.6.1 Kwaliteiten, knelpunten en potenties**

Het plangebied heeft vele verschillende gezichten, landschappelijk zeer waardevolle zichten maar ook onbehaaglijke en ongestructureerde ruimtes met diverse verspreide functies tussen de bedrijvigheid. Ondanks de strategische ligging (op het scharnierpunt tussen het Gentse havengebied en de binnenstad en nabij een belangrijk kruispunt van openbaar vervoer) is het plangebied tot nu toe nooit tot een éénduidige en gestructureerde ontwikkeling gekomen.

Het plangebied en zijn omgeving heeft een duidelijke en voornamelijk economische functie. Maar ondanks de functies die er zijn gevestigd, mist het een duidelijke stedelijke en grootschalige uitstraling. Het onderbenutten van de waterfronten en van talrijke percelen, het ontbreken van een duidelijke stedenbouwkundige structuur zijn hiervan de voornaamste oorzaken.

Tenslotte bevinden zich ook enkele kleinschalige woonclusters en dit zowel binnen als buiten het plangebied.

### I.6.1.1 Kwaliteiten

Het plangebied heeft algemeen beschouwd een aantal intrinsieke kwaliteiten:

- het industrieelhistorisch en landschappelijk karakter van de drie dokken en hun centrale, ordenende ligging,
- een aantal beperkte natuurwaarden,
- omvang en zekere allure,
- de (erfgoed)waarde van een aantal weliswaar niet wettelijk beschermde bedrijfsgebouwen en havengerelateerde installaties (kranen, spoorwegen, Handelsdokcentrum, betoncentrale, kaaimuren, ...),
- de beschermde erfgoedwaarde van de turbinezaal van de vroegere elektriciteitscentrale,
- de zeer attractieve omgeving van de dokken (recreatief, wonen, ...).

In de onmiddellijke omgeving van het plangebied zijn nog deze kwaliteiten aanwezig:

- de erfgoedwaarde van de SPE-centrale en de vroegere ACEC-gebouwen,
- de aanwezigheid van de Dampoort als knooppunt van openbaar vervoer,
- de aanwezigheid van groene ruimten langsheen de spoorweg waaronder de zogenaamde “Groene Banaan”,
- de nabijheid van de binnenstad met zijn voorzieningen,
- de nabijheid van het hoofdverkeerswegennet.

### I.6.1.2 Knelpunten

Bij de ontwikkeling van het gebied moet er bijzondere aandacht gaan naar:

- de eerder banale architectuur en het perceelsgebruik van de meeste bestaande bedrijven,
- de bodemverontreiniging op een aantal percelen,
- de beperkte verbindingen naar de binnenstad en aanpalende woonkernen zowel voor auto's als voetgangers en fietsers,
- de eerder zwakke bereikbaarheid voor het openbaar vervoer,
- het weinig geordend karakter van het geheel en op perceelsniveau,
- de sterke ruimtelijke vermenging van functies, ook binnen de economische sector,
- een verwaarloosd openbaar domein dat onaangepast is aan de toekomstige noden,
- een verouderd kaaimurenstelsel dat zware investeringen vraagt om nieuwe ontwikkelingen toe te laten.

In de onmiddellijke omgeving van het studiegebied zijn volgende knelpunten aanwezig:

- de vele en onveilige bedrijfstoegangen op de hoofdinvalswegen Afrikalaan en Koopvaardijlaan, zeker wanneer de R40 verlegd wordt,
- de vermenging van economische functies met wonen,
- de moeizame verkeersafwikkeling aan het knooppunt van de Dampoort en naar de Vliegtuiglaan,
- de ruimtelijke overgangen naar het “project Oude Dokken” door de aanwezigheid van economische activiteiten grenzend aan wonen.

### I.6.1.3 Potenties

Mits het inzetten van de noodzakelijk instrumenten heeft het plangebied bijzondere potenties voor de ontwikkeling tot een kwalitatief stedelijk woongebied. De voornaamste potenties in het plangebied zijn:

- de aanwezigheid van omvangrijke en attractieve wateroppervlakken onder de vorm van industrieelarcheologisch dokken, kaaivlakken en oude haveninstallaties die zorgen voor een specifieke sfeer,
- de ruime, goed gesitueerde en georiënteerde oppervlakten voor nieuwe woonontwikkelingen en bijhorende groene ruimten (parken),
- de recreatieve mogelijkheden van de kaaien en het water,
- de bereidheid bij een aantal grondeigenaars, zelfs buiten het plangebied, om mee te stappen in de ontwikkeling van het gebied,
- het onderbenutte karakter van een aantal bedrijfsgebouwen en -gronden en de aanwezigheid van gronden in eigendom van de stad, die beide een geordende ontwikkeling vergemakkelijken.
- de concrete plannen voor het bouwen van drie voetgangers- en fietsbruggen over de dokken die de verbinding met het stadscentrum zullen verbeteren.

In de onmiddellijke omgeving van het plangebied zijn volgende potenties aanwezig:

- een aantal geplande projecten in de omgeving kunnen motoren vormen voor de versnelde ontwikkeling van het gebied,
- de herontwikkeling van de ACEC-site, als gemengd woongebied,
- het verleggen van de R40 en de bouw van de Handelsdokbrug zullen voor een betere verbinding naar het lokaal hoofdwegennet zorgen,
- de aanwezigheid van een belangrijk kruispunt van openbaar vervoer (Dampoort)

Samengevat beschikt het plangebied over veel kwaliteiten en relatief weinig knelpunten. Er zijn veel potenties aanwezig voor een zinvolle ontwikkeling vlakbij het stadscentrum.

## I.6.2 Visie

Als hoofdcrachtlijn voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van het plangebied geldt in de eerste plaats het Ruimtelijk Structuurplan Gent.

In het stadsontwerp werd de ruimtelijke visie van het Ruimtelijk Structuurplan Gent programmatisch uitgewerkt en werd er ook een ontwerpmatige dimensie toegevoegd.

Voortbouwend op de opties in het Ruimtelijk Structuurplan Gent en de ideeën uit het stadsontwerp, is deze ontwikkeling van het gebied de meest wenselijke:

- reconversie van de oude industriële havensite naar een nieuw volwaardig stadsdeel,
- de site wordt ontwikkeld tot een nieuw gemengd stedelijk woongebied met verschillende specifieke woonmilieus waarin plaats is voor wonen aan het water, voor publiek groen en voor binnenstedelijke economische activiteiten (detailhandel, “bedrijven” en recreatie),
- de stedenbouwkundige structuur verankert de locatie in de stad en laat deze ter plaatse aansluiten op de directe omgeving.

Het gebied wordt een **hoogwaardige woonplek** aan een imposante waterinfrastructuur op een boogsecht van de binnenstad en van een belangrijk kruispunt van openbaar vervoer.



Het gebied krijgt een heldere structuur en kan mede daardoor goed functioneren. Er is aandacht voor de beeldkwaliteit van het openbaar domein en de gebouwen en er wordt sterk ingezet op het verbinden van deze site aan de binnenstad.

Het gebied biedt plaats aan woningen voor verschillende types van gezinnen en dat in diverse types van woningen, woonomgevingen en gebouwentypologieën.

De schaal van de omgeving wordt in hoofdzaak bepaald door de schaal van de dokken. Zowel door de lengte als door de breedte (tot 110m) vraagt deze een bebouwing met een zekere hoogte. **Hogere gebouwen** dienen daarom als begeleiding van het imposant publiek domein (in hoofdzaak het wateroppervlak).

Een belangrijk visie-element is het **doorbreken van het isolement** van het gebied, in het bijzonder voor voetgangers en fietsers. Vlotte, veilige, comfortabele en zo kort mogelijke functionele voetgangers- en fietserverbindingen naar de binnenstad, zijn daarbij belangrijk. Ze brengen enerzijds de voorzieningen in de omgeving dichterbij de bewoners en garanderen een vlotte en goede bereikbaarheid naar deze voorzieningen. Daarnaast hebben ze ook een recreatieve rol door de belevingswaarde die ze bieden ter hoogte van de dokken. Voor mechanisch verkeer is het belangrijk dat er op termijn betere verbindingen komen met het hoofdwegennet ter hoogte van de Dampoort, naar de Vliegtuiglaan en naar de R40 (Handelsdokbrug) zodat het gebied beter bereikbaar wordt.

Om de ruimte voor wonen zo efficiënt mogelijk te benutten, wordt geopteerd voor **compacte woningen** in combinatie met gebundelde en **goed beleefbare open groene ruimten**. Privaat groen zal zich dus meestal beperken tot bescheiden tuinen of tot (groene) terrassen en daktuinen.

Er wordt voorzien in voldoende **publiek groen**. Omdat dit vlot bereikbaar moet zijn, kiezen we eerder voor verschillende kleinere, goed gespreide publieke groenzones dan voor één grote groenzone. Bestaand groen wordt geïncorporeerd. De wateroppervlakken en de kaaivlakken worden gebruikt om de bruikbaarheid, de samenhang en de omvang van het publiek groen verder te versterken.

De **kaaien** vormen een recreatief element en verbinden het publiek groen met elkaar.

De **kwaliteitseisen voor de afwerking van de gebouwen** binnen het plangebied zelf maar ook in de aanpalende wanden ligt hoog.

**Scheiding van bestemmings- en doorgaand verkeer** in het gebied is noodzakelijk om mee de woonkwaliteit te garanderen. De Afrikalaan en Koopvaardijlaan blijven de hoofdontsluitingswegen in het gebied. De woonstraten takken er op aan. Zo kort en zo aangenaam mogelijke verbindingen voor fietsers en voetgangers naar de binnenstad zijn hierbij belangrijk.

De bestaande **identiteitsbepalende elementen in en nabij het gebied worden versterkt**. Een hoogwaardige architectuur en inrichting van het publiek domein zullen mee de nieuwe identiteit van het gebied bepalen. De beleving van deze identiteitsbepalende elementen wordt ondersteund door een ruimtelijke koppeling : door onderlinge verbindingen voor voetgangers en fietsers, door een specifieke wandelroute langs de kaaien en zo mogelijk ook door beleving van het geheel vanuit de hoogte (bijv. door een uitkijksplatform op de betoncentrale of op een landmark).

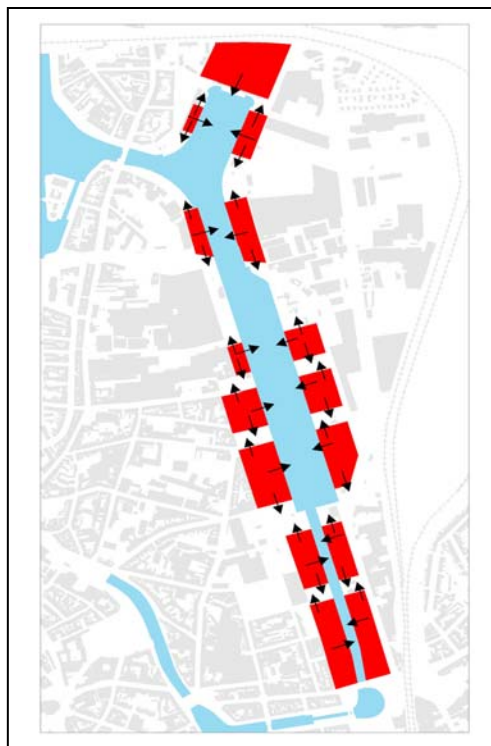
## I.6.3 Ruimtelijk concept en conceptelementen

Het volgend ruimtelijk concept vindt zijn basis in het stadsontwerp en vertaalt de visie schematisch in een aantal krachtlijnen voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling:



De dokken fungeren als de noord-zuid georiënteerde ruggengraat van het project. Dwars op de dokken en centraal in het gebied loopt een gelaagde bandstructuur. Deze bandstructuur bestaat uit een afwisseling van woonzones en publiek groen. Voorzieningen worden hoofdzakelijk georiënteerd op de noordelijke en zuidelijke kop. Centraal in het gebied worden de gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau voorzien. De ontsluiting van het gebied gebeurt via het (aan te passen) hoofdwegennet.

Dit globale concept wordt gedetailleerd in deze conceptelementen:



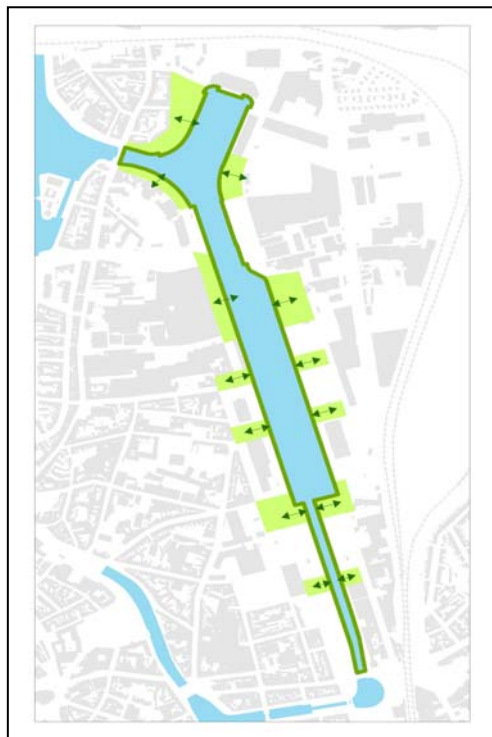
### **Wonen gericht op het water en het publiek groen**

Het ritme van de oost-west gerichte woonzones wordt zo georganiseerd dat het aansluit bij het bestaande binnenstadsweefsel en bij de bestaande structuren in het gebied van de oude dokken.

Het patroon van open zones (publiek groen en water) en gesloten zones (gebouwen) steekt het water over waardoor er een ruimtelijke samenhang ontstaat tussen beide oevers. De samenhang met het open water wordt versterkt door het patroon van open ruimtes gelegen aan beide zijden van de dokken. De dokken vormen niet langer de grens, maar komen centraal te liggen.

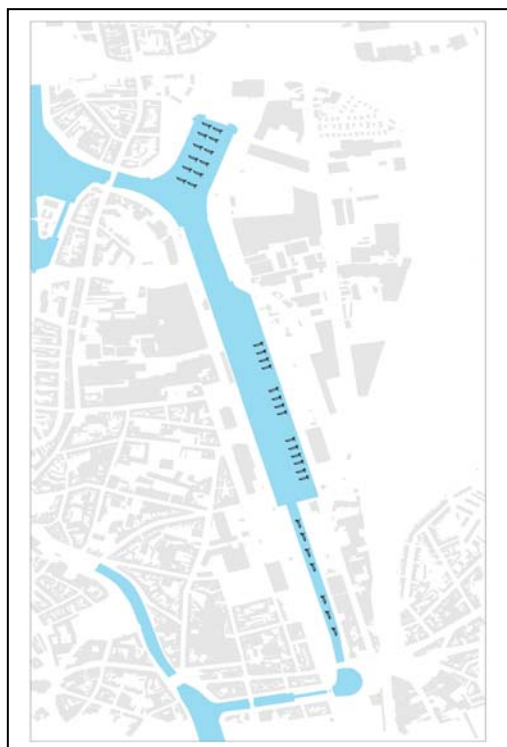
Het voorzien van publiek groen loodrecht op de dokken laat toe dat zowel de bewoners aan de rand van de dokken van de open (water)ruimte en het groen kunnen genieten als die van de verder gelegen woningen. Dit betekent meer

woonkwaliteit voor meer bewoners. De ligging van de nieuwe publiek groen is afgestemd op de aanwezige groenstructuur zodat ecologische verbanden niet verbroken worden.



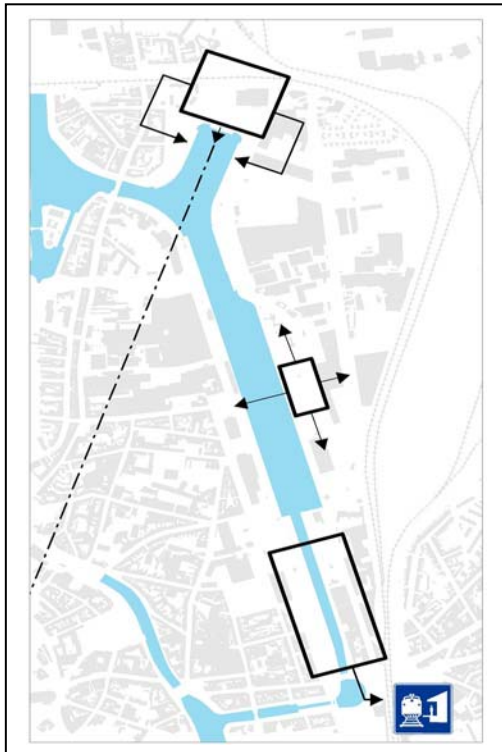
### **Publiek groen dwars op en kaaivlakken parallel aan de dokken vormen de recreatieve structuur**

Aan de rand van de drie dokken, en dit zowel aan het grootste deel van de westelijke als de oostelijke oever, bevinden zich verharde kaaivlakken. Na heraanleg kunnen deze in combinatie met het publiek groen aan het water, zorgen voor een lange ononderbroken recreatieve as of zelfs circuit. De kaaivlakken spelen ook een rol als verbindend element tussen het parken, waardoor het publiek groen met elkaar verbonden wordt en meer als een geheel kan functioneren.



### **De dokken als geschikte omgeving voor wonen op het water en voor recreatief gebruik**

De dokken zijn door hun dimensie en hun ligging nabij de binnenstad zeer geschikt voor de uitbouw van wonen op het water (Handelsdok) of als jachthaven (Houtdok). Het Handelsdok is breed waardoor de woonboten dwars op de kaaien kunnen aanleggen. Door de omvang van de jachthaven kan deze ook een meer regionale rol (op het niveau van het grootstedelijk gebied Gent) spelen.



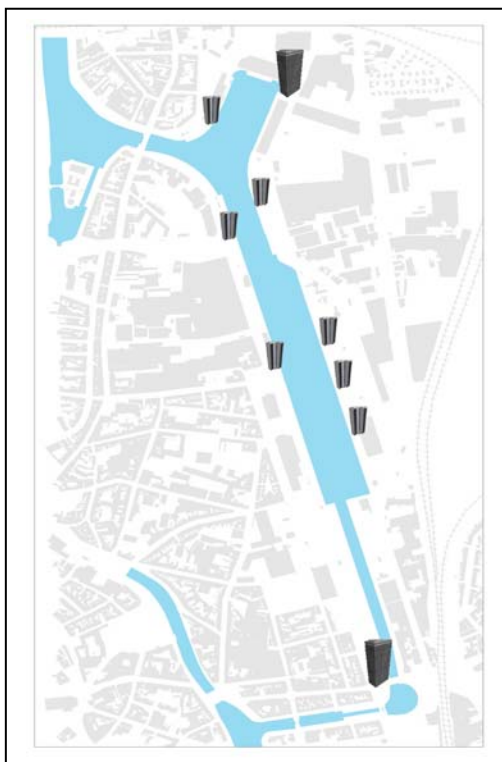
### **Voorzieningen vooral gekoppeld aan de koppen en centraal in het gebied**

Het plangebied is vooral gericht op wonen. Voorzieningen worden vooral aan de noordelijke, aan de zuidelijke kop en centraal gesitueerd.

Aan de zuidkant, op de kop van het Achterdok, vlakbij de Dampoort zijn mobiliteitsgenererende functies die zijn aangewezen op openbaar vervoer voorzien zoals kantoren met loketfunctie en detailhandel.

Aan de noordkant domineert het Houtdok met enorme landschappelijke (bv. zicht op Gentse torenrij) en recreatieve mogelijkheden, de nabijheid van het te heropenen Muidestation en de aanwezigheid van omvangrijke woonbuurten (bestaande maar ook de Oude Dokken zelf). Dit laat een veelheid aan functies toe die elkaar kunnen versterken.

Centraal is een concentratie van buurtvoorzieningen opgenomen (school, sporthal, bibliotheek, horeca, crèche, ...)

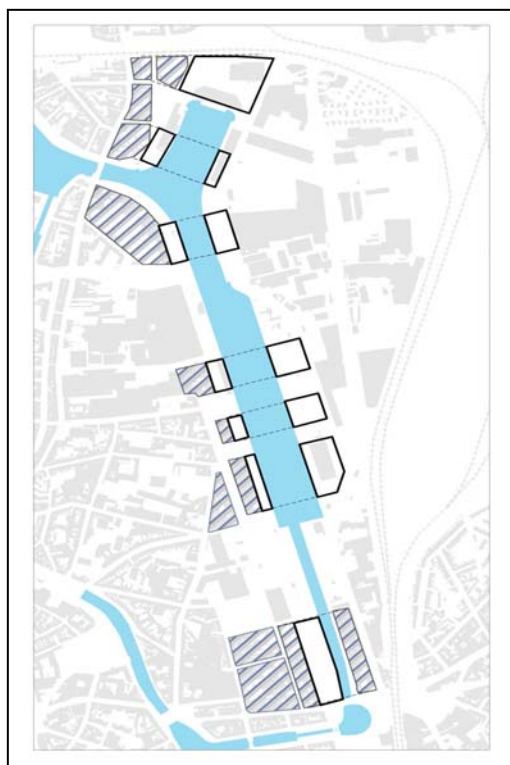


### **Landmarks en hoogteaccenten langs dokken beeldbepalend voor de site**

Om de structuur van het gebied te versterken, worden een aantal zorgvuldig gepositioneerde ‘landmarks’ en hoogteaccenten toegevoegd. Hierdoor ontstaat er samenhang op grotere schaal.

Het gebied wordt aan de zuid- en de noordzijde gemarkeerd door enkele markante middelhoge torens die als bakens functioneren en op strategische plaatsen worden voorzien.

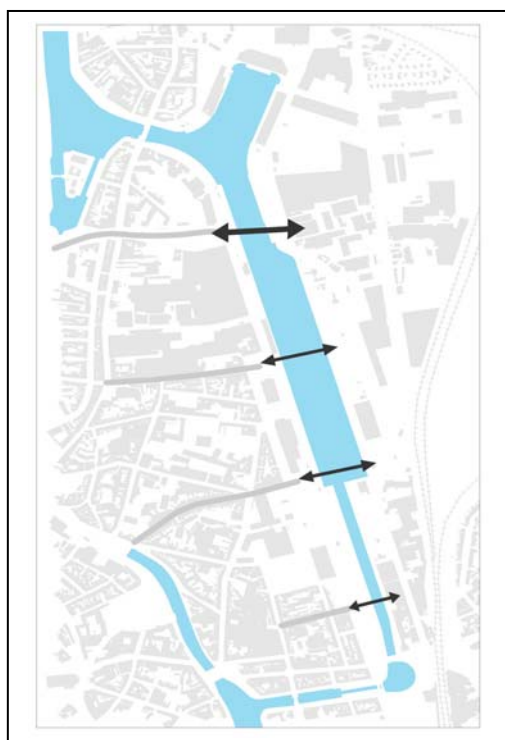
Op lokale schaal versterkt het ritme van de hoge woonblokken aan het water de samenhang tussen de beide oevers. De dokken vormen niet meer de grens maar een nieuw centrum. De hoogteaccenten worden langs het Handelsdok ingeplant waardoor zij de lineariteit en de dimensie van het wateroppervlak extra in de verf zetten.



### **Verderzetten van bestaand stadsweefsel met zichtassen loodrecht op de dokken en plaatsing van bouwvolumes**

Het ritme van de oost-west zones wordt georganiseerd zodat het aansluit bij het bestaande binnenstadsweefsel en bij de bestaande structuren in het gebied van de oude dokken. Hierdoor kunnen een aantal bestaande zichtassen over het Handelsdok heen getrokken worden en de continuïteit van het stadsweefsel van de binnenstad verder zetten in oostelijke richting.

Hierdoor wordt het plangebied een onderdeel van de binnenstad.

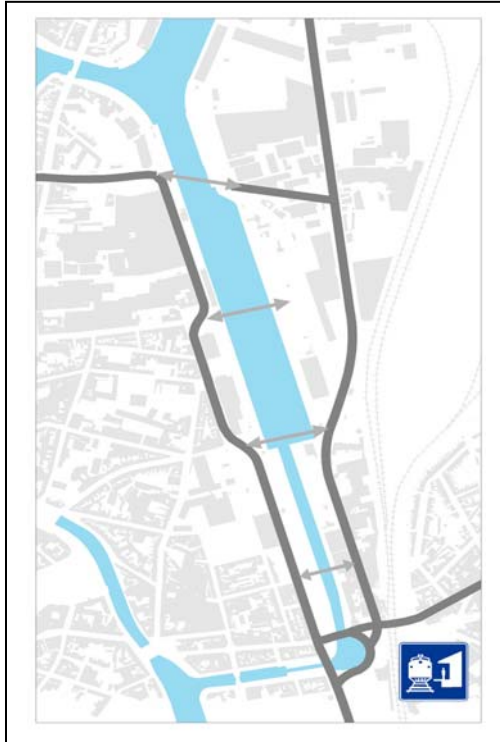


### **Nieuwe fysieke koppelingen over water**

Het nieuwe stadsdeel met vooral woonfuncties zal in belangrijke mate op het stadscentrum gericht zijn voor zijn voorzieningen. Het is dus zeer belangrijk dat er zo kort mogelijke verbindingen gerealiseerd worden over de dokken voor voetgangers en fietsers.

Verschillende bruggen zullen het nieuwe woongebied met de binnenstad verbinden en aansluiten op bestaande assen. Bepaalde “groenstructuren” op het water kunnen er ook voor zorgen dat ook het publiek groen landschappelijk van de ene naar de andere zijde doorlopen.

Essentieel voor veilige verbindingen voor fietsers en voetgangers naar het stadscentrum is het verleggen van de stadsring van Dok-Zuid naar de Koopvaardijlaan-Afrikalaan. Hierdoor kan dit nieuwe stadsdeel aansluiting vinden bij het bestaande stadscentrum.



### **Aantakking van de functies in het gebied op de hoofdinfrastructuur en aan het openbaar vervoer**

Het oostelijk deel van het plangebied vormt een soort eiland door de aanwezigheid van een aantal sterke fysieke barrières: het rangeerstation en de spoorweg in het oosten en noorden, het Hout-, Handels-, en Achterdok in het westen en het verkeersknooppunt Dampoort in het zuiden.

De ontsluiting van dit deel van het plangebied zal in de toekomst op drie plaatsen gebeuren: via de Dampoort, via de overgang Afrikalaan – Vliegtuiglaan en via de nieuwe Handelsdokbrug. De wegen tussen deze knooppunten vormen de verbinding met de stadsring en de wegen naar de haven.

Het lokaal wegensysteem zal waar mogelijk op een beperkt aantal plaatsen aansluiten op deze hoofdinfrastructuur.

De wegen op de oostelijke oever sluiten aan op de Koopvaardijlaan, die van de westelijke oever op Dok-Zuid /Dok-Noord.

Het gebied is door zijn ligging langs secundaire en primaire wegen goed bereikbaar voor autoverkeer. De nabijheid van de Dampoort, een knooppunt van lokaal en regionaal openbaar vervoer is een belangrijk pluspunt voor de bereikbaarheid en de ontwikkeling van het gebied. In de toekomst zal dit nog verbeteren door de tramlijn langs Dok-Noord en het Dampoortknooppunt.

## **I.6.4 Vertaling van de planopties naar zoneringen**

Binnen het plangebied kunnen verschillende ‘ruimtelijk onderdelen’ met specifieke eigen kenmerken onderscheiden worden. Deze worden vertaald in de zoneringen. Bekijk hiervoor ook het grafisch plan.

In functie van het uitgeschreven ontwikkelingsperspectief krijgt elke zone een aantal essentiële inrichtingsprincipes. De bouwzones krijgen ook een bepaald bouwprogramma naar aard en omvang.

### **o Zone voor stedelijk wonen**

Het bouwprogramma voor deze zone bestaat in het algemeen hoofdzakelijk uit wonen met een menging van verschillende woningtypes namelijk appartementen en grondgebonden woningen (dit zijn eengezinswoningen en varianten daarop – zie gehanteerde begrippen III.1.2). De omgeving van de Dampoort en de R40 worden vooral voorbehouden voor appartementen. In de overige zones die door hun omvang mogelijkheden bieden voor grondgebonden woningen is een aandeel grondgebonden woningen verplicht.

In de hoogteaccenten zijn enkel appartementen mogelijk.

Enkel op de noordelijke (Houtdok) en de zuidelijke kop (Dampoort) worden andere dan woonfuncties in belangrijke mate toegelaten.

Aan de Dampoort beoogt men vooral mobiliteitsgenererende functies, zoals kantoren, die door hun aard en schaal aangewezen zijn op de aanwezigheid van een concentratie aan openbaar vervoer.

Aan de noordelijke kop worden daarnaast ook grootschaligere voorzieningen toegelaten, maar binnen de beperkingen die de categorisering van het RSG biedt voor detailhandel. Voor kantoren worden hier zowel voor wat betreft categorie als totale omvang bijkomende beperkingen opgelegd omwille van hun mobiliteitsgenerend karakter.

Centraal in het gebied is er ook een zone die geschikt is voor een concentratie aan gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau.

De aanleg van straten is mogelijk, vaak zelfs verplicht afhankelijk van de deelzone.

Binnen de zone voor stedelijk wonen worden een aantal deelzones onderscheiden waarvoor telkens een specifieke stedenbouwkundige visie wordt geformuleerd.

### **Z1a**

De sokkel heeft een gemiddelde bouwhoogte. Een hoogteaccent aan de zuidzijde van het bouwblok is verplicht. Het bouwblok loopt evenwijdig met het Houtdok.

Het bouwprogramma bestaat hoofdzakelijk uit wonen. Grondgebonden woningen zijn hier niet verplicht maar wel toegestaan. Vermits dit bouwblok omgeven is door publiek groen is specifieke aandacht vereist voor de integratie en de bereikbaarheid van dit groen. De toegang naar deze bouwzone is voorzien aan de zuidzijde van de bouwzone waar de impact op de groenzone minimaal is.

### **Z1b**

Het bouwblok aligneert zich op de bouwblokken aan de oost en westzijde van het Houtdok en in het noorden t.a.v. de spoorweg en aanpalende bebouwing.

In de zuidoosthoek van het bouwblok is middelhoogbouw (landmark) verplicht.

Langs het Houtdok is een wat hogere bebouwing voorzien, evenwel met uitsnijdingen en openingen zodat ook de achterliggende gebouwen binnen de zone z1b zicht hebben op de dokken en de binnenstad. Hogere gebouwen zijn ook toegelaten langsheen de Chinastraat.

Wonen is ook hier de hoofdbestemming maar ook andere functies zijn relatief sterk vertegenwoordigd.

.Door de omvang van het bouwblok en de visie om buurtvoorzieningen op deze plaats te concentreren zijn hier ook grootschaligere voorzieningen mogelijk. De niet-woonfuncties moeten zich vooral aan de zuid en oostzijde van de bouwzone situeren (Houtdok en Chinastraat).

Wonen is overal in de zone toegelaten. Een zeker percentage aan grondgebonden woningen is verplicht en deze moeten zich in het noordwestelijk deel van de zone situeren.

Omdat het over een vrij omvangrijk bouwblok gaat, is het noodzakelijk dit verder op te delen door de aanleg van openbaar domein met een noord-zuidoriëntatie.

### **Z1c**

Het bouwprogramma bestaat hoofdzakelijk uit wonen. De bouwhoogte is gemiddeld.. Het bouwblok loopt evenwijdig met het Houtdok. De schuine zuidzijde van het bouwblok is gealigneerd op de oostzijde van de Koopvaardijlaan en vormt een specifieke zichtas. Een opsplitsing in verschillende volumes is noodzakelijk om een te gesloten wand te vermijden. Grondgebonden woningen zijn er toegelaten maar niet verplicht.

### **Z1d (zone voor publiek domein met nabestemming stedelijk wonen)**

Een deel van deze zone wordt nu ingenomen door overslaginstallaties (van binnenschip naar bedrijf) die gebruikt worden door het aanpalend bedrijf (Triferto).

Zo lang deze in gebruik zijn kan de bestemming niet gerealiseerd worden en is enkel een aanleg als publiek domein (wegenis, publiek groen, ...) toegelaten. Pas als deze

overslaginstallaties niet meer worden gebruikt kan de nabestemming gerealiseerd worden.

Het bouwprogramma van de nabestemming bestaat ofwel uit wonen ofwel uit kantoorachtigen. Deze keuze wordt bepaald door de aanwezigheid van een industrieel bedrijf in de omgeving waardoor nu wellicht een onvoldoende omgevingskwaliteit voor wonen aanwezig is. Om evenwel te kunnen inspelen op evoluties op (langere) termijn waarbij de bedrijfsactiviteiten mogelijks zouden verdwijnen of wijzigen naar bedrijfsactiviteiten die beter samengaan met een woonfunctie, houden we ook de optie open voor wonen. Intrinsiek is dit immers een locatie met mogelijkheden voor het wonen door de ligging langs het water.

De bouwzone is ook vrij ondiep waardoor grondgebonden woningen hier toegelaten zijn maar niet verplicht.

Door de aanwezigheid en geplande uitbreiding van een Seveso-bedrijf in de omgeving (Christeyns) en de ligging binnen bepaalde risicocontouren worden geen kwetsbare functies zoals ziekenhuizen, scholen en verzorgingsinstellingen in deze zone toegelaten.

De sokkel heeft een gemiddelde bouwhoogte. Aan de noordzijde wordt een hoogteaccent voorzien. Een opsplitsing in verschillende volumes is noodzakelijk om een te gesloten wand te vermijden.

### **Z1e**

Het bouwprogramma bestaat uit wonen. De bouwzone is ook vrij ondiep waardoor grondgebonden woningen hier toegelaten zijn maar niet verplicht.

Door de aanwezigheid en geplande uitbreiding van een Seveso-bedrijf in de omgeving (Christeyns) en de ligging binnen bepaalde risicocontouren worden geen kwetsbare functies zoals ziekenhuizen, scholen en verzorgingsinstellingen in deze zone toegelaten.

Het geheel heeft de hoogte van een hoogteaccent. Om zicht op het water voor de achterliggende bebouwing mogelijk te maken wordt er geen massief monovolume toegelaten maar de sokkel mag tot op een beperkte hoogte wel één geheel vormen.

Overbouwning van het water is toegestaan vanaf een hoogte die vrije circulatie voor het bootverkeer op het Handelsdok toelaat. Het gebouw wordt hierbij zo geconcipieerd dat de continuïteit van de voetgangerscirculatie langsheen de kaaien verzekerd blijft.

### **Z1f - Z1g - Z1h**

Het bouwprogramma bestaat uit wonen. In deze zones is een aandeel grondgebonden woningen verplicht.

In de zone z1g is ook een belangrijk aandeel aan gemeenschapsvoorzieningen mogelijk.

In deze zones worden straten dwars op het Handelsdok aangelegd zodat de omgeving voldoende contact houdt met het water en massieve gesloten wanden worden vermeden. De sokkel heeft een gemiddelde bouwhoogte.

In zone z1f, z1g is telkens één hoogteaccent verplicht waarvan de positie binnen de zone nog te bepalen is en in zone z1h twee hoogteaccenten waar de positie van één hoogteaccent binnen de zone nog te bepalen is en van het ander vastligt. De juiste positie zal op basis van de in de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen afwegingscriteria bepaald worden.

De zones worden zo georganiseerd dat de bediening zo veel mogelijk via de Koopvaardijlaan en de dwarsstraten en zo weinig mogelijk via het kaavlak gebeurt.

### **Z1i**

Het bouwprogramma bestaat hoofdzakelijk uit wonen. In deze zone worden enkel woningen onder de vorm van appartementen toegelaten. Het bereiken van een voldoende dichtheid is hier noodzakelijk gezien de nabijheid van het openbaarvervoersknooppunt van de Dampoort.



De voorziene bouwhoogte van de sokkel is gemiddeld met één beperkt hoogteaccent aan de noordzijde van de zone die de grens met het publiek groen accentueert. Ook hier worden straten dwars op het Handelsdok aangelegd zodat de omgeving voldoende contact houdt met het water en te gesloten wanden vermeden worden.

### **Z1j**

Het bouwprogramma bestaat hoofdzakelijk uit andere dan woonfuncties zoals kantoren, diensten, kleinhandel, gemeenschapsvoorzieningen, ... Deze mobiliteitsgenererende functies worden immers best gericht op de Dampoort, een knooppunt van openbaar vervoer.

Wonen is toegelaten als nevenbestemming. De Kleindokkaai is immers – zeker voor wat de bovenste bouwlagen betreft – geschikt voor wonen. In deze zone worden enkel woningen onder de vorm van appartementen toegelaten. Het bereiken van een voldoende dichtheid is hier immers noodzakelijk gezien de nabijheid van het openbaarvervoersknooppunt van de Dampoort.

