

©Alides Properties



# RUP DAMPOORT - Ontwerp Toelichtingsnota 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. Inleiding</b>	<b>8</b>
<b>2. Situering</b>	<b>10</b>
<b>3. Aanleiding</b>	<b>12</b>
<b>4. Context</b>	<b>13</b>
4.1. Historiek	13
4.2. Beschrijving van het plangebied	17
4.2.1. Deelgebied Noord	17
4.2.2. Deelgebied Transferium	18
4.2.3. Deelgebied Zuid	20
4.3. Juridische context	20
4.4. Planningscontext	22
4.4.1. Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Gent (2003)	22
4.4.2. Relatie met Ruimte voor Gent – Structuurvisie 2030 (2018)	23
4.4.3. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (in opmaak)	28
4.4.4. Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (2004) en Beleidsplan Ruimte (in opmaak)	29
4.5. Voorbereidend onderzoek	30
4.5.1. Verkennend ruimtelijk onderzoek voor de ontwikkeling van de Dampoort en omgeving (Omgeving, 2013)	30
4.5.2. Actualisatie en uitdieping van het stedenbouwkundig plan voor de Dampoort (Omgeving, 2020)	37
<b>5. Gewenste ontwikkeling</b>	<b>44</b>
5.1. Visie	44
5.2. Ruimtelijk concept	45
5.3. Gewenste ruimtelijke structuur	48
5.3.1. Programma	49
a. Openbaar vervoer	
b. Economische functies	
c. Gemeenschapsvoorzieningen	
d. Wonen	
e. Studentenhuisvesting	
f. Overzicht programma in de zones voor stedelijke functies Z1 t.e.m. Z4.	
5.3.2. Inrichting	55
a. Spoorwegen	
b. Toekomstige stadsring R40	

c. <i>Koopvaardijlaan</i>	
d. <i>Kasteellaan, Heernislaan en Oktrooiplein</i>	
e. <i>Pleinen</i>	
f. <i>Parken</i>	
g. <i>Privaat groen en ruimte voor water</i>	
h. <i>Overgangsbepalingen bestaande wegenis</i>	
<b>5.4. Uitwerking per deelruimte</b>	<b>62</b>
5.4.1. Transferium	62
5.4.2. Deelruimte Noord	64
a. <i>Wonen ten noorden van de aansluiting op de stadsring</i>	
b. <i>Kantoren ten zuiden van de aansluiting op de stadsring</i>	
5.4.3. Deelruimte Zuid	68
5.4.4. Deelruimte Oost	69
<b>5.5. Vertaling naar een grafisch plan met stedenbouwkundige voorschriften</b>	<b>70</b>
5.5.1. Voorschriften in functie van wegenis	70
a. <i>Zone voor bovenlokale wegen (Z6)</i>	
b. <i>Zone voor spoorwegen (Z7)</i>	
c. <i>Zone voor bovenlokale wegen met mogelijkheid tot overbouw (in overdruk)</i>	
d. <i>Zone voor lokale wegen (Z8)</i>	
e. <i>Zone voor waterwegen (Z9)</i>	
f. <i>Fiets- en voetgangersverbinding (indicatief)</i>	
5.5.2. Voorschriften voor stedelijke functies	71
a. <i>Transferium (Z3)</i>	
b. <i>Deelruimte Noord: wonen (Z1)</i>	
c. <i>Deelruimte Noord: kantoren (Z2)</i>	
d. <i>Deelruimte Zuid: gemeenschapsvoorzieningen en sociale huisvesting (Z4)</i>	
e. <i>Deelruimte Oost: stedelijke functies (Z5)</i>	
<b>6. Onderzoek tot milieueffectenrapportage</b>	<b>72</b>
<b>6.1. Wettelijk kader en toetsing MER-plicht</b>	<b>72</b>
<b>6.2. Alternatievenonderzoek</b>	<b>73</b>
6.2.1. Ontsluitingsalternatieven	73
6.2.2. Programma-alternatieven	74
6.2.3. Inrichtingsalternatieven	75
6.2.4. Synthese	78
<b>6.3. Doorwerking planmilieueffectrapportage</b>	<b>78</b>
6.3.1. Mens-verkeer	79
a. <i>Conclusies uit effectrapportage</i>	
b. <i>Milderende maatregelen</i>	
6.3.2. Geluid en trillingen	80
a. <i>Conclusies uit de effectrapportage</i>	

<i>b. Milderende maatregelen</i>	
6.3.3. Lucht	82
<i>a. Conclusies uit de effectrapportage</i>	
<i>b. Milderende maatregelen</i>	
6.3.4. Mens-ruimte	86
<i>a. Conclusies uit de effectrapportage</i>	
<i>b. Milderende maatregelen</i>	
<i>c. Flankerende maatregelen</i>	
<i>d. Aanbevelingen</i>	
6.3.5. Bodem en grondwater	88
<i>a. Conclusies uit de effectrapportage</i>	
<i>b. Milderende maatregelen</i>	
6.3.6. Oppervlaktewater	89
<i>a. Conclusies uit de effectrapportage</i>	
<i>b. Aanbevelingen</i>	
6.3.7. Fauna en flora	91
<i>a. Conclusies uit de effectrapportage</i>	
<i>b. Milderende maatregelen</i>	
6.3.8. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie	92
<i>a. Conclusies uit de effectrapportage</i>	
<i>b. Milderende maatregelen</i>	
6.3.9. Mens-gezondheid	94
<i>a. Conclusies uit de effectbeoordeling (globale beoordeling)</i>	
<i>b. Milderende maatregelen</i>	
<b>6.4. Voortoets in het kader van een passende beoordeling (natuurdecreet)</b>	<b>96</b>
<b>7. Gevolgen en acties ter realisatie</b>	<b>99</b>
7.1. Maatregelen ter realisatie	99
7.2. Planschade, planbaten en compensatie	101
7.2.1. Planschade	101
7.2.2. Planbaten	102
7.2.3. Kapitaalschade	103
7.2.4. Gebruikerscompensatie	103
<b>8. Afstemmen van categorieën van gebiedsaanduiding</b>	<b>104</b>
<b>9. Opgave van voorschriften strijdig met dit RUP</b>	<b>105</b>
<b>10. Bijlage 1: planproces</b>	<b>106</b>
10.1. Fase 1: historiek ( ...- 2011)	106
10.2. Fase 2: van start tot voorontwerp (2011 – 2018)	107
10.3. Fase 3: van voorontwerp naar ontwerp (2018 – 2022)	108

