



2022_CBS_01379 Spoorste Hundelgemsesteenweg: ruimtelijk kader - Goedkeuring

Beslissing: Goedgekeurd in besloten vergadering van 3 maart 2022

Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:

de heer Mathias De Clercq, burgemeester
mevrouw Sofie Bracke, schepenen-voorzitter; mevrouw Elke Decruynaere, schepenen; de heer Sami Souguir, schepenen; mevrouw Hafsa El-Bazioui, schepenen; de heer Rudy Coddens, schepenen
de heer Danny Van Campenhout, adjunct-algemeendirecteur

Bevoegd: Filip Watteuw

Juridisch kader

De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:

Het Decreet over het lokaal bestuur van 22 december 2017, artikel 56, § 2.

De beslissing wordt genomen op grond van:

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, Titel IV – Vergunningenbeleid, Hoofdstuk III Beoordelingsgronden, art. 4.3.1 en Titel II - Planning.

Motivering

De NMBS wenst het terrein ingesloten door Moscouviadact, Jules de Cocklaan, Sente Clarenhof, Hundelgemsesteenweg en de spoorlijn te verkopen. Het betreft een terrein van ca 1,6 ha. Ongeveer de helft van het terrein is bebost. Het terrein wordt op heden enkel ontsloten via de Hundelgemsesteenweg.

Op vraag van de NMBS werkte de Dienst Stedenbouw en Ruimtelijk Planning het ruimtelijk kader uit waarbinnen de site kan ontwikkeld worden.

De site is bestemd als woongebied. Dit betekent dat een woonontwikkeling hier mogelijk is, mits er – bovenop de geldende wettelijke bepalingen en goedgekeurde beleidsdocumenten - specifiek rekening wordt gehouden met volgende gebiedsspecifieke ruimtelijke randvoorwaarden:

- het te ontwikkelen programma is beperkt tot een totale bruto vloeroppervlakte van 6000 à 6500 m²;
- er wordt een strook van 13,5 meter (vanaf buitenste spoorstaaf) gevrijwaard in functie van de geplande fietssnelweg;
- het bestaande bos wordt maximaal gevrijwaard en toegankelijk gemaakt;
- er wordt voldaan aan de brandweervoorschriften. De brandweer duidde hierbij in het bijzonder op de ontsluitingsmogelijkheden. Volgende elementen vragen hier bijzondere aandacht:
 - Vanuit brandpreventie is een tweede ontsluiting voor de brandweer noodzakelijk vanaf 20 units

- Een tweede ontsluiting via de geplande fietssnelweg is enkel mogelijk bij een kleinschalige ontwikkeling. Bij een grootschaligere ontwikkeling is een volwaardige tweede toegangsweg noodzakelijk (volwaardige openbare wegenis). Voor het door de Stad voorgestelde maximale programma (6000 m² - 6500 m²) betekent dit dat een tweede ontsluiting via de fietssnelweg voor de brandweer volstaat.
- Als de fietssnelweg als ontsluiting voor de brandweer wordt gebruikt, moet die ook een eigen straatnaam krijgen.
- Beide ontsluitingen (de hoofdontsluiting en de secundaire ontsluiting) moeten zowel voor de aanrij-als de uitrijbeweging kunnen gebruikt worden
- Als een tweede ontsluiting via het Sente Clarenhof niet mogelijk of opportuun is, kan ook via de andere zijde van de fietssnelweg worden aangereden op voorwaarde dat er voldoende vrije hoogte is onder het viaduct (min 4m) en de nodige bochtstralen thv de Peter Benoitlaan kunnen gerealiseerd worden.
- De gangbare bochtstralen en hoogtes zijn uiteraard toe te passen en verder in detail te ontwerpen en te beoordelen;
- er wordt een minimaal aandeel gezinsvriendelijke grondgebonden woningtypes gerealiseerd (minstens 25% van het aantal wooneenheden; minstens 1/3 van het aantal wooneenheden bij woonontwikkelingen van meer dan 50 woontiteiten);
- er wordt, gelijktijdig met de woonontwikkeling, een minimaal voorzieningenaanbod gerealiseerd;
- de bouwhoogte wordt beperkt tot de basisschaal (2 à 3 BL); enkel langsheen langs de sporen is de stedelijke schaal (4 à 5 BL) bespreekbaar;
- een aandeel betaalbaar en/of sociaal wonen is verplicht. In overleg met de Stad moet onderzocht worden hoe dit kan gerealiseerd worden.
- omdat het een geluidsbelaste locatie betreft, zijn bij ontwikkeling van de site de gepaste geluidsmaatregelen nodig om leefkwaliteit te kunnen garanderen. De Stad Gent kan hierbij informeren en adviseren en heeft ter inspiratie ook een 'Good practice guide (ver)bouwen op geluidsbelaste locaties' opgemaakt.