De sokkel heeft een gemiddelde bouwhoogte met aan de zuidzijde één in hoogte bescheiden hoogteaccent, dat in relatie wordt ontworpen met het hoogteaccent van zone z1k. Omwille van de bestaande en volledig gesloten bouwblokstructuur is het aanleggen van straten dwars op het Achterdok in deze zone wel toegelaten, maar niet verplicht.

Ter hoogte van de Zwaikom is een overbouwning van het openbaar domein toegelaten..

### **Z1k**

Het bouwprogramma bestaat hoofdzakelijk uit andere dan woonfuncties zoals kantoren, diensten, kleinhandel, gemeenschapsvoorzieningen, .... Deze mobiliteitsgenererende functies worden immers best gericht op de Dampoort, een knooppunt van openbaar vervoer.

Een minimum aan wonen is verplicht maar kan in principe als enige bestemming gerealiseerd worden. In deze zone worden enkel woningen onder de vorm van appartementen toegelaten. Het bereiken van een voldoende dichtheid is hier immers noodzakelijk gezien de nabijheid van een openbaarvervoersknooppunt van de Dampoort.

De sokkel heeft een gemiddelde bouwhoogte met één verplichte middelhoogbouw (landmark) waar de zone grenst aan de zwaikom. Op die plaats is in de richting van het water ook een overbouwning toegelaten.

De ontsluiting van de zone vraagt extra aandacht, zeker zolang de R40 nog niet is verlegd. De toegang van deze zone voor voertuigen kan in elk geval niet dicht bij het Dampoortknooppunt voorzien worden omdat het daar zal conflicteren met het verkeer op Dok-Zuid.

Straten dwars op het Achterdok georiënteerd zorgen voor een voldoende contact van de omgeving met het water. Deze straten moeten de assen van de aanpalende straten van het bestaand stadsweefsel volgen.

### **Z1l (zone voor publiek domein met nabestemming stedelijk wonen)**

In de onmiddellijke omgeving is een elektriciteitscentrale werkzaam die beperkingen oplegt voor mogelijke functies in de nabije omgeving omwille van milieuredenen.

Zo lang de elektriciteitscentrale in gebruik is, kan de nabestemming niet gerealiseerd worden en is enkel een aanleg als publiek domein (behoud water, aanleg wegenis voor ontsluiting zone z1k, publiek groen, ...) toegelaten. Pas als de elektriciteitscentrale haar activiteiten staakt kan de nabestemming wonen gerealiseerd worden. In deze zone worden in dat geval enkel woningen onder de vorm van appartementen toegelaten. Het bereiken van een voldoende dichtheid is hier immers noodzakelijk gezien de nabijheid van een openbaarvervoersknooppunt van de Dampoort.

De voorziene bouwhoogte van de sokkel is in dat geval gemiddeld met één in hoogte bescheiden hoogteaccent aan de noordzijde van de zone die de grens met het publiek groen accentueert.

Het gebouw wordt zo geconcipeerd dat de continuïteit van de voetgangerscirculatie langsheen de kaaien verzekerd blijft.

### **Z1m**

In dit bestaande bouwblok worden de huidige functies wonen in combinatie met beperkte aan het wonen gerelateerde andere functies bevestigd. Ook qua bouwhoogte wordt er uitgegaan van de huidige toestand.

### **Z1n**

Het bouwprogramma bestaat uit wonen. In deze zone is een belangrijk aandeel van het wonen verplicht als grondgebonden woningen.

De gebouwen hebben een gemiddelde bouwhoogte.

De aanleg van minstens één straat dwars op het Handelsdok zal een gesloten wand vermijden en zorgen dat de omgeving voldoende contact houdt met het water.

De huidige functies mogen voorlopig wel bestendigd worden. Bij fundamentele verbouwingen of nieuwbouw is enkel de bestemming wonen toegelaten.

### **Z1n\***

De bebouwing in deze zone krijgt een woonbestemming en sluit aan bij de bebouwing van zone z1n. In deze zone worden enkel woningen onder de vorm van appartementen toegelaten.

Een hoogteaccent is verplicht. Overbouwing van het openbaar domein is toegelaten vanaf een hoogte die vrije circulatie voor het verkeer op Dok-Zuid toelaat.

### **Z1o**

Het huidige gebouw moet behouden blijven gezien zijn erfgoedwaarde. Bij verbouwingen moet hiermee rekening gehouden worden. De huidige kantoorfuncties mogen behouden blijven. De omzetting naar woonfuncties is toegelaten. In dat geval worden enkel woningen onder de vorm van appartementen toegelaten.

### **Z1o\***

De bebouwing in deze zone krijgt een woonbestemming. In deze zone worden enkel woningen onder de vorm van appartementen toegelaten. Er wordt rekening gehouden met de erfgoedwaarde van het gebouw in zone z1o.

De gebouwen hebben een gemiddelde bouwhoogte.

Overbouwing van het openbaar domein is toegelaten vanaf een hoogte die vrije circulatie voor het verkeer op Dok-Zuid toelaat.

### **Z1p**

Het bouwprogramma bestaat uit wonen. De configuratie van de bouwzone maakt deze meest geschikt voor appartementen. Grondgebonden woningen zijn hier hierdoor niet verplicht maar wel toegestaan.

De voorziene bouwhoogte van de sokkel is gemiddeld met verplicht een hoogteaccent aan de noordzijde van de zone.

Overbouwing van het water is toegestaan vanaf een hoogte die vrije circulatie voor het bootverkeer op het Handelsdok toelaat.

Het gebouw wordt zo geconcipeerd dat de continuïteit van de voetgangerscirculatie langsheen de kaaien verzekerd blijft.

### **Z1q, Z1r, Z1s, Z1t,**

De huidige functies van deze bestaande bouwblokken (met als huidige bestemming die hoofdzakelijk wonen, vermengd met beperkte en kleinschalige voorzieningen) worden

bevestigd. Ook qua toegelaten bouwhoogte wordt er uitgegaan van de huidige toestand.

### **Z1u**

Het betreft hier een nog onbebouwd terrein dat aansluit bij een bestaande huizenrij. De voorschriften van de aanpalende bestaande woonzones worden hier als referentie genomen. De bebouwing zal van het gesloten type zijn. In deze zone worden enkel grondgebonden woningen toegelaten omdat deze het best aansluiten bij de bestaande bebouwing zowel qua typologie als qua bouwhoogte.

Aan de noordzijde van deze zone en over een breedte van minstens 20m gemeten langsheen Dok-Zuid is een verplichting voor kantoren voorzien. Dit heeft te maken met de nabijheid van de elektriciteitscentrale die deze noordzijde minder geschikt maakt voor het wonen.

#### o Zone voor publiek groen

In het strokenconcept van het stadsontwerp wisselen bouwzones af met publieke groenzones. Sommige hiervan lopen symmetrisch door aan beide zijden van het water, anderen zijn asymmetrisch opgebouwd.

Voor elk van deze publieke groenzones worden specifieke concepten ontwikkeld. Door de ligging in de binnenstad, de intense verweving met het wonen en het raakvlak met het water zullen deze inrichtingsconcepten eerder een binnenstedelijk karakter hebben.

Typische elementen die verwijzen naar het industrieel patrimonium (bv. de betoncentrale) worden (deels) behouden en geïntegreerd in het publiek groen. De betoncentrale mag op voldoende hoogte zelfs uitgebreid worden voor het onderbrengen van publieke functies voor zover dit geen afbreuk doet aan de kwaliteiten van het park en ondersteunend werkt t.a.v. de parkfunctie.

Enkel in de zone voor publiek groen ter hoogte van zone z1a is een toegangsweg naar de zone z1a toegelaten. Deze is noodzakelijk om de gebouwen die geïsoleerd zijn binnen de publieke groenzone bereikbaar te maken. De inplanting en de omvang van deze toegangsweg wordt gekozen in functie van een minimaal impact op het publiek groen.

Waar de publieke groenzones raken aan het water worden specifieke kaaiconstructies (bv. verlagingen, hellende vlakken, trappen, jaagpaden, ...) toegelaten voor zover deze kaderen in de inrichting van het publiek domein.

Waar publieke groenzones de kaaien kruisen, wordt er specifieke aandacht gevraagd voor de inrichting van het openbaar domein van de kaaien: de groenzones moeten dan zichtbaar doorlopen tot aan het water en eventueel op het water via aangepaste constructies. Beperkte verhardingen voor wandelwegen, speelplekken en beperkte constructies die verband houden met het recreatief gebruik van de publieke groenzones zijn toegelaten.

#### o Zone voor water

De grens van deze zone komt quasi volledig overeen met de bestaande grens van het water. Op enkele plaatsen (bv. ter hoogte van het Houtdok en op de grens tussen Achterdok\_ en Handelsdok) is evenwel een beperkte inname van het wateroppervlak ten voordele van publiek groen of kaaien voorzien.

Om het gebied ten oosten van de dokken te betrekken bij het stadscentrum is er nood aan een aantal voetgangers- en fietsbruggen over het dok. Het plan voorziet er drie. Deze worden voorzien in de aslijn van de straten aan de westzijde van het dok. Zo ontstaat er een vlotte verbinding naar het stadscentrum ter hoogte van de Doornzelestraat, de Kraankinderstraat en de Metselaarstraat.

Het plan voorziet in bouwzones afgewisseld met publieke groenzones die loodrecht op het water zijn georiënteerd en in elkaars verlengde liggen langs beide oevers. Om deze publieke groenzones landschappelijk ook over het water met elkaar te verbinden, wordt

de mogelijkheid voorzien om op het water constructies te realiseren die kunnen “opgeladen” worden met groen (bv. als groene eilanden) of in het dempen van een deel van het dok ter hoogte van deze groenzones (bv. ter hoogte van de Kraankinderstraat, aangeduid in overdruk).

Aanmeerplaatsen voor woonboten en pleziervaartuigen zijn voorzien in de drie dokken. Het Houtdok wordt uitgebouwd als jachthaven (enkel pleziervaartuigen). Omdat aanmeren ter hoogte van de kaaien in het Houtdok niet mogelijk is gezien de specifieke constructies en de wens om deze te behouden, zullen de aanmeerconstructies centraal in het dok geplaatst worden.

Aan de oostelijke oever van het Handelsdok wordt een zone voorzien voor woonboten en “kantoorboten”. De boten moeten er dwars aanmeren. Het aanmeren gebeurt enkel in het verlengde van de bouwzones van het stadsontwerp. Op de plaatsen waar publieke groenzones voorzien worden is aanmeren niet toegelaten.

Aan de oostelijke zijde van het Achterdok worden eveneens woonboten en “kantoorboten” toegelaten, zij het in de langsrichting.

Langsheen de westelijke oever van het Handelsdok, worden commerciële boten (o.a. horecaboten) toegelaten ter hoogte van de bouwzones, tussen Doornzelestraat en Kraankinderstraat

De kaai aan de elektriciteitscentrale blijft voorbehouden voor het sporadisch aanmeren van bevoorradingsschepen voor SPE en voor de watercaptatie. Aanlegsteigers worden toegelaten langsheen alle kaaien. In functie van het concept van de aanleg van het publiek domein en het verzekeren van de continuïteit van de voetgangerscirculatie langsheen de kaaien zijn ook andere constructies op of langs het water toegelaten (bv. jaagpaden, trappen, vlonders, ...)

Verder zijn ook constructies toegelaten die bedoeld zijn voor watersport en/of -recreatie.

- Zone voor wegen

Deze wegen komen grotendeels overeen met de reeds bestaande wegen in het gebied. Enkel de bestaande wegen t.h.v. Houtdok worden opgeheven ten voordele van de aanleg van publiek groen (deel Houtdoklaan) of omwille van een stedenbouwkundig efficiënter ruimtegebruik (Aziëstraat en deel Koopvaardijlaan ten noorden van Houtdok). De wegen worden ingericht als buurtverzamelwegen (in hoofdzaak Koopvaardijlaan en as Dok-Zuid en Dok-Noord) of woonstraten (overige straten).

- Zone voor kaaien

Het gaat hier om publiek domein dat zich tussen de bouwstroken en het water bevindt en als kaai kan beschouwd worden. De continuïteit van de voetgangerscirculatie langsheen alle kaaien moet verzekerd worden.

De kaaien worden in principe verkeersvrij tenzij zij absoluut noodzakelijk zijn voor het bereikbaar maken van functies die zich langsheen de kaaien bevinden en dit enkel op de kaaisegmenten tussen de publieke groenzones. Ter hoogte van de publieke groenzones worden geen voorzieningen voor voertuigen toegelaten. De verkeersfunctie moet in elk geval ondergeschikt blijven aan de recreatieve functie voor voetgangers en fietsers. De kaaien worden ook parkeervrij.

Waardevolle kaaimuren ter hoogte van het Houtdok en andere waardevolle kaai-elementen worden behouden (bv. oude kranen, ...).

Het kleinschalig bestaand bedrijfsgebouw tegenover Acec mag behouden blijven en in beperkte mate uitgebreid worden. Het krijgt een publieke functie (museum, cafetaria, buurtcentrum...)

Typische elementen die verwijzen naar het industrieel patrimonium (bv. kranen, sporen, ...) worden (deels) behouden en geïntegreerd in de aanleg van het publiek domein.

o Zone voor gemeenschapsvoorzieningen

Het gaat om de gebouwen van het cultureel centrum “de Centrale”. Aanpalende gebouwen die nog voor enige bedrijfsactiviteit worden gebruikt zijn niet opgenomen. Vermits het niet de bedoeling is om hier andere functies toe te laten (bv. wonen, economische activiteiten, ...) wordt hier enkel voorzien in een bestemming voor gemeenschapsvoorzieningen.

o Zone voor groenbuffer binnen industriegebied met nabestemming publiek groen

Deze zone heeft betrekking op het bestaand buurtpark aan de Metselaarstraat en een groene zone ten noordoosten van de elektriciteitscentrale waarop zich een aantal installaties bevinden (onder meer een hoogspanningsmast).

De gewenste nabestemming van publiek groen van beide gebieden heeft invloed op de milieuvorwaarden die er voor de elektriciteitscentrale gelden. Daarom wordt er voorlopig een bestemming van buffergroen i.f.v. het industriegebied aan beide terreinen gegeven.

Voor het buurtpark aan de Metselaarstraat, dat een bestemming als publiek toegankelijke buffer krijgt, wordt er een bouwverbod voorzien behalve voor constructies die verband houden met het gebruik als publiek toegankelijke buffer. Voor de andere groene zone ten noordoosten van de elektriciteitscentrale geldt enkel een bouwverbod behalve voor technische installaties noodzakelijk voor de exploitatie van de centrale. Deze zone wordt niet publiek toegankelijk gemaakt omwille van de aanwezige installaties.

Voor beide terreinen treedt de nabestemming van publiek groen pas in werking wanneer de huidige aanpalende bedrijfsactiviteit stopgezet is.

o Zone voor voetgangers- en fietsbruggen

Het realiseren van voetgangers- en fietsverbindingen die de oostelijke oever verbinden met de binnenstad is essentieel voor de leefbaarheid van het “project Oude Dokken”. Om deze verbinding met de binnenstad te realiseren, worden er drie dergelijke bruggen over de dokken voorzien. Deze liggen in het verlengde van bestaande straten aan de westoever en maken een vlotte verbinding naar de binnenstad mogelijk.

Dwars op de brug t.h.v. de Kraankinderstraat mag er in zuidelijke richting een verbinding naar het aanpalende publiek groen gemaakt worden.

o Overbouwing

Palend aan de zones z1e, p, o\*, n\*, k en j zijn in overdruk mogelijkheden tot overbouwing voorzien. Het gaat hier om overbouwingsmogelijkheden over het publiek domein hetzij water, hetzij kaaien, hetzij wegen.

De overbouwing houdt in dat het gebouw over het publiek domein mag kragen evenwel zonder steunpunten binnen dat publiek domein en dit vanaf een zekere hoogte zodat er geen beperkingen ontstaan voor het verkeer op dat publiek domein.

De voorschriften die verder voor deze overbouwingsstroken gelden zijn deze van de aanpalende zone.

o Hoogteaccenten/middelhoogbouw

De hoogteaccenten/middelhoogbouw die binnen de verschillende bouwzones verplicht zijn, zijn schematisch aangegeven op het grafisch plan.

De aanduiding “hoogteaccent vrije positie” geeft aan dat er binnen de zone geen exacte inplantingsplaats is voorzien. De inplanting van dit hoogteaccent zal op basis van een minimale schaduwwerking en een optimale privacy voor de woningen in de omgeving bepaald worden.

De aanduiding “hoogteaccent” en “middelhoogbouw” geven aan dat dit zich ongeveer ter hoogte van de aangeduide plek moet situeren.

Middelhoogbouw (= landmarks) worden enkel op de noordelijke en zuidelijke kop van het gebied voorzien. De andere hogere gebouwen (= hoogteaccenten) vormen een begeleiding van de dokken. Het principe van middelhoogbouw en hoogteaccenten en de keuze voor bepaalde hoogtes en bepaalde plekken hiervoor zijn een essentieel onderdeel van het stedenbouwkundig ontwerp. Daarom is er ook een verplichting tot realisatie. Er wordt hierbij zowel een minimumhoogte als een maximumhoogte aangegeven.

- Hoogspanningslijn

Het gaat hier om een indicatieve aanduiding voor het gewenste bovengrondse tracé. Het is toegestaan om dit tracé te verschuiven zodat dit minder hypotheken legt op de voorziene bebouwing in de omgeving en op het aanpalende publiek groen. Het ondergronds brengen is eveneens toegelaten.

- Ontsluitingsweg met binnenplein

Deze indicatieve aanduiding geeft aan dat het omvangrijke bouwblok ontsloten moet worden door een noord-zuidgerichte straat met een centraal binnenplein.

- Ontsluitingsweg

Deze indicatieve aanduiding geeft aan dat het bouwblok een ontsluiting moet krijgen ter hoogte van deze aanduiding.

- Zichtas

De grens van bepaalde zones wordt uitgelijnd op bestaande gevelwanden of voorziene zonegrenzen van andere bouwzones en kan in dat geval als een verplichte bouwlijn gezien worden. Assen van bestaande straten kunnen ook bepalend zijn voor nieuwe straten in nog te ontwikkelen zones of voor de positie van voetgangers- en fietsbruggen. Deze “zichtassen” worden schematisch aangeduid in het grafisch plan.

## I.6.5 Te ontwikkelen programma

Dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werd afgeleid uit een stadsontwerp dat vrij nauwkeurig de positie, footprint, hoogte en realiseerbare bruto vloeroppervlakte (bvo) aangeeft voor de verschillende bouwzones. Dit is mogelijk omdat het stadsontwerp uitgewerkt werd tot op het niveau van de gebouwen of bouwblokken als ontwikkelingsvelden.

In het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt dit detailniveau verlaten, worden de ontwikkelingsvelden samengevoegd tot ruimtelijk samenhangende entiteiten (meestal vormen de publieke groenzones de grens) en worden de maatgevende cijfers van footprint, hoogte en realiseerbare bvo geglobaliseerd per ruimtelijke entiteit.

De combinatie van de oppervlakte van de zone (= footprint), de toegelaten bouwhoogte en de gewenste bouwdichtheid leiden voor elke zone tot een specifiek bouwprogramma in m<sup>2</sup> (bvo).

De keuze om voor de zones met een bouwprogramma in m<sup>2</sup> te werken in plaats van met V/T (vloer-terreinindex) heeft verschillende voordelen:

- bouwprogramma's uitgedrukt in m<sup>2</sup> maken per zone onmiddellijk duidelijk wat er kan gerealiseerd worden zonder omrekening.
- mobiliteit of planeconomie gaan uit van bouwprogramma's uitgedrukt in m<sup>2</sup>: hieruit kunnen rechtstreeks tewerkstelling, aantal bewoners en dus mobiliteit of opbrengsten en kosten in geval van planeconomie afgeleid worden. De doorrekeningen zijn daardoor éénvoudig en transparant.
- het gebruik van het begrip V/T zou in dit geval ook verschillende cijfers geven voor de verschillende zones, die zonder kennis van de juiste terreinoppervlakte (=T) geen zicht geven op het effectief realiseerbaar bouwprogramma.
- door de duidelijkheid over wat er in elke zone kan gerealiseerd worden, is elke zone ook onmiddellijk een “ontwikkelingsveld” dat zonder meer kan aangeboden worden voor ontwikkeling.

Het bouwprogramma, de beoogde functies en de gewenste/toegelaten bouwhoogten zijn gebaseerd op ontwerp onderzoek waarbij de reële mogelijkheden per zone werden onderzocht. Volgende tabel geeft deze mogelijkheden per zone weer. Daarnaast wordt ook het verplichte minimumpercentage grondgebonden woningen aangegeven per zone en een raming van het minimum aantal grondgebonden woningen (= GGW) en het minimum en maximum aan appartementen (= A) voor elke zone. De berekening van dit laatste gaat uit van een gemiddelde oppervlakte van 130m<sup>2</sup> bvo per appartement en van 150 m<sup>2</sup> bvo per grondgebonden woning.

In de zones waar niet expliciet “andere functies” vermeld worden, zijn evenwel toch in beperkte mate kleinschalige voorzieningen op buurtniveau die tot de normale uitrusting van een woongebied behoren toegelaten als nevenbestemmingen (kleinhandel, kantoren, diensten, gemeenschapsvoorzieningen, ...) (zie ook verder onder stedenbouwkundige voorschriften).

Deel-zone	Max. bvo	Max. % bvo andere functies	Max. bouwhoogte sokkel in m	Max. bouwhoogte hoogteaccent / middelhoogbouw in m	Min.% GGW*	Min. aantal GGW* Min./max. aantal appart.**
Z1a	5500 m <sup>2</sup>	Gemeenschapsvoorzieningen, kantoren, diensten, recreatie en detailhandel 30%	18	Accent tot 35 m	0	30-42 A
Z1b	62.500 m <sup>2</sup>		18	Accenten 28 m en 80 m	15%	62 GGW 264-408 A
Z1c	9000 m <sup>2</sup>		21	-	0	48-69 A
Z1d	22.000 m <sup>2</sup>	Kantoorachtigen of wonen 100% (nabestemming)	25	Accent tot 40 m	0	0-169 A
Z1e	14.500 m <sup>2</sup>	-	8	Accent tot 35 m	0	112 A
Z1f	15.000m <sup>2</sup>	-	18	Accent tot 50 m	20%	20 GGW; 92 A
Z1g	16.500 m <sup>2</sup>	Gemeenschapsvoorzieningen 50%	18	Accent tot 50 m	20%	11-22 GGW; 51-102 A
Z1h	25.000 m <sup>2</sup>	-	18	Accenten tot 50 m	20%	33 GGW; 154 A
Z1i	19.500 m <sup>2</sup>	Detailhandel, diensten, kantoren, gemeenschapsvoorzieningen 20%	18	Accent tot 25 m	0	150 A
Z1j	35.000 m <sup>2</sup> (bestaande gebouwen)	Detailhandel, diensten, kantoren, gemeenschapsvoorzieningen 100%; max. 40% wonen	18	Accent tot 25m	0	0-108 A
Z1k	26.000 m <sup>2</sup>	Kantoren en diensten 65%	18	Accent tot 65 m	0	70-200 A
Z1l	14.500 m <sup>2</sup>	-(nabestemming)	18	Accent tot 25 m	0	SPE
Z1m	Bestaande gebouwen	-	12	-	nvt	-
Z1n*	7000 m <sup>2</sup>	-	-	Accent tot 50 m	0	54 A

Z1n	12.500 m <sup>2</sup> (bestaand gebouw)	behoud bestaande functies of wonen is toegelaten	18	-	40%	33 GGW; 58 A
Z1o*	2000 m <sup>2</sup>	-	18	-	0	15 A
Z1o	Bestaand gebouw	gebouw wordt behouden; behoud bestaande functies of wonen is toegelaten	Best hoogte	-	nvt	-
Z1p	11.000 m <sup>2</sup>	-	18	Accent tot 50 m	0	92 A
Z1q,r,s,t	Bestaande gebouwen	-	12	-	nvt	-
Z1u	-	-	12	-	100%	24 GGW
Totaal						183 GGW* min. 1.183 A** max.1.818 A**

\* Vermits het % GGW verplicht is, is in deze kolom het minimum aan GGW aangegeven; het is toegelaten hoger te gaan dan dit minimum % waardoor het max. niet gekend is.

\*\* Het minimum aantal appartementen wordt berekend door het bouwprogramma te verminderen met het verplicht% aan GGW en het % andere dan woonfuncties dat max. toegelaten is; het maximum aantal appartementen wordt berekend door het bouwprogramma te verminderen met het verplicht% aan GGW zonder evenwel het % andere dan woonfuncties dat max. toegelaten is mee te rekenen. Noch het minimum noch het maximum zijn realistisch. Zij geven enkel de uiterste grenzen aan. In de realiteit zal er altijd een deel van het bouwprogramma als andere dan woonfuncties worden gerealiseerd zodat het gemiddelde tussen de twee uitersten (dit is ca. 1.500) een meer realistisch beeld geeft.

In onderstaande tabel wordt voorgaande tabel geglobaliseerd en krijgt u een idee over de **grootorde van het totaal mogelijk programma** voor alle deelgebieden samen waar een nieuwe invulling mogelijk is. Zones die reeds bebouwd zijn en waar geen nieuwe volumes worden gecreëerd (bouwblok Handelsdokcentrum , bouwblok tussen Ham en Stapelplein en bouwblokken tussen Warandestraat en Dok-Zuid) zijn hierin niet meegerekend. Er wordt een opsplitsing gemaakt tussen de woonfunctie en de andere functies. Omdat er voor de “andere functies” een maximum bvo geldt maar niet voor het wonen is het aangegeven cijfer voor het wonen een minimum en voor de andere functies een maximum.

<b>Functie</b>	<b>Bvo* alle zones</b>
Minimale bvo wonen	188.350 m <sup>2*</sup>
Maximale bvo andere functies: kantoren, diensten, gemeenschapsvoorzieningen detailhandel, recreatie...	109.150 m <sup>2*</sup>
<b>Totaal maximum bebouwd</b>	<b>297.500 m<sup>2*</sup></b>

\* bvo = bruto vloeroppervlakte

In onderstaande tabel zijn enkele kerncijfers aangegeven voor het plangebied

Opp. bebouwbaar	22,8 ha.
Opp. groen	4,9 ha.
Opp. water	13,7 ha.
Opp. gebied	41,4 ha.



## I.7 Maatregelen ter realisatie

### Organisatorisch

Voor de begeleiding van het project werd volgende organisatiestructuur opgezet:

#### **Algemene projectorganisatie**

Tussen AG SOB en de Stad Gent wordt gewerkt via een projectbureau dat beleidsvoorbereidend werkt en een stuurgroep met beslissingsbevoegdheid.

Op de stuurgroep worden ook de betrokken externe partners uitgenodigd (Waterwegen & Zeekanaal NV, Agentschap Wegen en Verkeer, Agentschap Ruimte en Erfgoed - Ruimtelijke Ordening, andere overheden, ...)

Hiernaast worden verschillende technische en thematische werkgroepen opgericht die advies verlenen naar het projectbureau en de stuurgroep toe.

Alle beslissingen genomen door de stuurgroep worden nadien voorgelegd aan het strategische overleg van de Stad Gent en het AG SOB. In dit overleg zal dan verder het formele goedkeuringstraject bepaald worden van deze beslissingen voor de Stad Gent en het AG SOB.

#### **Projectleider**

De algemene leiding en coördinatie van de uitwerking en ontwikkeling van het “project Oude Dokken” zal volledig door de projectleiding gedragen worden. Een succesvolle ontwikkeling van het “project Oude Dokken” vereist een nauwe en coherente samenwerking van het AG SOB met de verschillende stadsdiensten.

De dagdagelijkse opvolging van het project is de bevoegdheid van een projectleider die alle aspecten van het project opvolgt.

#### **Projectbureau**

Dit zijn de bevoegdheden en taken van het projectbureau:

- het bewaken van de vastgelegde doelstellingen;
- voorbereiding van de strategische beslissingen, het voorbereiden van beslissingen voor stuurgroep;
- de adviezen van het Kwaliteitsteam opvolgen;
- het aansturen van de communicatietandem bestaande uit projectleider en projectcommunicator, opvolging en aansturing communicatieplan;
- de opvolging en aansturing werkgroepen, de opvolging van de klankbordgroep, het aansturen van de projectleider en het projectteam;
- het nemen van beslissingen binnen de vastgelegde bevoegdheden van het projectbureau.

Het projectbureau vergadert ongeveer 3-wekelijks.

De programmaregisseur van het Scharnierproject is contactpersoon van de Stad Gent en deze regisseert het taakaandeel van de stad Gent.

#### **Stuurgroep**

Dit zijn bevoegdheden en taken van de stuurgroep:

- het nemen van alle strategische beslissingen binnen het project;
- het bespreken van de voorstellen van het projectbureau;
- het bewaken van de genomen afspraken en genomen beslissingen;
- het informeren en het opvolgen voortgang project;
- de opvolging en de aansturing Projectbureau.

De stuurgroep heeft ongeveer een 3-maandelijks vergaderritme.

## **Kwaliteitsteam**

Het kwaliteitsteam heeft als taak om binnen het plangebied adviezen te formuleren in verband met de kwaliteit van:

- de aanleg van het openbaar domein,
- de projecten van de Stad,
- de private bouwprojecten.

## **Werkgroepen**

Er werden een aantal werkgroepen opgericht voor de voorbereidingsfase de uitvoerings- en de realisatiefase.

Tijdens de voorbereidingsfase waren werkgroepen actief rond de volgende thema's:

- stadsontwerp en RUP,
- mobiliteit,
- plan-MER en veiligheidsrapportage,
- waterinfrastructuur,
- milieu- en bodemaspecten,
- ontwikkeling,
- economische ontwikkeling,
- openbaar domein,
- communicatie,
- subsidies.

Rond uitvoering en realisatie zijn de volgende werkgroepen actief:

- renovatie kaaimuren en realisatie voetgangers- en fietsbruggen,
- slopen resterende gebouwen,
- milieu en saneringswerken,
- ontwikkeling,
- aanleg openbaar domein.

## **Thematisch**

Het gemeentelijk RUP legt de hoofdlijnen en de randvoorwaarden vast voor een coherente ontwikkeling van het gebied. Dit RUP levert rechtszekerheid en een juridisch raamwerk waarbinnen verschillende toekomstige projecten en ontwikkelingen tot stand kunnen komen. Voor de effectieve realisatie zijn er evenwel initiatiefnemers nodig, zowel uit de private als openbare sfeer, die ook een concrete invulling willen geven aan het plan.

Fundamentele vragen die zich dan stellen zijn welke rol de verschillende initiatiefnemers bij de projectontwikkeling krijgen, wanneer zij die kunnen/willen opnemen en welke (financiële) middelen ze daarvoor ter beschikking hebben.

Een aanzet tot antwoord op deze vragen wordt hieronder gegeven.

### **1. De kaaimuren**

Het beheer valt onder de bevoegdheid van Waterwegen & Zeekanaal NV (W&Z NV). Vooral oostelijke kaaimuren vertonen instabiliteit en worden vanaf 2009 gerenoveerd door W&Z en AG SOB

Deelproject 1: oostelijk centraal deel Handelsdok: renovatie voorzien 2009-2011

Deelproject 2: Houtdok deel kaaien: renovatie voorzien 2011-2013

Deelproject 3: overgang Houtdok naar Handelsdok, deel parken; renovatie voorzien 2012-2014

Deelproject 4: oostelijke zijde Achterdok: renovatie voorzien 2013-2015

De overige kaaimuren zijn in voldoende goede staat en worden niet gerenoveerd.

### **2. De kaavlakken (de zone voor kaaien)**

Het grootste deel hiervan zijn bestaande wegen langs de kaaien.

Voor de realisatie van deze kaaivlakken zijn er twee mogelijke opties. Ofwel worden deze door de Stad Gent/AG SOB aangelegd, ofwel worden ze mee opgenomen in de ontwikkelingspakketten die door de private sector worden gerealiseerd. De keuze hiertussen moet nog worden uitgeklaard, maar gezien de gewenste samenhang in de aanleg van het publiek domein zal de stad dit wellicht op zich nemen. Na aanleg van de kaaivlakken worden deze in dit geval overgedragen aan de Stad Gent, die het verdere beheer op zich neemt.

### 3. Wegen

Hier kunnen verschillende categorieën onderscheiden worden

- **Wegen binnen een bouwproject:** een deel hiervan zijn bestaande wegen of nieuwe aangeduid in het RUP. Een aantal hiervan zullen pas gekend zijn na het ontwerp van de bouwblokken.

Voor de realisatie van deze wegen zijn er twee mogelijke opties. Ofwel worden deze door de Stad Gent/AG SOB aangelegd, ofwel worden ze mee opgenomen in de ontwikkelingspakketten die door de private sector worden gerealiseerd. Gezien de gewenste samenhang in de aanleg van het publiek domein zal de stad dit wellicht op zich nemen. De keuze hiertussen moet nog worden uitgeklaard. Na aanleg van wegen worden deze in dit geval overgedragen aan de Stad Gent die het verdere beheer op zich neemt.

- **Gemeentewegen los van een bouwproject** zijn bestaande wegen die geen enkel verband hebben met de projectontwikkeling (bv. Ham) of gemeentewegen aan de rand van het project (bv. Koopvaardijlaan, Chinastraat, ...). De aanleg en het beheer zijn de verantwoordelijkheid van de Stad Gent.
- **Gewestwegen:** Dok-Zuid en Dok-Noord tot aan Muidelaan zijn onderdeel van de R40 en vallen daardoor onder de bevoegdheid van de Vlaamse overheid. Zo lang de R40 niet verlegd is naar de Afrikalaan (door de bouw van de Handelsdokbrug) blijft dit zo en staat het Vlaamse Gewest in voor aanleg en beheer. Na het verleggen van de R40 zal deze weg wellicht overgedragen worden aan de Stad Gent. Dit gaat meestal gepaard met een grondig onderhoud, waarbij de budgetten voor dit grondig onderhoud eventueel aan de Stad worden overgedragen in functie van een globale herinrichting.

### 4. Het publiek groen

Voor de realisatie van de publieke groenzones zijn er twee mogelijke opties. Ofwel worden deze door de Stad Gent/AG SOB aangelegd, ofwel worden deze mee opgenomen in de ontwikkelingspakketten die door de private sector worden gerealiseerd. Voor de kleinere groenzones die zich tussen de bouwzones bevinden lijkt het logisch om deze aanleg mee op te nemen in een ontwikkelingspakket. Na aanleg van het publiek groen worden dit in dit geval overgedragen aan de Stad Gent die het verder beheer op zich neemt.

### 5. Industriegebied met nabestemming publiek groen

Het terrein gelegen aan de Metselaarstraat is nu reeds toegankelijk voor publiek maar eigendom van de aanpalende elektriciteitscentrale en vervult een belangrijke functie als buffer. Bedoeling is dat het huidig gebruik als publiek toegankelijk buffergroen wordt verder gezet via waarbij een overeenkomst tussen de stad en de eigenaar instaat voor de aanleg en beheer van dit terrein.

De andere groene zone hoort bij de terreinen van de elektriciteitscentrale. Dit deel blijft privaat omwille van de veiligheidsrisico's en dit tot de nabestemming in voege treedt. De eigenaar staat in voor de aanleg en onderhoud. Dit groen maakt wel onderdeel uit van de landschappelijke en groene structuur van het gebied. Bij de aanleg is daarom wel een afstemming gewenst met de aanleg van het publiek groen.

## **6. De fietsers- en voetgangersbruggen**

Er zijn drie dergelijke bruggen voorzien, twee daarvan over het Handelsdok en één daarvan over het Achterdok. Het bouwen ervan en het beheer is de bevoegdheid van het Waterwegen & Zeekanaal NV (W&Z NV). Voor de bouw van een deel ervan wordt beroep gedaan op Europese middelen (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling).

De eerste brug, namelijk de meest noordelijke die in de as van de Doornzelestraat ligt, is gepland voor 2011.

## **7. Gemeenschapsvoorzieningen**

Het betreft hier het Cultureel Centrum “De Centrale”. De gebouwen zijn eigendom van SPE/Elia, en worden reeds geruime tijd gebruikt door de Stad Gent via een gebruiksovereenkomst.

## **8. Zone voor stedelijk wonen**

Voor de realisatie van de nieuwe stedelijke woonzones die eigendom zijn of worden van het AG SOB is voorzien dat deze door het AG SOB als ontwikkelingspakketten worden uitgegeven en door de private sector worden gerealiseerd.