<b>11. Bijlage 2: aanvulling op de juridische context</b>	<b>110</b>
11.1. Overzicht van de ruimtelijke uitvoeringsplannen of planningsprocessen die grenzen aan het plangebied	110
11.1.1. RUP Oude Dokken (2011)	110
11.1.2. RUP Afrikalaan (in opmaak)	111
11.1.3. RUP Malmar (2004)	112
11.1.4. BPA Binnenstad_deel Heernis (1989)	113
11.1.5. BPA Binnenstad_deel Sint-Macharius (1991)	114
11.2. Verkavelingsvergunningen	114
11.3. Milieuvergunningen	114
11.3.1. Ingedeelde inrichtingen	114
11.3.2. ARAB- en Vlarems risico-inrichtingen	117
11.4. Grondinformatieregister	120
11.5. Beschermd monumenten, stads- en dorpsgezichten	121
11.6. Inventaris bouwkundig erfgoed	121
11.7. Atlas der buurtwegen	122
11.8. Waterlopen – Vlaamse hydrografische atlas (VHA)	123
<b>12. Bijlage 3: aanvulling op voorbereidend onderzoek</b>	<b>124</b>
12.1. Gent-Dampoort Strategische Stedelijke projectstudie (Technum 1998-2008)	124
12.2. Stadsontwerp Oude Dokken (OMA 2006)	125
12.3. Stadsring ter hoogte van de Dampoort - voorstel OMA (Stadsontwerp 01/2006)	127
12.4. Gent Oude Dokken - deelopdracht R40 en belendende gebouwen (OMA 20/10/2006)	128
12.5. Gent Oude Dokken - Deelopdracht R40 (OMA 18/04/2007)	130
12.6. Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek Oude DokkenOKKEN- 'Zwaikom' (NERO 2009)	130
12.7. studie 'Toekomstvisie met betrekking tot bestaande en nieuwe economische activiteiten' (STEC 2007-2008)	131
12.8. Haalbaarheidsstudie ondertunneling Dampoort (Tractebel – 2017)	132
12.9. Onderzoek 'Dampoort Netwerk Voetgangers en Fietsers' (Tractebel - 2017)	133
12.10. Opmaak van een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de ombouw van Dampoort (Rebel, 2021)	134
<b>13. Bijlage 4: beleidsplannen</b>	<b>136</b>

<b>13.1. Algemene beleidsplannen</b>	<b>136</b>
13.1.1. Bestuursakkoord 2012-2018	136
13.1.2. Bestuursakkoord 2018 – 2024	137
<b>13.2. Sectorale beleidsplannen: thema mobiliteit</b>	<b>137</b>
13.2.1. Mobiliteitsplan (2015)	137
13.2.2. Parkeerplan Gent 2020 (2014) en parkeerrichtlijnen (2018)	141
13.2.3. Stadsregionaal fietsroutenetwerk (2018)	142
<b>13.3. Sectorale beleidsplannen: thema groen</b>	<b>143</b>
13.3.1. Groenstructuurplan (2012)	143
13.3.2. Visienota Groenklimaatassen (2020)	144
<b>13.4. Sectorale beleidsplannen: thema klimaat</b>	<b>146</b>
13.4.1. Gents klimaatplan (2020)	146
<b>13.5. Sectorale beleidsplannen: thema economie</b>	<b>146</b>
13.5.1. Visienota detailhandel en horeca 2018-2023 (2018)	146
13.5.2. Kantoren in de Gentse binnenstad (2016)	146
13.5.3. Beleidsnota economie '2020 – 2025'	147
<b>13.6. Sectorale beleidsplannen: thema water</b>	<b>147</b>
13.6.1. Water in de stad Gent (2018)	147
<b>13.7. Sectorale beleidsplannen: thema wonen</b>	<b>147</b>
13.7.1. Beleidsnota wonen 2020-2025	147
13.7.2. Studie studentenhuysvesting (2021)	148
<b>14. Bijlage 5 : Wijkplannen</b>	<b>149</b>
14.1. Stadsvernieuwingsproject Dampoort–Oud Sint Amandsberg 'En Route!' (Maat-ontwerpers – sinds 2014)	149
14.2. Wijkmobiliteitsplan Dampoort en Sint-Amandsberg (2021)	149
<b>15. Bijlage 6 : Verklarende woordenlijst</b>	<b>150</b>
<b>16. Bijlage 7: Veiligheidsrapportage</b>	<b>151</b>

# 1. Inleiding

Dit document is de toelichtingsnota bij het **ontwerp van Gemeentelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan nr. 172 Dampoort**.

Een **ruimtelijk uitvoeringsplan** of RUP is een plan waarmee de overheid in een bepaald gebied de planologische bestemming vastlegt. Het RUP is opgestart in uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Gent (2003) en kadert in het structuurplan 'Ruimte voor Gent – structuurvisie 2030' (2018).

Ter **voorbereiding** van dit ontwerp is een planmilieueffectenrapport (plan-MER) opgemaakt<sup>1</sup> en een plenaire vergadering gehouden met de aangewezen adviesinstanties<sup>2</sup>. Het goedgekeurde plan-MER maakt integraal deel uit van het ontwerp-RUP. We leggen het ontwerp-RUP eerst voor aan de gemeenteraad. Nadat de gemeenteraad het ontwerp-RUP voorlopig heeft vastgesteld, leggen we de betrokken documenten voor aan de ruime bevolking via een openbaar onderzoek en sturen we het door naar de betrokken instanties<sup>3</sup>. De gemeentelijke commissie ruimtelijke ordening (Gecoro) bekijkt alle opmerkingen en bezwaren en geeft hierop een advies aan de gemeenteraad. De stadsdiensten maken het eindontwerp, waarna de gemeenteraad het definitief vaststelt. Na publicatie in het Staatsblad en het verstrijken van de schorsingstermijnen zijn de nieuwe bestemmingen en de bijbehorende voorschriften van kracht.

Het **ontwerp-RUP** bestaat uit volgende onderdelen:

- > een **grafisch plan** dat aangeeft voor welk gebied het plan van toepassing is
- > een nota met **stedenbouwkundige voorschriften** voor elk van de gebieden of delen van gebieden die aangeduid zijn op het grafisch plan
  - ➔ Eenmaal het RUP van kracht is, zijn het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften de wetmatige basis om omgevingsvergunningsaanvragen te beoordelen. Ze hebben dan ook verordenende kracht.
- > een **toelichtingsnota**. Deze nota omvat volgende onderdelen:
  - De nota geeft aan op welke wijze het RUP het ruimtelijk beleidsplan uitvoert<sup>4</sup>.
  - De nota geeft extra duiding bij de beleidskeuzes die de basis vormen van dit RUP, en dit door middel van een visie, ruimtelijk concepten en een gewenste ruimtelijke structuur voor het plangebied.
  - De nota vat de huidige planningscontext samen en lijst de voorschriften op die met dit nieuwe RUP worden opgeheven.

