

©Alides Properties



# RUP DAMPOORT - Ontwerp Stedenbouwkundige voorschriften voorlopige vaststelling

22 april 2022

**Sami Souguir**

Schepen van Cultuur, Stadsontwikkeling en Ruimtelijke Planning  
Stad Gent

gent:



# Colofon

## Stad Gent

Departement Stedelijke Ontwikkeling – Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

## Publicatiedatum

22 april 2022

## Contact

Raf Mandervelt – ruimtelijk planner  
raf.mandervelt@stad.gent  
Tel. 09/266 79 50  
www.stad.gent

## Postadres

Stad Gent – Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning  
Stadhuis, Botermarkt 1, 9000 Gent

## Bezoekadres

Administratief Centrum Zuid - Balie Bouwen, Woodrow Wilsonplein 1, 9000 Gent  
Tel. 09/266 79 50

## Kernteam Stad Gent

<b>Hannelore Vandorpe</b>	Stad Gent - Projectbureau Ruimte
<b>Pieter Van Bulck</b>	Stad Gent– Dienst Milieu en Klimaat
<b>Jeroen Bulckaen / Jessie De Laender</b>	Stad Gent- Mobiliteitsbedrijf
<b>Christelle De Bruycker</b>	Stad Gent– Dienst Economie
<b>Sofie Custers</b>	Stad Gent- Groendienst
<b>Peter Van den Abeele</b>	Stad Gent– Stadsbouwmeester
<b>Kristof Allosery / Laura Baets</b>	Stad Gent – Dienst Wonen
<b>Bart Rondas</b>	Stad Gent – Dienst Toerisme

# Inhoud

<b>1. Algemene stedenbouwkundige voorschriften</b>	<b>6</b>
1.1. Inrichtingsstudies	6
1.2. Maatregelen in functie van geluid en lucht	7
1.3. Tijdelijke inrichtingen	7
1.4. Nuts-, veiligheids- en onderhoudsvoorzieningen	7
1.5. Duurzame energie en alternatieve transportsystemen	8
1.6. Duurzaam water- en bodembeheer	8
1.7. Integratie van technische installaties op gebouwen en technische verdiepingen	8
1.8. Groenvoorzieningen	8
<b>2. Toelichting bij de wijze van meten en de gehanteerde begrippen</b>	<b>9</b>
2.1. Wijze van meten	9
2.2. Begrippen	10
<b>3. Stedenbouwkundige voorschriften per zone</b>	<b>11</b>
3.1. Zone voor stedelijke functies: wonen (Z1)	11
3.1.1. Bestemming	11
3.1.2. Inrichting	12
3.1.3. Recht van voorkoop	15
3.2. Zone voor stedelijke functies: kantoren (Z2)	16
3.2.1. Bestemming	16
3.2.2. Inrichting	17
3.3. Zone voor stedelijke functies: transferium (Z3)	20
3.3.1. Bestemming	20
3.3.2. Inrichting	21
3.4. Zone voor stedelijke functies : gemeenschapsvoorzieningen en sociale huisvesting (Z4)	24
3.4.1. Bestemming	24
3.4.2. Inrichting	25
3.5. Zone voor stedelijke functies (Z5)	28
3.5.1. Bestemming	28
3.5.2. Inrichting	28
3.6. Zone voor bovenlokale wegen (Z6)	29
3.6.1. Bestemming	29

3.6.2. Inrichting	29
<b>3.7. Zone voor spoorwegen (Z7)</b>	<b>30</b>
3.7.1. Bestemming	30
3.7.2. Inrichting	31
<b>3.8. Zone voor lokale wegen (Z8)</b>	<b>31</b>
3.8.1. Bestemming	31
3.8.2. Inrichting	32
<b>3.9. Zone voor waterwegen (Z9)</b>	<b>33</b>
3.9.1. Bestemming	33
3.9.2. Inrichting	33
<b>3.10. Bruggen (in overdruk)</b>	<b>33</b>
<b>3.11. Mogelijkheid voor verbouwing (in overdruk)</b>	<b>34</b>
<b>3.12. Mogelijkheid voor ondergrondse parking onder openbaar domein (in overdruk)</b>	<b>34</b>
<b>3.13. Hoogteaccent (in overdruk)</b>	<b>34</b>
<b>3.14. Zichtas (in overdruk)</b>	<b>35</b>
<b>3.15. Fiets- en voetgangersverbinding (indicatief)</b>	<b>35</b>
3.15.1. Bestemming	35
3.15.2. Inrichting	35
<b>3.16. Ecologische verbinding (indicatief)</b>	<b>36</b>
<b>3.17. Pleinwand (indicatief)</b>	<b>36</b>
<b>3.18. Lokale weg (indicatief)</b>	<b>36</b>
3.18.1. Bestemming	36
3.18.2. Inrichting	36

# 1. Algemene stedenbouwkundige voorschriften

## 1.1. Inrichtingsstudies

Volgens de stedenbouwkundige voorschriften van de volgende zones is de opmaak van een inrichtingsstudie nodig:

- > zone voor stedelijke functies : wonen (Z1)
- > zone voor stedelijke functies : kantoren (Z2)
- > zone voor stedelijke functies : transferium (Z3)
- > zone voor stedelijke functies : gemeenschapsvoorzieningen en sociale huisvesting (Z4)

De inrichtingsstudie is een **informatief** document voor de vergunningverlenende overheid om de omgevingsvergunningsaanvraag te beoordelen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften. De inrichtingsstudie omvat telkens het geheel van de betrokken zone en geeft aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in de betrokken zone en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van de zone. De inrichtingsstudie maakt deel uit van de aanvraag tot omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen.

Elke inrichtingsstudie bevat verplicht een **ruimtebalans** met volgende onderdelen:

- > **de bruto vloeroppervlakte** van het voorgenomen project in verhouding tot de maximale bruto vloeroppervlakte in de betrokken zone
- > **de oppervlakte en de type verhardingen** die in dit project gerealiseerd worden
- > de verhouding tussen bebouwde en onbebouwde ruimte in het voorgenomen project met aanduiding van de beschikbare publieke en private groene ruimte. Deze **groenbalans** moet inzicht geven in de aanwezigheid van voldoende bruikbare groene ruimten op elk moment van de ontwikkeling.
- > het geplande aantal **autoparkeerplaatsen** en **fietsenstallingen** voor dit project

Daarnaast verschaft de inrichtingsstudie - voor zover relevant - duidelijkheid over:

- > de **bestaande toestand**, met een analyse van de betrokken percelen. Dit zijn alle percelen binnen de verplicht op te maken inrichtingsstudie zoals beschreven in de stedenbouwkundige voorschriften per zone. De analyse bevat de aanwezige bestemmingen en activiteiten, het type gebouw, de inplanting van de gebouwen, de bouwvolumes met hoogte, diepte en dakvorm, de gevelcomposities met kenmerken en materiaalgebruik, de op het terrein aanwezige bomen en andere natuurlijke elementen met hun specifieke kenmerken, open ruimte, zichten en relaties, het aandeel en type verharding en de geluidskwaliteit (zoals onder meer blijkt uit de geluidsbelastingkaart)
- > een interpretatie van de **kwaliteiten en gebreken**, de mogelijkheden en randvoorwaarden voor het project en in het bijzonder van de specifieke **verdichtingsmogelijkheden** en **onthardingsopgaven**, en dit voor al deze bovengenoemde kenmerken  
Dit staat omschreven in de stedenbouwkundige voorschriften per zone.
- > het **geplande project** met een duidelijke voorstelling van de bebouwing (inplanting, volume, gerealiseerde densiteit, vormgeving), een omschrijving en kwantificering van de verschillende functies en hun verhouding tot de maximaal bebouwbare oppervlakte (BVO) en – indien mogelijk - een overzicht van de fasering van de geplande werken in de betrokken zone.

- > de wijze waarop het voorgenomen project beantwoordt aan de stedenbouwkundige voorschriften en de gewenste **beeldkwaliteit** van de site
- > de **ontsluiting** van het project voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer.
- > de **mobiliteit** in het algemeen en specifiek de wijze waarop het **parkeren** wordt georganiseerd, zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor fietsers. De inrichtingsstudie geeft duidelijk aan hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn, rekening houdend met een duurzame modal split, en waar de parkeerbehoefte wordt opgevangen. Daarnaast geeft de inrichtingsstudie aan op welke wijze het laden en lossen en de levering van bv. pakjesdiensten plaatsvindt.
- > het statuut (privaat of (semi)-publiek) en de wijze van inrichting van de **niet-bebouwde ruimte**, met aandacht voor het type verharding en beplanting. De inrichtingsstudie geeft ook aan op welke wijze de in het project geplande inrichting aansluit bij/inspeelt op de inrichting in de omgeving.
- > de maatregelen voor een **duurzaam waterbeheer**, zodat dit overeenstemt met de stedenbouwkundige voorschriften, zoals opgenomen onder 1.6
- > klimaatrobuuste ingrepen en maatregelen voor een klimaatneutrale uitbouw van de site
- > de maatregelen voor een **geluidskwalitatieve** uitbouw van de site en het garanderen van een **kwalitatieve binnenlucht** (plaatsing aanzuigpunten)
- > de maatregelen in het kader van **circulair bouwen**

Ingeval van een hoogteaccent moet de inrichtingsstudie een hoofdstuk wijden aan dit **hoogteaccent**. Dit hoofdstuk toont aan hoe het hoogteaccent :

- > anticipeert op de milieueffecten van de hogere bebouwing en in het bijzonder op de effecten inzake windhinder, windgevaar en schaduwhinder
- > anticipeert op de mogelijke privacyhinder
- > zich in zijn architecturale uitwerking integreert in het omgevend stadslandschap

## 1.2. Maatregelen in functie van geluid en lucht

Langs de stadsring en de spoorweg kunnen landschappelijke ingrepen gebeuren ten voordele van de akoestische kwaliteit van de omgevende stadswijken, de luchtkwaliteit in het algemeen, de groenzones en de publieke ruimten. Het gaat dan onder meer om de aanleg van een geluidsscherm, geluidsberm of grond dam. Deze ingrepen zijn in alle zones van het plangebied toegestaan.

## 1.3. Tijdelijke inrichtingen

Terreinen die **braak liggen** in afwachting van toekomstige projecten en niet noodzakelijk zijn voor de werfinrichting fungeren als tijdelijke groene ruimte. Op deze terreinen zijn tijdelijke invullingen mogelijk onder de vorm van stadsgerichte landbouw of socio-culturele activiteiten.

In afwachting van de nieuwe constellatie, kunnen aan de **bestaande wegeninfrastructuur** nog de nodige onderhouds- en instandhoudingswerken gebeuren.

## 1.4. Nuts-, veiligheids- en onderhoudsvoorzieningen

Nuts-, veiligheids- en onderhoudsvoorzieningen van technische aard die tot de normale uitrusting behoren zoals elektriciteit- en gascabines, laadpalen, masten, nutsleidingen, blusvijvers en brandwegen, zijn binnen elke zone toegelaten, voor zover ze maximaal gebundeld worden met de bebouwing en infrastructuur.

## 1.5. Duurzame energie en alternatieve transportsystemen

Voorzieningen voor het opwekken, opslaan en transporteren van duurzame energie of alternatieve transportsystemen, zoals smart grid of een warmtenet, zonnepanelen of zonnecellen zijn binnen elke zone toegelaten, voor zover ze maximaal gebundeld worden met de bebouwing en infrastructuur.