Of deze ontwikkelingspakketten zich beperken tot de bouwzone zelf of ook delen van de omgevende wegen/kaaien en het publiek groen omvatten, is nog niet definitief uitgeklaard. Het is mogelijk om de wegen en de publieke groenzones die samenhangen met een bepaalde bouwzone in één ontwikkelingspakket op te nemen.

De uitgifte door het AG SOB betekent dat de gronden eerst door deze instantie worden verworven. Het AG SOB is reeds eigenaar van de meeste gronden. Het AG SOB zal voor zijn eigendommen en waar nodig bodemonderzoeken laten uitvoeren en bodemsaneringsprojecten opzetten. Hiervoor zal het beroep doen op de mogelijkheden van het brownfielddecreet.

Een aantal ontbrekende en essentiële terreinen worden opgenomen in een onteigeningsplan (zie onder I.9).

Binnen de zone voor stedelijk wonen worden ook een aantal buurtvoorzieningen gepland (school, crèche, bibliotheek, ...). De Stad Gent zal de realisatie daarvan op zich nemen.

De overige zones voor stedelijk wonen blijven private eigendom en worden door de private eigenaars ontwikkeld:

- het Handelsdokcentrum en het bouwblok van “De Post”,
- het bouwblok tussen Kleindokkaai en Koopvaardijlaan met uitzondering van de kop aan de Zwaikom waar een herstructurering noodzakelijk is,
- de bouwblokken tussen Stapelplein en Ham en tussen Dok-Zuid en Warandestraat).

## **9. Zone voor water**

Op dit ogenblik zijn de waterwegen reeds in het beheer van Waterwegen & Zeekanaal NV. De wateroppervlakten van de dokken zijn echter nog eigendom van de Stad Gent. In het kader van de renovatie van de kaaimuren en de aanleg van de aanmeerzones gebeurt de overdracht naar W&Z.

## I.8 Waterparagraaf

De “watertoets” is een proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de mogelijke effecten van plannen voor het watersysteem. De watertoets wil het ontstaan van schadelijke effecten voorkomen, zoveel mogelijk beperken of als dat niet kan, de schadelijke effecten herstellen of compenseren.

Het Besluit van de Vlaamse Regering van 20 juli 2006 tot vaststelling van nadere regels voor de toepassing van de watertoets, tot aanwijzing van de adviesinstantie en tot vaststelling van nadere regels voor de adviesprocedure bij de watertoets, vermeldt in artikel 8 van het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid (DIW) de lokale, provinciale en gewestelijke overheden, die een vergunning moeten afleveren, richtlijnen voor de toepassing van de watertoets. Volgens dit artikel 8 moet bij een ruimtelijk uitvoeringsplan een watertoets te worden uitgevoerd. Bovendien moet er rekening gehouden worden met de beginselen en doelstellingen van het decreet (art. 5 van DIW).

Volgens dit besluit moet, met behoud van de toepassing van de andere reglementaire bepalingen die ter zake van toepassing zijn, de motivering van de beslissing over een vergunningsaanvraag voor de toepassing van de watertoets een duidelijk aangegeven onderdeel bevatten, de waterparagraaf genoemd, waarbij, eventueel rekening houdend met het wateradvies, een uitspraak wordt gedaan over :

### **1° de verenigbaarheid van de vergunningsplichtige activiteit met het watersysteem.**

In het plan-MER is aangetoond dat er geen onoverkomelijke schadelijke effecten te verwachten zijn op het watersysteem op het niveau van het RUP voor wat betreft het Grondwater – waterhuishouding en –kwaliteit en het oppervlaktewater tijdens de aanlegfase en het grondwater – waterhuishouding en –kwaliteit, afvalwater en oppervlaktewater tijdens de exploitatiefase (samenvatting: zie verder)

### **2° in voorkomend geval, de voorwaarden en maatregelen om het schadelijke effect dat kan ontstaan als gevolg van de vergunningsplichtige activiteit, te voorkomen, te verminderen, te herstellen, of, in de gevallen van de vermindering van de infiltratie van het hemelwater of de vermindering van de ruimte voor het watersysteem, te compenseren.**

In het plan-MER zijn geen remediërende maatregelen opgenomen in verband met het watersysteem die rechtstreeks doorwerken in het RUP maar enkel in de stedenbouwkundige vergunning nl. de verplichtingen die volgen uit de gewestelijke verordening.

### **3° een toetsing van de beoordeling van de vergunningsplichtige activiteit en de opgelegde voorwaarden en maatregelen aan de doelstellingen, bepaald in artikel 5 van het decreet.**

Het RUP situeert zich in het bekken “Gentse Kanalen”.

Binnen het RUP komen er geen geklasseerde bevaarbare waterlopen voor.

Enkel in het uiterste noordwestelijk deel van het plangebied komt een uitloper van een onbevaarbare waterloop (3<sup>de</sup> categorie) voor.

Noch het gebied zelf, noch de ruime omgeving is een overstromingsgevoelig gebied.

Het gebied is in zeer beperkte mate infiltratiegevoelig: enkel in het uiterste noorden van het plangebied tegen de spoorweg.

Quasi het volledige gebied, op het deel in het uiterste noorden na tegen de spoorweg, is zeer grondwaterstromingsgevoelig.

Schadelijke effecten op het watersysteem ten gevolge van de realisatie van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan nr. 135 Oude Dokken kunnen zich voordoen op vlak van **afstromingshoeveelheden, infiltratie** naar het grondwater, een **gewijzigd grondwaterstromingspatroon, grondwaterkwantiteit** en **oppervlaktewaterkwaliteit**. Andere effecten op het watersysteem worden in het kader van dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan als minder relevant beschouwd. De eventuele schadelijke effecten worden hieronder geëvalueerd, vermeden of gecompenseerd door het opleggen van relevante stedenbouwkundige voorschriften.

Er wordt in deze waterparagraaf rekening gehouden met de voor dit project relevante doelstellingen 1a en c, 2 en 6 van Art 5. van het DIW. Een toetsing aan eventuele andere relevante doelstellingen van dit decreet komt in andere vergunningen aan bod (zoals bouwvergunningen, de milieuvergunningen, verkavelingsvergunningen, project-MER, ...).

1. Uit de **overstromings**gevoelige kaart blijkt dat het plangebied niet gelegen is in (potentieel en effectief) overstromingsgevoelig gebied. Dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan heeft dan ook geen negatief effect op de ruimte voor water en watergebonden functies. Er moeten eveneens geen bijkomende maatregelen worden opgelegd om gebouwen of percelen binnen het plangebied te beschermen tegen risico's door overstromingen. Er wordt tegemoet gekomen aan doelstellingen 6c en 6d van art. 5 van het DIW.

2. Uit de **infiltratie**gevoelige kaart blijkt dat enkel een zeer beperkt deel van het plangebied gelegen is in infiltratiegevoelig gebied. Daar is het dus mogelijk om hemelwater te laten infiltreren naar de ondergrond. In dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan echter wordt het grootste deel van dit gebied bestemd als woonzone met wegenis en zullen er ook ondergrondse parkings worden voorzien om het parkeerprobleem te beperken. De ruimte voor infiltratie zal dus minimaal zijn en het voorzien van infiltratiemaatregelen zal geen meerwaarde bieden.

De impact op het watersysteem wordt evenwel als verwaarloosbaar beschouwd omdat het betreffende terrein nu reeds grotendeels verhard/bebouwd is en er geen grondwaterafhankelijke vegetatie in en rond het plangebied aanwezig is.

Omwille van deze redenen worden er geen bijkomende maatregelen op vlak van infiltratie opgelegd.

Niettemin moet er rekening worden gehouden met het bestaande juridische kader, zoals het bouwreglement van de Stad Gent en de Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater.

Mits het voldoen aan het bouwreglement van de Stad Gent en de Gewestelijke verordening worden de negatieve effecten op vlak van gewijzigde afstromingshoeveelheden en infiltratie naar het grondwater beperkt en wordt er tegemoet gekomen aan de doelstellingen 6a en 6b van art. 5 van het DIW.

3. Uit de **grondwaterstromings**gevoelige kaart blijkt dat het grootste deel van het plangebied gelegen is in zeer gevoelig grondwaterstromingsgebied (type 1). In het gebied zullen ondergrondse constructies worden voorzien om aan de parkeerbehoeften te voldoen. Er is dus een mogelijk effect op de kwantitatieve toestand van het grondwatersysteem.

In het **plan-MER** werd de **invloed van ondergrondse constructies** op de grondwaterstroming ingeschat op basis van bestaande gegevens.

*“Besluitend kan worden gesteld dat de bouwputten het waterdoorlatende Quartair (maar niet het Tertiair) zullen doorsnijden. Daar het Quartair zandig materiaal betreft (met plaatselijk enkele leem- of kleilagen) is een invloed op de grondwaterstroming bij de gebouwen met enkele ondergrondse bouwlagen vanaf een relatieve lengte op de grondwaterstroming niet uit te sluiten. Anderzijds kan in een zandbodem de grondwaterstroom zich gemakkelijker een weg zoeken langsheen de ondergrondse constructies. Bijkomend wordt aangegeven dat constructies niet tot op slecht doorlatende*

*lagen worden gebouwd, zodat het effect op wijziging in grondwaterstroming ten gevolge hiervan deels wordt ingeperkt.”*

In ieder geval dient advies gevraagd te worden bij de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) indien een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 3 meter of een horizontale lengte van meer dan 50 meter in type 1 gebied en/of van meer dan 5 meter en een horizontale lengte van meer dan 100 meter lengte in een type 2 gebied.

We verwachten dat de mogelijke activiteiten binnen dit gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan niet gepaard zullen gaan met grootschalige permanente grondwaterwinningen. Indien een grondwaterwinning een bepaald debiet overschrijdt, moet steeds een milieumelding of -vergunning conform Vlarem II of zelfs een MER gebeuren. De effecten worden dan binnen deze juridische kaders beoordeeld. Er worden hiervoor geen bijkomende stedenbouwkundige maatregelen voor opgelegd.

Er wordt met bovengenoemde maatregelen tegemoet gekomen aan doelstelling 1c van art. 5 van het DIW.

### Samenvattende conclusie uit het plan-MER

#### AANLEGFASE

##### *Grondwater – waterhuishouding en –kwaliteit*

Tijdens de uitvoeringsfase van de werken wordt bemaling ingesteld, de grondwatertafel ligt op bepaalde plaatsen naar verwachting immers hoger dan de diepte van de bouwputten.

De bemaling beïnvloedt de stromingsrichting van het grondwater. Dit zal naar de bouwput toestromen, zodat een “bemalingskegel” ontstaat. De grootte van de bemalingskegel is afhankelijk van de bemalingsdiepte en van de bodemsamenstelling. De impact van bemaling op de grondwaterstroming en -stand is tijdelijk.

Een indicatieve bemalingsstraal wordt berekend rekening houdend met de diepste bouwdiepte. In gronden met doorlatendheid 10m/d valt af te leiden dat de invloed van bemaling de plan-contour overschrijdt en dit het meest uitgesproken in het noorden en in het zuiden van het plangebied. Binnen het RUP-gebied valt quasi de volledige perimeter onder de beïnvloeding. In gronden met doorlatendheid 1m/d valt af te leiden dat de invloed van bemaling de plan-contour zeer beperkt overschrijdt in het noorden en in het zuiden van het plangebied. Binnen de RUP-contour staat een groot gebied onder de beïnvloeding. Ter hoogte van de Afrikalaan zou, indien bemaling nodig moest zijn bij de aanleg van de Handelsdokbrug, eveneens een invloed kunnen voorkomen die het plangebied overschrijdt. Daarnaast wordt aangegeven dat indien retourbemaling wordt toegepast, de hierboven berekende invloedsstralen overschat zijn en de afgeleide effecten beperkter. Er kan van uit worden gegaan dat er interferentie mogelijk is tussen grond- en oppervlaktewater in die zones waar bouwputten (1 of 2 ondergrondse lagen) worden gerealiseerd in de nabijheid van de dokken. Interferentie tussen bemaling en grondwaterwinningsputten binnen de invloedsfeer van bemaling wordt niet verwacht. Het effect op de wijziging van de ondiepe grondwaterkwaliteit door het aantrekken van verontreiniging van naburige percelen tijdens bemaling wordt rekening houdend met de grote omvang matig tot sterk negatief beoordeeld tijdens bemaling met lozen op oppervlaktewater (indien er een risico bestaat). Het effect bij retourbemaling wordt vermits de matige omvang en de waarschijnlijk gekende situatie van de kwaliteit t.h.v. de bouwput, matig tot beperkt negatief beoordeeld. Daar de dokken geen structuurkwaliteit kennen, zijn effecten op structuurkwaliteit van de dokken ten gevolge van het lozen van bemalingswater (turbulentie, uitspoeling oevers) of het rechtstreeks aantasten van de dokken (ten behoeve van de stabiliteitswerken aan de kaaimuren of gedeeltelijke demping) niet relevant. Voor de Handelsdokbrug is de exacte positie nog niet gekend. De

beoordeling van de effecten binnen de discipline water wordt hierdoor niet beïnvloed (ook niet tijdens de exploitatiefase).

#### *Oppervlaktewater*

Effecten van verhoogde debieten en al dan niet toereikende capaciteiten van oppervlaktewateren - de dokken - t.g.v. bemaling wordt niet verwacht.

Het kwaliteitseffect van bemalen met lozen op oppervlaktewater kan afhankelijk van de omvang (te bemalen hoeveelheid) en de kwaliteitsinformatie variëren tussen matig negatief en beperkt positief. Indien retourbemaling wordt toegepast zijn geen effecten op oppervlaktewaterkwaliteit te verwachten.

#### EXPLOITATIEFASE

##### *Grondwater – waterhuishouding en –kwaliteit*

Er kan naar aanleiding van de ondergrondse constructies (hoofdzakelijk ondergrondse bouwlagen voor parkeren), plaatselijk een **wijziging van de grondwaterstroom voorkomen**: enerzijds een opstuwend effect van het grondwater stroomopwaarts de constructie en tot een verlaging van de stijghoogte van het grondwater stroomafwaarts de constructie.

In het plangebied zullen de bouwputten het waterdoorlatende Quartair doorsnijden. Daar het Quartair zandig materiaal betreft (met plaatselijk enkele leem- of kleilagen) is een invloed op de grondwaterstroming bij de gebouwen met enkele ondergrondse bouwlagen vanaf een relatieve lengte op de grondwaterstroming niet uit te sluiten. Anderzijds kan in een zandbodem de grondwaterstroom zich gemakkelijker een weg zoeken langsheen de ondergrondse constructies. Bijkomend wordt aangegeven dat constructies niet tot op slecht doorlatende lagen worden gebouwd, zodat het effect op wijziging in grondwaterstroming ten gevolge hiervan deels wordt ingeperkt.

Wanneer de maximale invulling van de RUP-voorschriften naar bebouwing toe en een aanname naar verharding in de groenzones toe in rekening wordt gebracht, komt het er op neer dat na ontwikkeling van het plangebied er een beduidend lagere **verhardingsgraad** zal zijn, waardoor de mogelijkheden voor rechtstreekse natuurlijke infiltratie van hemelwater toenemen. Dit wordt positief beoordeeld. De condities van het terrein/de ondergrond in de gemiddelde situatie blijken gunstig te zijn voor infiltratie (gebieden waar regenwater de beste condities heeft om in de bodem te dringen).

In het concept-voorontwerp-RUP is een hoofdstuk ‘**watertoets**’ opgenomen.

Hierin staan een aantal randvoorwaarden voor de ontwikkeling vermeld, zoals het voldoen aan de ‘Gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater’. De nieuwe gebouwen & verhardingen binnen het plangebied zullen dan ook aan deze voorschriften dienen te voldoen. In het plan-MER gebeurt een screening van de randvoorwaarden die van toepassing zijn voor de ontwikkeling in relatie tot het studiegebied.

#### *Oppervlaktewater*

Effecten op waterberging (de mogelijke berging van het water van de waterloop in haar vallei) treden niet op. Dankzij de ingrepen voor hergebruik, infiltratie en vertraagde afvoer zal minder hemelwater rechtstreeks worden afgevoerd naar de waterlopen in het studiegebied waardoor de druk op de waterlopen en rioleringen zal afnemen, hetgeen de waterhuishouding (vergroten capaciteit en verminderde overstorten) van de waterlopen positief beïnvloed.

Daar de dokken geen structuurkwaliteit kennen en er geen ingrepen aanleiding geven tot mogelijke effecten hierop, zijn effecten op structuurkwaliteit van de dokken niet relevant. Er worden beperkt positieve effecten verwacht op oppervlaktewaterkwaliteit t.g.v. de (vertraagde) afvoer van hemelwater.



### *Afvalwater*

Aquafin geeft aan dat het aansluiten van het afvalwater van de bijkomende bewoning op de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) van Gent geen problemen zou mogen opleveren op de capaciteit van de collectoren of RWZI.

## I.9 Onteigeningsplan

Het gebied “Oude Dokken” is volgens het Ruimtelijk Structuurplan Gent een belangrijk stedelijk project voor de Stad Gent.

Het project houdt ook een reconversie in van een industriegebied naar een stedelijk woongebied. Het industriegebied wordt gekenmerkt door een versnipperde en heterogene perceelsstructuur.

Vroeger waren een aantal gronden eigendom van het Autonome Gentse Havenbedrijf (AGH). Het AGH heeft deze bij het vastleggen van de grens van het havengebied overgedragen aan de Stad Gent, i.c. het AG Stadsontwikkelingsbedrijf Gent (AG SOB).

De Stad Gent, i.c. AG SOB, is dus reeds eigenaar van het grootste deel van de gronden binnen het projectgebied.

Men heeft bewust de concessies van een aantal bedrijven op deze gronden, laten aflopen volgens de wettelijke termijnen of ze lopen in de komende jaren af.

De bedrijven werden begeleid bij een herlocalisatie. Bedrijfsgebouwen die hierdoor leeg kwamen, werden ondertussen reeds voor een deel afgebroken om de terreinen bouwrijp te maken.

De perceelsstructuur van het oorspronkelijke industriegebied en het toekomstige stedelijk woongebied komen niet met elkaar overeen. Een fundamentele herverkaveling dringt zich in elk geval op.

De Stad Gent, i.c. AG SOB, wil bovendien een zeer actieve rol spelen bij de ontwikkeling van het gebied.

De jarenlange verwaarlozing van het gebied (in het bijzonder van de kaaimuren, kaaien en wegen), de nood aan een volledige nieuwe stedenbouwkundige structuur en bijhorend openbaar domein maken dat er een belangrijke inbreng nodig is van de overheid voor de aanleg van publiek groen, wegen en voetgangersbruggen, kaaien en de renovatie van de kaaimuren.

### Onteigeningsnoodzaak

De belangrijke investeringen van de stedelijke overheid en de nood om snel een kwalitatieve woonomgeving te creëren, maken dat het noodzakelijk is om project niet te lang te laten aanslepen. Dit vraagt een organisatie die in staat is om voor een globale gebiedsontwikkeling te zorgen. De Stad Gent (i.c. het AG SOB) is nu reeds eigenaar van het overgrote deel van de gronden binnen het projectontwikkelingsgebied. Een aantal terreinen die nog geen eigendom zijn van de Stad Gent (i.c. het AG SOB) zijn belangrijk om tot een samenhangende ontwikkeling in ruimte en tijd te komen.

Het is dus noodzakelijk dat de Stad Gent (i.c. het AG SOB) over die ontbrekende terreinen beschikt. Dit is de reden waarom een aantal ontbrekende percelen worden opgenomen in een onteigeningsplan. Het gaat om percelen die nodig zijn voor de realisatie van het

openbaar domein (wegen, publieke groenzones) en/of om tot een coherent bouwproject te komen.

Het gaat hier om drie gebieden:

- Een groep percelen ter hoogte van het Houtdok (zone z1b): de ontwikkeling van deze zone vereist bv. de aanleg van een ontsluitingsweg met binnenplein in noord-zuid richting. Dit en andere stedenbouwkundige voorwaarden zoals vastgelegd in de voorschriften staan haaks op de perceelstructuur. De configuratie van de bestaande perceelstructuur laat daardoor, met uitzondering van de zijde Houtdok, geen samenhangende stedenbouwkundige ontwikkeling toe. Een herverkaveling dringt zich op. Dat kan maar als alle percelen eerst samengebracht worden. Voor een samenhangende ontwikkeling is dus een onteigeningsplan noodzakelijk.

De onderstaande figuren moeten dit duidelijk maken. Links wordt aangegeven volgens welke hoofdstructuur de bouwzone zal ontwikkeld worden. Rechts is de eigendomsstructuur zichtbaar. Het gele perceel is nog geen eigendom van de stad Gent en is in het onteigeningsplan opgenomen. Rondom dit perceel zijn alle percelen eigendom van de stad Gent behalve langs de Chinastraat waar het grenst aan openbaar domein. Het te onteigenen perceel heeft een vorm die in functie van de in de voorschriften voorziene structuur op zich slechts weinig bouw mogelijkheden biedt.



- Een groep percelen ter hoogte van het Oktrooiplein (zone z1j): de nieuwe bouwlijn komt niet meer overeen met de bestaande bouwlijn en komt er een stuk achter te liggen waardoor een deel van de gronden openbaar domein zal worden. Een kwalitatieve stedenbouwkundige afwerking van dit bouwblok kan niet slagen op basis van de huidige perceelsstructuur.
- Een groep percelen ter hoogte van de overgang Achterdok en Handelsdok: voor de realisatie van een zone voor openbaar groen is de verwerving noodzakelijk. De omvang van de groenzone laat immers i.f.v. een evenredige verdeling van baten en lasten niet toe van deze bij het afleveren van een stedenbouwkundige- of verkavelingsvergunning over te dragen naar het openbaar domein.

Het vierde element betreft een klein gebouw horende bij de SPE-centrale dat niet meer in gebruik is en dat zich in een zone voor publiek groen bevindt.

## I.10 Register planbaten en planschade

(zie ook grafisch register planbaten en planschade)

In uitvoering van artikel 2.2.2, §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bevat dit gemeentelijk RUP een register van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding of een planbatenheffing.

In het kader van deze planopmaak moet er geen onderzoek verricht worden naar de eigendomsstructuur van de betreffende percelen, noch naar de aanwezigheid van mogelijke vrijstellingen of uitzonderingsgronden inzake de bovengenoemde vergoedingsregelingen of heffing.

Deze toelichting en het bijhorende grafische register wijzen enkel de kadastrale percelen aan en visualiseren de bestemmingswijzigingen die mogelijks aanleiding kunnen geven tot een bepaalde vergoedingsregeling (planschade, of heffing planbaten).

**Planschade** ontstaat wanneer, op basis van een in werking getreden RUP, een perceel niet meer in aanmerking komt voor een vergunning om te bouwen of te verkavelen, terwijl het de dag voorafgaand aan de inwerkingtreding van dat definitieve plan wel in aanmerking kwam voor een vergunning om te bouwen of te verkavelen.

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

- 1° het perceel moet gelegen zijn aan een voldoende uitgeruste weg;
- 2° het perceel moet stedenbouwkundig en bouwtechnisch voor bebouwing in aanmerking komen;
- 3° het perceel moet gelegen zijn binnen een bebouwbare zone, zoals bepaald in een plan van aanleg of een RUP;
- 4° enkel de eerste 50 meter vanaf de rooilijn komt in aanmerking voor planschade.

**Planbaten** ontstaan wanneer een in werking getreden RUP op een perceel één of meer van de bestemmingswijzigingen doorvoert. Concreet voor dit RUP gaat het enkel over de volgende bestemmingswijzigingen, opgesomd in artikel 2.6.4, 4° en 5° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, nl.:

- 4° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding “gemeenschaps- en nutsvoorzieningen” valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding “wonen” valt;
- 5° de bestemmingswijziging van een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding “bedrijvigheid” valt, naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding “wonen” valt;

Het **grafisch register planbaten en planschade** kwam als volgt tot stand:

- 1° de verschillende bestemmingszones van de weergave van de juridische toestand werden omgezet naar de categorieën en subcategorieën van gebiedsaanduidingen (cf. artikel 2.2.3, §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening);
- 2° de bestemmingen van dit gemeentelijk RUP zijn eveneens omgezet naar deze categorieën en subcategorieën van gebiedsaanduidingen (zie ook overzichtstabel in deel III);
- 3° de bestemmingszones en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften werden getoetst aan de bestemmingswijzigingscategorieën die volgens artikel 2.6.4. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening aanleiding kunnen geven tot planbaten.
- 4° de bestemmingszones en bijhorende stedenbouwkundige voorschriften werden getoetst aan de gevallen die volgens artikel 2.6.1, §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening aanleiding kunnen geven tot planschade.

- 5° alle betrokken bestemmingswijzigingen uit de hiervoor vermelde punten (3° - 4°) zijn grafisch weergegeven op het “grafisch register planbaten en planschade”.

**DISCLAIMER**

*Dit overzicht planbaten en planschade is het register, zoals bedoeld in artikel 2.2.2. §1, eerste lid, 7° en 8° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding of een planbatenheffing.*

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

*De regeling over de planschade is te vinden in artikel 2.6.1 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De regeling over de planbatenheffing is te vinden in artikel 2.6.4 en volgende van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening.*

*De tekst van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening en van het decreet grond- en pandenbeleid kan geraadpleegd worden op [www.ruimtelijkeordering.be](http://www.ruimtelijkeordering.be), rubriek wetgeving. De tekst van het decreet gebruikerscompensatie kan geraadpleegd worden op [www.codex.vlaanderen.be](http://www.codex.vlaanderen.be), zoekterm “gebruikerscompensatie”.*

*Dit register werd aangemaakt door het plan zoals het gold vóór de bestemmingswijziging digitaal te vergelijken met het huidige plan. In een aantal gevallen verschilt de cartografische ondergrond waarop de bestemmingen werden ingetekend in het oude en het nieuwe plan. Daarom kunnen bij de digitale vergelijking beperkte fouten optreden. Het register moet met dat voorbehoud geraadpleegd worden.*

## **DEELII - ONDERZOEK TOT MILIEUEFFECTENRAPPORTAGE**

### **II.1. Wettelijk kader en toetsing MER-plicht**

Een gemeentelijk RUP vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor één of meerdere projecten. De opmaak ervan valt onder het toepassingsgebied van het “Decreet van 5 april 1995 (aangevuld door de decreten van 18 december 2002 en van 27 april 2007) houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid met een titel betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage”.

De opmaak van een gemeentelijk RUP valt ook onder het toepassingsgebied van het besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's.

Planmilieueffectenrapportage is de beoordeling van bepaalde plannen en programma's op hun gevolgen voor het milieu. Hierbij gaat het om plannen en programma's die uiteindelijk kunnen leiden tot concrete projecten met mogelijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Een RUP is van rechtswege plan-MER-plichtig indien:

- 1) er een passende beoordeling vereist is en/of
- 2) het RUP het kader vormt voor een bijlage I of bijlage II project én het niet gaat om een 'klein gebied op lokaal niveau' of een 'kleine wijziging'.

Het RUP Oude Dokken beantwoordt aan de bepalingen van punt 2, en is dus plan-MER-plichtig.

Het plan-MER voor het RUP Oude Dokken werd goedgekeurd op 28 januari 2009.

Het verwerken van het plan-MER in dit gemeentelijk RUP gebeurde op deze wijze:

1. Het volledige plan-MER werd na goedkeuring een onderdeel van het gemeentelijk RUP. Het is dan ook een essentiële bijlage voor wie volledige informatie wil.
2. De remediërende maatregelen die bij elke milieudiscipline in het plan-MER worden aangegeven, worden in de toelichtingsnota integraal weergegeven.

**Omdat de remediërende maatregelen in het plan-MER verspreid voorkomen en het ook weinig waarschijnlijk is dat het plan-MER, in tegenstelling tot het RUP, regelmatig zal gebruikt worden, is het wenselijk om deze remediërende maatregelen integraal over te nemen in het RUP. Daardoor is alle essentiële informatie in één beperkt document gebundeld.** Deze remediërende maatregelen situeren zich zowel op het niveau van het gemeentelijk RUP, het stedenbouwkundige vergunningsniveau, de fase van de aanleg en werkzaamheden als het niveau van het beheer van een gebied. Daardoor is het zeer relevante informatie voor diegenen die het RUP gebruiken voor de advisering van de stedenbouwkundige en verkavelingsaanvragen.

3. Een ander voordeel is van meer praktische aard: de gevolgde werkwijze vermijdt dat het plan-MER bij vragen tot informatie steeds moet mee gekopieerd worden.
4. Daarna wordt in tabelvorm aangegeven welke remediërende maatregelen verder in het gemeentelijk RUP, hetzij in de toelichtingsnota, hetzij in de ruimtelijke opties of het onderdeel verordenende voorschriften van de stedenbouwkundige voorschriften zijn vertaald met vermelding van de zone waarin deze zijn verwerkt. Deze tabel legt een concrete link tussen MER en gemeentelijk RUP.
5. De effectief opgenomen bepalingen zijn dan terug te vinden in de toelichtingsnota, in de ruimtelijke opties of in het onderdeel verordenende voorschriften van de stedenbouwkundige voorschriften.

6. Tenslotte wordt er ook kort in tabelvorm aangegeven welke wijzigingen er in het voorontwerp zijn doorgevoerd ten opzichte van het concept-voorontwerp en wordt er aangegeven of dit gevolgen heeft voor de resultaten van het plan-MER.

Het is een bewuste keuze om enkel de relevante en zinvolle maatregelen op planniveau uit het plan-MER (dus enkel de maatregelen die vermeld staan onder de rubriek “maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP”) in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP te verwerken.

De overige maatregelen, nl. deze die doorwerken op het niveau van de vergunningverlening, voor- of inrichtingsstudies of tijdens de werkzaamheden/aanlegfase, worden bewust niet opgenomen of verwerkt in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP.

De motivatie van de stad Gent voor deze beleidskeuze is de volgende:

1. Het is een bewuste keuze om eerder **ruime, flexibele stedenbouwkundige voorschriften** op te nemen in RUP's, in tegenstelling tot wat vroeger gebruikelijk was bij de BPA's, waar alles tot in detail werd vastgelegd in voorschriften.

De Stad Gent kiest ervoor om in dit ruimtelijke uitvoeringsplan enkel de **algemene bestemming** van de gronden vast te leggen en ook zo weinig mogelijk detailvoorschriften m.b.t. inrichting en beheer vast te leggen om te vermijden dat op korte termijn eventuele projecten ten gevolge van gedetailleerde stedenbouwkundige voorschriften niet uitgevoerd kunnen worden.

Deze keuze sluit aan de bedoeling van het decreet ruimtelijke ordening van 1999, waar in de memorie van toelichting bij artikel 38 staat: “Het spreekt van zelf dat een ruimtelijk uitvoeringsplan niet steeds alle hierboven vermelde soorten voorschriften (i.c. bestemmings-, inrichtings en beheersvoorschriften) moet bevatten. Het type voorschriften dat opgenomen is in een ruimtelijk uitvoeringsplan hangt uiteraard af van het planningsniveau en de doelstellingen van het plan. ... Ook kan een plan zich op een bepaald moment beperken tot voorschriften met betrekking tot het aspect bestemming zonder dat iets over het beheer wordt bepaald.

2. De keuze is ook ingegeven door de noodzaak om in een ruimtelijk uitvoeringsplan **enkel voorschriften** op te nemen die betrekking hebben op het domein van de **ruimtelijke ordening**. Zie memorie van toelichting bij artikel 38 van het Decreet Ruimtelijke Ordening van 1999: “de stedenbouwkundige voorschriften van het plan betreffen in de eerste plaats bestemming, inrichting en/of beheer. Dit moet in ruime zin begrepen worden, met dien verstande dat de uitspraken in ruimtelijke uitvoeringsplannen zich beperken tot het domein van de ruimtelijke ordening. Ruimtelijke ordening is een facetmaterie en geen sectorale materie. Ruimtelijke ordening doet geen uitspraken over onderwerpen die niet ruimtelijk bepalend zijn en behoren tot de bevoegdheid van de sectoren.

De doorwerking van de MER in het RUP wordt geregeld door artikel 4.1.7. van het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid:

“De overheid houdt bij haar beslissing over de voorgenomen actie, en in voorkomend geval ook bij de uitwerking ervan, rekening met het goedgekeurde rapport of de goedgekeurde rapporten en met de opmerkingen en commentaren die daarover werden uitgebracht. Zij motiveert elke beslissing over de voorgenomen actie in het bijzonder op volgende punten :

- 1. de keuze voor de voorgenomen actie, een bepaald alternatief of bepaalde deelalternatieven, behalve dan voor wat het omgevingsveiligheidsrapport betreft**

Aangezien het RUP Oude Dokken uitvoering geeft aan het ruimtelijk structuurplan Gent, welke voor het plangebied vrij gedetailleerde uitgangspunten meegeeft, zijn er geen

locatiealternatieven aanwezig. Andere locaties voor woonfuncties die werden weerhouden in het RSG zijn geen alternatief voor het voorziene programma voor de site Oude Dokken. Het plan vormt immers een onderdeel van de taakstelling wonen en er zijn geen alternatieven om elders het tekort te compenseren indien deze woningen niet gerealiseerd worden.

Ook fundamenteel verschillende interne locatiealternatieven/uitvoeringsalternatieven zijn er niet. Het RUP is immers een vertaling van het stadsontwerp dat uit een wedstrijd als beste werd geselecteerd. De verdere keuze om bv. economische functies vooral in de omgeving van de Dampoort als knooppunt van openbaar vervoer in te planten, de keuze voor het openbaar vervoerssysteem, de omvang en de spreiding van het openbaar groen e.d.m. volgen allemaal uit verschillende beleidsplannen en laten geen fundamenteel andere keuzes toe.

## **2. de aanvaardbaarheid van de te verwachten of mogelijke gevolgen voor mens of milieu van het gekozen alternatief**

Uit het plan-MER blijkt dat het RUP aanvaardbaar is mits de uitvoering van de in het MER voorgestelde maatregelen.

## **3. de in het rapport of de rapporten voorgestelde maatregelen**

De maatregelen die in het plan-MER op het RUP-niveau worden voorgesteld zijn in de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP opgenomen of indien dit niet het geval is, wordt gemotiveerd waarom dit niet kan of waarom dit niet relevant is.

Een overzicht van alle remediërende maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP is opgenomen onder II.3. Hierbij wordt aangegeven in welke stedenbouwkundige voorschriften deze hun vertaling vinden. Wanneer dit niet het geval is wordt dit in voetnoten gemotiveerd.

Voor de volledigheid wordt verder onder II. 4 ook aangegeven welke wijzigingen aan het concept-voorontwerp RUP werden aangebracht naar aanleiding van het gevoerde planproces na de goedkeuring van het plan-MER en wat de gevolgen hiervan zijn op de remediërende maatregelen van het plan-MER.

Het RUP draagt op deze wijze dus bij tot een betere aanvaardbaarheid van het plan voor mens en milieu.

Het **plan-MER** werd op **28 januari 2009 door de Dienst MER goedgekeurd**. Hieruit blijkt dat er voldaan is aan de kwaliteitsvereisten van het plan-MER. Tevens houdt deze goedkeuring ook in dat de Dienst MER akkoord gaat met de indeling van de remediërende maatregelen in de verschillende categorieën namelijk maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP, maatregelen die doorwerken op het niveau van de vergunningverlening, voor- of inrichtingsstudies of tijdens de werkzaamheden/aanlegfase.

De keuze om enkel de milderende maatregelen die betrekking hebben op het planniveau zelf, om te zetten in RUP-voorschriften, en de overige maatregelen niet, is tenslotte **niet nieuw**. Op Vlaams niveau zijn gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen tot stand gekomen waarbij een gelijkaardig standpunt is ingenomen.

Dit standpunt is intussen ook reeds getoetst door de Raad Van State in de zaak van het **gewestelijk RUP voor het Sint-Pietersstation** (het arrest nr. 183.356 van 26 mei 2008 in de zaak A.181.095/X-13.191 p. 21 en 22)

Samenvattend wordt in deze zaak gesteld dat het niet opnemen van remediërende maatregelen die door hun aard en de graad van detaillering niet thuishoren binnen de context van het ruimtelijk uitvoeringsplan en de bijhorende verordenende stedenbouwkundige voorschriften is niet strijdig met de bepalingen van het DABM, en sluit aan bij het goedkeuringsbesluit van de dienst MER m.b.t. de plan-MER.