<sup>1</sup> Dit planmilieueffectenrapport of plan-MER is door de bevoegde instantie van de Vlaamse overheid goedgekeurd op 8 november 2019.

<sup>2</sup> De plenaire vergadering vond plaats op 13 december 2018.

<sup>3</sup> Omdat RUP en MER nog een aparte procedure volgen, moet het gecombineerde document (RUP + MER) verstuurd worden, zowel naar de instanties zoals aangeduid in artikel 2.2.21 uit de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (met name de deputatie, het departement en de Vlaamse Regering) als naar in het kader van het plan-MER geraadpleegde instanties, zoals aangeduid in artikel 4.2.11§1 en §2 van het Decreet Algemeen MilieuBeleid (DABM).

<sup>4</sup> Omdat de procedure al is opgestart voor de goedkeuring van het nieuwe structuurplan 'Ruimte voor Gent-Structuurvisie 2030' (2018), geeft dit RUP uitvoering aan zowel het oude 'Ruimtelijk Structuurplan Gent' (2003) als aan het nieuwe plan.



- De nota vat het planmilieueffectenrapport samen en geeft aan op welke manier de conclusies doorwerken in dit RUP.
  - De nota bevat het advies van het team veiligheidsrapportage.
  - De nota bevat een onderbouwing om aan te tonen dat er géén passende beoordeling is vereist.
  - De nota bevat een register van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot planschadevergoeding, een planbatenheffing of een kapitaalschadecompensatie.
  - Voor meer informatie over het gevoerde proces, het voorbereidend onderzoek, de plannings- en juridische context, verwijzen we tot slot naar de bijlagen van de toelichtingsnota.
- > een **plan met weergave van de feitelijke en juridische toestand**

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

**Dit document bevat enkel de toelichtingsnota. De stedenbouwkundige voorschriften zijn opgenomen in een aparte nota. Het grafisch plan en het plan met de feitelijke en juridische toestand kan je eveneens apart raadplegen.**

## 2. Situering



*Figuur 1: Situering van het plangebied*

Het plangebied maakt de overgang tussen de stadskern, de 19de- en 20ste-eeuwse wijken van Sint-Amandsberg en de oude haven van Gent. De stadswijken Dampoort, Sluizeken-Tolhuis-Ham en Macharius scheiden het plangebied van de oude binnenstad of Kuip van Gent). De oude haven van Gent bevindt zich ten noorden van het plangebied. De wijken van Sint-Amandsberg bevinden zich ten oosten van het plangebied. Het plangebied vormt een knoop van infrastructures. De stadsring R40 kruist het gebied van noord naar zuid. De Land Van Waaslaan (N70) takt hier haaks op aan. De spoorlijn Gent-Antwerpen vormt de oostzijde van het plangebied.



Figuur 2: afbakening van het plangebied

Het plangebied is zo'n 15 ha groot en strekt zich over een lengte van 1,5 km uit langs de spoorlijn Gent-Antwerpen. Het station Gent-Dampoort bevindt zich centraal in het plangebied. Met 230 m is het plangebied hier op z'n breedst. De stadsring (R40) vormt een rotonde rond de Zwaaihoek. Aan de andere zijde van het station komen de Land Van Waaslaan (N70) en de Dendermondsesteenweg samen op het Antwerpenplein. Het bouwblok tussen de Koopvaardijlaan en de sporen vormt het noordelijke deel van het plangebied. Ten zuiden van het station bevinden zich een auto- en busparking en het braakliggend terrein van het voormalige pakjesstation. Het plangebied eindigt waar de stadsring en de spoorlijn taps toe lopen. De oostelijke grens wordt gevormd door de achterzijde van de bebouwing langs de Dendermondsesteenweg. De grillige vorm van de grens is te verklaren door de afbakening van de gewestplanzoning (zie verder). Net voorbij het koopcentrum keert de grens terug naar de sporenbundel.

In het verder verloop van de toelichtingsnota delen we het gebied op in drie deelgebieden:

- > Noord: het deelgebied ten noorden van het Octrooiplein
- > Transferium: het deelgebied tussen het Octrooiplein en de onderdoorgang naar de Dendermondsesteenweg. De naam 'transferium' verwijst naar de betekenis van deze ruimte als mobiliteitsknoop.
- > Zuid: het deelgebied ten zuiden van de onderdoorgang

### 3. Aanleiding

De **infrastructuurprojecten** in de onmiddellijke omgeving van de Dampoort vormen de meest concrete aanleiding voor dit RUP. Het RUP begeleidt niet enkel het verleggen en intunnellen van de stadsring maar biedt ook een gepast kader voor de verdere uitbouw van de Dampoort als knooppunt van openbaar vervoer, fiets- en voetgangersnetwerken. De publieke ruimte aan beide zijden van de sporen, namelijk het Octrooiplein en een nieuw stationsplein aan de westzijde en het Antwerpenplein aan de oostzijde, krijgt een gepaste inrichting.

Het RUP initieert en omkadert, maar de finale uitwerking van de infrastructuur- en bijbehorende stadsprojecten is voorwerp van verder **flankerend beleid**.

Met het nieuwe RUP willen we uitvoering geven aan de beleidslijnen uit het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (2003) en **Ruimte voor Gent – Structuurvisie 2030**. Het RUP begeleidt de verdere uitbouw van de stationsomgeving tot een stadsregionaal knooppunt. Ruimte voor Gent kent de Dampoort en omgeving een zeer hoge netwerkwaarde toe. Dit uit zich niet enkel in een verknoping van de diverse vervoersmodi, maar ook in een ruimtelijke ontwikkeling die maximaal gebruik maakt van de aanwezige vervoersknoop.