## 1.6. Duurzaam water- en bodembeheer

Gebouwen en verharding moeten tot een minimum beperkt blijven. De strikt noodzakelijke verhardingen moeten waar mogelijk als verharding met natuurlijke infiltratie of als waterdoorlatende verharding met een waterdoorlatende fundering worden aangelegd. Dit moet gebeuren met de best beschikbare technieken om het effect van de ingrepen – onder meer op bodem, waterhuishouding en waterkwaliteit – tot een minimum te beperken.

## 1.7. Integratie van technische installaties op gebouwen en technische verdiepingen

Alle technische installaties moeten binnen het volume van de gebouwen komen. Als dat technisch niet mogelijk is, moeten ze zo beperkt mogelijk gehouden worden en zorgvuldig ingepast worden in het architecturaal concept. De vergunningverlenende overheid kan voorwaarden stellen op het vlak van inplanting en plaatsing en om de visuele, geluids- en luchthinder te beperken, zowel naar binnen als naar buiten.

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. Voor technische installaties die bijdragen tot een klimaatrobuuste en/of klimaatneutrale ontwikkeling zijn uitzonderingen mogelijk.

## 1.8. Groenvoorzieningen

Het ontwerp van nieuwe groenzones in zowel de private als (semi-)publieke ruimten, zet in op structuurdiversiteit van het groen om de ecologische functie optimaal uit te bouwen. Het gebruik van streekeigen en aangepaste soorten staat voorop. Bestaande groen- en natuurelementen worden maximaal behouden en geïntegreerd in het ontwerp. Er worden zoveel mogelijk bomen van eerste grootte-orde, die zowel boven – als ondergronds voldoende ruimte hebben, geïntegreerd in het ontwerp om het hitte-eiland-effect tegen te gaan. Om deze reden moet het ontwerp ook zoveel mogelijk robuust aaneengesloten groen voorzien en snippergroen vermijden.



## 2. Toelichting bij de wijze van meten en de gehanteerde begrippen

Dit hoofdstuk geeft extra duiding bij de wijze van meten en licht een aantal van de begrippen die in de stedenbouwkundige voorschriften zijn opgenomen, nader toe.

### 2.1. Wijze van meten

- > **Bouwhoogte:** de hoogte van het gebouw wordt uitgedrukt in het aantal bouwlagen en in aantal meter. De bouwhoogte in aantal meter wordt gemeten vanaf het niveau van de as van de weg tot aan het hoogste punt van het bouwwerk, met uitzondering van de ondergeschikte bouwonderdelen zoals schoorstenen en antennes. Het aantal bouwlagen wordt gerekend tussen de gelijkvloerse vloerplas en het hoogste punt van het bouwwerk. Een technische verdieping rekenen we niet mee.
- > **Bruto-vloeroppervlakte (BVO) van een gebouw:** is de som van aan de buitenzijde gemeten vloeroppervlakte van alle vloerniveaus van de binnenruimten van het gebouw.
  - Alle vloeroppervlakten die functioneel horen bij het programma worden meegenomen bij het berekenen van de bruto vloeroppervlakte. De oppervlakte, ingenomen door binnentrappen, liften, sanitaire voorzieningen, opslagruimte en technische ruimten die rechtstreeks gekoppeld zijn aan een functie zoals een serverruimte, archief, keukens of bergingen, moet op elk vloerniveau meegerekend worden. Zolders en kelders moeten enkel meegerekend worden als ze effectief een functionele laag zijn, bv. ondergrondse labo- of kantoorruimten die licht nemen via een Engelse koer.
  - Ruimten die niet functioneel zijn, rekenen we niet mee. Dit zijn parkeervoorzieningen zoals ondergrondse en halfondergrondse auto- en fietsparkings die maximaal 1m uit boven het maaiveld uitsteken, ruimten met technische voorzieningen op niveau van het gebouw, inpandige of uitpandige laad- en losplatforms, vides, inpandige en uitkragende terrassen, dakterrassen, daktuinen en patio's.

Opgegeven bouwprogramma's in m<sup>2</sup> zijn steeds aangegeven in BVO.

## 2.2. Begrippen

- > **Detailhandel:** het verhandelen van goederen die gericht zijn op de eindconsument
- > **Diensten:** activiteiten gericht op een frequente dienstverlening aan de bevolking. Voorbeelden zijn: vrije beroepen, wasserijen, kapsalons, banken en verzekeringen, reisbureaus, bemiddelingsadvies, ...
- > **Gemeenschapsvoorzieningen:** dienstverleningen met een openbaar karakter. Voorbeelden zijn: onderwijs, kinderdagverblijven, cultuur, openbare voorzieningen zoals een trein-, tram-of busstation, ...
- > **Gezinsvriendelijke woning 'type RUP Dampoort':** een woning die specifiek gericht is op het huisvesten van gezinnen met kinderen en minstens aan volgende voorwaarden voldoet :
  - De woning beschikt over minstens 3 slaapkamers.
  - De buitenruimte bedraagt minstens 20 m<sup>2</sup>.
  - De woningen beschikken over een private toegang op de begane grond.
- > **Horeca:** verwijst naar hotels, restaurants en cafés
- > **Kantoren:** bedrijven waar als hoofdactiviteit privé- en overheidsdienstverlening wordt uitgevoerd met een hoofdzakelijk beheers- en administratief karakter en een hoge personeelsdensiteit
- > **Ondersteunende voorzieningen:** gemeenschapsvoorzieningen, diensten, recreatie, reca en detailhandel<sup>1</sup> met een beperkte omvang (BVO <600 m<sup>2</sup>), die zich in hoofdzaak richten op de bewoners, werknemers en bezoekers van de aanwezige functies. Voorbeelden zijn: krantenwinkels, broodjeszaken, buurtsupermarkt, afhaalpunten voor e-commerce, lokaal verdeelpunt van stadslandbouwproducten, buurtcafé, kinderdagverblijf, huisartsenpraktijk, kinesistenpraktijk, schoonheidssalon, ...
- > **Publieke ruimte:** plaats die vrij toegankelijk is voor het publiek. Identieke begrippen zijn openbare plaats en openbare ruimte
- > **Reca:** verwijst naar restaurants en cafés, dus zonder hotels
- > **Recreatie:** vormen van vrijetijdsbesteding zoals sport, fitness, dancing, bioscoop en bij recreatie horende reca
- > **Technische installaties:** installaties of zelfstandige onderdelen ervan die geen verblijfsfunctie hebben, zuiver utilitair zijn en bijdragen tot de technische werking van een gebouw, zoals HVAC (heating, ventilation, airconditioning) en liften
- > **Toeristisch logies:** vorm van grootschalige verblijfsrecreatie, zoals omschreven in het Vlaamse decreet houdende het toeristische logies. Het gaat hierbij om hotels en hostels.

<sup>1</sup> Deze begrippen zijn elders in de lijst apart gedefinieerd. De term 'ondersteunende voorzieningen' bundelt deze begrippen en voegt er een specifiek adjectief, met name 'ondersteunende' aan toe.

# 3. Stedenbouwkundige voorschriften per zone

We geven de voorschriften per zone aan in een tabel.

Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
De ruimtelijke opties bevinden zich in het linkerdeel van de tabel. Deze zijn informatief en <b>niet verordenend</b> en geven toelichting bij het stedenbouwkundig voorschrift.	De stedenbouwkundig voorschriften bevinden zich in het rechter gedeelte van de tabel en zijn <b>verordenend</b> . De voorschriften moeten gelezen en geïnterpreteerd worden vanuit de ruimtelijke opties.


## 3.1. Zone voor stedelijke functies: wonen (Z1)

### 3.1.1. Bestemming

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>De ontwikkeling van de zone is onlosmakelijk verbonden met het infrastructuurproject voor het verleggen van de stadsring en de bijbehorende aansluitingen op de Koopvaardijlaan. De beoogde transformatie kan maar starten als de infrastructuur, zoals voorzien in de zone voor bovenlokale wegen, is aangelegd.</p> <p>We kiezen in deze zone in hoofdzaak voor stedelijk wonen. Om de noodzakelijke vermenging van stedelijke functies te bekomen is een minimaal percentage aan <i>ondersteunende voorzieningen</i> nodig.</p> <p>De toekomstige projecten voorzien een mix van diverse, stedelijke woningtypes. We zetten maximaal in op betaalbaar wonen en dringen er op aan om minstens 30% van de woningen te reserveren voor <i>budgethuurwoningen</i>. Minstens 25% van het totaal aantal woningen is bestemd voor gezinnen met kinderen. Het type van <i>gezinsvriendelijke woningen</i> is afgestemd op de specifieke stedenbouwkundige context ('type RUP Dampoort').</p> <p>De percentages voor ondersteunende voorzieningen en gezinsvriendelijke woningen gelden in principe per aanvraag, en dit zowel bij</p>	<p>Deze bestemming kan maar gerealiseerd worden nadat de infrastructuur, zoals voorzien in de zone voor bovenlokale wegen (Z6), is aangelegd.</p> <p>Deze zone is bestemd voor <b>stedelijk wonen</b> en <b>ondersteunende voorzieningen</b>.</p> <p>Het aantal <i>gezinsvriendelijke woningen 'type RUP Dampoort'</i> bedraagt minstens 25% van het totaal aantal woningen.</p> <p>De BVO aan <i>ondersteunende voorzieningen</i> bedraagt minstens 10% van de BVO.</p> <p>Deze percentages gelden per aanvraag. Afwijken van deze percentages is mogelijk indien er op moment van de aanvraag al voldoende voorzieningen resp. gezinsvriendelijke woningen zijn gerealiseerd of indien de aanvrager de vergunningverlenende overheid voldoende garanties biedt dat het tekort elders binnen de zone wordt opgevangen.</p>

<p>nieuwbouw als bij herbouw, verbouwing, uitbreiding of bestemmingswijzigingen. Afwijken van deze percentages is enkel mogelijk :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; indien er op moment van de aanvraag al voldoende voorzieningen resp. gezinsvriendelijke woningen zijn gerealiseerd of</li> <li>&gt; indien de aanvrager de vergunningverlenende overheid voldoende garanties biedt dat het tekort elders binnen de zone wordt opgevangen. De aanvrager toont dan duidelijk aan waar het tekort wordt opgevangen en voegt het akkoord van de betrokken eigenaar toe aan de aanvraag.</li> </ul> <p>De voorschriften leggen enkel een maximaal bouwprogramma vast. De ondergrens ligt niet verordenend vast, maar wordt in grote mate bepaald door onderstaande inrichtingsvoorschriften.</p> <p>In de zone zijn op vandaag functies aanwezig die niet overeenstemmen met de voorgeschreven bestemming. Het gaat om een carwash en een werkplaats voor metaalbewerking. Deze functies krijgen slechts beperkte ontwikkelingskansen. Nieuwbouw is uitgesloten. Uitbreiding is slechts toegelaten tot een maximum van 20% van de totale BVO per gebouw.</p>	<p>Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximaal <b>17.300 m<sup>2</sup> BVO</b>.</p> <p><b>Bestaande, rechtmatig tot stand gekomen functies</b> kunnen behouden blijven. Bestaande functies die geen stedelijk wonen of ondersteunende voorzieningen zijn, kunnen verbouwd en uitgebreid worden tot een maximum van 20% ten opzichte van de bestaande bruto vloeroppervlakte per gebouw.</p>
--	---

### 3.1.2. Inrichting

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p><b>INPLANTING GEBOUWEN</b></p> <p>De nieuwe woongebouwen vormen een aaneengesloten gevelfront langs de nieuwe stadsring aan de oostzijde van de zone. Minstens drie vierde van deze zonegrens dient ingenomen door bebouwing. Afwijkingen zijn mogelijk voor zover dit een ruimtelijke meerwaarde biedt - onder meer om een toegang of een ruimtelijke eenheid te accentueren - en dit over maximaal één vierde van de lengte van de betrokken bouwlijn.</p> <p>De zichtas biedt een doorlopend zicht vanaf de Dampoort op de havenkranen en de</p>	<p><b>INPLANTING GEBOUWEN</b></p> <p>De uiterste bouwlijnen vallen samen met de zonegrenzen.</p> <p>De bouwlijn aan de oostzijde van de zone die uitgaat op de stadsring, dient voor <b>minstens drie vierde van zijn lengte</b> door bebouwing te worden ingenomen.</p> <p> (in overdruk)</p> <p>Op de zichtas (in overdruk) mag geen bebouwing komen.</p>

wandelboulevard langs het Handelsdok. Op deze zichtas mag geen bebouwing komen.