## **II.2 Overzicht van de remediërende maatregelen per milieudiscipline**

### **1. Milieudiscipline bodem**

#### ***1 Maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP***

- Geen

#### ***2 Maatregelen op het niveau van de (stedenbouwkundige) vergunningsaanvragen***

##### Maatregelen rechtstreeks op te nemen in de stedenbouwkundige vergunning

- Geen

##### Maatregelen die gekoppeld moeten worden aan (uitvoeringsgerichte) voorstudies / inrichtingsstudies

- Er dient een nota te worden opgesteld waarin de bemalingsinvloed nader wordt onderzocht en waaruit blijkt welke effecten verwacht worden naar aanleiding van het verspreiden van verontreiniging of het risico op zettingen. Tevens worden maatregelen voorgesteld om risico's tot een minimum te beperken. Enkele onderzoeksaspecten kunnen zijn:
  - Tijdens grondverzet en tijdens onderzoek naar de bemalingsinvloed wordt aanbevolen om het studiebureau aan te zetten tot het raadplegen van de reeds uitgevoerde bodemonderzoeken.
  - Tijdens bemaling is het mogelijk dat zetting / inklinking optreedt t.h.v. bestaande constructies (zoals huizen of andere gebouwen) die binnen de invloedsstraal van de bemaling vallen. Zie §7.2.1.1.1. De nodige aandacht dient tevens te gaan naar cumulatieve effecten van het gelijktijdig bemalen van nabijgelegen bouwputten in het plangebied. Als aandachtspunt wordt hier opgemerkt dat het risico op zetting nader dient te worden bepaald t.h.v. de betreffende zones, opdat negatieve gevolgen aan constructies zoveel mogelijk vermeden worden. Een gepast aantal boringen en sonderingen dienen te worden uitgevoerd en de invloedsstraal van de bemaling dient te worden berekend opdat risico's op zettingen vooraf kunnen worden ingeschat. Overeenkomstig de resultaten van de studie kunnen evenwaardige maatregelen worden opgelegd in bestekken. Indien maatregelen nodig zouden zijn door optredende risico's, dienen de eigenaars van gebouwen hiervan op de hoogte te worden gesteld.
  - Voor meer details wordt verwezen naar de voorwaarden in §7.2.5.2

##### Maatregelen die een aandachtspunt vormen tijdens de werkzaamheden/aanlegfase

- Tijdens de aanlegfase geregeld controle uitoefenen op het gebruikte materieel om het risico op verontreiniging door lekken of calamiteiten tot een minimum te beperken.
- Tijdens de afwerking worden waar relevant de zones voor publiek groen terug aangevuld met de voordien afgegraven toplaag. Dit bepaalt immers haar structuurkwaliteit. Bij het opnieuw aanbrengen van de toplaag moet compactatie en versmering vermeden worden.
- Het apart afgraven, stockeren en terug aanvullen van de teelaarde (indien aanwezig en waar relevant) dient in het bestek als voorwaarde opgelegd te worden (vermenging van de bodemlagen moet m.a.w. vermeden worden).
- Tijdens de werken zelf dient de zetting opgevolgd te worden. Van zodra zettingen worden waargenomen op bepaalde afstanden van de bouwput die een bepaalde 'risicogrens' overschrijden, dienen maatregelen getroffen te worden. Deze maatregelen kunnen gaan van het instellen van retourbemaling tot het plaatsen van keerwanden of beschoeiingen. Deze keerwanden (zoals bv. een damwand) kunnen immers worden toegepast als waterremmende barrières.



### **3 Maatregelen tijdens beheer van het terrein**

- Er bij de beheerder van het terrein op aandringen om het groenbeheer op een milieuverantwoorde wijze te laten gebeuren.
- De bewoners informeren over meer milieuvriendelijke methodes van onkruidbestrijding.

## **2. Milieudiscipline water**

### **1 Maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP**

- Geen

### **2 Maatregelen op het niveau van de (stedenbouwkundige) vergunningsaanvragen**

#### Maatregelen rechtstreeks op te nemen in de stedenbouwkundige vergunning

- Geen; de vergunningsaanvragen dienen te voldoen aan de verplichtingen uit de gewestelijke verordening: (in volgorde van afnemend belang) in eerste instantie dient men hemelwater te hergebruiken (bv. d.m.v. regenwaterput), in tweede instantie dient men het overstortwater van de regenwaterput te infiltreren in de ondergrond en pas in laatste instantie gaat men het niet-infiltreerbaar hemelwater vertraagd afvoeren naar het oppervlaktewater of het openbaar hemelwaterriool.

#### Maatregelen die gekoppeld moeten worden aan (uitvoeringsgerichte) voorstudies / inrichtingsstudies

- Tijdens bemaling is het mogelijk dat grond-/grondwaterverontreiniging vanuit naburige percelen wordt verspreid. Ook het aantrekken van verontreiniging uit de waterlopen behoort tot de risico's. Omgekeerd kan tevens verontreiniging vanuit het grondwater in oppervlaktewater terechtkomen. Om deze risico's tot een minimum te beperken dient een bemalingsnota te worden opgesteld waarin maatregelen voorop worden gesteld (zie tevens maatregelen t.b.v. zetting onder discipline bodem waarvoor ook het opstellen van een bemalingsplan wordt voorgesteld). Ten behoeve van het voorkomen van het verspreiden van reeds aanwezige grondwaterverontreiniging tijdens het bemalen, dienen een aantal maatregelen getroffen te worden: enerzijds inzake studiewerk en anderzijds op het terrein tijdens de uitvoering:
  - De initiatiefnemer laat een berekening maken van de invloedsstraal van de bemaling op basis van exacte gegevens (diepte bouwput, grondwaterstanden, doorlatendheid van de bodem).
  - Indien blijkt dat de bemalingsstraal zich bevindt binnen een locatie waar die is opgenomen in het register van verontreinigde gronden (er wordt hiervoor verwezen naar Kaart 8 + meest recente situatie op te vragen bij de stadsdienst), is bijkomend studiewerk noodzakelijk.
  - De initiatiefnemer consulteert bij de OVAM de bodemonderzoeken en indien noodzakelijk saneringsprojecten die binnen of aan de rand van de invloedsstraal van de bemaling vallen.
  - Indien redelijkerwijs kan worden verondersteld dat er geen grondwaterverontreiniging (aanrijking) binnen het invloedsgebied aanwezig is kan de initiatiefnemer overgaan tot bemaling zonder hiervoor speciale maatregelen te ondernemen naar kwaliteitsbeheersing toe.
  - Indien redelijkerwijs kan worden verondersteld dat er zich een grondwaterverontreiniging (aanrijking) binnen het invloedsgebied bevindt, kan de

- initiatiefnemer NIET overgaan tot bemaling zonder hiervoor speciale maatregelen te ondernemen naar kwaliteitsbeheersing toe. Mogelijkheden hiertoe zijn:
- Zuiveren bemalingswater in een zuiveringsinstallatie geschikt voor de betreffende verontreinigende component(en)
  - Gebruik van damplanken / kringbeschoeiing
  - Controleren/meten of de maatregelen voldoende doeltreffend zijn
  - Andere...
- Principes integraal waterbeheer opnemen in de ontwerpplannen. Drie trappen zullen worden gevolgd in het kader van de ontwikkelingen binnen het plangebied Oude Dokken A:
- Opvang en hergebruik wordt uitgevoerd door het inrichten van groendaken, het gebruik van hemelwater voor het onderhoud van gebouwen, toiletspoeling en dergelijke.
  - Er dient indien mogelijk (indien de fysische bodem (grond- en grondwater) aspecten dit toelaten) te worden uitgegaan van maximale infiltratie. Er wordt verwezen naar §7.2.2.1.2.
    - Binnen het uittekenen van de ontwikkelingsplannen zelf wordt zoveel mogelijk creatief naar oplossingen gezocht wat betreft infiltratiemogelijkheden voor het hemelwater van de verharde oppervlakten. Er wordt per bouwproject kritisch bekeken welke verharde oppervlakten in aanmerking komen om aangelegd te worden in waterdoorlatend materiaal. Voor parkeerterreinen, wandel- en fietswegen is bestrating in doorlatende materialen mogelijk. Hier zijn verschillende mogelijkheden: bestrating met grote voegen, met waterdoorlatende betonstraatstenen, PE-grastegels, grasbetontegels, ternaire mengsels, dolomiet, ...
      - Globale diverse voorstellen van infiltratie kunnen zijn:
        - o inbrengen van wadi's langs de verschillende wegen van het plangebied
        - o infiltratievijvers
        - o eventueel inbrengen van geperforeerde RWA's
        - o transportgrachten met bufferende en infiltrerende werking
        - o ondergrondse infiltratiesystemen
        - o plaatselijke infiltratie op maaiveld voor de parkeerplaatsen indien mogelijk
    - Indien niet maximum kan worden geïnfiltreerd, wordt het gebufferde hemelwater vertraagd afgevoerd. In principe zijn de dokken niet kwetsbaar voor capaciteitsoverschrijding en dient volgens W&Z het water niet vertraagd te worden afgevoerd. Dit neemt niet weg dat vertraagde afvoer deels infiltratie kan bewerkstelligen en daarom toch de voorkeur geniet wanneer gedeeltelijke infiltratie 'onderweg' nog mogelijk zou zijn.
      - Afvoer van run-off van de nieuwe wegenis gebeurt gescheiden van het rioleringsstelsel. Voor de bestaande wegenis dient bestudeerd te worden welke grachten kunnen worden gebruikt of gecreëerd voor de vertraagde afvoer.
      - Er dient omwille van het zuiverend effect van grachten en de mogelijkheden voor infiltratie in de bodem te worden bestudeerd hoe het water vertraagd kan worden afgevoerd in/naar de grachten en waterlopen door:
        - o Rekening houdend met de stedenbouwkundige verordening stad Gent, dewelke vooropstelt dat baangrachten en afwateringsgrachten in geen geval nog dicht worden gelegd en inbuizing ervan wordt slechts bij onvermijdelijkheid toegestaan. Deze grachten fungeren immers als buffering en infiltratie. Daarnaast oefenen grachten een zelfzuiverende werking uit waardoor de kwaliteit van het water positief wordt beïnvloed.
        - o Indien sommige afvoergrachten niet anders dan ingebuisd kunnen worden aangelegd, wordt best een wervelventiel voorzien die het debiet of de doorvoer beperkt.
        - o Het herwaarderen van bestaande grachten in het plangebied.
        - o Aanleg van oevers van grachten langs wegenis. Indien voldoende ruimte voorhanden wordt geopteerd voor het aanleggen van grachten met zwakkere hellingen opdat het gebruik van oeverversteving overbodig wordt. De taluds

worden dan bij voorkeur met een helling met schuimte 12/4 of zwakker aangelegd om potentiële erosie te verminderen. Bij gebrek aan ruimte (zwak hellende oevers nemen meer ruimte in) kan potentiële uitschuring van de oevers worden tegengegaan door het aanbrengen van een natuurlijke oeverversteving.

o Indien terreincondities dit toelaten dienen de grachten voorzien te zijn van doorlaatbare wallen van aard&grind. Deze bevorderen het bufferend vermogen van de grachten en dus ook de doorsijpeling of infiltratie van het hemelwater.

o Als een verharding wordt uitgebreid, kan met beperkte kosten ook de bestaande verharding worden "afgekoppeld". Ook zouden bestaande verhardingen, die vandaag geen nut meer hebben, systematisch moeten worden opgebroken, zodat het hemelwater er opnieuw in de bodem kan dringen.

o ...

#### - Waterzuivering

- In de zones waar geen aansluiting op een RWZI is voorzien wordt binnen de ontwerpstudie het volgende bekeken:
  - afgetoetst of het afvalwater collectief kan worden gezuiverd in plaats van individueel en hoe de beschikbare ruimte hiervoor in aanmerking komt. Hierdoor wordt controle op de goede werking gemakkelijker en bovendien worden calamiteiten sneller en efficiënter gesignaleerd.
  - Haalbaarheid van het aansluiten op de RWZI voor deze zone nagaan bij de beheerder van de collectoren, riolering en RWZI. Aansluiting van de betreffende zone op het openbaar rioleringsnetwerk dat aansluiting geeft op de RWZI van Gent is immers de meest duurzame en dus ook de meest wenselijke oplossing.

#### Maatregelen die een aandachtspunt vormen tijdens de werkzaamheden/aanlegfase

- Tijdens de aanlegfase dient geregeld controle te worden uitgeoefend op het gebruikte materieel om het risico op verontreiniging door lekken of calamiteiten tot een minimum te beperken.
- Grondwaterwinningen onder de vorm van bemaling dienen gemeld te worden bij het College van Burgemeester en Schepenen.
- Het opvolgen van het bemalingsplan met voorstellen tot eventuele retourbemaling, gebruik van damplanken, voorzuivering, ...
- Globaal gaat de voorkeur uit naar het bemalen met retourbemaling indien de kwaliteitsgaranties voldoen. Retourbemaling is op de meeste plaatsen technisch haalbaar daar de doorlatendheid van de bodem voldoende is (best=zandgronden) en daar de grondwaterstand zich veelal minstens één meter onder het maaiveld bevindt.

#### **3 Maatregelen tijdens beheer van het terrein**

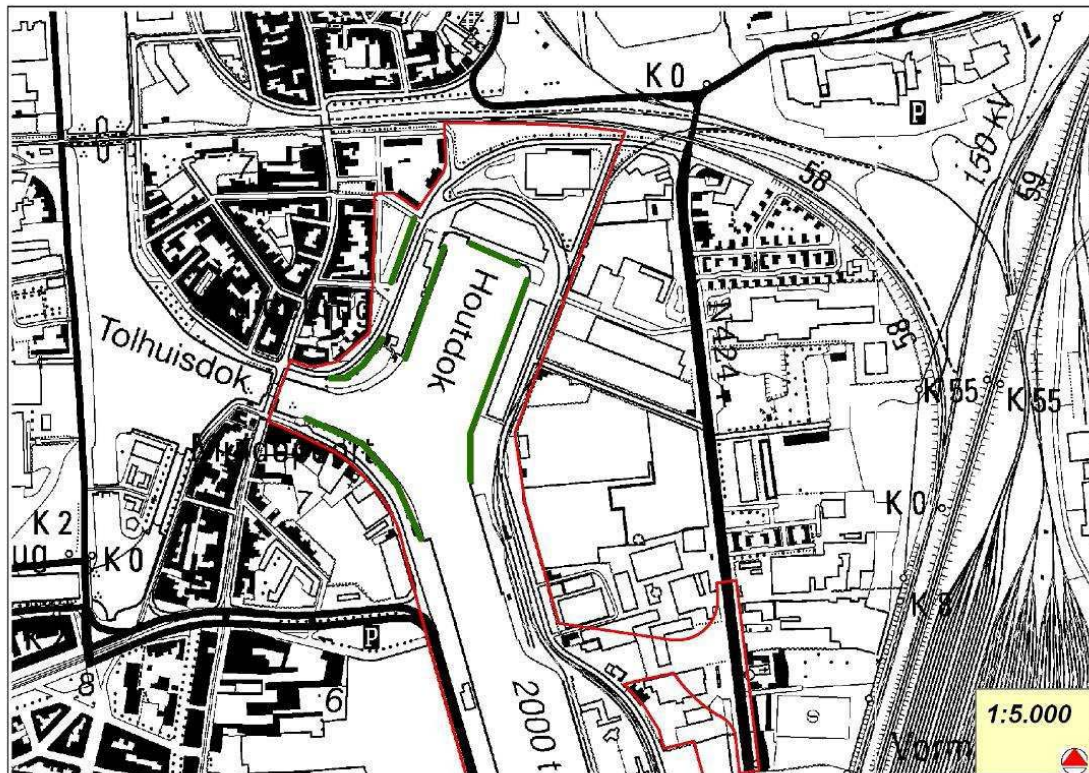
- Beperken van verontreiniging in dakwater door metalen (zink, koper,...) dakgoten te voorzien van een coating, of in de mate van het mogelijke gebruik te maken van niet-uitloogbare materialen.
- Volgende aanbevelingen worden gegeven voor het beheer van het openbaar en privédomein:
  - Het gebruik van hemelwater voor het sproeien van groenzones indien relevant.
  - Het gebruik van milieuschadelijke pesticiden voor het onderhoud van de publieke groenzones wordt vermeden (eind 2009 is voor Stad Gent sowieso een nulgebruik op het openbare domein van toepassing).
  - Op privé-terrein worden eveneens de richtlijnen van de stad gevolgd m.b.t. onderhoud of indien niet mogelijk wordt vanuit Stad Gent getracht om via sensibilisatie het gebruik van pesticiden te reduceren.

- Stad Gent voert controles uit op het effectief aangesloten zijn van de bestaande en geplande gebouwen op de riolering en afdwingen van de verplichte aansluiting. Bij nieuwbouw wordt, in overeenstemming met de gewestelijke verordening, een hemelwaterput met hergebruik opgelegd, waar nodig aangevuld met een infiltratievoorziening. Ook hierop is controle essentieel.
- Voor bestaande woningen binnen het plangebied, worden burgers aangemoedigd en gewezen op de bestaande premies e.d. om het hemelwater af te koppelen van de riolering, om hemelwaterputten met hergebruik te installeren en om infiltratiemogelijkheden te voorzien.
- Onderhoud van de grachten en dit om maximale infiltratie te kunnen benutten.

### 3. Milieudiscipline fauna en flora

#### 1 Maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP

- De zaadbank en het ongestoorde bodemprofiel van houtkanten, ... bieden op korte en lange termijn meer mogelijkheden dan de door elkaar geploegde (en geëgaliseerde) bodem. Om die reden dienen interessante zones die niet strikt van belang zijn in kader van het plan (zoals vnl. binnen de zones voor publiek groen) niet vergraven te worden.
- Ook wordt voorgesteld om de bestaande waardevolle bomenrijen in het plan (langsheen de zuidelijke oever van het westelijke Houtdok-gedeelte) te behouden, het-verstevigen en restaureren van de historisch relevante kades (rondom het Houtdok) en deze opvoegen met specie die muurvegetaties toelaat, .... Zie ook de navolgende figuur met de bij voorkeur te behouden of in gelijkwaardige vorm te herstellen natuurelementen.



Indien aanplantingen gebeuren, dient hier zo veel mogelijk naar inheems materiaal gegrepen te worden.

- Maximum behoud van huidige houtkanten ter hoogte van de parken vooropstellen.

## **2 Maatregelen op het niveau van de (stedenbouwkundige) vergunningsaanvragen**

### Maatregelen rechtstreeks op te nemen in de stedenbouwkundige vergunning

- Geen

### Maatregelen die gekoppeld moeten worden aan (uitvoeringsgerichte) voorstudies / inrichtingsstudies

- In het inrichtingsplan (publiek domein) dient de ontwikkeling van spontane natuur op restgronden en in zones voor openbaar groen te worden overwogen.
- De beperkte aanwezige oevervegetatie is een potentie die met een natuurgerichte aanleg kan uitgebreid worden.
- In het inrichtingsplan (publiek domein) dient geopteerd te worden om zo natuurlijk mogelijke dokkades en –oeveren te voorzien (bv; gemetste kades, lokaal hellende oeveren met een half-natuurlijke versteviging, ...).

### Maatregelen die een aandachtspunt vormen tijdens de werkzaamheden/aanlegfase

- De stockage van gronden dient zoveel mogelijk te gebeuren binnen de perimeter van de geëgaliseerde en bouwrijp te maken zones.
- Tijdens de graafwerken wordt de teelaarde en ondergrond bij voorkeur zorgvuldig gescheiden (waar van toepassing). Na de werken wordt zij in de goede volgorde teruggeplaatst. Vermenging van de bodemlagen bij het afgraven en stockeren dient dus te worden vermeden.
- Na afwerking van de stockagezone wordt in de zones die een groene invulling krijgen (zone voor publiek groen) de bovenste teelaardelaag bij voorkeur losgewerkt (met bijvoorbeeld een gewone landbouwfrees).

## **3 Maatregelen tijdens exploitatie/beheer van het terrein**

- Alle ingrepen in groen- of parkzones uitvoeren volgens de Code van Goede Praktijk.
- In de mate van het mogelijke moeten de groenranden rondom de diverse gebouwen een beheer krijgen dat de ontwikkeling van spontanere groenelementen mogelijk maakt (ruigtevlekken, tijdelijke opslag van jonge houtigen, ...)
- Zoveel mogelijk werken met spontane verjonging is belangrijk, alsook het bijzonder aandacht besteden aan de ontwikkeling van natuur op water en in grenssituaties.
  - Het grootste deel van het Houtdok bestaat uit loodrecht gemetste en verweerde bakstenen en een gedeelte van het Houtdok uit natuursteen-zetwerk onder een helling van 45° (ter hoogte van de Muidebrug). Om de muurplanten ter hoogte van de gemetste kades en de hellende natuursteen-oeveren te behouden dient men te overwegen om deze kades ± in hun huidige vorm te bewaren (al dan niet na integrale restauratie). Volgende acties zijn hierbij zinvol: bij het herstellen en verstevigen van de gemetste kades er op toezien dat een stabiele vochtvoorziening in de kade gegarandeerd wordt (deze maatregel is van belang voor het ontwikkelen van een waardevolle muurvegetatie), geen behandeling met zandstralen of hogedrukspuiten toepassen, geen bestrijdingsmiddelen (herbiciden, fungiciden, bleekwater, mosbestrijdingsmiddelen, ...) gebruiken, geen waterafstotende lagen aanbrengen, indien nodig en (op vlak van stabiliteit ook haalbaar) voegen met kalkmortel i.p.v. moderne cement, bomen en struiken in de omgeving van de muur behouden indien er schaduwminnende muurplanten groeien.
  - In functie van een in deze zone veel voorkomende Gierzwaluw kan worden overwogen om Gierzwaluwvriendelijk te bouwen, en bv. nestlocaties in te bouwen in de nieuw in te planten gebouwen. Zowel de Huis- als de Gierzwaluwmaatregelen verdienen de aandacht bij de ontwikkeling.
  - Als er veel glas wordt voorzien (t.b.v. lichtinval, uitzicht, wind- en geluidsscherm, ...) zal dit enige negatieve repercussies kunnen hebben op de aanwezige avifauna. Omdat vogels dit doorzichtig materiaal niet kunnen waarnemen, vliegen velen en met name kleine

zangvogels, zich dood tegen deze onzichtbare barrières. Preventieve maatregelen, als het aanbrengen van smalle stroken op het glas, decoratieve figuren middels zandstralen, het gebruik van getint niet spiegelend glas of het toepassen van glas met daarin verwerkt draden zijn enkele van de vele mogelijkheden die kunnen worden toegepast om het aantal raamslachtoffers te reduceren en behoeven weinig afbreuk te doen aan de vormgeving van een gebouw. Bij het ontwerpen van nieuwe gebouwen dienen ramen niet tegenover elkaar geplaatst te worden om doorkijk te vermijden. Bij het gebruik van spiegelend glas kan het door het onder een hoek te plaatsen verhinderen dat de omgeving wordt gereflecteerd of kan de reflectie gevarieerd worden. Een enkel klein stickertje op een oppervlak van 10m<sup>2</sup> zoals soms wordt waargenomen op doorzichtige geluidsschermen, is weinig of niet effectief. In het kader van de precieze vormgeving van de diverse constructies dient in samenwerking met planologen en architecten bekeken te worden waar problemen te verwachten zijn met vogels, en hoe dit voorkomen kan worden.

## **4. Milieudiscipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie**

### **1 Maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP**

- Het plangebied bevat zowel beschermd als niet beschermd waardevol industrieel erfgoed (gebouwenpatrimonium en infrastructures). In de RUP-voorschriften staat het behoud van specifieke gebouwen en infrastructures voorop (te integreren elementen), maar worden verder niet voor alle elementen garanties geboden op een maximum behoud/zorg van/voor de erfgoedwaarden. In aansluiting hierop wordt het volgende voorgesteld:
  - In het RUP (bijvoorbeeld onder de verordenende stedenbouwkundige bepalingen) kan worden aangegeven dat een toetsing dient te gebeuren aan het behoud/de zorg van/voor bouwkundig erfgoed bij aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning of/voor wijzigingen aan het Handelsdokcentrum.
  - Deze toetsing dient te voldoen aan een aantal toetsingscriteria zoals opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van het voorschrift voor Z1o. Bij het renoveren of verbouwen van dit gebouw dient maximum rekening te worden gehouden met haar erfgoedwaarde.
  - De werken aan het bestaande gebouw worden getoetst aan onderstaande criteria:
    - in overeenstemming zijn van de waardebeleving van het gebouw;
    - in overeenstemming met de beeldkwaliteit van de gevelwanden ten overstaan van de publieke ruimte: In overeenstemming met de gevelmaterialen en/of bouwtechnieken dewelke het gebouw zijn waardevol karakter verlenen;
    - gebruik van duurzame gevel- en dakmaterialen die esthetisch verantwoord zijn;
    - bestaande zichtlijnen van en naar het gebouw worden gevrijwaard van op het openbaar domein.
- Er dient vanuit Stad Gent bekeken te worden hoe wordt omgegaan met het bouwkundig erfgoed in het bestaand stadsweefsel binnen het plangebied. Bevoegde dienst geeft hierover haar advies. In de verordenende bepalingen van het RUP zal hiermee rekening gehouden worden.
- Het RUP neemt (bijvoorbeeld in haar verordenende stedenbouwkundige voorschriften) bepalingen op die het realiseren van gesloten bouwwanden langsheen het water zoveel als mogelijk beperkt zodat de relatie tussen het water en de huidige omgeving maximum tot zijn recht kan komen. Hiermee samenhangend dient voor zone Z5 of zone Handelsdokbrug, het RUP-voorschrift op te nemen dat de visuele relatie tussen de oostelijke en westelijke zijde dient te worden gewaarborgd en tevens dat de zichtrelatie over het water moet gegarandeerd blijven in noord-zuidelijke zin met aandacht voor effecten op bouwkundig erfgoed (zoals de zichten op de blauwe en gele kraan).

## **2 Maatregelen op het niveau van de (stedenbouwkundige) vergunningsaanvragen**

### Maatregelen rechtstreeks op te nemen in de stedenbouwkundige vergunning

- Opstellen van een toetsingsnota voor bouwkundig erfgoed indien relevant, zoals uitgelegd in bovenstaande paragraaf.

### Maatregelen die gekoppeld moeten worden aan (uitvoeringsgerichte) voorstudies / inrichtingsstudies

- De kaaimuren rondom Houtdok zijn historisch waardevol. In een ontwerpstudie dient verdere analyse te verduidelijken op welke manier zones van de waardevolle kaaimuren al dan niet kunnen worden behouden (mits bijvoorbeeld renovatie).
- Het inrichtingsplan publiek domein dient voldoende aandacht te besteden aan de natuurlijke inrichting van de zones voor publiek groen.

### Maatregelen die een aandachtspunt vormen tijdens de werkzaamheden/aanlegfase

- Effecten van grondwaterstandsval op waardevol erfgoed zijn niet uit te sluiten. Maatregelen dringen zich op indien moest blijken dat er een risico op zettingen bestaat. Een bemalingsplan dient hier meer duidelijkheid over te geven. Er wordt verwezen naar de remediërende maatregelen onder de discipline water.
- In het kader van het RUP Oude Dokken A wordt door de dienst Stadsarcheologie volgend archeologisch advies verleend:
  - 1) voor de percelen waar grootschalige infrastructuur het archeologische bodemarchief in de 19de, de 20ste of de 21ste eeuw verstoort gelden de volgende voorschriften:
    - Rekening gehouden met de inhoudelijk-wetenschappelijke en bodemverstorende gegevens, lijkt het aangewezen de archeologische opvolging te beperken tot archeologische registraties bij de uitgravingen en/of ingrepen in de bodem.
    - De meldingsplicht conform het Decreet houdende de bescherming van het archeologische patrimonium d.d. 30 juni 1993 blijft geldig, wat inhoudt dat bij het aansnijden van archeologische sporen de archeologische overheid onmiddellijk dient te worden gecontacteerd en dat de sporen onberoerd moeten blijven tot na de archeologische registraties. Onder archeologische sporen worden verstaan grondverkleuringen, constructieresten en vondsten ouder dan de 20ste eeuw.
  - 2) voor de percelen die niet gekenmerkt worden door grootschalige infrastructuur uit de 19de, de 20ste of de 21ste eeuw gelden de volgende voorschriften:
    - Van zodra er plannen zijn voor de uitvoering van werken met ingrepen in de bodem (infrastructuur, nutsleidingen, nieuwbouw, restauratie, boomaanplant, parkaanleg, enz.) moet contact worden opgenomen met de bevoegde archeologen om uit te maken of een archeologisch vooronderzoek voorafgaand aan de werken noodzakelijk is.
    - Indien een archeologisch vooronderzoek noodzakelijk is, dan staat de bouwheer voor de organisatie en de realisatie in, conform het programma van eisen dat door de bevoegde archeologen wordt opgemaakt en kunnen de bouwwerkzaamheden pas aanvatten na aanvaarding van het archeologisch vooronderzoek door R.O. Vlaanderen.
    - Indien er geen archeologisch vooronderzoek of een andere vorm van archeologische opvolging noodzakelijk is, dan blijft ook in deze gevallen de meldingsplicht conform het Decreet van 1993 gelden.

## **3 Maatregelen tijdens beheer van het terrein**

- Geen

## **5. Milieudiscipline mens-sociaalorganisatorische aspecten en hinder**

### **1 Maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP**

- Het omzetten van de zone z1q van kmo-zone naar zone voor stedelijk wonen (met een invulling van 100% gemeenschapsvoorziening) is mogelijks benadelend voor de bestaande SPE-centrale die dient te voldoen aan de milieukwaliteitsnormen van geluid. Er wordt voorgesteld dat deze kwestie juridisch wordt uitgeklaard door een expert/advocaat in milieurecht. Wanneer nadelige consequenties te verwachten zijn wordt voorgesteld om de zone z1q in te kleuren als zone voor gemeenschapsvoorziening in het RUP.
- In het RUP-voorschrift voor zone Z7 of Z1h worden bijkomende details opgenomen in het kader van de toe te passen veiligheidsafstanden van wonen tot de hoogspanningslijn of kabels en dit in het kader van het voorzorgsprincipe.
- Ten gevolge van de aanwezigheid van aardgasleiding van Fluxys dient uit veiligheidsoverwegingen rekening te worden gehouden met de locatie van gevoelige bevolkingsgroepen.
- Opnemen in het RUP dat bij elke bouwaanvraag en de uit te voeren werken op percelen die zich onder of naast de hoogspanningslijn bevinden, advies wordt gevraagd aan de betrokken nutsmaatschappij.
- Het RUP dient in haar stedenbouwkundige voorschriften onder zone Z2 op te nemen dat het park behorende tot de SPE-centrale uit veiligheidsoverwegingen niet toegankelijk mag worden gesteld voor het publiek (rekening houdend met explosiegevaar afkomstig van de aardgasontspan-, tel- en afsluitingsinfrastructuur. Eventueel kan de zone worden ingekleurd als bedrijfsgroen/buffergroen/zichtgroen.
- Het watercaptatiegebouw van SPE staat in de mogelijks te dempen zone van het Achterdok. Bij eventuele demping moet captatiemogelijkheid gegarandeerd blijven.
- In de toelichtingsnota van het RUP dient opgenomen te worden dat tijdens het ontwerp van de brug AWW contact opneemt met Waterwegen en Zeekanaal NV in functie van gegarandeerd watertransport van grote stukken.

### **2 Maatregelen op het niveau van de (stedenbouwkundige) vergunningsaanvragen**

#### Maatregelen rechtstreeks op te nemen in de stedenbouwkundige vergunning

- Geen

#### Maatregelen die gekoppeld moeten worden aan (uitvoeringsgerichte) voorstudies / inrichtingsstudies

- Er dient voldoende rekening te worden gehouden met de leefbaarheid van bestaande bedrijven gekoppeld aan de geplande woon- en andere stedelijke functies en omgekeerd.
- Daar de berekeningen van het elektromagnetisch veld in de hoogspanningslijn in de huidige studie is gebaseerd op het laagste punt van de draden op een punt buiten het plangebied (worst-case), kan in opdracht van Stad Gent een nieuwe berekening worden geadviseerd rekening houdend met de hoogte van het draadstel binnen het plangebied. Een bijkomende berekening om effecten op hoogbouw te begroten dringt zich eveneens op.
- Stad Gent dient nader te onderzoeken of het behoud van de bovengrondse luchtlijn opportuun is. Naar epidemiologische risico's toe wordt vanuit onderzoek immers geconcludeerd dat een ondergrondse kabel de voorkeur geniet.
  - In het geval dat de luchtlijn blijft (en er dus geen ondergrondse kabels worden aangelegd) wordt getoetst aan de veiligheidsafstanden bij de richtwaarde van 0,4µT. Hoewel bewezen gezondheidseffecten pas te verwachten zijn vanaf 100 µT, wordt uit



- voorzorg rekening gehouden met de richtwaarde van 0,4  $\mu$ T die rekening houdt met de grotere gevoeligheid van kinderen.
- In het geval de lijn ondergronds via kabels wordt aangelegd, dienen de afstanden van bebouwing tot de kabels in de weg afgestemd te zijn op de afstandsrichtwaarden voor 0,4 $\mu$ T.
  - De hoogspanningspyloon zou eventueel langs de oostelijke zijde van de dokken (pyloon nr. 19) verplaatst kunnen worden tot buiten het plangebied, in industriezone. Opmerking: dit is geen verplichting die kan worden opgelegd aan Elia. Opgelet: als de mast verzet wordt kan het gebeuren dat de mast moet verhoogd worden (door de grotere tussenliggende afstand met aansluitende masten t.g.v. de verhoogde doorhang van de draad).
- Geen projecten met geplande aanwezigheid van gevoelige populaties toelaten binnen de woonzones, zoals scholen, kinderdagverblijven, rust- of ziekenhuizen, ...wanneer deze hinder kunnen ondervinden van bestaande industrie, geluidshinder en hinder van slechte luchtkwaliteit:
- geluidshinder (zie discipline geluid)
  - luchtkwaliteitshinder (zie discipline lucht).

#### Maatregelen die een aandachtspunt vormen tijdens de werkzaamheden/aanlegfase

- De bewoners en omwonenden dienen voldoende ingelicht te worden over de projectwerken.
- Om hinder van werfverkeer tijdens de aanlegfase te beperken dient in samenspraak met de politie een regeling met de vervoerders te worden uitgewerkt om het transport langs de meest wenselijke route te leiden.
- Er wordt zoveel mogelijk naar gestreefd om een spreiding te voorzien van de meest verkeershinderende werken naar dalmomenten.
- Inzake grondverzet dient bij de aanleg van de kaaimuren (waarbij de aanvoer van grond nodig is), zo veel mogelijk gestreefd te worden naar een maximale inzet van het ‘grondoverschot’ van de ontwikkeling.
- Vervoer van grond en materialen via water geniet de voorkeur; er dient onderzocht te worden of vervoer via het water (Handelsdok en Houtdok) haalbaar wordt geacht. Er dient in dit kader onderzocht te worden of tijdelijk gebruik kan worden gemaakt van bestaande kade-infrastructuur op de dokken of een tijdelijke infrastructuur kan worden aangelegd en dit in samenspraak met de waterbeheerder. Hierbij wordt nog opgemerkt dat de kades eerst voldoende stabiel moeten zijn vooraleer kan worden gedacht aan vervoer via water.
- Er wordt tijdens de aanlegfase rekening gehouden met de randvoorwaarden die de beheerders van de nutsvoorzieningen stellen ter hoogte van infrastructuur. De randvoorwaarden voor werken ter hoogte van de aardgasleidingen van Fluxys zijn meegegeven in Bijlage 4 (§15.4)

### **3 Maatregelen tijdens beheer van het terrein**

- Er wordt tijdens het beheer van het terrein rekening gehouden met de randvoorwaarden die de beheerders van de nutsvoorzieningen stellen ter hoogte van infrastructuur. De randvoorwaarden voor aardgasleidingen van Fluxys zijn meegegeven in Bijlage 4 (§15.4).