Het RUP zet de oude **gewestplan**zonerings om in voorschriften die een eigentijdse en hoogdynamische stedelijke ontwikkeling op deze plek mogelijk maken. Het noordelijke deelgebied is op vandaag nog gevat door de oude voorschriften van ‘industriegebied’. Door een herbestemming bieden we op deze plek ook ruimte voor functies die maximaal profiteren van de ligging nabij het station en tegelijk aansluiten bij de recente ontwikkelingen langs het Handelsdok (zie RUP Oude Dokken). De rest van het plangebied is op het gewestplan aangeduid als ‘gebied voor stedelijke ontwikkeling’. De voorschriften beschrijven enkel de bestemming van het gebied. Voor de verdere inrichting is een aanlegplan op gemeentelijk niveau (bijzonder plan van aanleg) noodzakelijk. De verplichting om de ordening van het gebied verder vast te leggen via een gemeentelijk planinitiatief (vroeger BPA, nu RUP) is evenwel komen te vervallen door recente decreetwijzigingen<sup>5</sup>. Strikt juridisch gezien is de opmaak van een gemeentelijk RUP niet meer nodig om vergunningsaanvragen af te leveren binnen het gebied. Toch blijft de opmaak van een gemeentelijk planinitiatief erg nuttig, willen we de toekomstige ontwikkeling van deze ruimte – in uitvoering van de beleidslijnen uit Ruimte voor Gent – op gepaste wijze begeleiden.

De betekenis van zowel de aanwezige infrastructuur (stadsring, station) als de hieraan gekoppelde ontwikkelingsmogelijkheden overstijgen het lokaal niveau. De Stad Gent heeft evenwel van zowel de deputatie als de Vlaamse minister de **bevoegdheid**<sup>6</sup> gekregen om een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken voor dit gebied.

<sup>5</sup> Zie wijzigingen aan de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 8 december 2017 (‘codextrein’).

<sup>6</sup> De deputatie van de provincie Oost-Vlaanderen heeft bij besluit van 21 juni 2018 delegatie verleend om in het RUP een secundaire weg op te nemen. De Vlaamse Regering heeft bij ministerieel besluit van 30 oktober 2018 delegatie verleend om het hoofdstation Dampoort op te nemen in een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

## 4. Context

### 4.1. Historiek

De omgeving van de Dampoort kent een uitgebreide ontstaansgeschiedenis. We beperken ons in deze nota tot die elementen die bepalend zijn voor de ruimtelijke structuur.



*Figuur 3: Deventer, 1559*



*Figuur 4: Atlas de Ferraris, 1770 - 1777*

In de middeleeuwen bevond de kern van het plangebied zich tussen twee stadspoorten: de Spitaalpoort aan de noordzijde en de Dendermondse Poort aan de zuidzijde. Tussen beide poorten lag Sint Baafs Heerlijkheid, een autonoom rechtsgebied rond de Sint-Baafsabdij. Deze abdij en het hele dorp eromheen maakten in de 16<sup>de</sup> eeuw plaats voor een militair bouwwerk (Spaans Kasteel). De twee middeleeuwse poorten zijn in die tijd ook vervangen door één nieuwe poort, de Dampoort.



*Figuur 5: Plan Napoleon, 1815*



*Figuur 6: Rooth, 1829*

De grote infrastructuurwerken tijdens de Industriële Revolutie hebben de Dampoort en omgeving sterk veranderd. De Dampoort werd verplaatst bij de aanleg van het Handelsdok in 1828. De militaire functies van de Dampoort maakten geleidelijk aan plaats voor de economische activiteiten. In 1833 werd een stedelijk douanekantoor opgericht.



Figuur 7: Vander Maelen, 1840



Figuur 8: Gevaert, 1878

In 1847 werd de spoorlijn tussen Gent en het Waasland aangelegd. In 1857 kwam er een verbinding met het Zuidstation. Deze verbinding loopt op het huidige traject van de Kasteellaan. Het douanekantoor werd al in 1860 gesloopt voor de aanleg van de spoorlijn en het station Gent-Eeklo. In die tijd telde Dampoort dus twee verschillende stations: het station Gent-Eeklo op de lijn naar Eeklo en Brugge en het eindstation op het Antwerpenplein met treinen richting Sint-Niklaas en Antwerpen. In diezelfde periode verrees aan de zuidkant van de Dampoort een goederenstation. Met de bouw van het Sint-Pietersstation en de realisatie van het Oostelijk ringspoor (1869 – 1912) werd de spoorverbinding met de Zuid opgeheven. Het spoor werd omgevormd tot de Kasteellaan en de aanpalende terreinen werden verkaveld.

Zowel het spoor richting Eeklo als het spoor naar Antwerpen werd begin 20ste eeuw op een verhoogde berm aangelegd. Om het Antwerpenplein en het Octrooiplein verbonden te houden met elkaar, werd een nieuwe spoorwegbrug gebouwd in de typerende stijlen van die tijd: art nouveau en barok. De ruimte die vrijkwam door het supprimeren van de oude spoorlijn naar Antwerpen, werd aangelegd als laan. Langs deze Land Van Waaslaan verrezen statige rijhuizen.



Figuur 9: NGI, 1968



Figuur 10: Luchtfoto 2010

In de jaren 1970 werd het oude stationsgebouw Gent-Eeklo vervangen door een nieuwbouw ten zuiden van het Octrooiplein. In 2000 werd ook het goederenstation afgebroken. De vrijgekomen ruimte kreeg een tijdelijke invulling als parking, fietsenstalling en busparking. Om het toenemende auto- en vrachtverkeer te beheersen, bouwde men begin jaren 1970 de fly-over, een stalen brug die de Kasteellaan verbond met Dok-Zuid. Eind jaren 1990 werd de fly-over afgebroken en vervangen door een rotonde rond de Zwaaiikom. In 2021 is gestart met een aantal herinrichtingswerken om te anticiperen op de komst van de nieuwe brug over het Handelsdok, de Verapazbrug. Na de herinrichting zal het verkeer makkelijker kunnen doorstromen naar de Koopvaardijlaan.

Onderstaande figuur vat de voornaamste elementen uit de historische analyse samen.



1. Oude steenwegen
  - 18de eeuw of ouder
2. Spaanse citadel
- 19de eeuw
3. Station Gent-Eeklo
5. Rietgracht
- eerste helft 20<sup>de</sup> eeuw
4. Goederenloods, station du champs des manoeuvres
6. Goederenstation Gent-Oost (1905)
7. Spoorwegviaduct (1909)
8. Gebouw 'Vooruit' (1928)
9. Land Van Waaslaan
10. SPE Centrale



## 4.2. Beschrijving van het plangebied

Het plan 'bestaande feitelijke toestand' geeft de huidige situatie (opname 2018) in kaart weer. Voor een uitgebreide beschrijving van het plangebied verwijzen we naar het planmilieueffectenrapport (2018).