#### GELUID EN LUCHTKWALITEIT

Gezien de ligging van de woonzone langs de stadsring en de spoorweg, zijn maatregelen nodig om de eventuele nadelige effecten van luchtverontreiniging en geluidsbelasting te milderen. Hiervoor moet de initiatiefnemer de best beschikbare technieken aanwenden en dit zowel op vlak van inplanting en oriëntatie van de woonruimten en de terrassen als op vlak van ventilatie en isolatie in de gebouwschil van de nieuwe woonontwikkeling. De uitvoering gebeurt volgens de normen uit de sectorale wetgeving, zoals NBN S-400-1 en latere wijzigingen voor geluidsisolatie van woongebouwen en de luchtkwaliteitsnormen, zoals opgenomen in bijlage 2.5.3.11 van de Vlarem wetgeving en latere wijzigingen. Op vlak van inplanting en oriëntatie geldt specifiek de verplichting dat elke woning over minstens één verkeersluwe gevel moet beschikken. De woningen richten zich in hun oriëntatie en inrichting maximaal op het park. Aan deze 'verkeersluwe' gevel is de impact van het verkeer het minst.

#### BOUWHOOGTE

De maatvoering is afgestemd op de omgevende bebouwing.

Aan de kruising van de Koopvaardijlaan en de nieuwe stadsring is één hoogteaccent mogelijk. De locatie past binnen een concept van alternerende hoogteaccenten langs de dokken. Een bij de inrichtingsstudie gevoegd hoofdstuk toont aan dat de effecten van de hogere bebouwing op de omgeving beperkt blijven tot een aanvaardbaar niveau. Een hoogteaccent is géén verplichting, maar een mogelijkheid. Als de initiatiefnemer van de mogelijkheid gebruik maakt, moet die wel een minimale hoogte respecteren, zodat het contrast met de overige bebouwing in de zone voldoende groot is.

#### ARCHITECTUUR EN BEELDKWALITEIT

De unieke ligging aan de rand van een hoogdynamische stationsomgeving weerspiegelt zich in het ruimtelijk opzet en de architectuur van de site. De architecturale uitwerking moet in

#### GELUID EN LUCHTKWALITEIT

Initiatiefnemers gebruiken de best beschikbare technieken om eventuele nadelige effecten van luchtverontreiniging en geluidsbelasting tegen te gaan.

Zo moet elke woning **minstens één verkeersluwe gevel hebben**.

#### BOUWHOOGTE

De bouwhoogte bedraagt **maximaal 18 m en maximaal 5 bouwlagen**.



(in overdruk)

Eén **hoogteaccent** met een minimale hoogte van 35 m **en maximaal 10 bouwlagen** en een maximale hoogte van 42 m **en maximaal 12 bouwlagen** is mogelijk, en dit binnen de in overdruk aangeduide zone.

#### ARCHITECTUUR EN BEELDKWALITEIT

Nieuwe gebouwen kenmerken zich door een **hoogwaardige en duurzame architectuur**. Alle gevelvlakken moeten op een kwaliteitsvolle wijze worden afgewerkt.

<p>het bijzonder aandacht besteden aan materiaalkeuze en gevelgeleding, de veruitwendiging van het intern bouwprogramma, de relatie met het park en een integratie van de principes van klimaatrobuust, klimaatneutraal en circulair bouwen en bouwen op geluidsbelaste locaties. Architectuur en beeldkwaliteit vormen een vast onderdeel van de inrichtingsstudie.</p> <p><b>PARK</b></p> <p>In uitvoering van de groennorm koppelen we aan elk woonproject een groenlast. De groenlast heeft de vorm van één aaneengesloten, functioneel bruikbaar en als openbaar groen in te richten park. Dit park is nooit kleiner dan 2500 m<sup>2</sup>. Deze oppervlakte is berekend op 125 woningen. Worden er minder woningen voorzien, dan blijft het park minstens 2500 m<sup>2</sup> groot. Komen er in het project meer dan 125 woningen, dan breidt de omvang van het park verder uit a rato van minstens 20 m<sup>2</sup> per bijkomende woning. Het park sluit aan de westzijde naadloos aan bij het park uit het project van de Oude Dokken. Aan de noordzijde is een toegang voorzien ter hoogte van de Koopvaardijlaan. Aan de zuidzijde is een toegang voorzien in het verlengde van de Koopvaardijlaan.</p> <p><b>OMGEVINGSAANLEG</b></p> <p>De ruimte die onbebouwd blijft en buiten het hierboven vermelde park valt, moet maximaal het groen-blauwe netwerk ondersteunen. Enkel de meest noodzakelijke verhardingen zijn mogelijk, zoals terrassen, de oprit naar en de inritconstructie van de (ondergrondse) parking, een brandweg of een kleine gelijkvloerse parking voor leveringen.</p> <p><b>AUTOPARKEREN EN ONTSLUITING</b></p> <p>Gezien de ligging aan een knoop van fiets- en openbaar vervoersnetwerken, nemen we de ondergrens uit het huidige parkeerplan (Gent 2020) als absoluut maximum. Het RUP legt enkel een maximum en geen minimum op. Omdat de niet-woonfuncties een uitgesproken ondersteunend karakter hebben en beperkt</p>	<p><b>PARK</b></p> <p>Binnen de zone wordt een park van <b>minstens 2500 m<sup>2</sup></b> gerealiseerd. Komen er binnen de zone meer dan 125 woningen, dan breidt het park verder uit <b>a rato van minstens 20 m<sup>2</sup></b> per bijkomende woning. De oppervlakte ingenomen door wegen, brandwegen en voorzieningen die nodig zijn voor de opvang van het water afkomstig van de aanpalende bouwvelden, zijn niet meegerekend bij het bepalen van de oppervlakte. Het park is aaneengesloten en functioneel bruikbaar en wordt overgedragen naar openbaar domein. Het park sluit aan bij de bestaande groenzone aan de overzijde van de Koopvaardijlaan en is tenminste aan drie zijden te bereiken vanaf het aanpalend openbaar domein. Het ontwerp integreert maximaal bestaande groenelementen in het park.</p> <p><b>OMGEVINGSAANLEG</b></p> <p>De ruimte die onbebouwd blijft en buiten het hierboven vermelde park valt, moet maximaal bestaan uit groen en watervoorzieningen. <b>Verhardingen</b> moeten beperkt blijven tot het strikt noodzakelijke en zijn maximaal uit te voeren in waterdoorlatende materialen en een waterdoorlatende fundering.</p> <p><b>AUTOPARKEREN EN ONTSLUITING</b></p> <p>Het aantal autoparkeerplaatsen moet tot een minimum beperkt blijven. Per woning mogen er maar maximaal <b>0,6 parkeerplaatsen</b> voorzien zijn. De parkeerplaatsen bevinden zich ondergronds of in pandig.</p> <p>Alle parkeerplaatsen zijn te bereiken via een beperkt aantal gebundelde <b>toegangen</b> aan</p>
--	--

<p>blijven in omvang, zijn voor deze functies geen parkeerplaatsen nodig.</p> <p>Om de doorstroming op de stadsring te verzekeren en de verkeersveiligheid te garanderen, zijn rechtstreekse aansluitingen op de stadsring uitgesloten. De toegangen van de diverse gebouwen moeten maximaal gebundeld worden en tot een minimum beperkt blijven. Om dit te bereiken zijn de individuele parkings zoveel mogelijk met elkaar verbonden en is er één gezamenlijke in- en uitrit.</p> <p><b>FIETSENSTALLINGEN</b></p> <p>Elk gebouw heeft één of meerdere fietsenstallingen. De fietsenstallingen moeten groot genoeg zijn, makkelijk te bereiken en voldoende uitgerust. Het voorzien van voldoende en kwaliteitsvolle fietsenstallingen is hier des te belangrijker, gezien de lage norm voor autoparkeren en de uitstekende fietsbereikbaarheid.</p> <p><b>INRICHTINGSSTUDIE</b></p> <p>De verplichte inhoud van een inrichtingsstudie staat beschreven onder de algemene voorschriften.</p>	<p>de Koopvaardijlaan. Een rechtstreekse aansluiting op de stadsring is uitgesloten.</p> <p><b>FIETSENSTALLINGEN</b></p> <p>Per gebouw moeten er voldoende en kwaliteitsvol ingerichte <b>fietsenstallingen</b> zijn.</p> <p><b>INRICHTINGSSTUDIE</b></p> <p>Elke aanvraag die betrekking heeft op stedenbouwkundige handelingen voor nieuwbouw moet een <b>inrichtingsstudie</b> bevatten.</p>
---	---

### 3.1.3. Recht van voorkoop

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Het perceel is in private handen. Als de eigenaar afstand zou willen doen van dit perceel, is de Stad Gent bereid om een aankoop te overwegen. In die zin duiden we het perceel aan als een gebied waar recht van voorkoop door de Stad Gent van toepassing is.</p>	<p>Er geldt een recht van voorkoop door de Stad Gent op onderstaande percelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Gent 7 AFD Sectie G 829 N</li> <li>&gt; Gent 7 AFD Sectie G 817 K</li> <li>&gt; Gent 7 AFD Sectie G 796F2</li> </ul> <p>Dit recht is 15 jaar geldig vanaf de inwerkingtreding van het RUP.</p>