## **6. Milieudiscipline mens – mobiliteit**

Op basis van de voorgaande bespreking worden volgende aanbevelingen gedaan om negatieve effecten van het RUP te beperken en positieve effecten nog te versterken:

### **1 Maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP**

- Grafisch plan: nihil
- Voorschriften:
- De parkeernorm voor wonen verfijnen tot 1,4 parkeerplaatsen per woongegelegenheid waarvan 0,4 parkeerplaatsen per woongegelegenheid met verplicht gedeeld gebruik door andere functies. Verdere verfijning/differentiatie i.f.v. de nabijheid aan een station voor openbaar vervoer is nodig. De parkeernormen die in het MOBER worden voorgesteld gaan immers uit van een homogene parkeerbehoefte voor het gebied van de Oude Dokken. Door de omvang van het gebied is het wellicht beter om deze parkeernormen nog verder te verfijnen voor het deel van de Oude Dokken dat zich nabij de Dampoort als knooppunt van openbaar vervoer bevindt en voor het deel dat verder af ligt. Hieruit kunnen een aantal richtcijfers volgen voor het berekenen van de parkeerbehoefte.
- In de toelichtingsnota van het RUP dient opgenomen te worden dat tijdens het ontwerp van de brug in opdracht van AWV, er wordt rekening gehouden met de doorstroming van langzaam verkeer en openbaar vervoer langsheen het dok.

### **2 Maatregelen op het niveau van de (stedenbouwkundige) vergunningsaanvragen**

#### Maatregelen rechtstreeks op te nemen in de stedenbouwkundige vergunning

- koppeling van de ontsluiting van zone Z1e,p,o-deel met de ontsluiting van ACEC (toegang vanaf oostelijke flank van het gebouw op Dok-Noord)

#### Maatregelen die gekoppeld moeten worden aan (uitvoeringsgerichte) voorstudies / inrichtingsstudies

- Bij de uitwerking van de uitvoeringsdossiers voor de Handelsdokbrug voldoende capaciteit geven aan de brugvoeten van de Handelsdokbrug.

#### Maatregelen die een aandachtspunt vormen tijdens de werkzaamheden/aanlegfase

- bij voorkeur ontwikkelen van de zone Z1k,l,n-deel na de realisatie van de Handelsdokbrug, tenzij de ontsluiting ter hoogte van het Stapelplein kan worden georganiseerd.

### **3 Maatregelen tijdens de beheerfase**

- nihil

### **4 Flankerende maatregelen**

- Verbetering van de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer door uitvoering van een reeks capaciteitsverhogende maatregelen aan nabije wegvakken en sleutelkruispunten:
  - herinrichting verlegde stadsring R40 tot 2x2 waar mogelijk (de herinrichting tot 2x2 zal niet haalbaar zijn voor het zuidelijk deel van de Koopvaardijlaan omdat de beschikbare ruimte dit hier niet toelaat)
  - implementatie van een verkeersregeling (bvb. VRI) op het kruispunt Aziëstraat – Afrikalaan
  - implementatie van een verkeersregeling (bvb. VRI) op het kruispunt Koopvaardijlaan – Afrikalaan
  - reorganisatie knoop Dampoort
  - optimalisering kruising Afrikalaan - Vliegtuiglaan
- verhoging van het openbaar vervoeraanbod en reizigerspotentieel
- implementatie van de acties uit de “openbaar vervoerstudie voor de Gentse regio, Perspectief 2025”
  - realisatie stopplaats Muide
  - vertramming Dok-Noord / Dok-Zuid

- implementatie van de optimalisaties voorgesteld in het MOBER
  - haltelocaties tram koppelen aan voetgangersbruggen bij implementatie van de “openbaar vervoerstudie voor de Gentse regio, Perspectief 2025”
  - invoering waterbus (mits weerhouden na haalbaarheidstudie)
  - huidige route van bus 6 ontubbelen (mits weerhouden na haalbaarheidsstudie), met enerzijds het behoud van de bestaande route langs de Afrikalaan en anderzijds een nieuwe route langs de waterkant.
- verbetering van de doorwaadbaarheid voor langzaam verkeer effectieve realisatie van alle in het RUP voorziene fietsbruggen

## 7. Milieudisciplines geluid

### 1 Maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP

- Aan de noordgevel van de zone voor stedelijk wonen Z1b is het aangewezen om kantoren met voldoende geluidsisolatie te voorzien aan de kant van de Vliegtuiglaan en eerder woningen/appartementen op trekken aan de zijde van het water (kant Houtdok).
- De architect en aannemer dienen rekening te houden met de nieuwe norm NBN S 01- 400, waarin de eisen gesteld worden aan de geluidsisolatie van gevels. Om de leefbaarheid te garanderen in de woonvertrekken moeten minstens de richtwaarden conform VLAREM II binnenshuis gerespecteerd worden. Dit betekent 33 dB(A) voor de dagperiode en 28 dB(A) voor de avond – en nachtperiode.

### 2 Maatregelen op het niveau van de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen

#### Maatregelen rechtstreeks op te nemen in de stedenbouwkundige vergunning

- Aandacht naar lawaaibeheersing van de geplande handel ofwel de Vlarem II bepalingen ofwel, indien het om muzieklawaai gaat, voldoen aan de grenswaarden (conform het KB voor muzieklawaai van 1977).

#### Maatregelen die gekoppeld moeten worden aan (uitvoeringsgerichte) voorstudies / inrichtingsstudies

- Uitvoeren van een akoestische studie t.b.v. de nodige geluidsisolatie tegen het geluid veroorzaakt door het wegverkeerslawaai in alle wooneenheden en kantoorgebouwen van het plangebied. In het bijzonder in Z1e en Z1d in functie van het wegverkeerslawaai op de Handelsdokbrug. Ook voor de zones kant Koopvaardijlaan/Afrikalaan, Dok-Zuid en Dok-Noord.
- Om de stijging van het omgevingsgeluid langs de Handelsdokbrug te verminderen zijn een aantal maatregelen mogelijk (pas te concretiseren wanneer de ligging van de brug vastligt). Deze maatregelen zijn niet zozeer om het geluidsklimaat ter hoogte woonelementen te verbeteren, maar wel in functie van omgevingsgeluid in de groengebieden (Z2: zone voor publiek groen) of in de aanmeerzone (in Z3: zone voor water):
  - indien een goede landschappelijke inpassing mogelijk is kunnen geluidsschermen (hoogte min. 3 m) op de brug worden voorzien. of
  - gebruik van fluisterasfalt en het aanpassen van de snelheid (naar 50km/h)(zie verder).
- Om een goed geluidsklimaat in de geplande woongebouwen te voorzien, is voldoende isolatie noodzakelijk, zeker voor de wooneenheden die hoger liggen dan de hoogte van de Handelsdokbrug.
- De architect en aannemer dienen rekening te houden met de nieuwe norm NBN S 01- 400, waarin de eisen gesteld worden aan de geluidsisolatie van gevels. Om de leefbaarheid te garanderen in de woonvertrekken moeten minstens de richtwaarden conform VLAREM II

binnenshuis gerespecteerd worden. Dit betekent 33 dB(A) voor de dagperiode en 28 dB(A) voor de avond – en nachtperiode.

- Verlagen van de snelheid op de Koopvaardijlaan/Afrikalaan tot 50 km/h en het voorzien van fluisterasfalt (SMA). Hierdoor zal het geluid aan de bron met ongeveer 2 à 4 dB(A) gereduceerd worden.

#### Maatregelen die een aandachtspunt vormen tijdens de werkzaamheden/aanlegfase

- Meest geluidsarme machines en technieken gebruiken (minstens voldoen aan KB !)
- Communicatie met omwonenden
- Gefaseerd werken in functie van nieuwe bewoning/kantoren
- Luidruchtige machines afgeschermd opstellen
- Werfverkeer in de mate van het mogelijke niet door woonstraten
- Geen luidruchtige activiteiten 's nachts laten plaatsvinden (voorwaarden op te nemen in bestekken bouwvergunningen)

### **3 Maatregelen tijdens beheer van het terrein**

- Controlemetingen opleggen aan de bestaande bedrijven en duidelijk afspraken maken inzake de te respecteren normen rekening houdend met het gegeven dat een verstrenging van 10 à 15 dB(A) voor bestaande bedrijven technisch en/of economisch totaal onmogelijk is. Er moet nog onderzocht worden op welke manier dit kan geïntegreerd worden.

## **8. Milieudiscipline lucht**

Voor de aanlegfase worden milderende maatregelen voorgesteld gezien er geen kwantitatief onderbouwde impactvoorspelling kan uitgewerkt worden en gezien haalbare maatregelen aangewezen zijn om de impact tot een minimum te beperken. Temeer gezien de verwachte totale duur van de werkzaamheden. Niettegenstaande er voor de exploitatiefase geen aanzienlijke impactbijdragen voorspeld worden, noch overschrijdingen van doelstellingen berekend worden (behoudens langsheen een beperkt wegsegment van de Koopvaardijlaan (zuidelijk deel), overschrijding die zich ook bij autonome ontwikkeling voordoet en niet veroorzaakt wordt door de realisatie van het plan), worden alsnog diverse milderende maatregelen voorgesteld. Als bijkomende reden voor het opnemen van deze milderende maatregelen kan vermeld worden dat inzake fijn stof er geen onderste drempel werd vastgesteld beneden dewelke er geen gezondheidseffecten te verwachten zijn. Men dient dan ook sowieso te streven naar de laagst mogelijke emissie/impact. Maatregelen kunnen hierbij betrekking hebben op de realisatie van het plan zelf dan wel op het terugdringen van de achtergrondconcentraties. Ook ten aanzien van de beleidsdoelstellingen m.b.t. het realiseren van reductie doelstellingen (NEC en Kyoto) en de verwachte aanscherping van deze doelstellingen, kunnen een aantal geformuleerde maatregelen een gunstig effect hebben. Mogelijke maatregelen op het niveau van het plangebied kunnen genomen worden op het vlak van beperking van de emissies, maar eveneens ter beperking van de impact ervan. Een combinatie van maatregelen is echter aangewezen. Voorkeur qua maatregelen (voorkeur in de zin van maatregelen met de grootste impact) geniet uiteraard het beperken van de emissies. Hierbij is een beperking van het aantal voertuigen het meest effectief.

### **1 Maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP**

Gezien de realisatie van het plan slechts een beperkte impact veroorzaakt ten aanzien van de luchtkwaliteit, en de resultaten van de impactevaluatie geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsdoelstellingen met zich meebrengen, zijn er geen strikte maatregelen noodzakelijk welke rechtstreeks doorwerken in het RUP. Hier dient ook aan toegevoegd te worden dat het gebruikte screening model voor de bepaling van de impact van de verkeersemissies in feite niet geschikt is voor de bepaling van de minimale afstand van de

bewoning tot de wegas welke bij voorkeur dient gerespecteerd te worden. Ten aanzien van de impact van de luchtkwaliteit in het plangebied dient wel bijzondere aandacht besteed te worden aan de bewoning in de onmiddellijke omgeving van de SPE centrale, wegens het ontbreken van goed onderbouwde impactberekeningen. Eerder dan het formuleren van milderende maatregelen dient gewezen te worden op de uitvoering van een monitoring, teneinde de werkelijke impact van de centrale te kunnen vastleggen.

- Grafisch plan: nihil

- Voorschriften:

- Vóór het vastleggen van voorschriften ten aanzien van eventuele bewoning/bebouwing in de zones die zich rondom de SPE-centrale bevinden (Z1n, Z1m, Z1q en Z1l), lijkt de uitvoering van een monitoring en/of detailmodellering, waarbij rekening gehouden wordt met de werkelijke ligging en grootte van de gebouwen, aangewezen. Gezien de ligging van de zone Z1k is dit minder van toepassing gezien de windrichting van deze zone t.o.v. de centrale.
- Voor de zone Z1i, gelegen langsheen de Koopvaardijlaan, zou het realiseren van een aanéngesloten bebouwing tot aan de straatrand kunnen leiden tot een overschrijding van de daggemiddelde doelstelling inzake fijn stof, zeker bij jaren met ongunstige meteovooraanwaarden. Bij het voorzien van doorsteken tussen de gebouwen kan gezorgd worden voor een hogere turbulentie zodat een betere menging/verdunding van de vervuiling optreedt. Gezien de bebouwing aan de overzijde en de aanwezigheid van de zeer drukke Dampoort in de omgeving is dit het meest van toepassing voor de zone Z1j. Enkel detailmodellering, rekening houdend met diverse sets van meteogegevens, kan hierover meer onderbouwd uitsluitel geven.

## **2 Maatregelen op het niveau van de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen**

Maatregelen rechtstreeks op te nemen in de stedenbouwkundige vergunning

- geen

Maatregelen die gekoppeld moeten worden aan (uitvoeringsgerichte) voorstudies / inrichtingsstudies

*Beperken verkeersemisies*

- Maatregelen kunnen bvb genomen worden om het verkeer te beperken. Gezien vrachtwagens de grootste impact hebben zal het beperken van deze verkeerstromen de grootste impact hebben.
- Snelheidsbeperkingen gaan gepaard met zowel lagere uitlaatgasemissies als lagere slijtage en resuspensie emissies.
- Grote snelheidswisselingen dienen te worden vermeden. Snelheidsoptimalisatie (-harmonisatie), het voorkomen van congestie (streven naar zoveel mogelijk gelijkmatige snelheden, cf. zgn. “groene golf” en voorkomen van filevorming)) en rijden met lagere snelheden genieten de voorkeur. Te lage snelheden en frequente start- en stops zorgen voor een sterke toename van de emissies. In feite kan men stellen dat veel maatregelen welke in stedelijke gebieden genomen worden ter verbetering van de verkeersveiligheid vaak een negatieve impact hebben op de emissies van uitlaatgassen van de voertuigen (bvb aanleggen van drempels die vertragend en optrekkend verkeer veroorzaken). Een ideale snelheid kan hierbij moeilijk vooropgesteld worden. Trouwens de emissies van de verschillende parameters vertonen geen gelijkaardig karakter in functie van de snelheid. Bij doorgaand verkeer op zgn. buitenwegen en autosnelwegen lijkt 80/uur zowat aangewezen te zijn om de laagste emissies te veroorzaken, tenzij dit op specifieke trajecten aanleiding zou geven tot extra filevorming zoals bij Nederlands onderzoek op autosnelwegen vastgesteld werd. Invoeren van 70 km/uur op buitenweg kan aanleiding geven tot rijgedrag “met een te lage versnelling” waardoor het toerental van de motoren hoger is dan noodzakelijk, waardoor eveneens verhoogde emissies kunnen optreden. In stedelijke gebieden dient uiteraard omwille van veiligheidsvereisten een lagere snelheid gehanteerd te worden. Hier dient dan ook vnl. ervoor gezorgd te worden dat de rijdynamiek zo sterk mogelijk teruggedrongen

wordt, resulterend in gelijkmatige snelheden met zo weinig mogelijk start/stops. Het creëren van een zgn. “groene golf” met oordeelkundige afregeling van verkeerslichten kan hierbij als een positieve maatregel voorgesteld worden.

- Aandacht voor het type wegdek.

*Maatregelen ter beperking van de impact van verkeersemisies:*

Mits het aanhouden van bvb afstandsregels kan de impact t.h.v. bewoning bijkomend gereduceerd worden, gezien de impact van het wegverkeer zeer snel afneemt met de afstand tot de weg. Afstandregels kunnen ook in die zin beoordeeld worden dat men bvb de bewoning concentreert op die plaatsen die het verst van de weg gelegen zijn, en dat aan de straatkant voorrang gegeven wordt aan een andere invulling. Dit gegeven is uiteraard vnl. van belang in de buurt van de drukste wegen of op die plaatsen welke in de buurt van geconcentreerde weginfrastructuur liggen. Met het gegeven qua inplanting kan zeker rekening gehouden worden bij bvb. het voorzien van residenties voor “gevoelige” bevolkingsgroepen zoals bvb. kinderdagverblijven, scholen, bejaardentehuizen, .... Hier kan als aanbeveling gegeven worden dat deze best zo ver mogelijk van de belangrijkste wegassen voorzien worden en bij voorkeur zo weinig mogelijk in de windsector NNO tot OZO van de belangrijkste bronnen gezien de overheersende windrichtingen ZZW tot WZW zijn. Voldoende afstand (te bepalen o.b.v. verdere studie) tot de centrale van SPE wordt ook noodzakelijk geacht. Ook hier kan de afstand functie zijn van de windrichting (het grootst in de windsector NNO tot OZO van SPE) Volgens Nederlands onderzoek zou de aard van de wegbedekking invloed hebben op de resuspensie van fijn stof en op de mogelijkheid tot reinigen van de wegen. Ook het type voertuig dat ingezet wordt voor de reiniging van wegen blijkt van belang te zijn. Meer onderzoek is hierbij nodig om het effect ervan te kunnen beoordelen Volgens Duits onderzoek zouden specifieke aanplantingen met mostapijten in wegbermen een gunstig effect hebben op fijn stof, door adsorptie en aansluitende biologische omzetting en bacteriële afbraak (J-P Frahm). Ook andere planten (struiken, bomen) hebben een gunstige impact door adsorptie van verontreinigingen. Een dichte beplanting langsheen de weg kan evenwel een negatief effect veroorzaken door een beperking van de dispersie, waardoor de vervuiling veel minder snel verdund wordt. Ook zou het aanbrengen van specifieke coatings op verkeersinfrastructuur een gunstig effect kunnen hebben door katalytische omzetting van specifieke stoffen. Momenteel loopt in Nederland nog onderzoek om deze effecten in kaart te brengen. Theoretisch gezien zou de invoering van milieuzonering (opleggen van beperkingen, vnl. toegepast voor vrachtverkeer, waarbij maatregelen kunnen opgesplitst worden in functie van vervuilingsgraad van uitlaatgassen. Bv. er kan gesteld worden dat vrachtwagens die slechts aan Euro I of II voldoen bvb niet meer in bepaalde stadscentra mogen binnen rijden), zoals reeds toegepast in verschillende buitenlandse steden in Nederland, Duitsland, Italië, ..., mogelijkheden bieden om de verkeersbijdrage van het verkeer te beperken door het opleggen van restricties aan de meest vervuilende voertuigen. Dergelijke zonering wordt in feite toegepast in stadscentra, waarbij de nadruk gelegd wordt op beperkingen ten aanzien van vrachtwagenverkeer. Gezien het beschouwde studiegebied deels buiten het centrum gelegen is, zeker ten aanzien van de wegsegmenten waar de hoogste impact verwacht wordt, kan de invoering van milieuzonering voor het studiegebied niet als een realistisch scenario beschouwd worden. De beschouwde wegen voor het plangebied worden immers (deels) als doorgangswegen beschouwd waardoor een dergelijke maatregel dan ook moeilijker toepasbaar is.

*Beperking verwarmingsemisies en impact*

Teneinde de grootte en de impact van de verwarmingsemisies te beperken kan bij realisatie van het plan ook rekening gehouden worden met tal van maatregelen:

- Bouwconcept aanpassen teneinde kunstmatige koeling in de zomer zo veel mogelijk te kunnen beperken;
- Spreiding van de bebouwing zorgt voor spreiding van de emissies (in geval van verwarming per individueel gebouw of gebouwencluster);
- De hoogte van de emissiepunten is mee bepalend voor de (goede) verspreiding in de omgeving, hoe hoger hoe lager de impact. Er dient hierbij wel voor gezorgd te worden dat de schouwen voldoende hoog boven het dak van de gebouwen uitkomen gezien anders het

risico op een zgn. “down-wash” effect kan optreden. Dit effect wordt veroorzaakt door het ontstaan van een lichte onderdruk aan de windafwaarts gelegen zijde van het gebouw. De grootte van het effect wordt mee bepaald door de afmetingen van het gebouw.

Noot:

Er kan hier reeds opgemerkt worden dat Milieudienst Stad Gent bezig is met een systeem te zoeken om (ecologische) duurzaamheid in diverse stadsontwikkelingsprojecten meetbaar te maken. De Stad ontwikkelt een managementsysteem voor stadsontwikkelingsprojecten dat duurzaamheid meetbaar maakt, dat zowel de stad (als opdrachtgever) als de uitvoerder een leidraad biedt om duurzaamheid te realiseren en dat ook een vooropgestelde ambitie definieerbaar en afdwingbaar maakt. En dit zowel tijdens de fase die het ontwerp vooraf gaat, het ontwerp en de bouwfase, als in de fase van exploitatie en onderhoud. De Milieudienst heeft intern al een reeks aandachtspunten verzameld in een duurzaamheidsnota en wil ook nagaan of deze aandachtspunten integreerbaar zijn in het totaal managementsysteem. Naast energie komen ook de thema's duurzaam ruimtegebruik, mobiliteit, water, materialen, gezond binnenklimaat en omgevingsaanleg aan bod."

*Beperking verwarmingsemissies en impact:*

- Lage K-waarde van de gebouwen, door goede isolatie;
- Zo veel mogelijk gebruik van hernieuwbare bronnen voor energievoorziening, vb. zonne-energie (zonneboilers);
- Bij gebruik van fossiele brandstoffen kan het gebruik van aardgas aanbevolen worden als alternatief voor stookolie;
- Verwarmingsinstallatie met hoge rendementsketels of zelfs condensatieketels die nog een aanzienlijk hoger rendement halen, voorzien van (ultra) lage NOx branders;
- Spaarlampen, energiezuinige elektrische en elektronische apparaten (Energie label);

*Beperking impact emissies parkeergarage(s):*

M.b.t. het beperken van de emissies van de parkeergarage(s) en de impact ervan kunnen volgende maatregelen voorgesteld worden:

- Zorgen voor voldoende verluchting van de parkeergarages door aanpassen van afzuigdebieten en geschikte locatie van afzuigmonden;
- Zorgen voor voldoende hoge emissiepunten (zie echter ook opmerking inzake “downwash” effect zoals hierboven beschreven).

Maatregelen die een aandachtspunt vormen tijdens de werkzaamheden/aanlegfase

Door het toepassen van haalbare milderende maatregelen kan de impact verlaagd worden.

Dit betreft onder andere:

- aanpassen snelheid van het werfverkeer;
- spreiding van het werfverkeer nabij het plangebied (uiteraard dienen woonkernen wel zoveel mogelijk vermeden te worden);
- frequente reiniging van wegen en werfwegen als bronmaatregel;
- natspuiten wegen en werfwegen bij droog en winderig weer;
- gebruik van wielwasinstallaties bij verlaten van de werven;
- indien grondwerken bij droog en winderig weer dienen uitgevoerd te worden kunnen sproei-installaties verstuiwing voorkomen;
- algemeen toepassen goed vakmanschap;
- afscherming bij afbraak;
- bevochtiging bij afbraak.

Hiernaast kan nog melding gemaakt worden van andere maatregelen welke een gunstige impact kunnen hebben maar die minder eenvoudig toe te passen zijn:

- bij inzetten van de nieuwste types werfmachines met de laagste emissieniveaus kan de impact beperkt worden. Hierbij kan verwezen worden naar de op Europees niveau goedgekeurde emissiedoelstellingen voor deze machines;
- het gebruik van brandstofemulsies, voor zover de gebruikte machines dit technisch gezien toelaat, kan eveneens de emissies beperken.

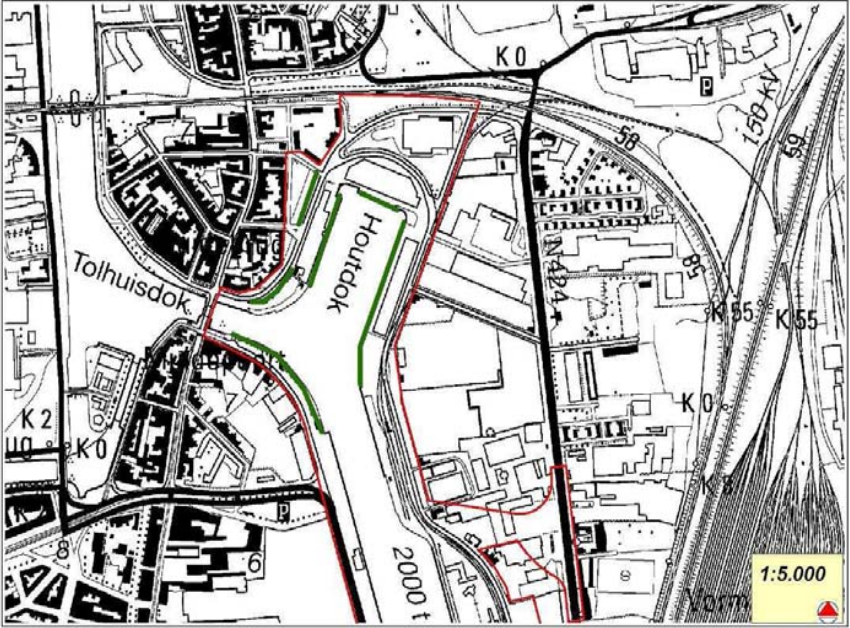
### **3 Maatregelen tijdens beheer van het terrein**

- Beperken verkeeremissies: in de mate dat de fijn stofemissie van de uitlaatgassen zal afnemen wordt het aandeel van slijtage en resuspensie uiteraard hoger, waardoor ook meer aandacht hieraan dient besteed te worden. Reiniging van wegen met aangepaste technieken kan hierbij van belang zijn (in de mate dat de uitlaatgasemissies afnemen zal de resuspensie relatief gezien immers belangrijker worden waardoor bij een verdere verlaging van de PM belasting ook deze resuspensie best meegenomen wordt bij de maatregelen).



## **II. 3 Overzicht van remediërende maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP**

<b>Overzichtstabel van remediërende maatregelen die rechtstreeks doorwerken in het RUP</b>		
<b><i>Discipline MER</i></b>	<b>remediërende maatregelen</b>	<b>RUP</b>
<b>1</b> <b><i>Milieudiscipline bodem</i></b>	- Geen	-
<b>2</b> <b><i>Milieudiscipline water</i></b>	- Geen	-
<b>3</b> <b><i>Milieudiscipline fauna en flora</i></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- De zaadbank en het ongestoorde bodemprofiel van houtkanten, ... bieden op korte en lange termijn meer mogelijkheden dan de door elkaar geploegde (en geëgaliseerde) bodem. Om die reden dienen interessante zones die niet strikt van belang zijn in kader van het plan (zoals vnl. binnen de zones voor publiek groen) niet vergraven te worden.</li> <li>- Ook wordt voorgesteld om de bestaande waardevolle bomenrijen in het plan (langsheen de zuidelijke oever van het westelijke Houtdok-gedeelte) te behouden, het verstevigen en restaureren van de historisch relevante kades (rondom het Houtdok) en deze opvoegen met specie die muurvegetaties toelaat, .... Zie ook de navolgende figuur met de bij voorkeur te behouden of in gelijkwaardige vorm te herstellen natuurelementen. Indien aanplantingen gebeuren, dient hier zo veel mogelijk naar inheems materiaal gegrepen te worden.</li> <li>- Maximum behoud van huidige houtkanten ter hoogte van de parken vooropstellen.</li> </ul>	<p>zone voor publiek groen</p> <p>zone voor publiek groen zone voor kaaien</p> <p>zone voor publiek groen</p> <p>zone voor publiek groen</p>

		
<p><b>4</b> <b>Milieu-discipline</b> <b>landschap,</b> <b>bouwkundig</b> <b>erfgoed en</b> <b>archeologie</b></p>	<p>- Het plangebied bevat zowel beschermd als niet beschermd waardevol industrieel erfgoed (gebouwenpatrimonium en infrastructuur). In de RUP-voorschriften staat het behoud van specifieke gebouwen en infrastructuur voorop (te integreren elementen), maar worden verder niet voor alle elementen garanties geboden op een maximaal behoud/zorg van/voor de erfgoedwaarden. In aansluiting hierop wordt het volgende voorgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In het RUP (bijvoorbeeld onder de verordenende stedenbouwkundige bepalingen) kan worden aangegeven dat een toetsing dient te gebeuren aan het behoud/de zorg van/voor bouwkundig erfgoed bij aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning of/voor wijzigingen aan het Handelsdokcentrum.</li> <li>▪ Deze toetsing dient te voldoen aan een aantal toetsingscriteria zoals opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van het voorschrift voor Z1o. Bij het renoveren of verbouwen van dit gebouw dient maximaal rekening te worden gehouden met haar erfgoedwaarde.</li> <li>▪ De werken aan het bestaande gebouw worden getoetst aan onderstaande criteria: <ul style="list-style-type: none"> <li>• in overeenstemming zijn van de waardebeleving van het gebouw;</li> </ul> </li> </ul>	<p>zone voor stedelijk wonen z1o zone voor stedelijk wonen z1o zone voor stedelijk wonen z1o</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in overeenstemming met de beeldkwaliteit van de gevelwanden ten overstaan van de publieke ruimte: In overeenstemming met de gevelmaterialen en/of bouwtechnieken dewelke het gebouw zijn waardevol karakter verlenen;</li> <li>• gebruik van duurzame gevel- en dakmaterialen die esthetisch verantwoord zijn;</li> <li>• bestaande zichtlijnen van en naar het gebouw worden gevrijwaard van op het openbaar domein.</li> </ul> <p>- Er dient vanuit Stad Gent bekeken te worden hoe wordt omgegaan met het bouwkundig erfgoed in het bestaand stadsweefsel binnen het plangebied. Bevoegde dienst geeft hierover haar advies. In de verordenende bepalingen van het RUP zal hiermee rekening gehouden worden.</p> <p>- Het RUP neemt (bijvoorbeeld in haar verordenende stedenbouwkundige voorschriften) bepalingen op die het realiseren van gesloten bouwwanden langsheen het water zoveel als mogelijk beperkt zodat de relatie tussen het water en de huidige omgeving maximaal tot zijn recht kan komen. Hiermee samenhangend dient voor zone Z5 of zone Handelsdokbrug, het RUP-voorschrift op te nemen dat de visuele relatie tussen de oostelijke en westelijke zijde dient te worden gewaarborgd en tevens dat de zichtrelatie over het water moet gegarandeerd blijven in noord-zuidelijke zin met aandacht voor effecten op bouwkundig erfgoed (zoals de zichten op de blauwe en gele kraan).</p>	<p>zone voor stedelijk wonen zone voor stedelijk wonen <u>voetnoot 1</u></p> <p>zone voor stedelijk wonen</p> <p>zone Handelsdokbrug niet meer opgenomen</p>
<p><b>5</b> <b>Milieudiscipline</b> <b>mens-</b> <b>sociaalorganisa-</b> <b>torische</b> <b>aspecten en</b> <b>hinder</b></p>	<p>- Het omzetten van de zone z1q van kmo-zone naar zone voor stedelijk wonen (met een invulling van 100% gemeenschapsvoorziening) is mogelijks benadelend voor de bestaande SPE-centrale die dient te voldoen aan de milieukwaliteitsnormen van geluid. Er wordt voorgesteld dat deze kwestie juridisch wordt uitgeklaard door een expert/advocaat in milieurecht. Wanneer nadelige consequenties te verwachten zijn wordt voorgesteld om de zone z1q in te kleuren als zone voor gemeenschapsvoorziening in het RUP.</p> <p>- In het RUP-voorschrift voor zone Z7 of Z1h worden bijkomende details opgenomen in het kader van de toe te passen veiligheidsafstanden van wonen tot de hoogspanningslijn of kabels en dit in het kader van het voorzorgsprincipe.</p> <p>- Ten gevolge van de aanwezigheid van aardgasleiding van Fluxys dient uit veiligheidsoverwegingen rekening te worden gehouden met de locatie van gevoelige bevolkingsgroepen.</p> <p>- Opnemen in het RUP dat bij elke bouwaanvraag en de uit te voeren werken op percelen die zich onder of naast de hoogspanningslijn bevinden, advies wordt gevraagd aan de betrokken nutsmaatschappij.</p> <p>- Het RUP dient in haar stedenbouwkundige voorschriften onder zone Z2 op te nemen dat het park behorende tot de SPE-centrale uit veiligheidsoverwegingen niet toegankelijk mag worden gesteld voor het publiek (rekening houdend met explosiegevaar afkomstig van de aardgasontspan-, tel- en afsluitingsinfrastructuur. Eventueel kan de zone worden ingekleurd als bedrijfsgroen/buffergroen/zichtgroen.</p> <p>- Het watercaptatiegebouw van SPE staat in de mogelijks te dempen zone van het Achterdok. Bij eventuele demping moet captatiemogelijkheid gegarandeerd blijven.</p> <p>- In de toelichtingsnota van het RUP dient opgenomen te worden dat tijdens het ontwerp van de brug AWV contact opneemt met Waterwegen en Zeekanaal NV in functie van gegarandeerd watertransport</p>	<p>zone voor gemeenschapsvoor- zieningen</p> <p><u>zie voetnoot 2</u></p> <p><u>zie voetnoot 3</u></p> <p><u>zie voetnoot 4</u></p> <p>zone voor groenbuffer binnen industriegebied met nabestemming publiek groen</p> <p>bestemmin 'zone voor water' blijft toldat SPE zijn activiteiten stopzet</p>

	van grote stukken.	
<b>6</b> <b>Milieu-discipline mens – mobiliteit</b>	<p>- Grafisch plan: nihil</p> <p>- Voorschriften:</p> <p>- De parkeernorm voor wonen verfijnen tot 1,4 parkeerplaatsen per wooneenheid waarvan 0,4 parkeerplaatsen per wooneenheid met verplicht gedeeld gebruik door andere functies. Verdere verfijning/differentiatie i.f.v. de nabijheid aan een station voor openbaar vervoer is nodig. De parkeernormen die in het MOBER worden voorgesteld gaan immers uit van een homogene parkeerbehoefte voor het gebied van de Oude Dokken. Door de omvang van het gebied is het wellicht beter om deze parkeernormen nog verder te verfijnen voor het deel van de Oude Dokken dat zich nabij de Dampoort als knooppunt van openbaar vervoer bevindt en voor het deel dat verder af ligt. Hieruit kunnen een aantal richtcijfers volgen voor het berekenen van de parkeerbehoefte.</p> <p>- In de toelichtingsnota van het RUP dient opgenomen te worden dat tijdens het ontwerp van de brug in opdracht van AWW, er wordt rekening gehouden met de doorstroming van langzaam verkeer en openbaar vervoer langsheen het dok.</p>	<p>zone voor stedelijk wonen</p> <p>zone niet meer opgenomen</p>
<b>7</b> <b>Milieu-discipline geluid</b>	<p>- Aan de noordgevel van de zone voor stedelijk wonen Z1b is het aangewezen om kantoren met voldoende geluidsisolatie te voorzien aan de kant van de Vliegtuiglaan en eerder woningen/appartementen op trekken aan de zijde van het water (kant Houtdok).</p> <p>- De architect en aannemer dienen rekening te houden met de nieuwe norm NBN S 01- 400, waarin de eisen gesteld worden aan de geluidsisolatie van gevels. Om de leefbaarheid te garanderen in de woonvertrekken moeten minstens de richtwaarden conform VLAREM II binnenshuis gerespecteerd worden. Dit betekent 33 dB(A) voor de dagperiode en 28 dB(A) voor de avond – en nachtperiode.</p>	<p>zone voor stedelijk wonen z1b</p> <p><u>zie voetnoot 5</u></p>
<b>8</b> <b>Milieu-discipline lucht</b>	<p>Gezien de realisatie van het plan slechts een beperkte impact veroorzaakt ten aanzien van de luchtkwaliteit, en de resultaten van de impactevaluatie geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsdoelstellingen met zich meebrengen, zijn er geen strikte maatregelen noodzakelijk welke rechtstreeks doorwerken in het RUP. Hier dient ook aan toegevoegd te worden dat het gebruikte screening model voor de bepaling van de impact van de verkeersemisies in feite niet geschikt is voor de bepaling van de minimale afstand van de bewoning tot de wegas welke bij voorkeur dient gerespecteerd te worden. Ten aanzien van de impact van de luchtkwaliteit in het plangebied dient wel bijzondere aandacht besteed te worden aan de bewoning in de onmiddellijke omgeving van de SPE centrale, wegens het ontbreken van goed onderbouwde impactberekeningen. Eerder dan het formuleren van milderende maatregelen dient gewezen te worden op de uitvoering van een monitoring, teneinde de werkelijke impact van de centrale te kunnen vastleggen.</p> <p>- Grafisch plan: nihil</p> <p>- Voorschriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vóór het vastleggen van voorschriften ten aanzien van eventuele bewoning/bebouwing in de zones die zich rondom de SPE-centrale bevinden (Z1n, Z1m, Z1q en Z1l), lijkt de uitvoering van een monitoring en/of detailmodellering, waarbij rekening gehouden wordt met de werkelijke ligging en grootte van de gebouwen, aangewezen. Gezien de ligging van de zone Z1k is dit minder van</li> </ul>	<p><u>zie voetnoot 6</u></p>

	<p>toepassing gezien de windrichting van deze zone t.o.v. de centrale.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ Voor de zone Z1i, gelegen langsheen de Koopvaardijlaan, zou het realiseren van een aanéengesloten bebouwing tot aan de straatrand kunnen leiden tot een overschrijding van de daggemiddelde doelstelling inzake fijn stof, zeker bij jaren met ongunstige meteorische voorwaarden. Bij het voorzien van doorsteken tussen de gebouwen kan gezorgd worden voor een hogere turbulentie zodat een betere menging/verdunding van de vervuiling optreedt. Gezien de bebouwing aan de overzijde en de aanwezigheid van de zeer drukke Dampoort in de omgeving is dit het meest van toepassing voor de zone Z1j. Enkel detailmodellering, rekening houdend met diverse sets van meteorische gegevens, kan hierover meer onderbouwd uitsluitel geven.</li></ul>	zone voor stedelijk wonen z1i en j
--	--	------------------------------------

#### Voetnoot 1

De bevoegde diensten worden betrokken bij de advisering van stedenbouwkundig vergunningsaanvragen en bij de opmaak van de plannen voor het openbaar domein.