Zoals in hoofdstuk 2 'Situering' al uiteengezet, delen we het plangebied op in drie deelgebieden: Noord, Transferium en Zuid. We houden deze opdeling aan om de bestaande toestand van het plangebied te beschrijven.

### 4.2.1. Deelgebied Noord



Het noordelijke deelgebied zit ingesloten tussen de Koopvaardijlaan en de spoorweg. De Koopvaardijlaan (N424) beschikt over een rooilijnbreedte van ca. 18 m en kent een profiel met drie rijstroken, aanliggende fietspaden en stroken voor langsparkeren. Naar de Dampoortrotonde toe is de derde rijstrook ingericht als busbaan annex fietspad. De spoorweg blijft op hoogte en vormt een duidelijke, fysieke grens met de oostzijde van het deelgebied. De sporen zijn omzoomd door bomen en struiken.

Figuur 11: Luchtfoto 2020

1. Het ingesloten bouwblok start aan de zijde van de Dampoort met het vrijstaande gebouw met het tractiestation van De Lijn. De rijgebouwen ten noorden van het tractiestation (Koopvaardijlaan 2 tot en met 26) zijn in gebruik als eengezins- of meergezinswoning. De gebouwen vertonen een vrij uniform gabarit van telkens drie bouwlagen onder zadel- of mansardedak. Sommige stadswoningen zijn omwille van hun erfgoedwaarde opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed (<https://id.erfgoed.net/aanduidingsobjecten/63021>).
2. Ten noorden van de rijbebouwing bevindt zich een reeks loodsen met enkel een gelijkvloers, afgewerkt met zadeldak. De loodsen staan op de rooilijn en zijn op vandaag in gebruik door lokale bedrijven (o.m. kachels en haarden). De gebouwen op de nummers 32 en 34 staan aan de achterzijde van het perceel, met vooraan plaats voor een parking op straatniveau.

3. Vanaf de nummer 36 tot en met 42 vormt zich een tweede cluster van rijbebouwing. De gebouwen kennen een vrij uniform gabarit van drie bouwlagen en plat dak. Het bouwblok is op deze plek al wat breder. Tegen de achterste perceelsgrens bevindt zich een voormalig kantoorgebouw dat momenteel in gebruik is als school (Islamitische Faculteit). De binnenkern van het bouwblok is grotendeels verhard, op een enkele tuin na.
4. De groothandel in sanitair Facq bevindt zich centraal in het deelgebied. De bedrijvensite is nagenoeg volledig bebouwd. De bebouwing staat op de rooilijn en bestaat in hoofdzaak uit één – zij het vrij hoge – bouwlaag.
5. Ten noorden van Facq bevindt zich het garage- en carrosseriebedrijf 'Mazda Julien'. Ook deze bedrijvensite is grotendeels bebouwd. Het zuidelijke deel van de bebouwing reikt tot op de rooilijn en kent een gelijkaardig gabarit als de bebouwing op de Facq-site. Het magazijn en de werkplaats staan verder van de straat af en laten zo ruimte voor een grote parking. Ten noorden van de Mazdasite bevinden zich nog twee kleinere huiskavels.
6. De bedrijvensite ten noorden van de Mazdagarage kent een meer diffuus karakter. De bedrijvensite is in hoofdzaak in gebruik als carwash en opslag en verkoop van tweedehandswagens. Op de site bevinden zich een aantal vrijstaande loodsen met beperkt gabarit. De site is grotendeels verhard. Het merendeel van de opslag van wagens gebeurt in de openlucht.

#### 4.2.2. Deelgebied Transferium



Infrastructuren domineren het centrale deel van het plangebied.

Figuur 12: Luchtfoto 2020

1. De Zwaaiikom verbindt het Handelsdok met de Gentse binnenwateren. Het water is volledig omringd door wegenis. Enkel in de noordwestelijke hoek is nog een kleine groensnipper aanwezig. De Zwaaiikom is aan de buitenzijde volledig uitgewerkt in rode baksteen.
2. De Dampoorttrotonde omgordt de Zwaaiikom en omvat twee bruginfrastructuren, de Dampoortbrug (2a) en de Octrooibrug tussen de Hageland- en de Schoolkaai (2b). Ter hoogte van deze laatste brug zien we net buiten het plangebied een bomerrij langs de School- en

Hagelandkaai. Deze kaaien vormen de grens tussen de wijk Tolhuis-Sluiszeken-Ham aan de noordzijde en de Machariuswijk ten zuiden.

3. Onder het spoorviaduct zijn vier boogvormige onderdoorgangen voorzien. Drie bogen zijn ingericht voor de doorgang van regulier autoverkeer. De meest noordelijke onderdoorgang is exclusief voorbehouden voor het openbaar vervoer.
4. Het eenlagig stationsgebouw is omgeven door parkings en fietsenstallingen. Ten zuiden van het stationsgebouw komt een overdekte fietsenstalling.
5. Ten oosten van het spoorviaduct bevindt zich het Antwerpenplein. De noord- en zuidzijde van dit plein zijn ingenomen door perrons voor bussen van het openbaar vervoer.
6. Het plangebied bevat aan deze zijde nog een deel van het bouwblok tussen de Dendermondsesteenweg en de sporen. De kop van het bouwblok wordt gevormd door twee meergezinsgebouwen met handelsplint. Beide gebouwen kennen een verschillend gabarit. Het linkergebouw omvat vijf volle en een teruggetrokken zesde bouwlaag. Het rechtergebouw omvat drie bouwlagen. Het deel van het achterliggende bouwblok dat door dit RUP wordt gevat, bestaat uit een amalgaam van achter- en bijgebouwen met diverse invulling en morfologie. In het noordelijke deel bevinden zich onder meer een supermarkt en een aantal opslagruimten voor de handelsfuncties langs de Dendermondsesteenweg. Centraal in het bouwblok bevindt zich Hof Ter Dampoort, een gerenoveerde fabriekssite met loftappartementen, kantoren en tentoonstellingsruimten. De deels gerenoveerde en deels nieuw opgerichte gebouwen in het binnengebied omvatten tot 6 bouwlagen en reiken tot tegen de grens van het spoordomein. Verderop in het binnengebied vinden we een tweede reconversieproject terug. Een oud schoolcomplex is er omgevormd tot woonerf. Het bouwblok geeft vervolgens aan de zuidzijde uit op het koopcentrum aan de Dendermondsesteenweg. Het betrokken bouwblok is grotendeels bebouwd en verhard. Enkel aan de zuidzijde, o.m. ter hoogte van het Hof ter Dampoort en het voormalig schoolcomplex, zijn delen onbebouwd en onverhard gebleven. Ook hier strekt zich langs het spoor een lintvormige groenstructuur uit met bomen en struiken. Het groene lint wisselt in breedte. In het noorden is het erg smal. Ten zuiden van het Hof Ter Dampoort verbreedt de groenstrook.