## 3.2. Zone voor stedelijke functies: kantoren (Z2)

### 3.2.1. Bestemming

Niet verordenend	Verordenend
<p>Ruimtelijke opties</p> <p>De voorschriften leggen enkel een maximaal bouwprogramma vast. De ondergrens ligt niet verordenend vast maar wordt in grote mate bepaald door onderstaande inrichtingsvoorschriften.</p> <p>In deze zone richt het programma voor stedelijke functies zich <b>in hoofdzaak</b> op <b>kantoren</b>. De nabijheid van het trein-, tram- en busstation maakt de zone uitermate geschikt voor kantoren met een hoge tewerkstellingsgraad en/of een hoog aantal bezoekers. Het aandeel kantoren bedraagt meer dan 60% van de totale BVO. We voorzien evenwel een verplichte menging met <b>andere, stedelijke functies</b>. Ondersteunende voorzieningen, gemeenschapsvoorzieningen (waaronder ook grootschalige, collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten zoals omschreven in het algemeen bouwreglement van de Stad Gent) of toeristisch logies, zoals hotels, maken minstens 10% van de BVO uit.</p> <p>De percentages voor het minimaal aandeel kantoren en andere, stedelijke functies gelden per aanvraag, en dit zowel bij nieuwbouw als bij herbouw, verbouwing, uitbreiding of bestemmingswijzigingen. Afwijken van deze percentages is enkel mogelijk</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; indien er op moment van de aanvraag al voldoende kantoren , resp. ondersteunende voorzieningen, gemeenschapsvoorzieningen of toeristisch logies zijn gerealiseerd OF</li> <li>&gt; indien de aanvrager de vergunningverlenende overheid voldoende garanties biedt dat het tekort elders binnen de zone wordt opgevangen. De aanvrager toont dan duidelijk aan waar het tekort wordt opgevangen en voegt het akkoord van de betrokken eigenaar toe aan de aanvraag.</li> </ul> <p>In de zone zijn op vandaag functies aanwezig die niet overeenstemmen met de voorgeschreven bestemming. Het gaat om een aantal woningen, een groothandel in sanitair en twee garages.</p>	<p>Stedenbouwkundige voorschriften</p> <p>Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt maximum <b>41.400 m<sup>2</sup> BVO</b>.</p> <p>Minstens 60% van de BVO is bestemd voor <b>kantoren</b>.</p> <p>Minstens 10% van de BVO is bestemd voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; <b>ondersteunende voorzieningen</b></li> <li>&gt; <b>gemeenschapsvoorzieningen (met inbegrip van grootschalige collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten)</b></li> <li>&gt; <b>toeristisch logies</b></li> </ul> <p>Deze percentages gelden per aanvraag. Afwijken van deze percentages is mogelijk indien er op moment van de aanvraag al voldoende kantoren resp. ondersteunende voorzieningen, gemeenschapsvoorzieningen of toeristisch logies zijn gerealiseerd of indien de aanvrager de vergunningverlenende overheid voldoende garanties biedt dat het tekort elders binnen de zone wordt opgevangen.,</p> <p><b>Bestaande, rechtmatig tot stand gekomen functies</b> kunnen behouden blijven. Bestaande functies die geen één van de hiervoor vermelde bestemmingen zijn,</p>



Deze functies krijgen slechts beperkte ontwikkelingskansen. Nieuwbouw is uitgesloten. Uitbreiding is slechts toegelaten tot een maximum van 20% van de totale BVO per gebouw.	kunnen verbouwd en uitgebreid worden tot een maximum van 20% ten opzichte van de bestaande bruto vloeroppervlakte per gebouw.
---	---

### 3.2.2. Inrichting

<p><b>INPLANTING GEBOUWEN</b></p> <p>De kantoren vormen een aaneengesloten gevelfront langs de nieuwe stadsring aan de oostzijde van de zone. Minstens drie vierde van deze zonegrens dient ingenomen door bebouwing. Afwijkingen zijn mogelijk voor zover dit een ruimtelijke meerwaarde biedt – onder meer om een toegang of een ruimtelijke eenheid te accentueren - en dit over maximaal één vierde van de lengte van de betrokken bouwlijn.</p> <p>Aan de Koopvaardijlaan doorbreekt een niet-bebouwde ruimte of inham het gevelfront op twee of meer plaatsen. Deze inhammen krijgen een overwegend groene invulling en brengen hiermee de nodige verluchting en verlichting in het bouwblok. De niet-bebouwde ruimten worden niet opgenomen in het openbaar domein, maar bevinden zich bij voorkeur in het verlengde van het park en de dwarsstraten aan de overzijde van de Koopvaardijlaan.</p> <p><b>GELUID EN LUCHTKWALITEIT</b></p> <p>Gezien de ligging langs de stadsring en de spoorweg, zijn maatregelen nodig om de eventuele nadelige effecten van luchtverontreiniging en geluidsbelasting te milderen. Hiervoor moet de initiatiefnemer de best beschikbare technieken aanwenden en dit zowel op vlak van inplanting en oriëntatie van de binnenruimten en de terrassen als op vlak van ventilatie en isolatie in de gebouwschil. De uitvoering gebeurt volgens de normen uit de sectorale wetgeving. Wat geluidsisolatie betreft, verwijzen we naar de waarden zoals opgenomen in de norm NBN S01-400-2 en latere wijzigingen. Wat de luchtkwaliteit betreft verwijzen we naar de normen zoals opgenomen in bijlage 2.5.3.11 van de Vlaremwetgeving en latere wijzigingen.</p> <p><b>BOUWHOOGTE</b></p>	<p><b>INPLANTING GEBOUWEN</b></p> <p>De uiterste bouwlijnen vallen samen met de zonegrenzen. De bouwlijn die uitgaat op de stadsring aan de oostzijde van de zone dient voor <b>minstens drie vierde</b> van de lengte door bebouwing te worden ingenomen.</p> <p>Aan de zijde van de Koopvaardijlaan geldt <b>geen verplichte bouwlijn</b> en doorbreekt niet-bebouwde ruimte het gevelfront op welgekozen plekken.</p> <p><b>GELUID EN LUCHTKWALITEIT</b></p> <p>Initiatiefnemers gebruiken de best beschikbare technieken om eventuele nadelige effecten van luchtverontreiniging en geluidsbelasting tegen te gaan.</p> <p><b>BOUWHOOGTE</b></p> <p>De bouwhoogte bedraagt <b>maximum 18 m en maximaal 5 bouwlagen</b>.</p>
--	---

<p>De maatvoering is afgestemd op de omgevende bebouwing.</p> <p><b>ARCHITECTUUR EN BEELDKWALITEIT</b></p> <p>De unieke ligging aan de rand van een hoogdynamische stationsomgeving, weerspiegelt zich in het ruimtelijk opzet en de architectuur van de site. De architecturale uitwerking moet in het bijzonder aandacht besteden aan materiaalkeuze en gevelgeleding, de veruitwendiging van het intern bouwprogramma, de relatie met de inhammen langs de Koopvaardijlaan en een integratie van de principes van klimaatrobuust, klimaatneutraal en circulair bouwen en bouwen op geluidsbelaste locaties. Architectuur en beeldkwaliteit vormen dan ook een vast onderdeel van de inrichtingsstudie.</p> <p><b>OMGEVINGSAANLEG</b></p> <p>De ruimte die onbebouwd blijft, moet maximaal het groen-blauwe netwerk ondersteunen. Enkel de meest noodzakelijke verhardingen zijn mogelijk, zoals terrassen, de oprit naar en de inritconstructie van de ondergrondse parking, een brandweg of een kleine gelijkvloerse parking voor leveringen.</p> <p><b>AUTOPARKEREN EN ONTSLUITING</b></p> <p>Gezien de ligging aan een knoop van fiets- en openbaar vervoersnetwerken, laat dit RUP slechts een zeer beperkt aantal autoparkeerplaatsen toe. Het RUP legt enkel een maximum en geen minimum op. Voor studentenhuisvesting en ondersteunende voorzieningen zijn geen parkeerplaatsen voorzien. Voor de andere gemeenschapsvoorzieningen en toeristische logies wegen we het aantal af op basis van het concrete programma. Algemeen geldt dat het aantal autoparkeerplaatsen op deze locatie tot een absoluut minimum beperkt moet blijven.</p> <p>Om de doorstroming op de stadsring te verzekeren en de verkeersveiligheid te garanderen, zijn rechtstreekse aansluitingen op de stadsring uitgesloten. De toegangen van de diverse gebouwen moeten maximaal gebundeld worden en tot een minimum beperkt blijven. Om dit te bereiken zijn de individuele parkings, laad- en losinfrastructuren en leveringszones</p>	<p><b>ARCHITECTUUR EN BEELDKWALITEIT</b></p> <p>Nieuwe gebouwen kenmerken zich door een <b>hoogwaardige en duurzame architectuur</b>. Alle gevelvlakken moeten op een kwaliteitsvolle wijze worden afgewerkt.</p> <p><b>OMGEVINGSAANLEG</b></p> <p>Minstens 10% van de zone moet onbebouwd en onverhard blijven. De niet-bebouwde ruimte moet maximaal uit groen en watervoorzieningen bestaan. <b>Verhardingen</b> moeten beperkt blijven tot het strikt noodzakelijke en zijn maximaal uit te voeren in waterdoorlatende materialen en een waterdoorlatende fundering.</p> <p><b>AUTOPARKEREN EN ONTSLUITING</b></p> <p>Het aantal autoparkeerplaatsen moet tot een minimum beperkt blijven. Per 100 m<sup>2</sup> BVO aan kantoren mogen er maar maximaal 0,6 parkeerplaatsen voorzien zijn.</p> <p>De parkeerplaatsen bevinden zich ondergronds of inpandig.</p> <p>Alle parkeerplaatsen zijn te bereiken via een <b>beperkt aantal, gebundelde toegangen</b> aan de Koopvaardijlaan. Een rechtstreekse aansluiting op de stadsring is uitgesloten.</p>
---	---

<p>zoveel mogelijk met elkaar verbonden en zijn er een beperkt aantal, gezamenlijke in- en uitritten.</p> <p><b>FIETSENSTALLINGEN</b></p> <p>Elk gebouw heeft één of meerdere fietsenstallingen. De fietsenstallingen moeten groot genoeg zijn, makkelijk te bereiken en voldoende uitgerust. Het voorzien van voldoende en kwaliteitsvolle fietsenstallingen is hier des te belangrijker, gezien de lage norm voor autoparkeren en de uitstekende fietsbereikbaarheid.</p> <p><b>INRICHTINGSSTUDIE</b></p> <p>De verplichte inhoud van een inrichtingsstudie staat beschreven onder de algemene voorschriften.</p>	<p><b>FIETSENSTALLINGEN</b></p> <p>Per gebouw moeten er voldoende en kwaliteitsvol ingerichte <b>fietsenstallingen</b> zijn.</p> <p><b>INRICHTINGSSTUDIE</b></p> <p>Elke aanvraag die betrekking heeft op stedenbouwkundige handelingen voor nieuwbouw moet een <b>inrichtingsstudie</b> bevatten.</p>
---	--