#### Voetnoot 2

Er bestaat op dit vlak geen specifieke wetgeving. Er zijn dan ook er geen wettelijke afstanden vastgelegd in het kader van elektromagnetische stralingen van hoogspanningsleidingen. Er bestaan enkel aanbevelingen en richtwaarden (nl. 0,4µT). Hoe dit naar te respecteren afstanden wordt vertaald wordt in het MER echter niet expliciet aangegeven. Dit betekent dat het RUP geen concrete te respecteren afstanden kan vermelden en dat het aan de netbeheerder is om hierin te adviseren. Zie hiervoor verder onder voetnoot 4.

#### Voetnoot 3

Deze bepaling die specifiek aandacht vraagt voor “gevoelige bevolkingsgroepen” laat zich noch afleiden uit het onderdeel ‘veiligheid m.b.t. nutsvoorzieningen’ van & ‘7.5.2 effecten tijdens de exploitatiefase’ noch uit bijlage 4 (advies van Fluxys). Bovendien is er geen reden waarom de plannende overheid hier bijkomende maatregelen moet voorzien. De wettelijke voorzieningen (zie advies Fluxys) bieden hiervoor al voldoende garanties.

#### Voetnoot 4

Het is niet mogelijk om in een RUP een bijkomende adviesverplichting op te leggen. Dat is strijdig met het besluit van de Vlaamse regering van 5 mei 2000 betreffende de adviesverlening inzake aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning en verkavelingaanvragen. Hierin is een limitatieve lijst van adviesverplichtingen opgenomen en wordt bepaald dat enkel het college van burgemeester en schepenen of de gemeentelijke stedenbouwkundige ambtenaar kan beslissen de aanvraag voor advies aan andere instanties voor te leggen. Deze maatregel hoort dan ook eerder thuis in de categorie ‘maatregelen op het niveau van de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen’

#### Voetnoot 5

De verwijzing naar de richtwaarden voor binnenshuis waargenomen geluid (art. 2.2.2. Vlarem II en bijlage 2.2.2. bij Vlarem II) geldt krachtens Vlarem enkel voor inrichtingen die een gemene muur of vloer hebben met bewoonde vertrekken. Het toepassen van deze norm voor ingedeelde inrichtingen op alle bewoonde vertrekken in het plangebied, houdt in dat deze norm wordt gebruikt op een manier die niet voorzien is in Vlarem.

Wat betreft de verwijzing naar de NBN S01400 norm :

Dit gaat om een bouwtechnische norm voor nieuwbouw. Deze norm is een algemene kwaliteitsnorm die specificiert hoe er volgens de regels van de kunst moet gebouwd worden. Deze norm geldt dus niet als een administratieve norm (zoals RUP-voorschriften of Vlaamse-normen) maar eerder als een invulling van "kwaliteitsnormen" binnen de burgerrechtelijke relatie tussen bouwheer en aannemer/architect. De norm zelf voorziet bovendien twee kwaliteitsniveaus: gewoon en verhoogd comfort. Verhoogd comfort geldt enkel indien de bouwheer dat eist. In de andere gevallen geldt de gewone norm. Een dergelijke kwaliteitsnorm is niet geschikt om opgenomen te worden als een administratiefrechtelijke norm in een ruimtelijk uitvoeringsplan.

#### Voetnoot 6

Er wordt gevraagd om in het kader van de opmaak van het RUP bijkomend milieuonderzoek te doen. Zoals het plan-MER zelf aangeeft ( p.366 in &9 leemten in kennis, deel lucht) betreft het hier een leemte in de kennis. De plannende overheid kan hier niet zomaar bijkomend onderzoek doen. Een vraag naar bijkomend onderzoek is trouwens geen milderende maatregel en hoort daarom niet thuis in een RUP.

In de zone z1q wordt bovendien geen nieuw wonen meer toegelaten, zodat het probleem zich daar niet stelt.

De zone z1m is een bestaande woonzone waar de voorschriften enkel bestendigen wat reeds aanwezig is.

In de zone z1n stelt zich nog geen probleem vermits daar nu andere functies aanwezig zijn.

In de zone z1l kan er slechts een wonen komen nadat de elektriciteitscentrale zijn activiteiten heeft stopgezet. Op dat ogenblik zou ook de luchtvervuiling van de centrale die via de monitoring/detailmodellering gedetecteerd wordt moeten stoppen.

## **II. 4 Toetsing van de wijzigingen die aan het concept-voorontwerp RUP aangebracht zijn naar aanleiding van het gevoerde planproces na de goedkeuring van het plan-MER**

<b>Wijzigingen in het RUP t.o.v. concept-voorontwerp</b>	<b>Invloed op resultaten plan-MER</b>
Zone z5 voor stadsring en Handelsdokbrug is weggevallen vermits het tracé nog onvoldoende gekend is.	Maatregelen i.v.m. Handelsdokbrug zijn in deze fase niet van toepassing.
Uitbreiden van het RUP met de bouwblokken tussen Dok-Zuid en Warandestraat met behoud van de bestaande stedenbouwkundige karakteristieken.	Vermits het hier over een bestemming gaat van de huidige stedenbouwkundige toestand heeft dit geen invloed.
Uitbreiden van het RUP met het onbebouwd gebied tussen Metselaarstraat en Pijnderstraat.	Voorziene volumes en functies zijn voortzetting aanpalende bebouwing; t.h.v. de centrale zijn aangepaste functies voorzien rekening houdend met het geluidsaspect van de centrale. De wijziging heeft dus geen of slechts een marginale invloed.
Uitbreiden RUP met Metselaarstraat en deel Zonder-Naamstraat	Bedoeling is bestemming industriegebied op te heffen. Dit heeft geen invloed vermits het enkel over straten gaat.
Omzetten van bouwhoogte in bouwlagen naar bouwhoogte in m.	Geen invloed.
Hoogteaccent z1p verschoven naar noorden bouwzone.	Verbeterde situatie voor bewoning Stapelplein. Geen invloed op resultaten plan-MER.
Optrekken hoogte aantal hoogteaccenten.	Wijziging hoogte is beperkt; invloed is marginaal (zie ook I.5.1 § 8 hoogbouw).
Lichte verschuiving, meestal verlaging, in programma's voor de verschillende bouwzones i.f.v. resultaten woontypologische studie. Het totaalprogramma gaat hierbij licht omlaag.	Speelt in op diverse elementen uit plan-MER en heeft milderend effect op mobiliteit. Heeft positieve , zij het marginale invloed.
Samenvoegen twee delen bouwzone z1b tot één blok + verleggen westelijke grens bouwblok.	Deze beperkte wijziging heeft geen significante invloed op de in het MER bestudeerde effectgroepen.
Opschuiven rooilijn t.h.v. zwaairom in zuidelijke richting + beperkte overbouwing publiek domein mogelijk gemaakt.	Deze beperkte wijziging heeft geen significante invloed op de in het MER bestudeerde effectgroepen.
Overbouwing water mogelijk gemaakt voor zone z1e.	Deze beperkte wijziging heeft geen significante invloed op de in het MER bestudeerde effectgroepen.
Inkrimpen groenzone SPE	Wijziging begrenzing zone gaat in op vraag SPE i.f.v. aanwezigheid technische installaties.
Groenzone SPE niet voor publiek toegankelijk.	Conform suggesties plan-MER.
Uitbreiden zone voor publiek groen ten noorden van zone z1e.	Conform suggesties plan-MER.
Schrappen “zone voor groen op water” uit grafisch plan; mogelijkheden wel	Vermits het principe wordt behouden heeft dit geen invloed.

behouden in voorschriften.	
Beperken van de zone waar zich het cultureel centrum “de Centrale” bevindt tot effectief deel door cultuur gebruikt (rest is nog van Elia) en omzetting naar zone voor gemeenschapsvoorzieningen.	Wijziging begrenzing zone gaat in op vraag Elia ; omzetting naar gemeenschapsvoorzieningen is conform suggesties plan-MER.
Bestemmingswijziging van zone voor publiek groen t.h.v. Acec naar zone voor kaaien; idem voor gebied t.h.v. zone z1a.	Globale afname voor publiek groen bestemde oppervlakte; groen is hier onmogelijk te realiseren gezien overkragende kaaiconstructies respectievelijk noodzakelijke toegankelijkheid van de zone. Het groen wordt vervangen door meer verharde kaaivlakken. Geen of slechts marginale invloed.
Schrappen aanmeerzone net ten zuiden van Handelsdokbrug wegens te ondiep voor dwars aanmeren en te dicht bij brug.	Deze beperkte wijziging heeft geen significante invloed op de in het MER bestudeerde effectgroepen.
Realiseren bestemming zone 1d wordt expliciet gekoppeld aan de aanwezigheid overslaginstallaties en moet worden afgewogen aan het functioneren van het aanpalend bedrijf.	Conform suggesties plan-MER.
Voorzien mogelijkheid aftakking op voetgangersbrug in as van Kraankinderstraat naar zuidelijk gelegen publieke groenzone om verbinding ermee te verbeteren.	Toegankelijkheid publiek groen wordt verhoogd. Deze beperkte wijziging heeft geen significante invloed op de in het MER bestudeerde effectgroepen.
Omzetten zone voor publiek groen naar zone voor kaaien	Het groen is hier onmogelijk te realiseren gezien de overkragende kaaiconstructies in nog goede staat. Het groen wordt vervangen door meer verharde kaaivlakken.
Behoud bestaand kleinschalig bedrijfsgebouw op kaai t.h.v. Acec en geven van publieke bestemming.	Deze beperkte wijziging heeft geen significante invloed op de in het MER bestudeerde effectgroepen.
Groenzone Metselaarstraat, groenzone SPE-centrale slechts publiek groen als eindbestemming.	Conform suggesties plan-MER.
Weglaten strikte parkeernormen.	MER stelt dat RUP uitgegaan is van een homogene parkeerbehoefte wat door de aanwezigheid van een knooppunt van OV niet aangewezen is (zie ook I.5.1 § 9 parkeerbeleid en III.2.4)
Verder detailleren richtcijfers voor parkeren i.f.v. ligging t.o.v. Dampoortknooppunt.	Conform suggesties plan-MER.



## **DEEL III - Stedenbouwkundige Voorschriften**

### **III.1 WIJZE VAN METEN EN GEHANTEERDE BEGRIPPEN**

#### **1.1 Wijze van meten**

Bouwhoogte: de hoogte van het gebouw wordt gemeten vanaf het peil van het maaiveld tot de onderzijde van de goot. In dat geval spreekt men van de toegelaten of maximale bouwhoogte. De dakhoogte van een hellend dak of van een technisch verdiep wordt hierin niet meegerekend.

De hoogte wordt uitgedrukt in meter. Bij een hellend dak is slechts één functionele bouwlaag in het dak toegelaten.

Bruto-vloeroppervlakte of bvo: de som van aan de buitenzijde gemeten vloeroppervlakte van alle vloerniveaus van de binnenruimten van het gebouw. Oppervlakten van trappen, liften, sanitaire voorzieningen, opslagruimten en dergelijke moeten ook op elk vloerniveau tot de bruto-vloeroppervlakte worden gerekend. De oppervlakte van een zolder wordt als bruto-vloeroppervlakte mee in rekening gebracht op voorwaarde dat deze als een functionele bouwlaag kan worden aangewend. Parkeervoorzieningen, terreinverhardingen en overdekte buitenruimtes ten behoeve van de functie, technische verdiepen, terrassen, evenals laad- en losplatforms komen niet in aanmerking voor deze berekening.

Opgegeven bouwprogramma's in m<sup>2</sup> zijn steeds aangegeven in bvo.

Percentage grondgebonden woningen: het verplicht, minimum percentage aan grondgebonden woningen, zoals aangegeven voor de verschillende zones in het algemeen voorschrift van zone z1, wordt berekend op basis van het maximaal toegelaten totaal bouwprogramma van de betreffende deelzone.

#### **1.2 Gehanteerde begrippen**

Bestemming: de bestemming geeft de functie aan die toegelaten is. De hoofdbestemming geeft de functie aan die altijd en volledig toegelaten is en de nevenbestemming is wat maar toegelaten wordt voor maximum de helft van de bvo tenzij dit in de voorschriften anders gespecificeerd is.

Bouwlijn: de lijn( de voorbouwlijn) die de grens van het gebouw aan de straatzijde, aangeeft.

Bouwprogramma: geeft de bvo aan welke mag gerealiseerd worden.

Detailhandel (of kleinhandel): gebouwen waar goederen en/of diensten verhandeld worden en die gericht zijn op een eindgebruiker.

Er wordt een onderscheid gemaakt in drie categorieën die elk overeenkomen, i.f.v. de bepalingen van het RSG, met een bepaald deel binnen het plangebied.

In de omgeving van de Dampoort en langs de R40 (= categorie I)

- een maximum bvo van 3.000 m<sup>2</sup> per voor de dagelijkse sector en 6.000 m<sup>2</sup> voor de niet dagelijkse (mits mober voor de hele zone of voor individuele zaken)

In het noorden van het plangebied (omgeving Muidestation) (= categorie II)

- een maximum bvo van 1.500 m<sup>2</sup> per voor de dagelijkse sector en 3.000 m<sup>2</sup> voor de niet dagelijkse sector (mits mober voor de hele zone of voor individuele zaken)

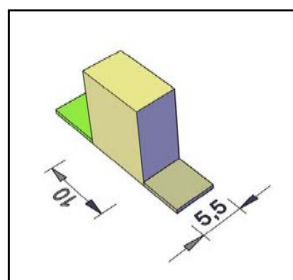
In de rest van het plangebied (= categorie III)

- een maximum bvo van 500 m<sup>2</sup>

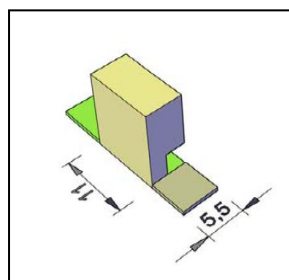
**Diensten:** aangeduid als activiteiten gericht op een frequente dienstverlening naar de bevolking (loketfuncties). Het gaat ondermeer over vrije beroepen, wasserijen, kapsalons, banken en verzekeringen, reisbureaus, bemiddelingsadvies en andere. Ook recreatieve functies vallen hieronder (zie onder “recreatie”)

**Footprint:** projectie van het gebouw op de grond; synoniem van “grondoppervlakte”

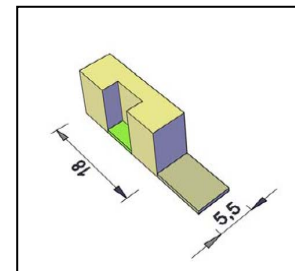
**Grondgebonden woning:** hieronder vallen zowel de traditionele ééngezinswoningen (trifloor, beletage, patiowoning, ...) als variaties hierop. Deze laatste bestaan uit twee of meer vertikaal of horizontaal met elkaar verweven woningen die op of aan elkaar gebouwd zijn en elk geheel of gedeeltelijk gebouwd zijn op de begane grond. Elke woning heeft een aanzienlijke buitenruimte hetzij een tuin/koer hetzij een dakterras. Grondgebonden woningen beschikken ook over een eigen “voor deur” op de begane grond. Hieronder volgen een aantal voorbeelden van “grondgebonden woningen” (maten zijn louter indicatief) De eerste drie zijn voorbeelden van traditionele ééngezinswoningen, de laatste drie zijn variaties hierop.



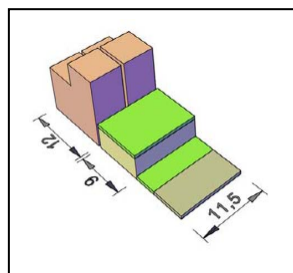
**Trifloor**



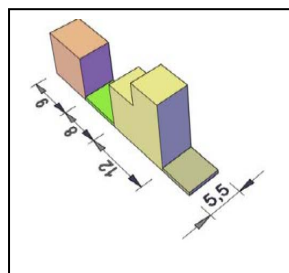
**Belétage**



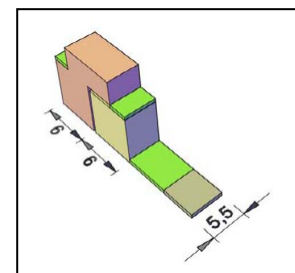
**Patio**



**Upstairs-downstairs**



**Mew (voorbouw/achterbouw)**



**Back to back**

**Hoofdbestemming:** zie bestemming

**Hoogteaccent / middelhoogbouw:** deel van het gebouw dat zich bovenop de sokkel vertikaal uitstrekt met een beperktere footprint maar met een groter aantal bouwlagen dan de sokkel.

Binnen het plangebied komen twee soorten hoogteaccenten voor. De twee hoogste hoogteaccenten aan het Houtdok en aan de Zwaikom zijn “landmarks” volgens het stadsontwerp of “middelhoogbouw” volgens de terminologie van het RSG. De overige hoogteaccenten zijn een stuk lager en vallen buiten de categorieën volgens het RSG en worden gewoon “hoogteaccenten” genoemd.

**Horeca:** afkorting voor hotels, restaurants en cafés.

**Kantoren:** zijn gebouwen waar men in het algemeen bureauwerkzaamheden verricht. Er wordt een onderscheid gemaakt in twee categorieën die elk overeenkomen, i.f.v. de bepalingen van het RSG, met een bepaald deel binnen het plangebied.

- binnen een loopafstand van 400 m van het Dampoortstation zijn er kantoorcomplexen met een bvo van 15.000 m<sup>2</sup> en meer toegelaten mits de opmaak van een mober (= categorie I).
- in de rest van het plangebied geldt er per kantoorcomplex een maximum bvo van 500 m<sup>2</sup> (= categorie III).

**Kantoorachtigen:** gebouwen met het uitzicht van kantoren, waarin ondernemingen gevestigd zijn die in hoofdzaak andere dan bureauwerkzaamheden verrichten.

Middelhoogbouw (of landmark): hoogteaccent dat door zijn grote hoogte beeldbepalend is voor de omgeving (zie ook onder “hoogteaccent”).

Nevenbestemming: zie bestemming.

Perceel: een aaneengesloten al dan niet bebouwd stuk grond van één eigenaar.

Perceelsgrens: een grens van het (bouw)perceel. De perceelsgrenzen kunnen door middel van herverkavelingen steeds worden aangepast.

Publieke ruimte: plaats die vrij toegankelijk is voor het publiek identiek begrip: openbare plaats, openbare ruimte

Reca: restaurants en cafés.

Recreatie: recreatieactiviteiten zoals sport, fitness, dancing, bioscoop en bij recreatie horende reca.

Rooilijn: deze lijn vormt de grens tussen de publieke ruimte en de aanpalende percelen hetzij overeenkomstig de actuele eigendomstoestand indien deze niet is voorgeschreven door de overheid, hetzij overeenkomstig hetgeen door de administratieve overheid is voorgeschreven voor de toekomst.

Sokkel: onderste deel van een gebouw met een hoogteaccent dat zich horizontaal uitstrekt over een grotere oppervlakte dan het hoogteaccent en met een beperkt aantal bouwlagen.

Technische installaties: deze die het goed functioneren en de leefbaarheid voor menselijk gebruik van het gebouw voorzien, zoals verwarmingsinstallaties, verluchtungs- en klimatisatie-installaties, liften en liftkamers, zonnepanelen en zonnecollectoren, enz.

Woning (woontiteit): woon- of verblijfplaatsen van één of meerdere personen.

Zone: een op plan aangegeven vlak met éénzelfde bestemming en stedenbouwkundig voorschrift (bv. zone 1c is een zone volgens deze definitie omdat de voorschriften met die van bv. zone 1b licht verschillen).

## **III.2. Algemene verordenende stedenbouwkundige voorschriften**

### **2.1 In alle zones toegelaten constructies/voorzieningen**

- Voorzieningen behorende tot de normale uitrusting van het gebied zoals elektriciteits- en gaskabines, masten, nutsleidingen, telefooncellen, pompgemalen, bufferbekkens, grachten, geluidsschermen, gronddammen of geluidsbermen, ... mogen binnen elke zone voorzien worden mits voldoende aandacht wordt geschonken aan de integratie van de constructies in de omgeving en de omvang ervan (hoogte, terreininname) beperkt blijft.
- Gemeenschapsvoorzieningen die nodig/nuttig zijn voor het functioneren van het gebied zijn toegelaten in elke bebouwbare zone op voorwaarde dat ze kleinschalig zijn en geïntegreerd worden in de stedenbouwkundige aanleg voor die zone.

### **2.2 Integratie van technische installaties op gebouwen en technische verdiepen.**

Alle technische installaties moeten zo veel als mogelijk binnen het volume van de gebouwen ondergebracht worden. Indien dit niet mogelijk is, moeten deze zo beperkt mogelijk gehouden worden en zorgvuldig ingepast worden in het architecturaal concept. Er kunnen voorwaarden gesteld worden op vlak van inplanting, en plaatsing en om de hinder (visueel, geluid) te beperken.

Een technische verdieping bovenop de toegelaten bouwhoogte is enkel toegelaten voor het onderbrengen van technische installaties. Bovendien wordt de hoogte beperkt tot max. 3 m en de omvang tot 10% van de oppervlakte van de bovenste bouwlaag.

## 2.3 Ontsluitingswegen e.a.

In de zone voor stedelijk wonen zijn overal interne ontsluitingswegen toegelaten.

## 2.4 Parkeervoorzieningen

Binnen elke zone mogen de nodige parkeerplaatsen inpandig of (half)ondergronds ingericht worden.

(Een deel van) het aantal benodigde parkeerplaatsen mag bovendien ook gerealiseerd worden binnen parkeergebouwen waarvan de hoogte de voorschriften per zone volgen.

Binnen een loopafstand van het openbaar vervoersknooppunt van de Dampoort, met name voor de zones z1i, z1j, z1k, z1l, z1r, z1s, z1t en z1u, gelden er in functie van het aanbod aan openbaar vervoer beperkingen op het aantal parkeerplaatsen welke mogen gerealiseerd worden. Deze parkeernorm is geformuleerd als een vork met een minimum en maximum:

- kantoren: 1 parkeerplaats per 150 m<sup>2</sup>- 200 m<sup>2</sup> (waarbij 1 parkeerplaats / 200 m<sup>2</sup> bvo geldt als minimum en 1 parkeerplaats / 150 m<sup>2</sup> bvo als maximum)
- detailhandel: 1 parkeerplaats per 150 m<sup>2</sup>- 200 m<sup>2</sup> (waarbij 1 parkeerplaats / 200 m<sup>2</sup> bvo geldt als minimum en 1 parkeerplaats / 150 m<sup>2</sup> bvo als maximum)
- wonen: 0,7 parkeerplaatsen per woongegelegenheid (voor projecten met meer dan 1 woongegelegenheid); voor projecten die slechts uit één woongegelegenheid bestaan geldt 1 parkeerplaats per woongegelegenheid.

## 2.5 Categorie of subcategorie van gebiedsaanduidingen

Artikel 2.2.3, §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bepaalt dat een stedenbouwkundig voorschrift in een ruimtelijk uitvoeringsplan te allen tijde onder een categorie of een subcategorie van gebiedsaanduiding sorteert.

Voor dit gemeentelijk RUP geeft dit volgend, samenvattend overzicht:

<b>categorie of subcategorie van gebiedsaanduiding</b>	<b>stedenbouwkundige voorschriften RUP</b>
1° wonen a) woongebied	zone voor stedelijk wonen; zone voor publiek domein met nabestemming stedelijk wonen; zone voor gemeenschapsvoorzieningen, zone voor publiek groen; zone voor groenbuffer binnen industriegebied met nabestemming publiek groen; zone voor wegen; zone voor kaaien; zone voor voetgangers- en fietsbruggen
b) gebied voor wonen en voor landbouw	-
2° bedrijvigheid	zone voor groenbuffer binnen industriegebied met nabestemming publiek groen
3° recreatie	-
4° landbouw a) agrarisch gebied b) agrarische bedrijfzone c) bouwvrij agrarisch gebied	- - -
5° bos	-
6° overig groen a) gemengd open ruimtegebied b) parkgebied	- -
7° reservaat en natuur	-
8° lijninfrastructuur	zone voor wegen (enkel R40), zone voor water, hoogspanningslijn
9° gemeenschapsvoorzieningen en nutsvoorzieningen	-
10° ontginning en waterwinning a) gebied voor infrastructuur voor duurzame watervoorziening b) gebied voor de winning van oppervlakedelfstoffen c) gebied voor de verwerking van oppervlakedelfstoffen	- - -


### **III.3 Verordenende stedenbouwkundige voorschriften voor zones en symbolische aanduidingen**

De volgende zones en symbolische aanduidingen gelden in het plangebied

- Zone voor stedelijk wonen (z1) en zone voor publiek domein met nabestemming stedelijk wonen (z1l en z1d);
- Zone voor publiek groen (z2);
- Zone voor water (z3) met bijkomende aanduiding “aanmeerzone” in overdruk;
- Zone voor wegen (z4);
- Zone voor kaaien (z5) met overdruk “publiek groen binnen kaaien” in overdruk;
- Zone voor gemeenschapsvoorzieningen (z6);
- Zone voor groenbuffer binnen industriegebied met nabestemming publiek groen (z7);
- Zone voor voetgangers- en fietsbruggen (z8);
- Hoogteaccent / middelhoogbouw in overdruk;
- Hoogspanningslijn;
- Ecologische inrichting op water in overdruk;
- Ontsluitingsweg met binnenplein - indicatieve positie en in overdruk;
- Ontsluitingsweg – indicatieve positie in overdruk;
- Overbouwing in overdruk;
- Zichtas.



De voorschriften per zone worden aangegeven in een tabel.

<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<i>De ruimtelijke opties bevinden zich in het linkergedeelte van de tabel. Deze zijn <u>informatief</u> en <u>niet verordenend</u> en geven de achterliggende ideeën weer van het stedenbouwkundig voorschrift.</i>	De stedenbouwkundig voorschriften bevinden zich in het rechter gedeelte van de tabel en zijn <u>verordenend</u> . De voorschriften moeten gelezen en geïnterpreteerd worden vanuit de ruimtelijke opties.

	<b>Zone voor stedelijk wonen – algemene bepalingen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
<b>Bestemming</b>	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<p><i>Globaal gezien en conform de benaming van de zone gaat het hier om een woongebied met een stedelijk karakter en met verschillende woningtypologieën.</i></p> <p><i>Afhankelijk van de locatie zijn ook in meer of mindere mate andere functies toegelaten die tot de normale uitrusting van een stedelijk woongebied behoren.</i></p> <p><i>Parkeergebouwen zijn, rekening houdend met de bepalingen i.v.m. het parkeerbeleid, overal toegelaten mits een goede integratie in de omgeving.</i></p> <p><i>Voor elke deelzone wordt aangegeven welk maximum bouwprogramma realiseerbaar is.</i></p> <p><i>Voor elke zone wordt er een verdeling aangegeven tussen wonen en andere functies indien er ook andere dan woonfuncties toegelaten zijn.</i></p> <p><i>Beperkte kleinschalige nevenbestemmingen voor voorzieningen verweven met en niet storend voor het wonen zitten vervat in het aangegeven bouwprogramma wonen voor de zones waar enkel wonen wordt voorzien en worden niet apart vermeld en worden als een onderdeel van het wonen beschouwd.</i></p> <p><i>Voor zones waar wel andere functies dan wonen expliciet vermeld worden, is dit pakket voorzieningen reeds begrepen in het bouwprogramma “andere functies”.</i></p> <p><i>Uit het RSG werden in functie van de deelgebieden binnen het plangebied verschillende categorieën voor detailhandel en kantoren afgeleid. De categorie die van toepassing is wordt per</i></p>	<p>De zone voor stedelijk wonen heeft wonen als hoofdbestemming, tenzij uitdrukkelijk anders vermeld bij de specifieke voorschriften per deelzone.</p> <p>Het oprichten van parkeergebouwen is toegelaten in elke deelzone. Deze mogelijkheid wordt niet meer in elke zone apart vermeld.</p> <p>Per deelzone wordt een maximum bouwprogramma voorzien uitgedrukt in m<sup>2</sup> bvo.</p> <p>In vele gevallen wordt per deelzone het minimaal percentage wonen aangegeven en het maximum percentage andere functies.</p> <p>In de zones voor stedelijk wonen waar enkel wonen wordt voorzien, zijn steeds ook beperkte en kleinschalige buurtondersteunende voorzieningen als nevenbestemmingen (zoals detailhandel – categorie III, diensten, kantoren – categorie III, gemeenschapsvoorzieningen, reca, ...) toegelaten voor zover de aard, de omvang en de schaal hiervan verenigbaar is met het wonen. Deze mogelijkheid wordt niet meer apart in elke zone vermeld.</p> <p>In de andere zones voor stedelijk wonen waar wel expliciet andere functies worden toegelaten zijn deze kleinschalige buurtondersteunende nevenbestemmingen begrepen in het percentage van het bouwprogramma dat voorbehouden is voor ‘andere functies’ dan wonen.</p> <p>Voor detailhandel en kantoren wordt in elke zone apart aangegeven onder welke categorie deze vallen volgens de gehanteerde begrippen.</p>	


	<p><i>zone aangegeven.</i> <i>In alle zones is ook de aanleg van wegen dwars op de zone voor water toegelaten, meestal zelfs verplicht. Zo zorgen we er onder meer voor dat er voldoende doorkijk naar en contact mogelijk blijft met het water en verkrijgen we een betere luchtturbulentie tussen de gebouwen. De straten hebben steeds een minimumbreedte in functie van het beoogde doel zoals hierboven beschreven.</i></p>	<p>De aanleg van dwarsstraten is in de meeste deelzones verplicht. Deze straten moeten steeds een minimale breedte van 8 m hebben.</p>
<p><b>Inrichting</b></p>	<p><i>In elke zone worden uitspraken gedaan over de gewenste woningtypologie :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>de omgeving van het station waar een hoge dichtheid moet gehaald worden via appartementen;</i></li> <li>- <i>ondiepe bouwzones langs het water waar appartementen het meest voor de hand liggen maar waar grondgebonden woningen wel toegelaten zijn;</i></li> <li>- <i>diepe bouwzones waar een minimum aandeel grondgebonden woningen verplicht is;</i></li> <li>- <i>bestaand stadswefsel waar het bestaande rijwoningtype primeert waardoor daar grondgebonden woningen verplicht zijn</i></li> </ul> <p><i>Om bij te dragen tot de woonkwaliteit van de grondgebonden woningen en appartementen in laagbouw wordt het voorzien van een aanzienlijke buitenruimte verplicht.</i></p> <p><i>Het stedenbouwkundig concept maakt op bepaalde plaatsen hoogteaccenten verplicht. De hoogste worden gecatalogeerd als middelhoogbouw (“landmarks”) en begrenzen het projectgebied aan de noord en zuidzijde. De andere hoogteaccenten vormen een begeleiding van de oostelijke en westelijke oevers van de dokken. Deze hoogteaccenten/middelhoogbouw zijn enkel daar toegelaten maar ook verplicht.</i></p>	<p>Volgende woningtypes zijn toegelaten :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in de zones z1i, z1j, z1k, z1l en z1o worden enkel appartementen toegelaten;</li> <li>- in de zones z1a, z1c, z1d, z1e, z1n*, z1o*, z1p zijn zowel appartementen als grondgebonden woningen toegelaten;</li> <li>- in de zone z1b is minstens 15% van het aantal woningen van het type grondgebonden woning, in de zones z1f, z1g en z1h minstens 20% en in de zone z1n minstens 40%;</li> <li>- in de zone z1g wordt het verplicht % aan grondgebonden woningen berekend op het bouwprogramma verminderd met het effectief bouwprogramma gemeenschapsvoorzieningen;</li> <li>- in de zone z1u zijn enkel grondgebonden woningen toegelaten.</li> </ul> <p>Elke woning, met uitzondering van bestaande woningen, moet beschikken over een buitenruimte (tuin, koer of terras) van minstens 10% van de bvo met een minimum van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>6 m<sup>2</sup> voor woningen met 0 of 1 slaapkamer;</li> <li>8 m<sup>2</sup> voor woningen met 2 slaapkamers;</li> <li>10 m<sup>2</sup> voor woningen met 3 of meer slaapkamers.</li> </ul> <p>De hoogteaccenten/middelhoogbouw zijn verplicht en enkel daar toegelaten waar het grafisch plan en/of de stedenbouwkundige voorschriften dit voorziet.</p> <p>Elke indicatieve aanduiding in het grafisch plan staat voor één hoogteaccent/middelhoogbouw.</p>





<p><i>Om de rol als hoogteaccent/middelhoogbouw te kunnen vervullen is ook een minimumhoogte aangegeven. Zo blijft ook het onderscheid met de sokkel duidelijk. De maximumhoogte garandeert de samenhang op grotere schaal. Voor de middelhoogbouw en de meeste hoogteaccenten is de inplantingsplaats vrij exact bepaald.</i></p> <p><i>Voor vier hoogteaccenten in de omvangrijke bouwzones ten oosten van het Handelsdok is de juiste positie binnen de zone nog te bepalen.</i></p> <p><i>Om het samengaan van grondgebonden woningen en lage appartementen met hoogteaccenten/middelhoogbouw te bevorderen zal er bij de inplanting gezocht worden naar een minimale schaduwwerking en een optimale privacy voor de woningen in de omgeving.</i></p> <p><i>De overige gebouwen krijgen nagenoeg overal een zelfde “standaardhoogte” van maximum ca. 5 bouwlagen of maximum 18 m.</i></p> <p><i>Wanneer bepaalde stedenbouwkundige elementen een specifieke inplanting/positie vereisen wordt dit aangegeven via de “zichtassen”.</i></p> <p><i>Omwille van levendigheid, betekenisgeving en sociale controle van de publieke ruimte is het noodzakelijk dat de gelijkvloerse gevels vorm krijgen en gematerialiseerd worden met het oog op visueel contact tussen het leven in de gebouwen en het leven in de publieke ruimte.</i></p> <p><i>Daarbij worden de gelijkvloerse verdiepingen voorzien van een levendig bouwprogramma zoals commerciële zaken, etalages, (loketgebonden) kantoren, restaurants en/of levendige functies van woningen met de bedoeling dat ze een maximale relatie aangaan met de publieke ruimte.</i></p> <p><i>Bij bepaalde zones wordt een overbouwning over een aanpalende zone die geen zone voor stedelijk wonen is toegelaten. Zie onder “overbouwning”</i></p>	<p>Voor hoogteaccenten/middelhoogbouw wordt zowel een minimumhoogte als een maximumhoogte aangegeven.</p> <p> De inplanting van de hoogteaccenten/middelhoogbouw gebeurt binnen een straal van 20 m rondom de aanduiding op het grafisch plan rekening houdend met onderstaande criteria.</p> <p> Voor de omcirkelde aanduidingen in zone z1d, z1f, z1g en z1h is de positie binnen de zone vrij te bepalen evenwel rekening houdend met onderstaande criteria.</p> <p>Elk hoogteaccent/middelhoogbouw wordt zo ingeplant en geconcipeerd dat deze een minimale schaduwwerking en een optimale privacy voor de woningen geeft in de omgeving.</p> <p>Buiten de hoogteaccenten/middelhoogbouw geldt er overal nagenoeg een zelfde maximum hoogte van 18 m tenzij anders vermeld in de betreffende zone.</p> <p>Zichtassen geven indicaties over de juiste positie van bepaalde stedenbouwkundige elementen.</p> <p>Per gevelwand mag niet meer dan 50% van de gelijkvloerse gevels ter hoogte van de zonegrens zodanig vorm krijgen en gematerialiseerd worden dat dit tot gevolg heeft dat geen visueel contact mogelijk is tussen het leven in de gebouwen en het leven in de publieke ruimte. Voorbeelden van dergelijke gevels zijn volledig blinde muren, rijen gesloten poorten ten gevolge van functies zoals parkeerplaatsen, opslagplaatsen, ...</p> <p>“Overbouwningen” zijn enkel toegelaten binnen de specifieke aanduiding zie hiervoor de bepalingen onder overbouwning.</p>
--	---