### 4.2.3. Deelgebied Zuid



Het zuidelijke deelgebied omvat de site van het vroegere pakjesstation en is op vandaag nog volledig onbebouwd.

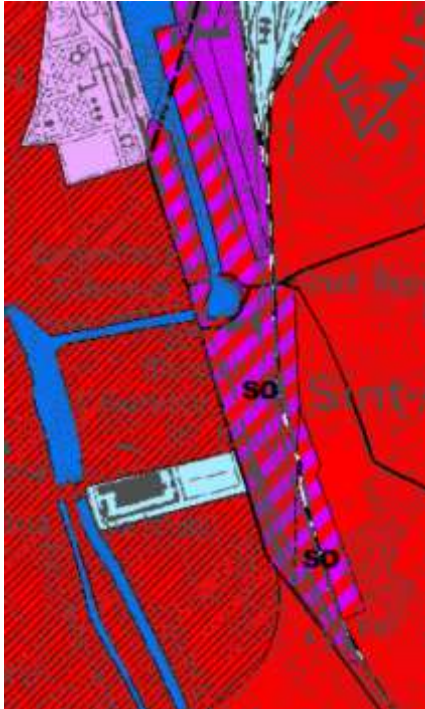
1. De recent aangelegde fiets- en voetgangerstunnel, het Luc Lemiengrepad, verbindt de Kasteellaan met de Dendermondsesteenweg onder de sporen door.
2. Ten zuiden van de nieuwe fietsverbinding bevindt zich een gelijkvloerse parking met 32 plaatsen voor toeristenbussen. De parking is ontsloten via een aparte toegangsweg die aansluit op het lichtengeregelde kruispunt van de Kasteellaan, die hier afbuigt richting Zuid, en de Heirnislaan, het vervolg van de stadsring in zuidelijke richting.

*Figuur 13: Luchtfoto 2020*

3. De oprit in halfverharding in de zuidrand van het deelgebied biedt toegang tot het werkplatform langs de sporen. Parking en oprit zijn aan weerszijden omgeven door nog onbebouwd terrein met spontane vegetatie.
4. Het groen aan de overzijde van de sporen vormt een lineaire uitloper van het meer zuidelijk gelegen Bijgaardepark.

## 4.3. Juridische context

*Het plan 'bestaande juridische toestand' geeft de situatie (opname 2018) in kaart weer. Dit hoofdstuk beperkt zich tot de meest relevante documenten voor de opmaak van het RUP. De overige juridische elementen zijn terug te vinden in bijlage.*



Volgens het **gewestplan** 'Gentse en Kanaalzone' (KB van 14 september 1977) ligt het plangebied deels in een 'gebied voor stedelijke ontwikkeling' en deels in een 'industrialgebied'.

De nogal eigenaardige grens van het 'gebied voor stedelijke ontwikkeling' 'aan de oostzijde heeft te maken met de grens van het 'gebied voor gemeenschapsvoorzieningen' volgens het oorspronkelijke gewestplan van 1977. Bij de gewestplanwijziging van 1998 werd die volledig vervangen door de bestemmingszone 'gebied voor stedelijke ontwikkeling', zodat er tussen het bestaande woongebied en het nieuwe 'gebied voor stedelijke ontwikkeling' geen snipper met bestemming 'gebied voor gemeenschapsvoorzieningen' zou blijven liggen. Vandaar ook dat de grens van het RUP Dampoort volledig de grens van het 'gebied voor stedelijke ontwikkeling' volgt.

*Figuur 14: uittreksel uit het gewestplan 'Gentse en kanaalzone' (1977)*

Volgens het 'gewestelijk RUP voor de **afbakening** van het grootstedelijk gebied Gent'<sup>7</sup> behoort het plangebied integraal tot het grootstedelijk gebied. Voor het gebied binnen de afbakening van dit gemeentelijk RUP bracht dit evenwel geen bestemmingswijziging met zich mee.

Het RUP wijzigt voor een deel het **BPA nr. 125 Binnenstad deel Sint-Macharius**. Enkel de Kasteellaan met bestemming 'zone voor wegen' en een deel van de Zwaai kom met bestemming 'zone voor waterwegen' wordt gewijzigd. Van het **BPA nr. 126 Binnenstad deel Heernis** wordt een deel van de Heernislaan opgenomen in het RUP. Het **BPA nr. 128 Koopvaardijlaan** werd reeds grotendeels opgeheven door het RUP Oude Dokken. Enkel de zone voor wegen bleef bestaan. Deze zone valt binnen dit RUP en wordt volledig opgeheven.

Verder **grenzen** er wel enkele andere BPA's/RUP's aan het plangebied:

- > het RUP nr. 135 Oude Dokken (23/06/2011)
- > het BPA nr. 84 Afrikalaan (30/10/1991). Intussen is een planningsproces lopende om dit BPA te vervangen door een gemeentelijk RUP (nr. 175 Afrikalaan). De scopingnota voor dit nieuwe RUP is goedgekeurd op 1 april 2021.
- > het RUP nr. 154 Toegang Bijgaardepark - Forelstraat (16/12/2010)
- > het RUP nr. SA-12 Malmar (6/05/2004)

Het RUP Dampoort voorziet geen interferentie met deze BPA's en RUP's.

De overige juridische elementen zijn opgenomen in bijlage 2 van deze nota. De bijlage omvat onder meer een overzicht van de verleende milieuvergunningen en al uitgevoerde bodemonderzoeken.

In het plangebied gelden er geen verkavelingsvergunningen, noch een bescherming als gebouw, dorpsgezicht of landschap. Eén van de gebouwen uit de gebouwencluster, net ten noorden van het Octrooi plein, is opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed (Koopvaardijlaan 8-14,

<sup>7</sup> Besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005

<https://id.erfgoed.net/thesauri/aanduidingstypes/9>). Het Handelsdok, de Zwaikom en de De Pauwvertakking zijn in de Vlaamse Hydrografische Atlas opgenomen als 'bevaarbare waterloop'. Onbevaarbare waterlopen zijn er niet.