## 3.3. Zone voor stedelijke functies: transferium (Z3)

### 3.3.1. Bestemming

Niet verordenend	Verordenend
<p data-bbox="323 376 523 405">Ruimtelijke opties</p> <p data-bbox="323 436 863 992">De bestemming richt zich op functies die vorm geven aan de openbaar vervoersknoop. De bestemmingsomschrijving verwijst naar de samenwerking tussen de verschillende vervoersmodi. Het gaat dan zowel om de infrastructuur van trein, tram en bus in de strikte zin (zoals perrons, ontvangst- en loketruimte, circulatie, hop on drop off-toeristenbussen) als om de functies die hier onlosmakelijk mee verbonden zijn (diensten, seinhuis). Aan het station is ruimte voor een grote fietsenstalling en een beperkte pendelparking voor gemotoriseerd verkeer (max. 350 pp). De ruimte, ingenomen door bovenstaande functies telt niet mee voor het hieronder vermelde, maximale bouwprogramma in BVO.</p> <p data-bbox="323 1023 775 1122">Daarnaast biedt de zone nog ruimte voor bijkomende bebouwing en dit voor een maximale BVO van 32.000 m<sup>2</sup>.</p> <ul data-bbox="323 1137 855 1995" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="323 1137 855 1305">&gt; We voorzien in eerste instantie ruimte voor kantoren met een hoge tewerkstellingsgraad en een hoog aantal bezoekers. Net als in Z2 nemen kantoren minstens 60% van de BVO in beslag.</li> <li data-bbox="323 1323 855 1422">&gt; Het station is eveneens een uitgelezen plek voor grootschalige toeristische logies, zoals hotels en hostels.</li> <li data-bbox="323 1440 855 1995">&gt; Daarnaast zijn ook specifieke vormen van detailhandel en recreatie mogelijk. Ook hier richten we ons op functies die optimaal genieten van de nabijheid van het station en voldoende ‘terreinintensief’ zijn. Grootschalige detailhandel is hier niet op zijn plaats, evenmin als grootschalige ‘leisure’ of recreatie. We mikken op functies die rendement halen op een kleine oppervlakte, een belangrijke ondersteunende waarde bieden voor zowel de openbaar vervoersknoop en het handels- en dienstenapparaat in de onmiddellijke omgeving versterken, in het bijzonder de Dendermondsesteenweg en de Dampoortstraat.</li> </ul>	<p data-bbox="892 376 1273 405">Stedenbouwkundige voorschriften</p> <p data-bbox="892 436 1378 535">Deze zone is bestemd voor <b>openbare wegenis en infrastructuur voor trein, tram en bus met bijbehorende dienstverlening</b>.</p> <p data-bbox="892 960 1390 1128">Naast deze functies zijn nog <b>kantoren, toeristisch logies, recreatie en detailhandel en ondersteunende voorzieningen</b> toegelaten, en dit tot een maximum van 32.000 m<sup>2</sup> BVO.</p> <p data-bbox="892 1160 1378 1503">De totale BVO aan kantoren bedraagt minstens 60% van het maximale bouwprogramma. Het percentage geldt per aanvraag. Afwijken van dit percentage is mogelijk indien er op moment van de aanvraag al voldoende kantoren zijn gerealiseerd of indien de aanvrager de vergunningverlenende overheid voldoende garanties biedt dat het tekort elders binnen de zone wordt opgevangen.</p>

<p>&gt; Tot slot zijn ook in deze zone ondersteunende voorzieningen mogelijk. Deze functies vestigen zich in hoofdzaak op het gelijkvloers en dragen bij tot de levendigheid van de omgevende publieke ruimten.</p> <p>Het RUP voorziet de mogelijkheid om extra bebouwing te voorzien boven de tunnel. Deze ruimte is in eerste instantie bedoeld voor het station en bijbehorende functies, zoals een fietsenstalling. Ook de andere, hierboven opgesomde functies kunnen hier een plaats vinden, als we hun oppervlakte meerekenen in het maximale bouwprogramma voor de zone ( zie 0 ).</p>	
---	--

### 3.3.2. Inrichting

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p><b>PUBLIEKE RUIMTE</b></p> <p>Het inrichten van een performante openbaar vervoersknoop is prioritair. De niet-bebouwde delen van deze zone moeten in principe ingericht worden als publieke ruimte. Die publieke ruimte is zodanig ingericht dat reizigers zeer makkelijk te voet of met de fiets naar trein, tram of bus kunnen en snel en comfortabel kunnen wisselen tussen de verschillende openbaar vervoersmodi. De perrons van trams, bussen, taxi's en collectief vervoer zijn aangelegd in noord-zuidrichting, dwars op de ingang van het station. De publieke ruimte maakt deel uit van het pleingebeuren in de stad en heeft een hoge verblijfskwaliteit. De publieke ruimte is integraal toegankelijk. Beleving, menselijke schaal en leesbaarheid staan centraal bij het inrichten van de pleinen.</p> <p>De publieke ruimte is in principe vrij van autoverkeer, met uitzondering van de toegang tot de ondergrondse parking. Enkel bussen, trams, collectief vervoer, toeristenbussen of taxi's mogen de ruimte betreden.</p> <p>De verharding blijft beperkt tot wat strikt genomen nodig is om de publieke ruimte te laten functioneren. Delen die niet verhard zijn, bestaan maximaal uit groen of</p>	<p><b>PUBLIEKE RUIMTE</b></p> <p>De openbaar vervoersknoop is <b>compact</b> en <b>performant</b>. De inrichting zorgt ervoor dat reizigers zeer makkelijk kunnen overstappen van het ene naar het andere vervoersmiddel. Bijzondere aandacht gaat naar de <b>verblijfskwaliteit</b> en <b>integrale toegankelijkheid</b>.</p> <p>De publieke ruimte wordt zo ingericht dat <b>autoverkeer wordt geweerd</b>, met uitzondering van de noodzakelijke toegang tot de ondergrondse parking en lokale erfbediening van functies.</p> <p>Minstens 10% van de zone blijft onbebouwd en onverhard. De niet-bebouwde ruimte bestaat maximaal uit groen en watervoorzieningen. <b>Verhardingen</b> moeten</p>

watervoorzieningen. Vrije trambeddingen zijn bij voorkeur groene beddingen, met vegetatie. Ook de busparking en de pleinen worden maximaal vergroend. Dit kan onder meer door gericht bomen van eerste grootteorde aan te planten die zowel boven- als ondergronds voldoende ruimte hebben, of door heesters en groendaken op schuilinfrastructuur aan te planten. De nieuwe groenzones sluiten maximaal aan bij bestaande groenelementen en open water buiten het plangebied. Zo vervolledigen ze het groen-blauwe raamwerk van de stad. Ze ondersteunen het verblijfskarakter. Ze zijn ook zeer gericht aangelegd, zodat de verhardingen maximaal in de schaduw liggen.

INPLANTING, ARCHITECTUUR EN  
BEELDKWALITEIT

De gebouwen zijn zo ingeplant en vormgegeven dat ze het ruimtelijk functioneren van de openbaar vervoersknoop en de identiteit van de bijbehorende publieke ruimte maximaal ondersteunen. Het RUP legt de inplanting van de gebouwen niet exact vast. Het grafisch plan duidt wél een aantal pleinwanden aan die moeten worden opgenomen in de toekomstige bebouwing. De aanduiding is indicatief, zodat de pleinwand nog kan opschuiven in functie van de gewenste inrichting van de omgevende publieke ruimte. De marge voor deze 'indicatieve aanduiding' bedraagt 30 m. De afbakening van de pleinwanden is gebaseerd op het stedenbouwkundig plan. Dit plan voorziet drie gebouwen in deze zone die samen met de publieke ruimte de identiteit van het transferium vorm geven :

- > Het nieuwe station is een horizontaal baken in het stadslandschap. Het zicht vanop de verhoogde perrons naar het stadscentrum is bepalend voor de vormgeving.
- > Het gebouw aan de Zwaai kom vormt het eindpunt van de zichtas van de Oude Dokken en staat in relatie tot de andere gebouwen rond het plein: het station, het kopgebouw aan de Koopvaardijlaan/Kleindokkaai, het hoogteaccent aan Dok Zuid en de straatwand van de Kasteellaan. Het gebouw is bij uitstek alzijdig.

beperkt blijven tot het strikt noodzakelijke en zijn maximaal uit te voeren in waterdoorlatende materialen en een waterdoorlatende fundering.

INPLANTING, ARCHITECTUUR EN  
BEELDKWALITEIT

 (indicatief)

De toekomstige bebouwing integreert de indicatief aangeduide **pleinwanden**. De pleinwanden komen binnen een zone van 30 m ten opzichte van de aanduiding op het grafisch plan. Ter hoogte van deze pleinwanden staan de functies op het gelijkvloers van de betrokken gebouwen in relatie tot het plein. De architecturale uitwerking versterkt de identiteit en beeldwaarde van de omgevende publieke ruimte.

- > Aan de zuidzijde van de dynamische, functionele ruimte van het busstation komt een derde gebouw. Het gebouw houdt rekening met de noodzakelijke manoeuvreerruimte voor trams en bussen. Ook dit gebouw kent een 'alzijdig' karakter.

In deze pleinwanden vinden we functies terug die maximaal aansluiten op de publieke ruimte, zoals reca, detailhandel of de lounge van een hotel. De pleinwanden zijn indicatief, ze kunnen nog beperkt opschuiven in functie van het later pleinontwerp.

Onderstaande tekening uit het stedenbouwkundig plan illustreert deze principes :



#### BOUWHOOGTE

De maximale hoogte gaat uit van een stedelijke schaal (5 bouwlagen). Aan de pleinwanden zijn 7 bouwlagen mogelijk. Voorziet het ontwerp aan de Zwaaihoek een extra bouwlaag onder het niveau van de omgevende wegenis, dan rekenen we deze laag niet mee bij de hierboven beschreven 7 bouwlagen. Om de impact op de bestaande bebouwing langs de Kasteellaan te beperken, staan de nieuwe gebouwen in een hoek van 45°, gemeten vanaf de bouwlijn van de gebouwen aan de overzijde van de Kasteellaan.

#### AUTOPARKEREN EN ONTSLUITING

Binnen de zone kan een parking voor pendelaars worden voorzien. Voor kantoren wordt een duidelijke bovengrens gesteld. Voor de overige functies dient een verdere afweging op basis van het concrete programma te gebeuren en geldt het algemeen principe dat het aantal autoparkeerplaatsen op deze locatie tot een absoluut minimum beperkt moet blijven. De parkeerbehoefte voor zowel de pendelaars als voor het bijkomend programma, wordt

#### BOUWHOOGTE

De bouwhoogte bedraagt **maximum 18 m en maximaal 5 bouwlagen**. Aan de pleinwanden is bebouwing mogelijk tot **7 bouwlagen en maximaal 25 m**. De hoogte van de gebouwen is nooit hoger dan hun afstand tot de bebouwing aan de overzijde van de Kasteellaan.

#### AUTOPARKEREN EN ONTSLUITING

Het aantal autoparkeerplaatsen moet tot een minimum beperkt blijven. Per 100 m<sup>2</sup> BVO aan kantoren mogen er maar maximaal 0,6 parkeerplaatsen worden voorzien. Alle parkeerplaatsen bevinden zich in één ondergrondse parking met één inrit en één uitrit. De auto's bereiken de parking via de Kasteellaan. Een rechtstreekse aansluiting op de stadsring is uitgesloten.