<p><b>Bijkomende afwegings-criteria</b></p>	<p><i>Aangezien door de omvang van het project de ontwikkelingen in deze zone voor stedelijk wonen een lange duurtijd zullen kennen, werd er gekozen voor flexibele voorschriften, die binnen het streven naar kwaliteit, toch een aantal kwaliteitsvolle varianten mogelijk maken.</i></p> <p><i>Daarom zal iedere vergunningsaanvraag in deze zone voor nieuwe of te herbouwen gebouwen getoetst worden aan bijkomende afwegingscriteria.</i></p> <p><i>Hiertoe kan het nuttig zijn om de vergunningverlenende overheid bijkomende informatie te bezorgen bijvoorbeeld onder de vorm van een inrichtingsplan voor de volledige deelzone.</i></p> <p><i>Dit plan kan bijkomende informatie bevatten over onder meer de schaal, de morfologie en inpassing in de omgeving, de ligging t.o.v. andere functies, de (interne) ontsluiting, de wijze waarop er een antwoord wordt gegeven op het vlak van woonkwaliteit, parkeeroplossing, de manier waarop dit project zich verhoudt t.o.v. de toekomstige bouwprojecten met bijhorende timing, de inrichting openbaar domein, een eventuele fasering, de waterhuishouding, enz.</i></p>	<p>Iedere stedenbouwkundige of verkavelingsaanvraag die betrekking heeft op nieuwbouw of herbouw moet beoordeeld worden rekening houdend met een kwalitatieve ontwikkeling van de totaliteit van de zone en de ruime omgeving en zal getoetst worden aan volgende afwegingscriteria, voor zover relevant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de mogelijkheid tot ruimtelijke en functionele samenhang waarbij de schaal, de morfologie, de ligging t.o.v. andere functies, de groenstructuur, het materiaalgebruik, de structuur van de bebouwing en de eventuele fasering bepalend zijn;</li> <li>- de woonkwaliteit van elke woning op vlak van lichtinval, privacy, ontsluiting, uitzicht, voldoende buitenruimte, enz.;</li> <li>- de kwaliteit van de publieke ruimte;</li> <li>- een aanvaardbare mobiliteit over de volledige zone en de ruime omgeving: op vlak van bereikbaarheid, parkeergelegenheid, verkeersopwekking en verkeersbewegingen;</li> <li>- een aanvaardbaar milieuprofiel over de volledige zone op vlak van milieuhinder, meer bepaald de mate waarbij in het project wordt rekening gehouden met de milderende maatregelen van het plan-MER;</li> <li>- een hoge graad van duurzaam bouwen.</li> </ul>
---	---	---

<p><b>Z1a</b></p>	<p><b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)</p>	
	<p><b>Niet verordenend</b></p>	<p><b>Verordenend</b></p>
	<p><b>Ruimtelijke opties</b></p>	<p><b>Stedenbouwkundige voorschriften</b></p>
<p><b>Bestemming</b></p>	<p><i>Het gaat hier over een zone die hoofdzakelijk bedoeld is voor wonen gecombineerd met een beperkt bouwprogramma voor gemeenschapsvoorzieningen, kantoren, diensten, recreatie, horeca en detailhandel.</i></p>	<p>De hoofdbestemming van deze zone is wonen. Gemeenschapsvoorzieningen, kantoren (categorie III), diensten, recreatie, horeca en detailhandel (categorie II) zijn toegelaten als nevenbestemming op voorwaarde dat deze zich gezamenlijk beperken tot 30% van het toegelaten bouwprogramma. Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 5.500m<sup>2</sup> bvo.</p>


<p><b>Inrichting</b></p>	<p><i>De sokkel bestaat uit gebouwen met een hoogte van ca. 5 bouwlagen met daarop een vertikaal accent aan de zuidzijde van de zone.</i></p> <p><i>Het betreft hier een bouwzone omringd door een zone voor publiek groen waardoor de nodige aandacht moet gaan naar de inplanting van de gebouwen in dit publiek groen, naar de toegankelijkheid van de gebouwen en de verhardingen rond en naar de gebouwen. De impact op het openbaar groen moet hierbij minimaal worden gehouden.</i></p> <p><i>Speciale aandacht zal ook gaan naar het maximaal binden van het aanpalend park aan het wateroppervlak van het Houtdok.</i></p>	<p>De bouwhoogte van de sokkel bedraagt maximum 18 m.</p> <div data-bbox="1189 264 1317 341" style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">  </div> <p>Aan de zuidzijde van de zone is een hoogteaccent verplicht met een minimale hoogte van 25 m en een maximale hoogte van 35 m.</p> <p>Dit bouwblok wordt zo ontworpen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- er een minimale wegenis nodig is voor de bereikbaarheid te verzekeren,</li> <li>- het publiek groen maximaal contact heeft met het Houtdok.</li> </ul>
--------------------------	---	--


<p><b>Z1b</b></p>	<p><b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)</p>	
	<p><b>Niet verordenend</b></p>	<p><b>Verordenend</b></p>
	<p><b>Ruimtelijke opties</b></p> <p><i>Het gaat hier over een zone die hoofdzakelijk bedoeld is voor wonen gecombineerd met een bouwprogramma voor recreatie, horeca, detailhandel, gemeenschapsvoorzieningen, kantoren en diensten. Ook meer grootschalige functies zijn hier toegelaten.</i></p> <p><i>De nevenbestemmingen richten zich vooral op het Houtdok of op de Chinastraat. De Chinastraat is meer geschikt voor grootschaliger functies. Het Houtdok is meer geschikt voor kleinschaliger functies die kunnen functioneren langs en profiteren van de verkeersvrije kade en het zicht op het water en de binnenstad.</i></p>	<p><b>Stedenbouwkundige voorschriften</b></p> <p>De hoofdbestemming van deze zone is wonen. Gemeenschapsvoorzieningen, kantoren (categorie III), diensten, recreatie, horeca en detailhandel (categorie II) zijn toegelaten als nevenbestemming. Gezamenlijk beperken deze zich tot 30% van het toegelaten bouwprogramma met een max. van 5.000 m<sup>2</sup> voor kantoren.</p> <p>Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 62.500 m<sup>2</sup> bvo.</p> <p>De nevenbestemmingen situeren zich in hoofdzaak aan de zuid- en oostzijde van de bouwzone.</p>

	<p><i>De grondgebonden woningen worden geconcentreerd in de noord-westelijke hoek van de zone aansluitend op de morfologie van de aanpalende bebouwing.</i></p>	 <p>Het verplicht aandeel grondgebonden woningen wordt ingeplant binnen de gearceerde zone op het grafisch plan.</p>
<p><b>Inrichting</b></p>	<p><i>De west en oostgrens van deze zone wordt uitgelijnd op de grenzen van zone z1a en z1c en de noordzijde op het aanpalend bouwblok en de spoorweg (zie zichtassen).</i></p> <p><i>De hoogbouw krijgt door zijn hoogte een functie als landmark voor de begrenzing van het projectgebied in noordelijke richting. De landmark wordt ingeplant in de zuidoostelijke hoek van deze zone. De landmark mag een specifieke vormgeving krijgen (met eventueel overkragingen vanaf een zekere hoogte) maar moet in elk geval steeds binnen de zonegrens blijven. De sokkel bestaat uit gebouwen met een hoogte van ca. 5 bouwlagen met hoogteaccenten tot ca. 8 bouwlagen aan de zijde van het Houtdok en op de hoeken van de rest van het bouwblok. Om voldoende doorzichten vanuit het binnengebied naar het dok te vrijwaren, moeten er in de gevelwand van het Houtdok uitsnijdingen en openingen voorzien worden. De omvang van de zone vereist een opsplitsen in verschillende bouwblokken. De aanleg van een noord-zuid gerichte ontsluitingsweg met een centraal binnenplein dat aantakt op het Houtdok via een brede doorgang is hiervoor noodzakelijk. Om het verkeersluw en recreatief karakter van het gebied aan de zijde van het Houtdok te garanderen zal de zone zo georganiseerd worden dat er geen toelevering langsheen het Houtdok verloopt.</i></p>	<p>De bouwlijnen van deze zone aligneren zich aan oost-, west-, en noordzijde van het Houtdok volgens de aangegeven zichtassen welke verplichte bouwlijnen zijn (behalve waar zich ontsluitingswegen bevinden).</p>  <p>Het hoogteaccent situeert zich in zuidoosthoek van de zone en heeft een minimale hoogte van 60 m en een maximale hoogte van 80 m.</p> <p>Alle gevels van het hoogteaccent moeten binnen de zonegrens blijven.</p> <p>Met uitzondering van het hoogteaccent bedraagt de bouwhoogte overal maximum 18 m tenzij langs het Houtdok en de hoek Chinastraat-Aziëstraat waar er bouwhoogtes tot 28 m zijn toegelaten.</p> <p>De gevelwand zijde Houtdok moet voorzien zijn van uitsnijdingen/openingen. Er wordt een noord-zuid georiënteerde straat met een doorgang van minstens 20 m met een publiek binnenplein voorzien dat verbonden is met het Houtdok.</p> <p>De ontsluiting moet zo worden ingericht dat toelevering van de commerciële functies die zich situeren aan de zijde van het Houtdok enkel mogelijk is via het centraal binnenplein.</p>


	<b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het gaat hier over een zone die vooral bedoeld is voor wonen gecombineerd met een beperkt bouwprogramma voor kleinschalige gemeenschapsvoorzieningen, kantoren, diensten, recreatie, horeca en detailhandel.</i>	De hoofdbestemming van deze zone is wonen. Gemeenschapsvoorzieningen, kantoren (categorie III), diensten, recreatie, horeca en detailhandel (categorie II) zijn toegelaten als nevenbestemming op voorwaarde dat deze zich gezamenlijk beperken tot 30% van het toegelaten bouwprogramma en kleinschalig zijn. Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 9.000 m <sup>2</sup> bvo.
<b>Inrichting</b>	<i>Het gebouw heeft een hoogte van ca. 6 bouwlagen. Het betreft hier een woonzone die grenst aan bedrijfszones waardoor de nodige aandacht moet gaan naar oriëntatie, inplanting en andere maatregelen i.f.v. de leefbaarheid van zowel de functies in de zone zelf als die van de aanpalende bedrijven.  De opsplitsing in verschillende bouwblokken is verplicht door de aanleg van één of meerdere dwarsstraten. Zo wordt een voldoende contact van de omgeving met het water gewaarborgd.</i>	De bouwhoogte bedraagt maximum 21 m. De vergunningverlenende overheid moet bij de beoordeling van de stedenbouwkundige aanvragen onderzoeken of de inplanting van de gebouwen, de oriëntatie van de functies in de gebouwen, en het gebruik van bepaalde materialen of bouwprocédés voldoende garanties bieden om per functie de leefbaarheid ervan zo hoog mogelijk te houden rekening houdend met de bestaande hinderaspecten van de omliggende bedrijvigheid, en omgekeerd, eventuele hinder vanuit deze zone m.b.t. de exploitatiemogelijkheid van de omliggende bedrijven maximaal te beperken. Het aanleggen van één of meerdere straten dwars op het Houtdok is verplicht.


	<b>Zone voor publiek domein met nabestemming stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Binnen deze zone bevinden zich overslaginstallaties voor een</i>	<u>Huidige bestemming</u> : In deze zone zijn enkel groenaanleg of het

	<p><i>aanpalend bedrijf. Tot deze installaties verdwijnen is enkel een aanleg als publiek domein toegelaten</i> <i>Pas na het verwijderen van deze installaties wordt er wonen of kantoorachtigen toegelaten.</i></p> <p><i>Een menging van beide functies is niet toegelaten. Er moet een keuze tussen beide gemaakt worden op basis van de mogelijkheden die de omgeving biedt.</i> <i>Door de aanwezigheid van een Seveso-bedrijf in de omgeving worden hier kwetsbare functies zoals bedoeld in de VR-wetgeving expliciet uitgesloten.</i></p>	<p>aanbrengen van wegverhardingen toegelaten zolang de overslaginstallaties niet gesloopt zijn. <u>Nabestemming:</u> Na het slopen van deze overslaginstallaties treedt de nabestemming in werking. De nabestemming van deze zone is wonen of kantoorachtigen. Enkel in het geval van de functie wonen zijn ook beperkte en kleinschalige voorzieningen zoals kleinhandel (categorie III), diensten, kantoren (categorie III), gemeenschapsvoorzieningen, reca, ... toegelaten voor zover deze verenigbaar zijn met het wonen. Vermenging van beide functies is niet toegelaten.</p> <p>Er zijn in deze zone geen kwetsbare functies (zoals ziekenhuizen, scholen, rust- en verzorgingstehuizen, ...) toegelaten. Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 22.000 m<sup>2</sup> bvo.</p>
<p><b>Inrichting</b></p>	<p><u>Nabestemming:</u> De sokkel bestaat uit gebouwen met een hoogte van ca. 5 bouwlagen. <i>Er is één hoogteaccent voorzien waarvan de juiste positie nog te bepalen is.</i> <i>Het betreft hier een zone die grenst aan bedrijfszones waardoor de nodige aandacht moet gaan naar oriëntatie, inplanting en andere maatregelen i.f.v. de leefbaarheid van zowel de functies in de zone zelf als die van de aanpalende bedrijven.</i></p> <p><i>De opsplitsing in verschillende bouwblokken is verplicht door de aanleg van dwarsstraten. Zo wordt er een voldoende contact van de omgeving met het water gewaarborgd.</i></p>	<p> <u>Nabestemming:</u> De bouwhoogte van de sokkel bedraagt maximum 25 m met één verplicht hoogteaccent met een minimale hoogte van 30 m en een maximale hoogte van 40 m.</p> <p>De vergunningverlenende overheid moet bij de beoordeling van de stedenbouwkundige aanvragen onderzoeken of de inplanting van de gebouwen, de oriëntatie van de functies in de gebouwen, en het gebruik van bepaalde materialen of bouwprocedures voldoende garanties bieden om per functie de leefbaarheid ervan zo hoog mogelijk te houden rekening houdend met de bestaande hinderaspecten van de omliggende bedrijvigheid, en omgekeerd, eventuele hinder vanuit deze zone m.b.t. de exploitatiemogelijkheid van de omliggende bedrijven maximaal te beperken. Het aanleggen van één of meerdere straten dwars op het Handelsdok is verplicht.</p>

<b>Z1e</b>	<b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<p><i>Het gaat hier over een zone die bedoeld is voor wonen. Op deze wijze wordt er aansluiting gevonden met het woonweefsel van de binnenstad.</i></p> <p><i>Door de aanwezigheid van een Seveso-bedrijf in de omgeving worden hier kwetsbare functies zoals bedoeld in de VR-wetgeving expliciet uitgesloten.</i></p>	<p>De hoofdbestemming van deze zone is wonen.</p> <p>Er zijn in deze zone geen kwetsbare functies (zoals ziekenhuizen, scholen, rust- en verzorgingstehuizen, ...) toegelaten.</p> <p>Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 14.500 m<sup>2</sup> bvo.</p>
<b>Inrichting</b>	<p><i>De sokkel bestaat uit gebouwen met een hoogte van ca. 2 bouwlagen. Er worden twee hoogteaccenten voorzien.</i></p> <p><i>Om de achterliggende bebouwing voldoende zicht te geven op het water wordt een voldoende afstand tussen beide hoogteaccenten aangehouden.</i></p> <p><i>Het gebouw mag over het water heen kragen (cf. zone voor overbouwning).</i></p> <p><i>Om voor voetgangers en fietsers een continu circuit langsheen de dokken te garanderen is het noodzakelijk dat er ter hoogte van de bouwzones die zich op de rand van de kaaien bevinden rekening wordt gehouden met deze eis door deze voorziening onder of langs de gebouwen te voorzien.</i></p>	<p> De bouwhoogte van de sokkel bedraagt maximum 8 m met verplicht twee hoogteaccenten met een minimale hoogte van 25 m en een maximale hoogte van 35 m.</p> <p>Tussen de twee hoogteaccenten is er een afstand van minstens 30 m.</p> <p>“Overbouwningen” zijn enkel toegelaten binnen de specifieke aanduiding: zie hiervoor de bepalingen onder “overbouwning”.</p> <p>Langs of onder het gebouw zijn constructies verplicht die de continuïteit en het publiek karakter van de doorgang voor fietsers en voetgangers via de kaaien verzekeren.</p>


<b>Z1f</b>	<b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<p><i>Het gaat hier over een zone die bedoeld is voor wonen.</i></p>	<p>De hoofdbestemming van deze zone is wonen.</p> <p>Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 15.000 m<sup>2</sup> bvo.</p>

<p><b>Inrichting</b></p>	<p><i>De sokkel bestaat uit gebouwen met een hoogte van ca. 5 bouwlagen. Binnen deze zone wordt één hoogteaccent voorzien.</i></p> <p><i>De opsplitsing in verschillende bouwblokken is verplicht door de aanleg van dwarsstraten. Zo wordt het contact met het water gegarandeerd. De bouwblokken worden zo georganiseerd dat de aanpalende kaai zo weinig mogelijk met bestemmingsverkeer wordt belast. Dwars op de dokken mogen er kanalen worden aangelegd met zowel een recreatieve, landschappelijke als waterbergende functie.</i></p>	<p>De bouwhoogte bedraagt maximum 18 m voor de sokkel.</p> <p> Eén hoogteaccent met een minimale hoogte van 35 m en een maximale hoogte van 50 m is verplicht.</p> <p>Het aanleggen van één of meerdere straten dwars op het Handelsdok is verplicht.</p> <p>De zone moet worden ontsloten via de Koopvaardijlaan en de daarop aansluitende dwarsstraten.</p> <p>Kanalen dwars op de dokken zijn toegelaten.</p>
--------------------------	---	---

<p><b>Z1g</b></p>	<p><b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie "wonen 1a" volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)</p>	
	<p><b>Niet verordenend</b></p>	<p><b>Verordenend</b></p>
	<p><b>Ruimtelijke opties</b></p>	<p><b>Stedenbouwkundige voorschriften</b></p>
<p><b>Bestemming</b></p>	<p><i>Het gaat hier over een zone die hoofdzakelijk bedoeld is voor wonen. Ook de inplanting van een aantal gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau is toegelaten. Bedoeling is dat op deze plaats de meeste gemeenschapsvoorzieningen voor deze nieuwe stadswijk worden geconcentreerd.</i></p>	<p>De hoofdbestemming van deze zone is wonen. Gemeenschapsvoorzieningen op buurtniveau mogen hier maximum 50% van het toegelaten bouwprogramma innemen. Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 16.500 m<sup>2</sup> bvo.</p>
<p><b>Inrichting</b></p>	<p><i>De sokkel bestaat uit gebouwen met een hoogte van ca. 5 bouwlagen.</i></p> <p><i>Binnen deze zone wordt één hoogteaccent voorzien.</i></p> <p><i>De opsplitsing in verschillende bouwblokken is verplicht door de aanleg van dwarsstraten. Zo wordt het contact met het water gegarandeerd. De bouwblokken worden zo georganiseerd dat de aanpalende kaai zo weinig mogelijk met bedieningsverkeer (bv. naar ondergrondse parkings) wordt belast.</i></p>	<p>De bouwhoogte voor de sokkel bedraagt maximum 18 m. Voor maximum 20% van de oppervlakte van de zone is een bouwhoogte tot 21 m toegelaten.</p> <p> Eén hoogteaccent met een minimale hoogte van 35 m en een maximale hoogte van 50 m is verplicht.</p> <p>Het aanleggen van één of meerdere straten dwars op het Handelsdok is verplicht.</p> <p>De zone moet worden ontsloten via de Koopvaardijlaan en de daarop aansluitende dwarsstraten.</p>




	<i>Dwars op de dokken mogen er kanalen worden aangelegd met zowel een recreatieve, landschappelijke als waterbergende functie.</i>	Kanalen dwars op de dokken zijn toegelaten.
--	--	---


<b>Z1h</b>	<b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het gaat hier over een zone die bedoeld is voor wonen.</i>	De hoofdbestemming van deze zone is wonen. Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 25.000 m <sup>2</sup> bvo.
<b>Inrichting</b>	<p><i>De sokkel bestaat uit gebouwen met een hoogte van ca. 5 bouwlagen. Binnen deze zone worden twee hoogteaccenten voorzien.</i></p> <p><i>De opsplitsing in verschillende bouwblokken is verplicht door de aanleg van dwarsstraten. Zo wordt het contact met het water gegarandeerd. De functies binnen de zone worden zo georganiseerd dat de aanpalende kaai zo weinig mogelijk met bedieningsverkeer (bv. naar ondergrondse parkings) wordt belast. Er mogen kanalen dwars op de dokken aangelegd met zowel een recreatieve, landschappelijke als waterbergende functie</i></p>	<p>De bouwhoogte bedraagt maximum 18 m voor sokkel.</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <p>Twee hoogteaccenten met een minimale hoogte van 35 m en een maximale hoogte van 50 m zijn verplicht.</p> </div> <p>Het aanleggen van één of meerdere straten dwars op het Handelsdok is verplicht.</p> <p>De zone moet worden ontsloten via de Koopvaardijlaan en de daarop aansluitende dwarsstraten.</p> <p>Kanalen dwars op de dokken zijn toegelaten.</p>

<b>Z1i</b>	<b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het gaat hier over een zone die hoofdzakelijk bedoeld is voor wonen met beperkte nevenbestemmingen voor recreatie, horeca, detailhandel, gemeenschapsvoorzieningen, kantoren</i>	De hoofdbestemming van deze zone is wonen. Gemeenschapsvoorzieningen, kantoren (categorie I), diensten, recreatie, horeca en detailhandel (categorie I) zijn toegelaten als

	<i>en diensten. Omwille van de nabijheid van een knooppunt van openbaar vervoer zijn hier ook meer grootschalige functies toegelaten.</i>	nevenbestemming op voorwaarde dat ze zich beperken tot 20% van het toegelaten bouwprogramma. Het bouwprogramma bedraagt maximum 19.500 m <sup>2</sup> bvo.
<b>Inrichting</b>	<i>De sokkel bestaat uit gebouwen met een hoogte van ca. 5 bouwlagen met een hoogteaccent aan de noordzijde van de zone. Dit hoogteaccent dient als een beëindiging van deze bouwstrook ter hoogte van de zone voor publiek groen. De opsplitsing in verschillende bouwblokken is verplicht door de aanleg van dwarsstraten. Zo wordt het contact met het water gegarandeerd en bekomen we een betere luchtturbulentie in functie van de luchtkwaliteit van de woningen langs de Koopvaardijlaan.</i>	De bouwhoogte van de sokkel bedraagt maximum 18 m met verplicht een hoogteaccent met een maximale hoogte van 25 m aan de noordzijde van de zone.  Het aanleggen van straten dwars op het Handelsdok is verplicht.

<b>Z1j</b>	<b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het gaat hier over een zone die hoofdzakelijk bedoeld is voor kantoren, diensten, recreatie, horeca, detailhandel en gemeenschapsvoorzieningen omwille de nabijheid van een knooppunt van openbaar vervoer. Ook meer grootschalige functies zijn hier toegelaten. Wonen is voorzien als nevenbestemming.</i>	De hoofdbestemming van deze zone is kantoren (categorie I), gemeenschapsvoorzieningen, diensten, recreatie, horeca en detailhandel (categorie I). Wonen is enkel toegelaten als nevenbestemming en beperkt zich tot max. 40% van het toegelaten bouwprogramma van de zone. Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 35.000 m <sup>2</sup> bvo.
<b>Inrichting</b>	<i>De sokkel bestaat uit gebouwen met een hoogte van ca. 5 bouwlagen. Aan de zuidzijde van de zone wordt één hoogteaccent voorzien met ca. 7 bouwlagen.  Op het zuidelijk uiteinde van het bouwblok is een beperkte overbouwning van de zone voor wegen mogelijk (cf. zone voor overbouwning). Om een betere luchtturbulentie te bekomen in functie van de luchtkwaliteit van de woningen langs de Koopvaardijlaan is de</i>	De bouwhoogte bedraagt maximum 18 m voor de sokkel. Aan de zuidzijde van het bouwblok is één hoogteaccent verplicht met een maximale hoogte van 25 m. “Overbouwningen” zijn enkel toegelaten binnen de specifieke aanduiding: zie hiervoor de bepalingen onder “overbouwning”.  De aanleg van dwarsstraten is toegelaten.

	<i>aanleg van dwarsstraten aan te bevelen. Dit is echter niet verplicht omwille van de bestaande toestand met volledig gesloten bebouwing.</i>	
<b>Z1k</b>	<b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het gaat hier over een zone die hoofdzakelijk bedoeld is voor kantoren, diensten, recreatie, horeca, detailhandel en gemeenschapsvoorzieningen gezien de ligging nabij een knooppunt van openbaar vervoer. Ook meer grootschalige functies zijn hier toegelaten. Een minimaal aandeel wonen is verplicht.</i>	De bestemmingen van deze zone zijn kantoren (categorie I), gemeenschapsvoorzieningen, diensten, recreatie, horeca en detailhandel (categorie I) en wonen. De woonfunctie neemt min. 35% in van het toegelaten bouwprogramma. Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 26.000 m <sup>2</sup> bvo.
<b>Inrichting</b>	<i>De sokkel bestaat uit gebouwen met een hoogte van ca. 5 bouwlagen. Aan de zuidzijde van de zone wordt er één middelhoogbouw (landmark) voorzien.  Het gebouw mag over de zone voor kaaien heen kragen (cf. zone voor overbouwing). De opsplitsing in verschillende bouwblokken is verplicht door de aanleg van dwarsstraten. Zo wordt het contact met het water gegarandeerd. Hierbij worden de assen van de Metselaarstraat en Stukwerkerstraat gevolgd (zie zichtassen) Specifieke aandacht gaat naar de bereikbaarheid van de zone voor autoverkeer i.f.v. de aanwezigheid van de ring en het vermijden van conflictsituaties. In afwachting van het verleggen van de R40 kan een onbenutte strook van de zone voor wegen aangewend worden voor het realiseren van een toegang in eigen bedding naar deze zone die ter hoogte van het Stapelplein aansluit op de R40.</i>	De bouwhoogte bedraagt maximum 18 m voor de sokkel.   Aan de zuidzijde van het bouwblok is één middelhoogbouw verplicht met een minimale hoogte van 35 m en een maximale hoogte van 65 m. “Overbouwingen” zijn enkel toegelaten binnen de specifieke aanduiding: zie hiervoor de bepalingen onder “overbouwing”. Het aanleggen van straten dwars op het Handelsdok is verplicht. Deze dwarsstraten liggen in het verlengde van de straten in de aanpalende bouwblokken.  Zolang de R40 niet is verlegd naar de Koopvaardijlaan moet minstens het autoverkeer dat Dok-Zuid moet kruisen ter hoogte van Stapelplein een aparte toegang naar deze zone krijgen.


	<b>Zone voor publiek domein met nabestemming stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<p><i>Het betreft hier deels een deel van het Achterdok (waterweg), deels een onbebouwd terrein. Zo lang de aanpalende elektriciteitscentrale functioneert is in deze zone enkel een aanleg als publiek domein toegelaten (waterweg, publiek groen, wegverhardingen)</i></p> <p><i>Op het ogenblik dat de aanpalende elektriciteitscentrale zijn activiteiten stopzet gaat de nabestemming in en kan de woonbestemming gerealiseerd worden.</i></p>	<p><u>Huidige bestemming:</u> De bestemming “zone voor publiek domein” geldt zolang de elektriciteitscentrale in exploitatie is. De voorschriften van de “zone voor publiek domein” komen overeen met deze van de “zone voor water” voor het deel van de zone dat op dit ogenblik water is en met deze van de “zone voor wegen” voor het resterende deel.</p> <p><u>Nabestemming:</u> Vanaf het ogenblik dat de elektriciteitscentrale zijn activiteiten stopzet, treedt de nabestemming van “zone voor stedelijk wonen” in werking. De bestemming is in dat geval enkel wonen. Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone voor de nabestemming bedraagt maximum 14.500 m<sup>2</sup> bvo.</p>
<b>Inrichting</b>	<p><u>Nabestemming:</u> De sokkel bestaat uit gebouwen met een hoogte van ca. 5 bouwlagen met een hoogteaccent aan de noordzijde van de zone. Dit hoogteaccent dient als een beëindiging van deze bouwstrook ter hoogte van de zone voor publiek groen.</p> <p><i>Als de nabestemming wonen wordt gerealiseerd, moet de zone verplicht in verschillende bouwblokken worden opgesplitst om onder meer het contact met het water te garanderen.</i></p> <p><i>De bouwzone situeert zich deels boven het Achterdok. Omdat het dempen van het Achterdok niet wordt overwogen, is in dat geval het overbouwen van het water noodzakelijk met de nodige steunpunten voor de gebouwen.</i></p> <p><i>Specifieke aandacht zal gaan naar de bereikbaarheid van de zone voor autoverkeer i.f.v. de aanwezigheid van de ring en het vermijden van conflictsituaties. In afwachting van het verleggen van de R40 wordt een toegang in eigen bedding voorzien naar deze zone die ter hoogte van het Stapelplein aansluit op de R40.</i></p> <p><i>Ter hoogte van de bouwzones die zich op de rand van de kaaien bevinden moet er voor voetgangers en fietsers een</i></p>	<p><u>Nabestemming:</u> De toegelaten bouwhoogte van de sokkel is maximum 18 m met verplicht een hoogteaccent van maximum 25 m aan de noordzijde van de zone.</p> <p>Bij de realisatie van de nabestemming wonen worden verschillende bouwblokken voorzien.</p> <p>Om overbouwing van het water mogelijk te maken, is het voorzien van steunpunten in het water toegelaten.</p> <p>Zolang de R40 niet is verlegd, moet minstens het autoverkeer dat Dok-Zuid moet kruisen ter hoogte van Stapelplein een aparte toegang naar deze zone krijgen.</p> <p>Langs of onder het gebouw zijn constructies verplicht die de continuïteit en het publiek karakter van de doorgang voor fietsers en</p>

	<i>continu circuit langsheen de dokken gegarandeerd worden.</i>	voetgangers via de kaaien verzekeren.
--	---	---------------------------------------

<b>Z1m</b>	<b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het betreft hier een bestaand bouwblok dat hoofdzakelijk bestaat uit woonfuncties maar met ook een aantal commerciële/economische functies langsheen het Stapelplein. De hoofdbestemming blijft wonen. Ook andere functies die passen binnen een stedelijk woongebied en verenigbaar zijn met het wonen zijn toegelaten.</i>	De hoofdbestemming van deze zone is wonen. Als nevenbestemming zijn verder ook beperkte en kleinschalige voorzieningen zoals kleinhandel (categorie III), diensten, kantoren (categorie III), gemeenschapsvoorzieningen, reca, ... toegelaten voor zover deze verenigbaar zijn met het wonen.
<b>Inrichting</b>	<i>Het bouwblok bestaat uit gesloten bebouwing en dit aspect blijft gehandhaafd. Het bestaande beluik centraal in het bouwblok en zijn toegangswegen daar naar toe kunnen behouden blijven. De gebouwen aan de rand en in het bouwblok bevinden zich allemaal op één bouwlijn. Deze bouwlijnen blijven verder gehandhaafd. De gemiddelde huidige bouwhoogten gelden als referentiehoogte. Bestaande hoogtes en volumes die hiervan afwijken mogen behouden worden.</i>	Open en halfopen bebouwing is verboden.  De zonegrens geldt als verplichte voorbouwlijn.  Gebouwen zijn maximum 12 m hoog.  Hoogtes en volumes die op het ogenblik van de inwerkingtreding van dit RUP hiervan afwijken, mogen behouden worden.

<b>Z1n</b>	<b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het gaat hier over een zone die bedoeld is voor wonen. Deze woonfunctie zorgt voor een aansluiting met het woonweefsel van de binnenstad. Het gaat over een aantal bestaande gebouwen met diverse functies. Deze functies mogen blijven maar bij herbouw of</i>	De hoofdbestemming van deze zone is wonen.  De bestaande functies kunnen gehandhaafd blijven en verbouwing binnen de bestaande volumes zijn toegelaten. Bij herbouw of bij

	<i>nieuwbouw wordt de woonfunctie verplicht.</i>	nieuwbouw wordt de woonfunctie verplicht. Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 12.500 m <sup>2</sup> bvo.
<b>Inrichting</b>	<i>De toegelaten bouwhoogte bedraagt ca. 5 bouwlagen. De opsplitsing in verschillende bouwblokken is verplicht door de aanleg van dwarsstraten. Zo wordt het contact met het water gegarandeerd. In geval aansluiting wordt gezocht met zone z1n* moeten de gebouwen in beide zones op elkaar afgestemd worden.</i>	De bouwhoogte bedraagt maximum 18 m. Het aanleggen van straten dwars op het Handelsdok is verplicht.  Het is toegelaten om de gebouwen van deze zone met die van zone z1n* te verbinden. In dat geval moeten de gebouwen wel als een geheel geconcipeerd worden.



<b>Z1n*</b>	<b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie "wonen 1a" volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het gaat hier over een zone die bedoeld is voor wonen.</i>	De hoofdbestemming van deze zone is wonen. Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 7.000 m <sup>2</sup> bvo.
<b>Inrichting</b>	<i>Het terrein is beperkt van omvang maar wel geschikt voor één hoogteaccent.  Het gebouw mag over de bestaande weg kragen (cf. zone voor overbouwing).</i>	 In deze zone is een hoogteaccent verplicht met een minimale hoogte van 35 m en een maximale bouwhoogte van 50 m. "Overbouwingen" zijn enkel toegelaten binnen de specifieke aanduiding: zie hiervoor de bepalingen onder "overbouwing".

<b>Z1o</b>	<b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie "wonen 1a" volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het betreft hier een gebouw dat niet beschermd is maar wel erfgoedwaarde heeft en waarin zich nu hoofdzakelijk kantoorfuncties bevinden. Deze functie kan verder gezet worden met behoud van het huidige bouwprogramma. Een omvorming naar een</i>	Als hoofdbestemming gelden zowel wonen als kantoren (categorie II).