## 4.4. Planningscontext

### 4.4.1. Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Gent (2003)

Zoals in de inleiding al meegegeven, verloopt het planproces voor dit RUP volgens de 'oude' procedure (zoals van kracht tot en met 30 april 2017) en geeft het dus in principe uitvoering aan het structuurplan dat op dat moment in voege was, met name het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG, 2003). In een volgend onderdeel van dit hoofdstuk leggen we evenwel ook de link met het nieuwe structuurplan Ruimte voor Gent – Structuurvisie 2030, zoals dat sinds 2018 van kracht is.

De stations van Dampoort en Gent Sint-Pieters vervullen een centrale rol in de gewenste ruimtelijke structuur van het grootstedelijk gebied, en dit als knooppunten voor openbaar vervoer én als concentratiepunten voor publiekstrekkende functies. Het RSG bouwt beide stationsomgevingen uit tot **hoogdynamische en sterk verdichte stadswijken** met een kenmerkende mix van diverse, stedelijke en publiekstrekkende functies. Om hun belang te benadrukken, voorziet het RSG voor beide aantrekkingspolen een strategisch project.

Het RSG pleit in eerste instantie voor het verknopen van **openbaar vervoer** ter hoogte van beide hoofdstations. De Dampoort vormt de opstap naar het treinverkeer en is een draaischijf voor tram- en busverkeer. Nieuwe tramlijnen verbinden de Dampoort met de andere openbaar vervoersknopen van de kernstad (Zuid, Korenmarkt, Sint-Pieters). Een nieuwe tramlijn richting Lochristi vormt de drager voor de ruimtelijke ontwikkeling langs de Antwerpsesteenweg als hoofdsteenweg. Op het knooppunt zelf bepalen de pleinfunctie en de nood aan goed openbaar vervoer de inrichting van de openbare ruimte. In tegenstelling tot de R4 (primaire) fungeert de R40 als stadsboulevard met vooral een lokaal ontsluitende functie, en dit ten behoeve van het centrum van de stad. Om de afwikkeling van het langzame verkeer en openbaar vervoer te verbeteren, maakt het RSG de keuze om de stadsring ter hoogte van de Dampoort te **ondertunnelen**.

Zowel Gent Sint-Pieters als de Dampoort hebben een belangrijke rol in de opvang van de toekomstige, **stedelijke woningnood**. Het RSG begroot dat er in de omgeving van de Dampoort ruimte is voor ca. 400 bijkomende woningen<sup>8</sup>. Naast de kwantitatieve doelstelling pleit het RSG duidelijk voor een kwalitatieve inrichting van de woonomgeving – met een kwalitatief openbaar domein en parken als speerpunten – en een gerichte menging van diverse woningtypes. Het RSG pleit voor minstens 20% sociale woningen vanaf 100 wooneenheden en een menging van kleine, middelgrote en grote woningtypes per project. Het RSG stelt nog dat appartementen zich in deze context beter lenen tot het mengen met andere functies dan eengezinswoningen.

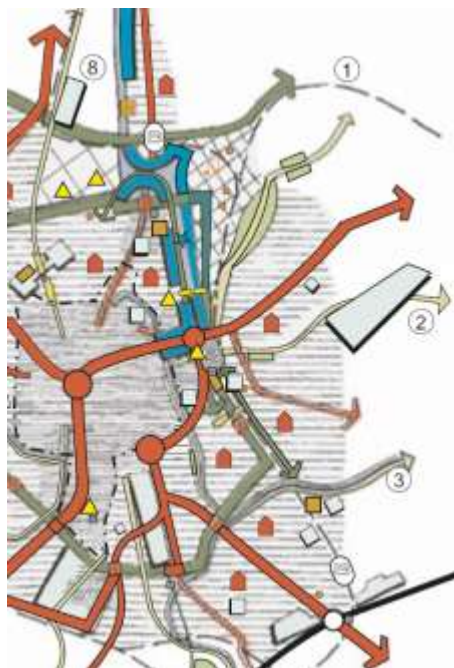
Daarnaast zijn beide stationsomgevingen uitermate geschikt voor publiekstrekkende **kantoren** met loketfunctie. Aan de Dampoort is volgens het RSG plaats voor 35.000 m<sup>2</sup> aan kantoren binnen een gemengd gebied met wonen<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Dit cijfer is gebaseerd op de totaliteit van het gebied voor stedelijke ontwikkeling, zoals aangeduid op gewestplan. Hierin zit dus niet enkel de capaciteit van de terreinen op het vroegere pakjesstation ten zuiden van Dampoort vevat, maar ook het deel van de ontwikkelingsgronden ter hoogte van Dok Zuid. Deze capaciteit is intussen al gerealiseerd in uitvoering van het RUP Oude Dokken.

<sup>9</sup> Idem voetnoot 8.

De ontwikkelingen rond de stations Gent Sint-Pieters en Dampoort vullen elkaar aan. Waar Gent Sint-Pieters de motor vormt voor de ontwikkeling van de kennisbedrijvigheid in de zuidrand van de stad, neemt Dampoort – omwille van de ligging – een specifieke rol op als ‘cultuurpoort’ voor de kernstad. Naast publiekstrekkende kantoren en nieuw wonen is er in de omgeving van de Dampoort dan ook plaats voor grootschalige **stedelijke cultuur en recreatie**<sup>10</sup>.

Aan de oostzijde van het Dampoortstation starten twee **groenassen**: groenas 1 volgt het spoortraject in noordelijke richting, groenas 2 volgt een oostelijke route, onder meer via het Groot Begijnhof en de Rozenbroeken. Aan de Sint-Baafssite ten zuiden van de Dampoort start een derde groenas, die de Schelde als leidraad heeft. De De Pauwvertakking vormt aan stadszijde de aanleiding voor de verdere uitbouw van een groen-blauw netwerk in de kernstad.