<p>gecombineerd in één ondergrondse parking. We schatten het benodigde aantal plaatsen op 461, waarvan 350 voor de pendelparking.</p> <p><b>FIETSENSTALLINGEN</b></p> <p>Elk gebouw heeft verplicht één of meerdere fietsenstallingen. De fietsenstallingen moeten groot genoeg zijn, makkelijk te bereiken en voldoende uitgerust. Voldoende en kwaliteitsvolle fietsenstallingen zijn hier des te belangrijker, gezien de lage norm voor autoparkeren en de uitstekende fietsbereikbaarheid.</p> <p><b>INRICHTINGSSTUDIE</b></p> <p>De verplichte inhoud van een inrichtingsstudie staat beschreven onder de algemene voorschriften.</p>	<div data-bbox="895 219 1023 293" style="text-align: center;"> </div> <p style="text-align: center;">(in overdruk)</p> <p>In de deelzone die in overdruk is aangeduid, is het mogelijk om een parking onder het openbaar domein te voorzien (zie 3.12).</p> <p><b>FIETSENSTALLINGEN</b></p> <p>Per gebouw moeten er voldoende en kwaliteitsvol ingerichte <b>fietsenstallingen</b> zijn.</p> <p><b>INRICHTINGSSTUDIE</b></p> <p>Elke aanvraag die betrekking heeft op stedenbouwkundige handelingen voor nieuwbouw moet een <b>inrichtingsstudie</b> bevatten.</p>
--	--

### 3.4. Zone voor stedelijke functies : gemeenschapsvoorzieningen en sociale huisvesting (Z4)

#### 3.4.1. Bestemming

Niet verordenend	Verordenend
<p>Ruimtelijke opties</p> <p>De ontwikkeling van de zone is onlosmakelijk verbonden met het infrastructuurproject voor het verleggen van de stadsring. De beoogde transformatie kan maar starten als de infrastructuur, zoals voorzien in de zone voor bovenlokale wegen, is aangelegd.</p> <p>In deze zone richt het programma voor stedelijke functies zich op sociale huisvesting en gemeenschapsvoorzieningen, aangevuld met ondersteunende voorzieningen. Voor de invulling van gemeenschapsvoorzieningen richten we ons op instellingen die omwille van hun schaal moeilijk in te passen zijn in de binnenstad en bovendien baat hebben bij de ligging nabij een trein-, tram- en busstation. Voorbeelden zijn: een middelbare school of een school voor volwassenonderwijs. Grootschalige collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten is in deze zone niet toegestaan.</p>	<p>Stedenbouwkundige voorschriften</p> <p>Deze bestemming kan maar gerealiseerd worden nadat de infrastructuur, zoals voorzien in de zone voor bovenlokale wegen, is aangelegd.</p> <p>Deze zone is bestemd voor <b>gemeenschapsvoorzieningen, sociale huisvesting en ondersteunende voorzieningen. Grootschalige collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten is niet toegestaan.</b> Minstens 7700 m<sup>2</sup> BVO is bestemd voor wonen onder de vorm van sociale huisvesting.</p>




<p>Bij het programma van sociale huisvesting en gemeenschapsvoorzieningen kunnen ook ondersteunende voorzieningen komen.</p> <p>De voorschriften leggen enkel een maximaal bouwprogramma vast. De ondergrens ligt niet verordenend vast, maar wordt in grote mate bepaald door onderstaande inrichtingsvoorschriften.</p>	<p>Het toegelaten bouwprogramma voor deze zone bedraagt <b>maximaal 19.500 m<sup>2</sup> BVO</b>.</p>
---	---

### 3.4.2. Inrichting

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p><b>INPLANTING GEBOUWEN</b></p> <p>De nieuwe gebouwen vormen een aaneengesloten gevelfront langs de nieuwe stadsring aan de oostzijde van de zone. Minstens drie vierde van deze zonegrens dient ingenomen te worden door bebouwing. Afwijkingen zijn mogelijk voor zover dit een ruimtelijke meerwaarde biedt, onder meer om een toegang of een ruimtelijke eenheid te accentueren. Een afwijking mag ook maximaal over één vierde van de lengte van de betrokken bouwlijn gaan. De bovenstaande norm geldt enkel voor het bebouwde deel van de zone. Als een park aan de zone voor bovenlokale wegen grenst, rekenen we de lengte ingenomen door dit park niet mee.</p> <p><b>GELUID EN LUCHTKWALITEIT</b></p> <p>Gezien de ligging langs de stadsring en de spoorweg, zijn maatregelen nodig om de eventuele nadelige effecten van luchtverontreiniging en geluidsbelasting te milderen. Hiervoor moet de initiatiefnemer de best beschikbare technieken aanwenden, en dit zowel op vlak van inplanting en oriëntatie van de binnenruimten en de terrassen als op vlak van ventilatie en isolatie in de gebouwschil. De uitvoering gebeurt volgens de normen uit de sectorale wetgeving, zoals NBN S-400-1 en latere wijzigingen voor geluidsisolatie van woongebouwen en NBN S01-400-2 voor scholen en de luchtkwaliteitsnormen, zoals opgenomen in bijlage 2.5.3.11 van de Vlarew wetgeving en latere wijzigingen. Voor de inplanting en oriëntatie leggen we een aantal bijkomende</p>	<p><b>INPLANTING GEBOUWEN</b></p> <p>De uiterste bouwlijnen vallen samen met de zonegrenzen. De bouwlijn die uitgaat op de stadsring aan de oostzijde van de zone, moet voor <b>minstens drie vierde van zijn lengte</b> uit gebouwen bestaan. De lengte ingenomen door het park rekenen we niet mee.</p> <p><b>GELUID EN LUCHTKWALITEIT</b></p> <p>Initiatiefnemers gebruiken de best beschikbare technieken om eventuele nadelige effecten van luchtverontreiniging en geluidsbelasting tegen te gaan.</p> <p>De gebouwen staan op <b>minstens 90 m afstand van de tunnelmond</b>.</p> <p>Elke woning moet minstens <b>één verkeersluwe gevel</b> hebben.</p>

<p>randvoorwaarden op. Zo houden de nieuwe gebouwen de nodige afstand van de tunnelmond. Woningen zijn maximaal gericht op het park en/of de omgevende stadswijken ten westen van de stadsring en de sporen. Aan deze 'verkeersluwe' gevels is de impact van het verkeer op de stadsring, zowel naar geluid als naar luchtkwaliteit, het minst. Ook de gemeenschapsvoorzieningen richten zich maximaal naar het nieuwe park en de Kasteellaan.</p> <p><b>BOUWHOOGTE</b></p> <p>De maatvoering van de sokkel is afgestemd op de omgevende bebouwing. Langs de stadsring, de nieuw te realiseren aansluiting op de Kasteellaan en aan het park is een extra bouwlaag toegelaten. Om de impact op de bestaande bebouwing langs de Kasteellaan te beperken, staan de nieuwe gebouwen in een hoek van 45°, gemeten vanaf de bouwlijn van de gebouwen aan de overzijde van de Kasteellaan.</p> <p><b>ARCHITECTUUR EN BEELDKWALITEIT</b></p> <p>De unieke ligging aan de rand van een hoogdynamische stationsomgeving weerspiegelt zich in het ruimtelijk opzet en de architectuur van de site. De architecturale uitwerking moet in het bijzonder aandacht besteden aan materiaalkeuze en gevelgeleding, de veruitwendiging van het intern bouwprogramma, de relatie met het park en een integratie van de principes van klimaatrobuust, klimaatneutraal en circulair bouwen en bouwen op geluidsbelaste locaties. Architectuur en beeldkwaliteit vormen dan ook een vast onderdeel van de inrichtingsstudie.</p> <p><b>PARK</b></p> <p>In uitvoering van de groennorm koppelen we aan elk woonproject een groenlast. De groenlast heeft de vorm van één aaneengesloten, functioneel bruikbaar en als openbaar groen in te richten park. Dit park is nooit kleiner dan 4500 m<sup>2</sup>. Deze oppervlakte is berekend op 225 woningen. Voorziet het ontwerp minder woningen, dan blijft het park minstens 4500 m<sup>2</sup> groot. Komen er meer dan 225 woningen, dan breidt de omvang van het park verder uit a rato van minstens 20 m<sup>2</sup> per bijkomende woning. Het park sluit aan de noordzijde aan op het Luc</p>	<p><b>BOUWHOOGTE</b></p> <p>De bouwhoogte bedraagt <b>maximaal 18 m en maximaal 5 bouwlagen</b>. Langs de stadsring, de nieuw te realiseren aansluiting op de Kasteellaan en aan het park zijn 6 bouwlagen en een bouwhoogte tot 22,50 m mogelijk. De hoogte van de gebouwen is nooit hoger dan hun afstand tot de gebouwen aan de overzijde van de Kasteellaan.</p> <p><b>ARCHITECTUUR EN BEELDKWALITEIT</b></p> <p>Nieuwe gebouwen kenmerken zich door een <b>hoogwaardige en duurzame architectuur</b>. Alle gevelvlakken moeten op kwaliteitsvolle wijze worden afgewerkt.</p> <p><b>PARK</b></p> <p>Binnen de zone moet een park van <b>minstens 4500 m<sup>2</sup></b> komen. Voorziet het ontwerp binnen de zone meer dan 225 woningen, dan breidt het park verder uit <b>a rato van minstens 20 m<sup>2</sup></b> per bijkomende woning. De oppervlakte, ingenomen door wegen, brandwegen en voorzieningen die nodig zijn voor de opvang van het water van de aanpalende bouwvelden, rekenen we niet mee bij het bepalen van de oppervlakte. Het park is aaneengesloten en functioneel bruikbaar en wordt overgedragen naar openbaar domein. Het park is tenminste</p>
--	--

<p>Lemiengrepad en aan de westzijde op de Kasteellaan.</p> <p><b>OMGEVINGSAANLEG</b></p> <p>De ruimte die onbebouwd blijft en buiten het hierboven vermelde park valt, moet maximaal het groen-blauwe netwerk ondersteunen. Enkel de meest noodzakelijke verhardingen zijn mogelijk: de oprit naar en de inritconstructie van de ondergrondse parking, een brandweg, of een kleine gelijkvloerse parking voor leveringen.</p> <p><b>AUTOPARKEREN EN ONTSLUITING</b></p> <p>Gezien de ligging aan een knoop van fiets- en openbaar vervoersnetwerken, nemen we de ondergrenzen uit het huidige parkeerplan (Gent 2020) als absolute maximum (0,4 parkeerplaats per sociale huurwoning). Het RUP legt enkel een maximum en geen minimum op. Voor de ondersteunende voorzieningen zijn geen parkeerplaatsen te voorzien. Voor de gemeenschapsvoorzieningen is een verdere afweging op basis van het concrete programma nodig en geldt het algemeen principe dat het aantal autoparkeerplaatsen op deze locatie tot een absoluut minimum beperkt moet blijven .</p> <p>Om de doorstroming op de stadsring te verzekeren en de verkeersveiligheid te garanderen, zijn rechtstreekse aansluitingen op de stadsring uitgesloten. De toegangen van de diverse gebouwen moeten maximaal gebundeld worden en tot een minimum beperkt blijven. Om dit te bereiken zijn de individuele parkings zoveel mogelijk met elkaar verbonden en is er één gezamenlijke in- en uitrit.</p> <p><b>FIETSENSTALLINGEN</b></p> <p>Elk gebouw heeft één of meerdere fietsenstallingen. De fietsenstallingen moeten groot genoeg zijn, makkelijk te bereiken en voldoende uitgerust. Het voorzien van voldoende en kwaliteitsvolle fietsenstallingen is hier des te belangrijker, gezien de lage norm voor autoparkeren en de uitstekende fietsbereikbaarheid.</p>	<p>aan twee zijden te bereiken vanaf het aanpalend openbaar domein. Het ontwerp integreert maximaal bestaande groenelementen in het park.</p> <p><b>OMGEVINGSAANLEG</b></p> <p>De ruimte die onbebouwd blijft en buiten het hierboven vermelde park valt , moet maximaal bestaan uit groen en watervoorzieningen. <b>Verhardingen</b> moeten beperkt blijven tot het strikt noodzakelijke en zijn maximaal uit te voeren in waterdoorlatende materialen en een waterdoorlatende fundering.</p> <p><b>AUTOPARKEREN EN ONTSLUITING</b></p> <p>Het aantal parkeerplaatsen moet tot een minimum beperkt blijven. Per woning mogen <b>maximaal 0,4 parkeerplaatsen</b> voorzien zijn. De parkeerplaatsen bevinden zich ondergronds of in pandig.</p> <p>Alle parkeerplaatsen zijn te bereiken via een beperkt aantal, gebundelde <b>toegangen</b> aan de Heernislaan en Kasteellaan. Een rechtstreekse aansluiting op de stadsring is uitgesloten.</p> <p> (indicatieve aanduiding)</p> <p>In de zone komt een lokale weg om de Kasteellaan te ontsluiten naar de stadsring. Zie ook de voorschriften van 'lokale weg' als indicatieve aanduiding (zie 3.18).</p> <p><b>FIETSENSTALLINGEN</b></p> <p>Per gebouw moeten er voldoende en kwaliteitsvol ingerichte <b>fietsenstallingen</b> zijn.</p>
---	---