Bijgevoegde bijlage(n):

- 20220303_NMBSsite_Hundelgemsesteenweg.pdf

Beslissing

Beslist het volgende:

Artikel 1:

Keurt onderstaande gebiedsspecifieke ruimtelijke randvoorwaarden bij de ontwikkeling van de spoorplaats ingesloten door Moscouviadact, Jules de Cocklaan, Sente Clarenhof, Hundelgemsesteenweg en de spoorlijn goed. Deze zullen - bovenop de geldende wettelijke bepalingen en goedgekeurde beleidsdocumenten – gebruikt worden als afwegingskader bij het beoordelen van toekomstige stedenbouwkundige vergunningsaanvragen.

- het te ontwikkelen programma is beperkt tot een totale bruto vloeroppervlakte van 6000 à 6500 m²;

- er wordt een strook van 13,5 meter (vanaf buitenste spoorstaaf) gevrijwaard in functie van de geplande fietssnelweg;
- het bestaande bos wordt maximaal gevrijwaard en toegankelijk gemaakt;
- er wordt voldaan aan de brandweervoorschriften. De brandweer duidde hierbij in het bijzonder op de ontsluitingsmogelijkheden. Volgende elementen vragen hier bijzondere aandacht:
 - Vanuit brandpreventie is een tweede ontsluiting voor de brandweer noodzakelijk vanaf 20 units
 - Een tweede ontsluiting via de geplande fietssnelweg is enkel mogelijk bij een kleinschalige ontwikkeling. Bij een grootschaligere ontwikkeling is een volwaardige tweede toegangsweg noodzakelijk (volwaardige openbare wegenis). Voor het door de Stad voorgestelde maximale programma (6000 m² - 6500 m²) betekent dit dat een tweede ontsluiting via de fietssnelweg voor de brandweer volstaat.
 - Als de fietssnelweg als ontsluiting voor de brandweer wordt gebruikt, moet die ook een eigen straatnaam krijgen.
 - Beide ontsluitingen (de hoofdontsluiting en de secundaire ontsluiting) moeten zowel voor de aanrij-als de uitrijbeweging kunnen gebruikt worden
 - Als een tweede ontsluiting via het Sente Clarenhof niet mogelijk of opportuun is, kan ook via de andere zijde van de fietssnelweg worden aangereden op voorwaarde dat er voldoende vrije hoogte is onder het viaduct (min 4m) en de nodige bochtstralen thv de Peter Benoitlaan kunnen gerealiseerd worden.
 - De gangbare bochtstralen en hoogtes zijn uiteraard toe te passen en verder in detail te ontwerpen en te beoordelen;
- er wordt een minimaal aandeel gezinsvriendelijke grondgebonden woningtypes gerealiseerd (minstens 25% van het aantal wooneenheden; minstens 1/3 van het aantal wooneenheden bij woonontwikkelingen van meer dan 50 woontiteiten);
- er wordt, gelijktijdig met de woonontwikkeling, een minimaal voorzieningenaanbod gerealiseerd;
- de bouwhoogte wordt beperkt tot de basisschaal (2 à 3 BL); enkel langsheen langs de sporen is de stedelijke schaal (4 à 5 BL) bespreekbaar;
- een aandeel betaalbaar en/of sociaal wonen is verplicht. In overleg met de Stad moet onderzocht worden hoe dit kan gerealiseerd worden.
- omdat het een geluidsbelaste locatie betreft, zijn bij ontwikkeling van de site de gepaste geluidsmaatregelen nodig om leefkwaliteit te kunnen garanderen. De Stad Gent kan hierbij informeren en adviseren en heeft ter inspiratie ook een 'Good practice guide (ver)bouwen op geluidsbelaste locaties' opgemaakt.

Artikel 2:

Neemt kennis van de bij dit besluit gevoegde bijlage "Spoorsite Hundelgemsesteenweg: ruimtelijk kader".

2022_CBS_01379 - Spoorsite Hundelgemsesteenweg: ruimtelijk kader