	<i>woonfunctie is eveneens toegelaten. Deze woonfunctie zorgt voor een betere aansluiting met het woonweefsel van de binnenstad.</i>	
<b>Inrichting</b>	<i>Het gebouw heeft een erfgoedwaarde en moet behouden blijven (ook de hoogte ervan) Het uitvoeren van werken aan deze gebouwen moet met de nodige omzichtigheid moeten gebeuren en rekening houden met de erfgoedwaarde.</i>	<p>De bestaande bouwhoogte wordt behouden.</p> <p>Aanvragen tot stedenbouwkundige vergunning of/voor wijzigingen aan het Handelsdokcentrum worden getoetst aan het behoud/de zorg van/voor bouwkundig erfgoed Bij het renoveren of verbouwen van dit gebouw moet men maximaal rekening houden met haar erfgoedwaarde. De werken aan het bestaande gebouw worden getoetst aan onderstaande criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• in overeenstemming zijn met de waardebeleving van het gebouw;</li> <li>• in overeenstemming zijn met de beeldkwaliteit van de gevelwanden ten overstaan van de publieke ruimte;</li> <li>• in overeenstemming zijn met de gevelmaterialen en/of bouwtechnieken dewelke het gebouw zijn waardevol karakter verlenen;</li> <li>• gebruik van duurzame gevel- en dakmaterialen die esthetisch verantwoord zijn;</li> <li>• bestaande zichtlijnen van en naar het gebouw worden gevrijwaard van op het openbaar domein.</li> </ul>

<b>Z1o*</b>	<b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het gaat hier over een zone die bedoeld is voor wonen.</i>	De hoofdbestemming van deze zone is wonen. Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 2.000 m <sup>2</sup> bvo.
<b>Inrichting</b>	<i>De hoogte van dit gebouw wordt afgestemd op de hoogte van het aanpalende gebouw en houdt rekening met de erfgoedwaarde ervan.</i>	De bouwhoogte bedraagt maximum 18 m en moet afgestemd worden op de hoogte van het aanpalende gebouw. Verder moet rekening gehouden worden met de beeldbepalende kwaliteiten van het

	<p><i>Het gebouw mag over de bestaande weg kragen (zie. “zone voor overbouwing”).</i></p> <p><i>Om de bereikbaarheid van het aanpalende gebouw te blijven garanderen en ook om de groenzone aan de noordzijde van deze zone van een toegangsweg te vrijwaren, wordt er aan de zuidzijde een dwarsstraat voorzien voor de bereikbaarheid van de gebouwen in deze zone.</i></p>	<p>aanpalende gebouw.</p> <p>“Overbouwingen” zijn enkel toegelaten binnen de specifieke aanduiding: zie hiervoor de bepalingen onder “overbouwing”.</p> <p>Aan de zuidzijde van de zone is de aanleg van een dwarsstraat verplicht.</p>
--	---	---

	<p><b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)</p>	
	<p><b>Niet verordenend</b></p>	<p><b>Verordenend</b></p>
	<p><b>Ruimtelijke opties</b></p>	<p><b>Stedenbouwkundige voorschriften</b></p>
<p><b>Bestemming</b></p>	<p><i>Het gaat hier over een zone die bedoeld is voor wonen.</i></p>	<p>De hoofdbestemming van deze zone is wonen.</p> <p>Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum 11.000 m<sup>2</sup> bvo.</p>
<p><b>Inrichting</b></p>	<p><i>De sokkel bestaat uit gebouwen met een hoogte van ca. 5 bouwlagen met een hoogteaccent aan de noordzijde van de zone.</i></p> <p><i>Het gebouw mag over het water heen kragen (cf. zone voor overbouwing).</i></p> <p><i>Om voor voetgangers en fietsers een continu circuit langsheen de dokken te garanderen is het noodzakelijk dat er ter hoogte van de bouwzones die zich op de rand van de kaaien bevinden rekening wordt gehouden met deze eis door deze voorziening onder of langs de gebouwen te voorzien.</i></p>	<p>De bouwhoogte bedraagt maximum 18 m voor de sokkel.</p> <p> Aan de noordzijde van de zone is één hoogteaccent met een minimale bouwhoogte van 35 m en een maximale bouwhoogte van maximum 50 m verplicht.</p> <p>“Overbouwingen” zijn enkel toegelaten binnen de specifieke aanduiding: zie hiervoor de bepalingen onder “overbouwing”.</p> <p>Langs of onder het gebouw zijn constructies verplicht die de continuïteit en het publiek karakter van de doorgang voor fietsers en voetgangers via de kaaien verzekeren.</p>

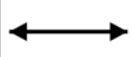



<b>Z1<sub>q,r,s,t</sub></b>	<b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het betreft bestaande bouwblokken die hoofdzakelijk bestaan uit woonfuncties maar met ook een aantal commerciële/economische functies langsheen Dok-Zuid en vooral Dampoortstraat. De hoofdbestemming blijft wonen maar andere functies die passen binnen een stedelijk woongebied en verenigbaar zijn met het wonen zijn toegelaten.</i>	De hoofdbestemming van deze zone is wonen. Als nevenbestemming zijn verder ook beperkte en kleinschalige voorzieningen zoals kleinhandel (categorie III), diensten, kantoren (categorie III), gemeenschapsvoorzieningen, reca, ... toegelaten, voor zover deze verenigbaar zijn met het wonen en de schaal van de omgeving.
<b>Inrichting</b>	<i>De bouwblokken bestaan uit gesloten bebouwing en dit aspect blijft gehandhaafd. De gebouwen bevinden zich ook allemaal op één zelfde bouwlijn en ook dit aspect wordt behouden. De gemiddelde huidige bouwhoogte geldt als referentiehoogte. Bestaande hoogtes en volumes die hiervan afwijken mogen behouden worden.</i>	Open en halfopen bebouwing zijn verboden.  De zonegrenzen langs straatzijde gelden als verplichte voorbouwlijn.  Gebouwen zijn maximum 12 m hoog. Hoogtes en volumes die op het ogenblik van de inwerkingtreding van dit RUP hiervan afwijken, mogen behouden worden.

<b>Z1<sub>u</sub></b>	<b>Zone voor stedelijk wonen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het betreft hier een onbebouwd terrein naast de elektriciteitscentrale. De hoofdbestemming is wonen maar andere functies die passen binnen een stedelijk woongebied en verenigbaar zijn met het wonen zijn toegelaten. Aan de noordzijde worden wel uitsluitend kantoren toegelaten omwille van de nabijheid van de elektriciteitscentrale die deze plek minder geschikt maken voor wonen.</i>	De hoofdbestemming is wonen.  Aan de noordzijde van deze zone en enkel over een breedte van 20 m gemeten langsheen Dok-Zuid is een kantoorfunctie (categorie I) toegelaten. Buiten dit deel met kantoren zijn verder ook beperkte en kleinschalige voorzieningen zoals kleinhandel (categorie III), diensten, kantoren (categorie III), gemeenschapsvoorzieningen, reca, ... als nevenbestemmingen toegelaten, voor zover deze verenigbaar zijn met het wonen.

<b>Inrichting</b>	<i>Het bouwblok zal bestaan uit gesloten bebouwing en de voorbouwlijn van de gebouwen valt samen met de bestaande grens met het openbaar domein. De voorziene bouwhoogte komt overeen met die van de bestaande bebouwing in de aanpalende bouwblokken.</i>	De zone wordt gerealiseerd als een gesloten bouwblok. Open en halfopen bebouwing zijn verboden. De zonegrens langs straatzijde geldt als verplichte voorbouwlijn. Gebouwen zijn maximum 12 m hoog.
-------------------	--	--

<b>Z2</b>	<b>Zone voor publiek groen</b> (valt onder de categorie "wonen 1a" volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening )	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het stadsontwerp heeft geopteerd voor een afwisseling van bouwzones en groenzones volgens de zogenaamde "strokenverkaveling". De aanleg als publieke groenzones in een stedelijk omgeving is het uitgangspunt.</i>	Deze zone is bedoeld voor de aanleg als een publieke ruimte met een groen karakter.
<b>Inrichting</b>	<p><i>Het milieueffectenrapport heeft aangetoond dat er zich binnen de geplande groenzones nog een aantal waardevolle groenelementen bevinden. Deze worden maximum behouden en geïntegreerd.</i></p> <p><i>Waar mogelijk worden de gronden ook zo weinig mogelijk vergraven zodat de zaadbank zo veel als mogelijk ongeschonden blijft.</i></p> <p><i>Deze publieke groenzones moeten ook echte groenzones worden: een minimumpercentage effectief groen wordt hiertoe opgelegd.</i></p> <p><i>Publiek groen in een stedelijke omgeving vraagt om beperkte mogelijkheden voor verhardingen en constructies in functie van het recreatief gebruik ervan.</i></p> <p><i>De continuïteit van het wandelcircuit aan de rand van het water over de publieke groenzones heen is bv. een uitgangspunt.</i></p> <p><i>Verhardingen voor wandel- en fietspaden zijn toegelaten. Ook beperkte voorzieningen voor recreatief gebruik (zoals kleine sport- of speelvelden) of constructies i.f.v. het recreatief gebruik of het beheer (speeltuigen cafetaria, kiosk, trapconstructie vanuit school, berging onderhoudsmateriaal groen) zijn</i></p>	<p>Bestaande waardevolle bomenrijen en houtkanten in de zones voor publiek groen moeten behouden blijven. Het vergraven van terreinen is niet toegelaten, tenzij strikt noodzakelijk voor de aanleg van het publiek groen.</p> <p>Minstens 70% van de zone moet als effectief groen aangelegd worden (uitzondering: zie hieronder)</p> <p>De aanleg van beperkte verhardingen, voorzieningen, gebouwen of constructies i.f.v. het recreatief gebruik of het beheer zijn toegelaten. De aanleg van parkings, toegangs- en verkeerswegen en het inplanten van constructies of gebouwen andere dan hierboven vermeld, is niet toegestaan. Uitzondering hierop vormen de zones voor publiek groen op de kruising van Stapelplein, Doornzelestraat en Dok-Noord waar er een ondergrondse parking is toegelaten.</p>



<p><i>toegelaten.</i></p> <p><i>Om in de omgeving van het Handelsdokcentrum voldoende parkeerplaatsen te kunnen voorzien voor de huidige en toekomstige functies en om de kaaien daar parkeervrij te kunnen maken wordt enkel onder de kleine groenzones aan de Doornzelestraat een mogelijkheid voorzien om een ondergrondse parking te realiseren.</i></p> <p><i>De bebouwing in zone z1a is enkel bereikbaar via het aanpalend publiek groen. Om die reden mag hier wel een toegangsweg in het publiek groen voorzien worden. Gezien het algemene verbod voor verkeer op de kaaien kan dit immers niet via de kaaivlakken. Belangrijk uitgangspunt hierbij is wel dat deze verbinding maximaal in het groen moet geïntegreerd worden zodat deze zo weinig mogelijk de samenhang van de groenzone hypothekeert.</i></p> <p><i>Aanplantingen gebeuren zo veel als mogelijk met inheems groen.</i></p> <p><i>Kanalen dwars op de dokken zijn in alle zones toegelaten en deze kunnen zowel een recreatieve, landschappelijke als waterbergende functie hebben.</i></p> <p><i>Specifiek te integreren elementen in de zone voor publiek groen zijn de gebouwen van de betoncentrale die zich ten noorden van de zone z1f bevinden. Er moet echter een minimumpercentage effectief groen gerealiseerd worden. Deze constructies vormen een getuigenis van het industriële verleden van het gebied en kunnen een nieuwe bestemming krijgen, die kadert binnen de zone voor publiek groen (parkondersteunende functies, publieke functies zoals horeca, culturele, recreatieve, jeugdactiviteiten, ...). Verbouwingen en het toevoegen van constructies in functie van dit herbruik zijn toegelaten. Zo vereist het toegankelijk maken van de gebouwen het installeren van een trap of lift. Andere aanvullende constructies voor het functioneel herbruik van de gebouwen zijn eveneens toegelaten voor zover zij geen afbreuk doen aan het publiek groen.</i></p>	<p> In de zone voor publiek groen palend aan zone z1a is in uitzondering op de algemene regel ook een minimale toegangsweg toegelaten voor zover deze geïntegreerd wordt in de aanleg van het publiek groen en dat het impact van deze verbinding op de groenzone minimaal is.</p> <p>Beplantingen bestaan uit inheems groen.</p> <p>De aanleg van kanalen dwars op de bestaande dokken is eveneens toegelaten.</p> <p>Elementen van de betoncentrale, die zich ten noorden van zone z1f bevindt, mogen geïntegreerd worden in de zone voor publiek groen. Minstens 50% van de zone moet echter als effectief groen worden aangelegd. Nieuwe constructies in functie van de toegankelijk en het functioneel bruikbaar maken van de gebouwen zijn toegelaten. De gebouwen krijgen een functie met een publiek karakter.</p>
---	---


<b>Z3</b>	<b>Zone voor water</b> (valt onder de categorie “lijninfrastructuur” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het karakter van deze dokken als bevaarbare waterweg wordt behouden. Het wateroppervlak krijgt ook een aantal bijkomende functies in verband met recreatie, wonen en bepaalde vormen van publieke groenvoorzieningen.</i>	Deze bestemming bestendigt het bevaarbaar karakter van deze waterweg. Ook recreatieve, woon- en groenfuncties die door hun aard specifiek met het water verbonden zijn worden hier toegelaten. Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van deze bestemmingen en voor de exploitatie van de waterweg zijn toegelaten. Ook de aanleg en het onderhoud van infrastructuur die nodig is voor de toegankelijkheid of voor verbindingen langs waterzijde en langs landzijde worden daartoe gerekend.
<b>Inrichting</b>	<p><i>De recreatieve mogelijkheden bestaan onder meer uit aanmeerzones:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>in het Houtdok voor pleziervaartuigen (enkel centraal in het dok omdat de waardevolle kaaiconstructies geen aanlegsteigers toelaten),</i></li> <li>- <i>voor commerciële boten (horecaboten) aan de westzijde van het Handelsdok dit enkel ter hoogte van de bouwzones en aan de westzijde van het Achterdok.</i></li> </ul> <p><i>De mogelijkheden voor wonen bestaan uit aanmeerzones:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>voor woonboten aan de oostelijke oever van het Handelsdok maar dit enkel ter hoogte van de bouwzones</i></li> <li>- <i>aan de oostzijde van het Achterdok.</i></li> </ul> <p><i>De aanleg van constructies en installaties die nodig zijn voor het realiseren van het bovenstaande worden toegelaten.</i></p>	 De overdruk “aanmeerzone” betekent dat het gebied binnen de aangeduide perimeter bestemd is voor het aanmeren van boten en voor de bijhorende infrastructuur (steigers, meerpalen, nutsvoorzieningen, hellende vlakken, ...). In de drie dokken gelden verschillende voorschriften in verband met de aanmeermogelijkheden. <ul style="list-style-type: none"> <li>• De aanmeerzone van het Houtdok wordt uitgebouwd als jachthaven (enkel pleziervaartuigen). Langsheen de westelijke en oostelijke kaaien zijn geen aanmeerconstructies toegelaten maar wel centraal in het dok.</li> <li>• De aanmeerzone van de oostelijke oever van het Handelsdok is bedoeld voor woonboten en kantoorboten. De boten moeten dwars aanmeren. Het aanmeren gebeurt enkel in het verlengde van de zones voor stedelijk wonen. Op de plaatsen waar parken voorzien zijn, is aanmeren niet toegelaten.</li> <li>• De aanmeerzone langsheen de oostelijke oever van het Achterdok is enkel bedoeld voor woonboten in langsrichting.</li> <li>• De aanmeerzone langsheen de westelijke oever van het Handelsdok is voorzien voor horecaboten.</li> </ul>


	<p><i>Om het strokenconcept van publieke groenzones die doorlopen over beide oevers nog krachtiger te maken en de samenhang van de publieke groenzone over het water heen te versterken is het toegelaten om op het water en in het verlengde van de publieke groenzones “groene” constructies op het water te voorzien of het water te dempen i.f.v. groenaanleg.</i></p> <p><i>De aanduiding ‘overbouwing’ boven de zone voor water geeft aan dat gebouwen over het water mogen overkragen voor zover er voldoende vrije doorvaarhoogte overblijft.</i></p> <p><i>Er zijn drie voetgangers- en fietsersbruggen voorzien over de dokken om de nieuwe wijk van de Oude Dokken met het stadscentrum te verbinden (zie betreffende zone). Deze bruggen moeten zo geconstrueerd worden dat er een voldoende vrije doorvaarhoogte- en breedte kan gegarandeerd worden voor woonboten en voor het bevoorradingsschip van de SPE-centrale.</i></p> <p><i>Op of aan het water zijn verder ook alle constructies toegelaten die te maken hebben met watersport of –recreatie.</i></p>	<p>Het aanmeren gebeurt enkel in het verlengde van de zones voor stedelijk wonen. Op de plaatsen waar parken voorzien zijn, is aanmeren niet toegelaten.</p> <p>Ter hoogte van de publieke groenzones zijn publieke groenvoorzieningen en/of ecologische inrichting op het water toegelaten via specifieke daarvoor ontworpen constructies op het water (bv. groeneilanden) voor zover ze de vrije doorvaart niet belemmeren. Ook demping is er toegelaten.</p> <p>In de ‘zone voor overbouwing’ in overdruk mogen gebouwen pas overkragen vanaf de tweede bouwlaag t.o.v. het niveau van het maaiveld op de kaaien.</p> <p>De aanduiding “<u>voetgangers- en fietsersverbinding</u>” betekent dat op die plaats een voetgangers- en fietsersbrug mag aangelegd worden tussen beide oevers, inclusief de nodige constructies voor het ondersteunen van deze bruggen. Een voldoende doorvaarhoogte- en breedte moet worden gegarandeerd.</p> <p>Constructies bedoeld voor watersport en/of -recreatie zijn eveneens toegelaten.</p>
--	---	--

<b>Z4</b>	<b>Zone voor wegen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” of “lijninfrastructuur” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<p><i>Deze wegen betreffen vooral lokale ontsluitingswegen en (tijdelijke) onderdelen van de kleine Ring.</i></p> <p><i>Deze hebben vooral een verkeersfunctie en de inrichting moet daar dan ook op afgestemd worden.</i></p>	<p>In deze zone zijn alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste wegenis.</p>


<b>Z5</b>	<b>Zone voor kaaien</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<i>Het gaat hier om die delen van het publiek domein die zich tussen de bouwzones en het water bevinden en die als kaaien beschouwd worden. Ze worden vooral ingericht i.f.v. de recreatieve functie voor voetgangers en fietsers.</i>	In deze zone zijn alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste kaaien, het aanwenden van de kaaien door of ten behoeve van het vaarverkeer, het gebruik als recreatieve ruimte voor fietsers en voetgangers, de groenaanleg en in beperkte gevallen voor bestemmingsverkeer.
<b>Inrichting</b>	<p><i>In principe wordt er op de kaaien noch parkeren noch verkeer toegelaten. Niet alle bouwzones of functies langs het water kunnen echter bereikt worden via de bestaande wegenis of via de bouwzones zelf. Dit is bv. het geval voor de Kleindokkaai waar een aantal functies hun toegang hebben of langs Handelsdok oost waar onder meer een groot aantal woonboten moet kunnen bediend worden. Daar wordt een uitzondering gemaakt onder voorwaarde dat de verkeersfunctie wordt beperkt tot het bereikbaar maken van de functies die zich langsheen de kaaien bevinden en dit enkel op de wegsegmenten tussen de parken. Ter hoogte van de parken worden geen voorzieningen voor auto's toegelaten. Dit betekent praktisch gezien dat in een aantal gevallen de dwarse woonstraten via een “lussensysteem” zullen moeten aansluiten op de buurtverzamelwegen.</i></p> <p><i>Langsheen de rand van het water moet er een continu wandelcircuit gecreëerd worden: de aanleg van de kaaien, het publiek groen en de inrichting van de bouwzones aan de rand van de kaaien houdt hier rekening mee.</i></p> <p><i>In dit gebied zijn een aantal elementen aanwezig met een industrieel archeologische waarde (zoals de kaaimuren van het Houtdok, kranen...) die de moeite zijn om te behouden en te integreren in het project.</i></p> <p><i>Het bedrijfsgebouw welke zich op de kaai bevindt aan Dok-</i></p>	<p>Deze zone moet zodanig ingericht worden dat er geen verkeer noch parkeren mogelijk is. De aanleg moet ruimte bieden voor fietsers en voetgangers.</p> <p>Uitzondering hierop vormen de kaai langs Kleindokkaai en de kaaisegmenten tussen de groenzones langs het Handelsdok oost. Daar is bestemmingverkeer, openbare diensten en laden en lossen toegelaten.</p> <p>De verschillende delen van de kaaien worden met elkaar verbonden tot een continu wandelcircuit voor fietsers en voetgangers met publiek karakter over de verschillende zones voor publiek groen en onder of langs de gebouwen in de bouwzones z1l, z1p en z1e.</p> <p>De westelijke en oostelijke kaaimuren van het Houtdok en andere waardevolle elementen die zich op of aan de kaaien bevinden (zoals kranen,...) worden behouden.</p> <p>Het bestaande bedrijfsgebouw tegenover de vroegere Acce-</p>

	<p><i>Noord t.h.v. Acec is interessant voor kleinschalige publieke functies en mag daarom behouden en beperkt uitgebreid worden.</i></p> <p><i>De kaaimuren worden zo gerestaureerd dat de ontwikkelingsmogelijkheden voor muurvegetaties worden behouden.</i></p> <p><i>Constructies en inrichtingswerken in functie van de toegelaten aanmeerfunctie langsheen de kaaien en het recreatief gebruik van de kaaien en het water zijn toegelaten.</i></p> <p><i>Om de aanwezigheid van de zones voor publiek groen ook voelbaar te maken van op de kaaien, wordt er op de kruising van beiden in een specifieke groenaanleg van de kaai voorzien.</i></p>	<p>gebouwen mag behouden en met max. 50% van het bestaande volume uitgebreid worden. Enkel het gebruik voor publieke functies zoals cafetaria, buurtcentrum, gemeenschapsvoorzieningen, ... is toegelaten.</p> <p>Restaurants van de kaaimuren houden rekening met het behoud en/of de ontwikkelingsmogelijkheden van waardevolle muurvegetaties door gebruik van specifieke voegmaterialen.</p> <p>Langsheen de kaaien zijn constructies en inrichtingswerken in functie van de aanmeerfunctie en het (recreatief) gebruik ervan door fietsers- en voetgangers (zoals jaagpaden, hellingen, trappen, ...) toegelaten.</p> <p> Waar de kaaien de zones voor publiek groen kruisen,  wordt het groen visueel doorgetrokken over de kaaien (zie zone in overdruk op grafisch plan).</p>
--	--	---

	<p><b>Zone voor gemeenschapsvoorzieningen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)</p>	
	<p><b>Niet verordenend</b></p>	<p><b>Verordenend</b></p>
	<p><b>Ruimtelijke opties</b></p>	<p><b>Stedenbouwkundige voorschriften</b></p>
<p><b>Bestemming</b></p>	<p><i>De grens van deze zone komt overeen met de grens van het gebouw waarin het cultureel centrum ‘De Centrale’ is ondergebracht. De bestemming houdt rekening met dit huidig gebruik maar maakt een meer diverse invulling naar de toekomst mogelijk, zolang het gebruik onder de noemer van gemeenschapsvoorzieningen valt.</i></p>	<p>In deze zone zijn enkel gemeenschapsvoorzieningen toegelaten.</p>

	<p><b>Zone voor groenbuffer binnen industriegebied met nabestemming publiek groen</b> (valt onder de categorie “bedrijvigheid” en als nabestemming onder “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)</p>	
	<p><b>Niet verordenend</b></p>	<p><b>Verordenend</b></p>
	<p><b>Ruimtelijke opties</b></p>	<p><b>Stedenbouwkundige voorschriften</b></p>
<p><b>Bestemming</b></p>	<p><i>Het gaat hier enerzijds om een groenzone bij de elektriciteitscentrale waarop zich een aantal technische</i></p>	<p><u>Huidige bestemming:</u> De zone z7a krijgt een bestemming als niet publiek toegankelijke groenbuffer in industriegebied.</p>

	<p><i>installaties bevinden (o.m. hoogspanningsmast) (z7a) en anderzijds een bestaand buurtpark aan de Metselaarstraat (z7b). Beide gebieden blijven een onderdeel van het industriegebied zij het met een specifieke bestemming als groenbuffer tussen bedrijf en de omgeving. De zone z7a heeft hierbij geen publiek karakter. De zone z7b is een publiek toegankelijke groenbuffer.</i></p> <p><i>Op het ogenblik dat de aanpalende elektriciteitscentrale zijn activiteiten stopzet treedt de nabestemming van publiek groen in werking.</i></p>	<p>De zone z7b krijgt een bestemming als publiek toegankelijke groenbuffer in industriegebied.</p> <p><u>Nabestemming:</u> Vanaf het ogenblik dat de elektriciteitscentrale zijn activiteiten stop zet treedt de nabestemming van publiek groen in werking.</p> <p>In dat geval gelden de voorschriften van de zone z2 ‘zone voor publiek groen’.</p>
<b>Inrichting</b>	<p><i>In de zone z7a mogen naast groenaanleg enkel werken aan de bestaande technische installaties uitgevoerd worden.</i></p> <p><i>In de zone z7b zijn enkel constructies en werken toegelaten in functie van het gebruik door het publiek (paden, sport -en speeltoestellen, zitbanken, ...)</i></p> <p><i>Wanneer de nabestemming begint te gelden zijn alle werken toegelaten in functie van het gebruik als publiek groen.</i></p>	<p><u>Huidige bestemming:</u> In de zone z7a zijn naast groenaanleg enkel werken i.v.m. het onderhoud, het beheer en het aanpassen van de bestaande installaties toegelaten.</p> <p>In de zone z7b zijn naast groenaanleg enkel constructies en werken toegelaten in functie van het gebruik door het publiek.</p> <p><u>Nabestemming:</u> Bij de inwerkingtreding van de nabestemming zijn de voorschriften van de zone voor publiek groen (z2) van toepassing.</p>


	<p><b>Zone voor voetgangers- en fietsbruggen</b> (valt onder de categorie “wonen 1a” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)</p>	
	<p><b>Niet verordenend</b></p>	<p><b>Verordenend</b></p>
	<p><b>Ruimtelijke opties</b></p>	<p><b>Stedenbouwkundige voorschriften</b></p>
<b>Bestemming</b>	<p><i>Voor de leefbaarheid van het nieuwe stadsdeel Oude Dokken is het belangrijk dat er een verbinding ontstaat met het stadscentrum en zijn voorzieningen. Vooral voor het deel ten oosten van de dokken is dit een probleem. De bouw van een aantal voetgangers- en fietsbruggen is daarom essentieel.</i></p>	<p>De schematisch aangeduide zone is bedoeld voor de aanleg van voetgangers- en fietsbruggen.</p>
<b>Inrichting</b>	<p><i>Om een vlotte verbinding te leggen met het stadscentrum moeten de bruggen in de as van de Metselaarstraat, Kraankinderstraat en Doornzelestraat ingeplant worden.</i></p> <p><i>Omdat deze dokken ook nog gebruikt worden voor allerlei</i></p>	<p>De bruggen worden in de as van de aanpalende straten ingeplant. De aanleg van deze bruggen wordt toegelaten binnen een corridor van 10m t.a.v. de rand van het symbool dat het tracé aanduidt. De bruggen worden zo geconcipeerd dat zij:</p>





	<p><i>scheepvaart, moeten de bruggen zo geconcipieerd worden dat een voldoende vrije doorvaarhoogte kan gegarandeerd worden wanneer nodig.</i></p> <p><i>De bruggen worden zo ontworpen dat de zichtrelatie in noord-zuidelijke richting over het water zo weinig mogelijk gehypothekeerd wordt.</i></p> <p><i>Voor een vlotte bereikbaarheid van het publiek groen t.h.v. de Kraankinderstraat zijde Koopvaardijlaan, mag er tussen de voorziene brug en dit publiek groen een dwarsverbinding gemaakt worden.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- een voldoende vrije doorvaarhoogte/breedte garanderen</li> <li>- de noord-zuid zichtrelatie over het water vrijhouden</li> </ul> <p>Dwars op de brug t.h.v. de Kraankinderstraat mag er in zuidelijke richting een verbinding naar het publiek groen aan de Koopvaardijlaan gemaakt worden. (zie aanduiding op grafisch plan)</p>
--	---	--

	<b>Hoogteaccent (overdruk)</b>
	<b>Hoogteaccent vrije positie (overdruk)</b>
	<b>Middelhoogbouw (overdruk)</b>
De stedenbouwkundige voorschriften hierover zijn opgenomen onder de stedenbouwkundige voorschriften van de “zone voor stedelijk wonen” (z1).	

	<b>Hoogspanningslijn</b> (valt onder de categorie “lijninfrastructuur” volgens art. 2.2.3§1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening)	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Bestemming</b>	<p><i>Komt overeen met het bestaand tracé van de hoogspanningsleiding die vertrekt vanaf de elektriciteitscentrale en het dok in oostelijke richting oversteekt. Omdat het huidig tracé, i.c. de hoogspanningsmast ter hoogte van de Koopvaardijlaan, zowel het publiek groen als de aanpalende zone z1h bezwaart is het toegelaten om de hoogspanningsmast te verplaatsen en het tracé daardoor licht te wijzigen.</i></p>	<p>Alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste hoogspanningsleidingen zijn toegelaten. Het verplaatsen van de hoogspanningsleiding en – mast is in beperkte mate toegelaten om de bouwzone z1h en de publieke groenzone waarbinnen de hoogspanningsmast zich nu bevindt te ontlasten.</p>

 <b>Ecologische inrichting op water (overdruk)</b>		
<b>Bestemming</b>	<p><i>Het stadsontwerp heeft geopteerd voor een afwisseling van bouwzones en groenzones volgens de zogenaamde "strokenverkaveling". Drie van deze groenzones moeten als wijkpark functioneren en dus voldoende groot zijn. Om de groenzone ter hoogte van het Achterdok te versterken wordt er voorzien om in het dok twee zones voor ecologische inrichting aan te leggen.</i></p>	<p>Deze zone is bedoeld voor ecologische inrichting in een waterrijke omgeving.</p>
<b>Inrichting</b>	<p><i>Het is niet de bedoeling om het dok te dempen maar wel om via aangepaste constructies in het water sterk watergebonden ecologische inrichting mogelijk te maken.</i></p>	<p>Alle constructies en werken die nodig zijn voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van de beoogde ecologische inrichting zijn toegelaten</p>

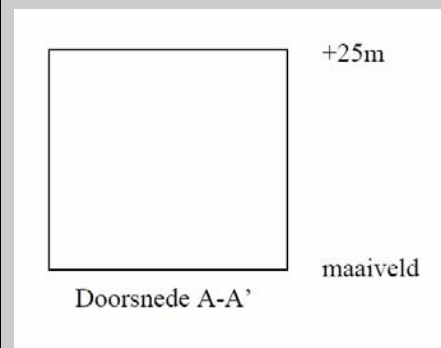
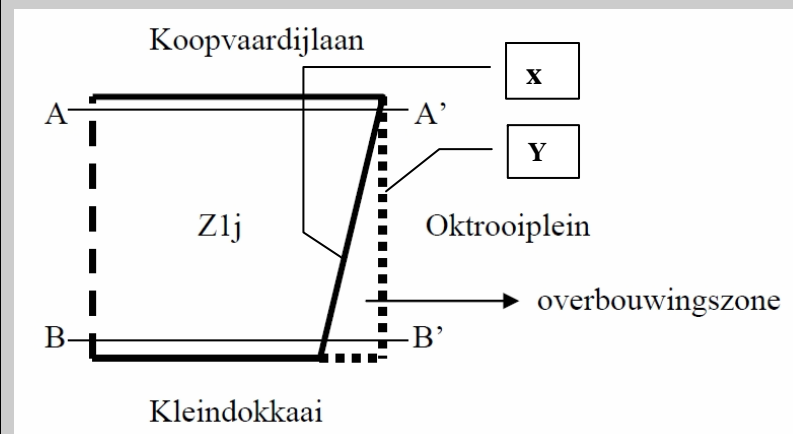
 <b>Ontsluitingsweg met binnenplein – indicatieve positie (overdruk)</b>		
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Inrichting</b>	<p><i>Het gaat hier om een bouwzone die zo omvangrijk is dat een opdeling door middel van minstens één ontsluitingsweg noodzakelijk is. Met deze schematische aanduiding wordt aangegeven waar deze ontsluitingsweg en een bijhorend binnenplein moet worden aangelegd. De noord-zuidoriëntatie is hierbij eveneens van belang.</i></p>	<p>Een nood-zuidgerichte ontsluitingsweg met een centraal binnenplein moet worden voorzien.</p>

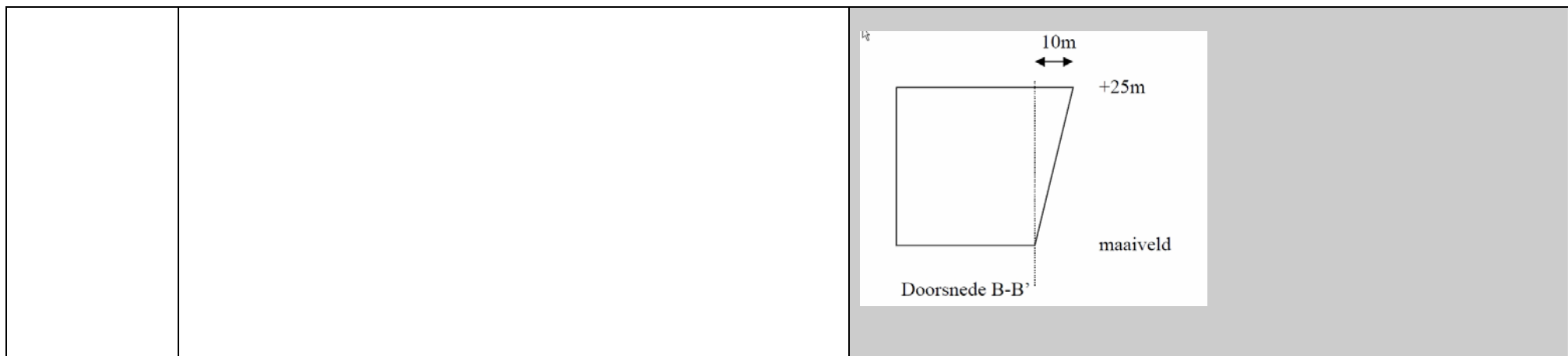
 <b>Ontsluitingsweg – indicatieve positie (overdruk)</b>	
<p>De stedenbouwkundige voorschriften hierover zijn opgenomen onder de stedenbouwkundige voorschriften van de "zone voor publiek groen" (z2).</p>	

	<b>Overbouwing (overdruk)</b>	
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	
<b>Inrichting</b>		<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
	<p><i>Een aantal zones voor stedelijk wonen kunnen uitgebreid worden over het publiek domein. Het kan gaan om overbouwingen over wegen, water of kaaien. Uiteraard is deze overbouwing slechts mogelijk en toegelaten indien deze het functioneren van het publiek domein niet in het gedrang brengt.</i></p> <p><i>Boven het water mag een dergelijke overbouwing de bewegingen van boten niet in de weg staan. Om een voldoende doorvaarhoogte te garanderen mag de overbouwing pas starten vanaf de tweede bouwlaag. Het gaat hier om twee overbouwingsmogelijkheden ter hoogte van Dok-Noord.</i></p> <p><i>Boven wegen mag een overbouwing de vrije verkeerscirculatie niet hinderen. Omdat zwaar vrachtvervoer een vrije hoogte van ca. 5 m vraagt wordt overbouwing hier slechts vanaf de derde bouwlaag toegelaten. Het gaat hier om twee overbouwingsmogelijkheden één ter hoogte van het kruispunt Stapelplein – Doornzelestraat en één ter hoogte van het kruispunt Kraankinderstraat – Stapelplein.</i></p> <p><i>Boven kaaien speelt naast de eis dat de eventuele verkeerscirculatie van voertuigen op de kaaien niet mag gehinderd worden (in dit geval enkel voertuigen van openbare diensten) ook landschappelijke motieven een rol. Het gaat enerzijds hier om één overbouwingsmogelijkheid op de hoek Koopvaardijlaan – Oktrooiplein. Daar wordt in functie van het streven naar een aangepaste architectuur op deze zichtlocatie, een zacht hellende overbouwing toegelaten. De tweede overbouwing is voorzien op de hoek van het</i></p>	<p>Overbouwingen zijn toegelaten binnen de hieronder aangegeven voorwaarden.</p> <p>Boven het water is overbouwing slechts toegelaten vanaf 3 m boven het maaiveld om een vrije verkeerscirculatie te garanderen.</p> <p>Ter hoogte van het Stapelplein zijn overbouwingen slechts toegelaten vanaf 6 m boven het maaiveld om een vrije verkeerscirculatie te garanderen.</p> <p>Overkraging van het gebouw boven kaaien is slechts toegelaten vanaf 15 m boven het maaiveld.</p> <p>Ter hoogte van het Oktrooiplein gelden voor de overkraging van het gebouw over het publiek domein volgende bepalingen: op maaiveld volgt de bouwlijn de schuine grens van de bouwzone (x) en op de max. toegelaten hoogte van 25 m de rechte grens van de overbouwingszone (y). Op tussenliggende hoogte evolueert de</p>

*Oktrooiplein – Dok-Zuid.*  
*Hier is het belangrijk om de hoogte van de middelhoogbouw af te stemmen op het gebouw aan de andere zijde van het Achterdok. Daarom wordt er hier slechts een overbouwning op grotere hoogte en vanaf de zesde bouwlaag toegelaten.*

bouwlijn binnen het vlak dat door deze lijnen x en y wordt gevormd. De maximale overbouwingsdiepte t.o.v. de zonegrens van zone z1j bedraagt 10 m (dit is aan de zijde Kleindokkaai en op 25 m hoogte).





<span style="font-size: small;">· - - - -</span> <b>Zichtas</b>		
	<b>Niet verordenend</b>	<b>Verordenend</b>
	<b>Ruimtelijke opties</b>	<b>Stedenbouwkundige voorschriften</b>
<b>Inrichting</b>	<p><i>Met deze schematische aanduiding wordt aangegeven waar bepaalde elementen (zoals bruggen, bouwblokwallen, straten...) moeten ingeplant worden in functie van reeds aanwezige ruimtelijke elementen.</i></p>	<p>De aangeduide zichtassen bepalen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de juiste positie van de voetgangers- en fietserbruggen,</li> <li>- de positie, grens en oriëntatie van bouwblokken,</li> <li>- de plaats waar de bouwzones moeten opgedeeld worden via de aanleg van straten,</li> <li>- waar een zonegrens samenvalt met een "zichtas" houdt dit in dat de zonegrens een verplichte bouwlijn is.</li> </ul>