<p>INRICHTINGSSTUDIE</p> <p>De verplichte inhoud van een inrichtingsstudie staat beschreven onder de algemene voorschriften.</p>	<p>INRICHTINGSSTUDIE</p> <p>Elke aanvraag die betrekking heeft op stedenbouwkundige handelingen voor nieuwbouw moet een <b>inrichtingsstudie</b> bevatten.</p>
--	--



## 3.5. Zone voor stedelijke functies (Z5)

### 3.5.1. Bestemming

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Het betreft hier de zone ten oosten van de spoorweg. Een groot deel van het gebied is al bebouwd. De delen van gebouwen en percelen die in deze zone liggen, zijn meestal de achterkanten van bestaande gebouwen met een voorzijde aan de Dendermondsesteenweg. Die voorzijde is onderworpen aan de stedenbouwkundige voorschriften van woongebied volgens het gewestplan. De bestemming van deze zone is dan ook afgestemd op de bestemmingszone 'woongebied' volgens het gewestplan.</p>	<p>Deze zone is bestemd voor <b>wonen, horeca, bedrijven, kantoren en diensten, detailhandel en gemeenschapsvoorzieningen</b>.</p>


### 3.5.2. Inrichting

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>De inrichtingsvoorschriften zijn beperkt gehouden. De concrete afweging moet dan ook gebeuren bij de omgevingsvergunningsaanvraag. De omgevende bebouwing dient alvast als referentie voor deze afweging.</p> <p>De zone non - aedificandi is nodig voor het beheer van de naastgelegen spoorweginfrastructuur. We meten de afstand vanaf de teen van het spoorwegtalud.</p> <p>De gevels die gericht zijn naar de sporen moeten kwaliteitsvolle architectuur hebben. Ze bieden immers een uitzicht vanaf de sporen.</p> <p>De ruimte die onbebouwd blijft, moet maximaal het groen-blauwe netwerk ondersteunen. Enkel de meest noodzakelijke verhardingen zijn mogelijk, zoals terrassen, opritten, een</p>	<p>Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten voor zover ze wat schaal en ruimtelijke impact betreft verenigbaar zijn met de omgeving.</p> <p>Langs de sporen geldt een <b>zone non-aedificandi</b> van 10 m. .</p> <p>De <b>architecturale uitwerking</b> van de gevels die uitgeven op de spoorzijde, vraagt bijzondere aandacht.</p> <p>De niet-bebouwde ruimte moet maximaal uit groenaanleg en watervoorzieningen bestaan. <b>Verhardingen</b> moeten beperkt blijven tot het strikt noodzakelijke en zijn maximaal uit te voeren in waterdoorlatende materialen en een waterdoorlatende fundering.</p>

brandweg, of een kleine gelijkvloerse parking voor bezoekers en leveringen.	 (indicatieve aanduiding)
	<p>In deze zone gelden specifieke voorschriften voor het behoud van de ecologische verbinding (zie 3.16).</p>  (indicatieve aanduiding)
	<p>In deze zone gelden specifieke voorschriften voor het realiseren van een fiets- en voetgangersverbinding (zie 0).</p>

## 3.6. Zone voor bovenlokale wegen (Z6)

### 3.6.1. Bestemming

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
Deze zone is bestemd voor de stadsring R40, de Koopvaardijlaan en een deel van het Antwerpenplein. Deze wegen worden ingericht als bovenlokale wegen.	<p>Deze zone is bestemd voor de <b>stadsring R40</b>, de <b>Koopvaardijlaan en een deel van het Antwerpenplein</b>. Deze wegen worden ingericht als bovenlokale wegen. In deze zone zijn alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste wegen en aanhorigheden.</p>  (in overdruk)
	<p>In de deelzone die in overdruk is aangeduid, gelden specifieke voorschriften met mogelijkheid tot overbouw (zie 0).</p>

### 3.6.2. Inrichting

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
Ter hoogte van Z1, Z2 en Z3 voorziet het RUP een strook van 28 m breed voor de aanleg van de stadsring. Ter hoogte van Z4 volstaat een breedte van 24 m omdat de werf op de aanpalende gronden kan worden ingericht. De stadsring verloopt ondergronds vanaf de kruising	<p>De stadsring verloopt <b>deels ondergronds</b> en komt zo dicht mogelijk <b>tegen de sporen</b>.</p> <p>Langs de nieuwe wegen komt <b>maximaal groen</b>. Het gaat zoveel mogelijk om bomen van eerste grootteorde die zowel boven- als</p>

<p>met het Luc Lemiengrepad tot voorbij de kruising met het spoorviaduct. De Koopvaardijlaan sluit haaks aan op de nieuwe stadsring.</p> <p>Voor de bovengrondse aanleg van de stadsring staat het beeld van de groene stadsboulevard voorop. We streven naar een continue, groene middenberm met zoveel mogelijk bomen van eerste grootteorde die zowel boven- als ondergronds voldoende ruimte hebben. In de zone tussen het spoor en de weg komt zo veel mogelijk kwaliteitsvol groen. Keerwanden zijn tot een minimum te beperken en op een zo kwaliteitsvol mogelijk afgewerkt.</p> <p>De inrichting van de tunnel wordt in belangrijke mate bepaald door de (verkeers)veiligheidsnormen en milieuhygiënische normen. Er moet bijzondere aandacht zijn voor de effecten van de tunnelconstructie op de waterhuishouding en de effecten op de luchtkwaliteit en geluidskwaliteit in de onmiddellijke omgeving van de tunnelmonden. De best beschikbare technieken zijn nodig om de impact tot een minimum te beperken. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp zoeken de ontwerpers naar de best mogelijke positie, oriëntatie, inrichting, constructiewijze én inpassing van de tunnelmonden en de tunnelluchtbehandeling. Concreet gaat het bijvoorbeeld om het plaatsen van extra schermen of het gebruik van een geluidsarme wegbedekking.</p>	<p>ondergronds voldoende ruimte krijgen. De <b>wegverhardingen</b> blijven beperkt tot het strikt noodzakelijke. Als er nog ruimte overblijft, dan komt daar bij voorkeur groen of een inrichting voor wateropvang.</p> <p>De initiatiefnemer werkt met de <b>best beschikbare technieken</b> om de effecten op de waterhuishouding en de lucht- en geluidskwaliteit van de omgeving tot een minimum te beperken. Bovengrondse, technische installaties staan maximaal uit het zicht.</p>
--	---



### 3.7. Zone voor spoorwegen (Z7)

#### 3.7.1. Bestemming

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Deze zone bevat de nodige ruimte voor het behoud en de verdere uitbouw van de spoorweginfrastructuur en het station/de stopplaats Dampoort. De bestemming omvat niet enkel de noodzakelijke infrastructuur in de strikte zin, zoals sporen, perrons, toegangen naar de sporen, maar ook de functies die hier onlosmakelijk mee verbonden zijn, zoals seinhuizen, onderhoudsplatformen, dienstlokale en fietsstallingen.</p>	<p>Deze zone is bestemd voor <b>spoorinfrastructuur, het station of de stopplaats en de bijbehorende diensten</b>.</p> <p>Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen,</p>

Daarnaast beschrijft het voorschrift nog een reeks werken die ook mogelijk zijn in deze zone, van telecommunicatie-infrastructuur over diverse nutsleidingen tot de aanleg van fiets- of wandelpaden en groenbuffers.	recreatienetwerk en waterwegennetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.
---	--

### 3.7.2. Inrichting

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>De inrichting volgt de noden van de treininfrastructuur en het bijbehorende station.</p> <p>Langs de randen van de sporenbundel komt zoveel mogelijk groen. Keerwanden zijn tot een minimum te beperken en op een zo kwalitatief mogelijke wijze afgewerkt.</p> <p>De initiatiefnemer gebruikt de best beschikbare technieken om de impact van het treinverkeer op de omgeving tot een minimum te beperken. Concreet gaat het dan om het plaatsen van schermen of het gebruik van trillingdempende railpads.</p>	<p>De inrichting is in de eerste plaats gericht op het <b>faciliteren van de treininfrastructuur en de bijbehorende stopplaats of het station</b>.</p> <p>De <b>verhardingen</b> blijven beperkt tot het strikt noodzakelijke en zijn maximaal uit te voeren in waterdoorlatende materialen en een waterdoorlatende fundering. Als er nog ruimte overblijft, dan komt daar zoveel mogelijk groen of een inrichting voor wateropvang.</p> <p>De initiatiefnemer moet de <b>best beschikbare technieken</b> gebruiken om de effecten op de omgeving tot een minimum te beperken.</p> <p> (indicatieve aanduiding)</p> <p>In deze zone gelden specifieke voorschriften voor het behoud van de ecologische verbinding (zie 3.16).</p> <p> (indicatieve aanduiding)</p> <p>In deze zone gelden specifieke voorschriften voor het realiseren van een fiets- en voetgangersverbinding (zie 0).</p>

## 3.8. Zone voor lokale wegen (Z8)

### 3.8.1. Bestemming

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
Deze zone is bestemd voor de Kasteellaan, het Oktrooiplein, en het deel van de Heernislaan dat geen deel meer zal uitmaken van de stadsring. Na het verleggen van de stadsring R40 en het	Deze zone is bestemd voor de <b>Kasteellaan, een deel van het Oktrooiplein en het deel van de Heernislaan</b> dat geen deel meer zal uitmaken van de stadsring. Daarnaast is deze

realiseren van de bijbehorende aansluitingen, krijgen deze voormalige onderdelen van de stadsring een bestemming als 'lokale weg'. Daarnaast krijgt ook het resterende gedeelte van de Koopvaardijlaan dat dient voor de ontsluiting van Z1 en de gebouwen uit de aanpalende zone van het RUP Oude Dokken, een bestemming als lokale weg.	zone ook bestemd voor het resterende gedeelte van de Koopvaardijlaan dat dient voor de ontsluiting van Z1 en de gebouwen aan de overzijde van de Koopvaardijlaan. In deze zone zijn alle werken toegelaten die betrekking hebben op de aanleg, het beheer en het onderhoud van de vereiste wegenis en aanhorigheden.
---	--

### 3.8.2. Inrichting

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>Door de stadsring te verleggen verliezen de Kasteellaan, de Heernislaan een deel van het Oktrooiplein en het deel van de Koopvaardijlaan ten noorden van de nieuwe aansluiting op de stadsring hun bovenlokale betekenis. De nieuwe inrichting moet uitgesproken het lokale karakter bevestigen. Voetgangers en fietsers hebben een vlotte doorgang, zodat de openbaar vervoersknoop en de bijbehorende stadsontwikkeling naadloos aansluiten bij de rest van de stad. Het openbaar vervoer krijgt prioriteit, zodat de openbaar vervoersknoop uit de zone voor transferium optimaal bereikbaar is. Erfontsluiting blijft uiteraard gegarandeerd, maar er is zo weinig mogelijk doorgaand autoverkeer. Dit voorschrift slaat enkel op regulier autoverkeer. Openbaar en collectief vervoer, taxi's, touringcars en noodverkeer krijgen wel vrije doorgang.</p> <p>De wegverhardingen blijven beperkt tot het strikt noodzakelijke. Als er nog ruimte overblijft, dan komt daar zo veel mogelijk kwaliteitsvol groen of een inrichting voor wateropvang en waterinfiltratie. Er worden zoveel mogelijk bomen van eerste grootteorde aangeplant die zowel boven- als ondergronds voldoende ruimte krijgen. Langs de Kasteellaan dient de nodige laanbeplanting te worden voorzien met bomen van eerste grootteorde die zowel boven- als ondergronds voldoende ruimte krijgen.</p>	<p>Voetgangers, fietsers en openbaar vervoer bepalen de toekomstige herinrichting volgens het <b>STOP principe</b>. De nodige maatregelen moeten <b>doorgaand autoverkeer vermijden</b>.</p> <p>Langs de nieuwe wegen komt zo veel mogelijk <b>kwaliteitsvol groen</b>. We doelen vooral op bomen van eerste grootteorde die zowel boven- als ondergronds voldoende ruimte krijgen. De weg<b>verhardingen</b> blijven beperkt tot het strikt noodzakelijke. Als er nog ruimte overblijft, komt daar zo veel mogelijk groen of een inrichting voor wateropvang.</p> <div style="text-align: center;">  <p>(in overdruk)</p> </div> <p>In de deelzone die in overdruk is aangeduid, is het mogelijk om een parking onder openbaar domein te voorzien (zie 3.12).</p>




## 3.9. Zone voor waterwegen (Z9)

### 3.9.1. Bestemming

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
Het gaat hier om de zogenaamde 'Zwaaiikom' ter hoogte van Dampoort. In de eerste plaats is dit een specifiek onderdeel van de waterwegeninfrastructuur van de bevaarbare waterlopen. Deze bestemming bestendigt het bevaarbaar karakter van deze waterweg.	Deze zone is bestemd voor <b>openbare waterwegeninfrastructuur en aanhorigheden</b> . In deze zone zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die waterwegeninfrastructuur en aanhorigheden.

### 3.9.2. Inrichting

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
De inrichting van de zone is in de eerste plaats gericht op de scheepvaart. Aan de randen van de zone kunnen infrastructuren voor fietsers en voetgangers komen, zowel aan de landzijde als aan de waterzijde). In toepassing van het beleidsplan 'Water In de Stad' is op- en afstapinfrastructuur voor kleine passagiersvaart, zoals bootverhuur of een vervoerslijn, mogelijk. Het ontwerp kan de aanwezige kaaimuur verlagen om een directe relatie met het water te realiseren en gebruik te kunnen maken van het verkoelend effect van water. Dit mag de scheepvaart niet hinderen. Bij een herinrichting benutten de ontwerpers alle kansen om de ecologisch verbindende waarde van de waterloop te versterken. Bestaande, waardevolle kaaivegetatie is daarbij belangrijk.	De inrichting van de zone is in de eerste plaats gericht op het <b>faciliteren van de scheepvaart</b> . Aan de randen van deze zone zijn infrastructuren voor voetgangers of fietsers en op- en afstapinfrastructuren voor kleine passagiersvaart mogelijk, en dit voor zover ze de scheepvaart niet hinderen. De <b>bestaande, waardevolle vegetatie</b> blijft waar mogelijk behouden.  (in overdruk) Het plan duidt de twee <b>bestaande bruggen</b> aan in overdruk. De bovenaanleg van deze bruggen sluit aan bij de Zone voor lokale wegen (Z8).

## 3.10. Bruggen (in overdruk)

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
Zie toelichting bij inrichtingsvoorschriften Z9.	Zie inrichtingsvoorschriften Z9.

### 3.11. Mogelijkheid voor overbouwning (in overdruk)

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>In functie van zuinig ruimtegebruik moet de bovengrondse ruimte maximaal de ontwikkeling, zoals voorzien in de voorschriften Zone voor stedelijke functies: transferium (Z3), versterken.</p> <p>Het RUP voorziet de mogelijkheid om extra bebouwing te voorzien boven de tunnel en desgevallend onder of boven de spoorweg. Deze ruimte is in eerste instantie bedoeld voor het station en bijbehorende functies, zoals een fietsenstalling. Ook de andere functies die in Z3 zijn toegelaten kunnen hier een plaats vinden, als we hun oppervlakte meerekenen in het maximale bouwprogramma voor de zone Z3 (i.c. 32.000 m<sup>2</sup> BVO).</p>	<p>In deze zone is het toegelaten bovenop de tunnel te bouwen. Daarvoor gelden de voorschriften van de naastgelegen Zone voor stedelijke functies: transferium (Z3).</p> <p>Dit voorschrift is pas toepasbaar na de eigenlijke aanleg van de weg.</p> <p>De ontwikkelingen in deze zone tellen mee bij het bepalen van het maximale bouwprogramma voor Z3.</p>

### 3.12. Mogelijkheid voor ondergrondse parking onder openbaar domein (in overdruk)

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>De minimale diepte van de bovenzijde van de ondergrondse parking, inclusief alle constructieve elementen, afwerkingslagen en beschermingslagen, bedraagt minimaal 1,85 m. Op die manier is het mogelijk om erboven op een kwaliteitsvolle manier groen aan te leggen en over voldoende ruimte te beschikken voor de aanleg van openbare infrastructuur, zoals nutsleidingen, riolering en warmtenetten. We houden tegelijk rekening met een verhardingspakket van 0,35 m.</p>	<p>Binnen de in overdruk aangeduide zone kan een ondergrondse parking onder het openbaar domein worden ingericht, op voorwaarde dat de constructie voldoende diep zit en de bovengrondse aanleg – zoals voorzien in de zonevoorschriften van Z8 en Z3 – niet in het gedrang komt.</p>

### 3.13. Hoogteaccent (in overdruk)

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
Zie toelichting bij inrichtingsvoorschriften Z1.	Zie inrichtingsvoorschriften Z1.

### 3.14. Zichtas (in overdruk)

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
Zie toelichting bij inrichtingsvoorschriften Z1.	Zie inrichtingsvoorschriften Z1.

### 3.15. Fiets- en voetgangersverbinding (indicatief)

#### 3.15.1. Bestemming

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>In het plangebied is een denses netwerk van voetgangers- en fietsverbindingen noodzakelijk. De noord-zuidverbinding langs de sporen heeft een bovenlokale betekenis want is een onderdeel van het fietsnelwegennetwerk en vormt een belangrijke drager in dit netwerk. De verbinding sluit de openbaar vervoersknoop aan de Dampoort aan op het bovenlokale voetgangers- en fietsnetwerk. De verbinding start aan het Luc Lemiengrepad (de in voorafname aan dit RUP al gerealiseerde oost-westverbinding), loopt dan via het station en een ongelijkvloerse kruising met de Land Van Waaslaan om dan vervolgens aan te takken op de heraan te leggen fietsinfrastructuur langs de Koopvaardijlaan en de Land Van Waaslaan/Antwerpsesteenweg. De nieuwe verbinding maakt deel uit van de stedelijke fietsring.</p>	<p>Deze indicatieve aanduiding geeft aan dat in de onmiddellijke omgeving een <b>verbinding voor voetgangers en fietsers</b> moet aangelegd, onderhouden en beheerd worden. De verbinding moet binnen een zone van <b>maximaal 30 m</b> ten opzichte van de aanduiding op grafisch plan komen.</p> <p>Deze verbindingen zijn bestemd voor voetgangers en fietsers. Ander verkeer is enkel toegelaten voor onderhoud en noodsituaties.</p>

#### 3.15.2. Inrichting

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
<p>De functionaliteit van de fietsverbinding staat voorop bij de inrichting. Om toekomstgericht te ontwerpen moet het ontwerp bochten, hellingen en veiligheidszones afstemmen op veelvuldig en intensief fietsverkeer en de geldende ontwerpprincipes. De kruising met as Land Van Waaslaan – Koopvaardijlaan (bovenlokale weg) gebeurt ongelijkvloers. Een breedte van 4 m – exclusief veiligheidszone - is absoluut noodzakelijk, aangezien er hier zeer veel fietsverkeer zal zijn. De fietsstallingen van</p>	<p>De grafische aanduiding is een overdruk over de voorziene grondkleur. De kruising ter hoogte van de zone voor bovenlokale wegen (zie 3.6) moet <b>ongelijkvloers</b> uitgevoerd worden. De minimale breedte van de verharding is <b>4 m, exclusief veiligheidszone</b>. Bochten, hellingen en veiligheidszones zijn afgestemd op veelvuldig en intensief fietsverkeer en de geldende ontwerpprincipes. De gebruikte materialen bieden een hoog comfort voor fietser en voetganger en zijn in</p>

het station moeten zo vlot mogelijk toegankelijk zijn. De nodige maatregelen moeten wel het doorgaand en bestemmingsfietsverkeer scheiden.	harmonie met de inrichting van de omgevende ruimte.
--	---

### 3.16. Ecologische verbinding (indicatief)

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
De bestaande, waardevolle vegetatie in de berm blijft behouden. De vegetatie mag enkel verwijderd worden voor de uitbreiding van de spoorweginfrastructuur. Het bouwverbod (zone non – aedificandi) uit Z5 wordt uitgebreid met een verhardingsverbod, zodat de bodem niet verdicht en de vegetatie zich verder spontaan kan ontwikkelen.	De groene berm aan de oostzijde van de sporen <b>blijft behouden</b> tot wanneer een uitbreiding van de spoorweginfrastructuur aan deze zijde noodzakelijk is. Binnen de in Z5 omschreven zone non-aedificandi, geldt een verbod op verharding, en dit tot wanneer een uitbreiding van de spoorweginfrastructuur aan deze zijde noodzakelijk is.

### 3.17. Pleinwand (indicatief)

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
Zie toelichting bij inrichtingsvoorschriften Z3.	Zie inrichtingsvoorschriften Z3.

### 3.18. Lokale weg (indicatief)

#### 3.18.1. Bestemming

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
Een nieuwe weg ten zuiden van het transferium verbindt de Kasteellaan met de stadsring.	Deze indicatieve aanduiding geeft aan dat in de onmiddellijke omgeving een <b>lokale ontsluitingsweg</b> moet aangelegd, onderhouden en beheerd worden. De weg moet binnen een zone van <b>maximaal 30 m</b> ten opzichte van de aanduiding op grafisch plan komen.

#### 3.18.2. Inrichting

Niet verordenend	Verordenend
Ruimtelijke opties	Stedenbouwkundige voorschriften
Zie inrichtingsvoorschriften Z8.	Zie inrichtingsvoorschriften Z8.