Figuur 15: Structuurschets voor de binnenstad, RSG (2003)

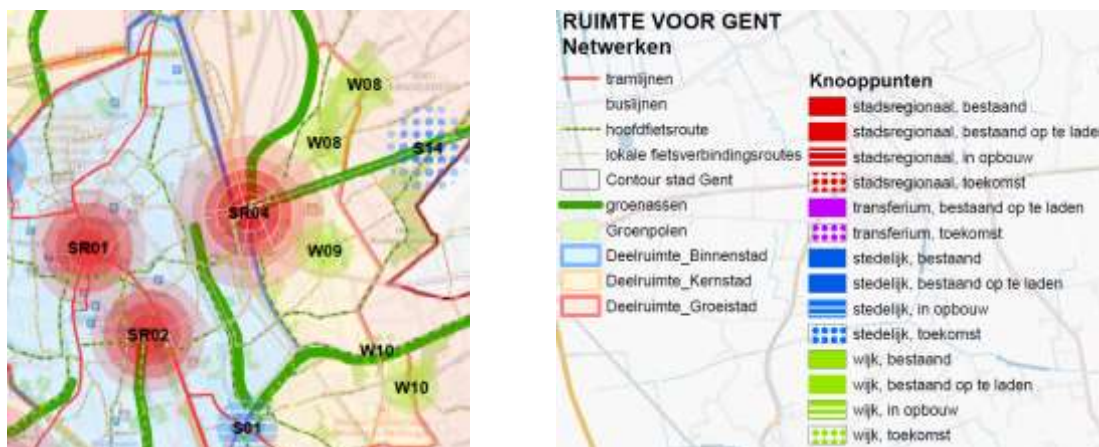
Aan de kruising van de zichtassen over het Handelsdok en de Land van Waaslaan vormt een markante toren een nieuw, stedelijk baken en dit zonder het zicht op de drie torens te verhinderen. Een nieuw gebouw legt de fysieke verbinding tussen de binnenstad en Sint-Amandsberg vast. De nieuwe activiteiten in de omgeving van de Dampoort geven zowel de Dampoortstraat als de Dendermondsesteenweg nieuwe draagkracht en impuls. Ook het Antwerpenplein vervult een belangrijke rol om de band tussen de binnenstad en Sint-Amandsberg te versterken. Over het plein loopt groenas 1 ‘voelbaar’ door. Het plein wordt ook deels heringevuld om een meer behaaglijke, stedelijke schaal te creëren. Naast zijn verkeersfunctie, krijgt de stadsring een belangrijke landschapsvormende functie. De R40 krijgt een ‘boulevard’-achtige aanleg met bomenrijen en betere, verkeersveilige oversteekpunten en fietspaden.

#### 4.4.2. Relatie met Ruimte voor Gent – Structuurvisie 2030 (2018)

De structuurvisie 2030 bouwt verder op de beleidslijnen uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent (RSG) uit 2003 en omvat de ambities voor het ruimtelijk beleid van de stad tot 2030 en daarna. Het document biedt een leidraad voor de ruimtelijke keuzes in het betrokken gebied, en dit in functie van een duurzame ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn (2030) met doorkijk naar een **klimaatneutrale stad tegen 2050**.

Met het beleidsdocument wil de Stad Gent een antwoord bieden op de specifieke uitdagingen die zich stellen op het vlak van **participatie (burgeruitdaging), leefkwaliteit, klimaat, demografie, mobiliteit en economie**. Om de stad te bestendigen voor de toekomst, zet Gent in eerste instantie in op leefkwaliteit en een behoedzame stadsontwikkeling die rekening houdt met de eigenheid en een duurzame groei opvangt binnen zijn contour (ruimteneutraal). Verweving en diversiteit staan hierbij centraal, naast een selectieve, maar hoogwaardige bereikbaarheid.

<sup>10</sup> Bij wijze van voorbeeld refereert het Ruimtelijk Structuurplan naar een bijkomende megabioscoop aan de rand van de cultuurcluster. Ruimtelijk Structuurplan Gent, p. 293.



Figuur 16: Knooppunten en netwerken. Ruimte voor Gent\_Structuurvisie 2030 (2018)

De omgeving van de Dampoort blijft een centrale rol vervullen in de gewenste uitbouw van de stad. Ruimte voor Gent selecteert de Dampoort dan ook als één van de vijf **stadsregionale knopen**, naast de kernstad, de Zuid-site, Gent Sint-Pieters en The Loop. De ontwikkeling van de Dampoort en bij uitbreiding de hele 'Noordelijke strategische zone' - incl. de Afrikalaan en de ruimte rond het vormingsstation – zal de ruimtelijke structuur van de stad in de komende decennia fundamenteel wijzigen. De stadsregionale knoop Dampoort vormt de rand tussen de deelruimten 'binnenstad' en 'kernstad'. 'Een stadsregionaal knooppunt onderscheidt zich van andere knooppunten door de stadsregionale schaal van het mobiliteitsnetwerk en de bovenstedelijke functies die er zich bevinden'<sup>11</sup>.

Onderstaande iconen vatten de gewenste ontwikkeling van de stadsregionale knoop samen.



#### Programma

De knoop is de uitsproken locatie voor een mix aan functies, weliswaar met een klemtoon op werk of voorzieningen, aangevuld met wonen.



#### Densiteit

Gezien de strategische ligging op het knooppunt van diverse netwerken, is in deze knopen een gerichte hogere densiteit mogelijk



#### Gebruiksdichtheid van de publieke ruimte

In deze knopen speelt publieke ruimte een belangrijke rol. De gebruiksdichtheid moet substantieel omhoog.



#### Omvang publieke ruimte

Een herinrichting is van belang om de leesbaarheid en het gebruik van de publieke ruimte te optimaliseren.



#### Groen karakter publieke en private ruimte

Het groene karakter van zowel de private als de publieke ruimte moet fors omhoog.

<sup>11</sup> Ruimte voor Gent\_Structuurvisie 2030, p. 168.

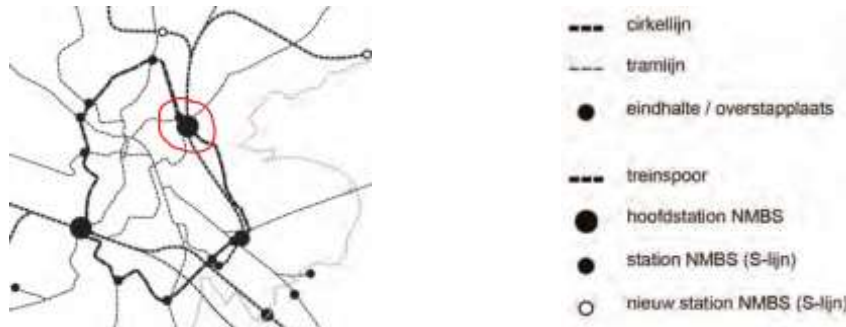




### Leesbaarheid / herkenbaarheid

Tot slot is het van belang dat dit knooppunt aanvoelt als een plek met een hoge uitstraling naar de omgeving en een baken is in het weefsel.

De Dampoort evolueert verder tot een toekomstgericht, hoogwaardig knooppunt van openbaar vervoer. Door zijn ligging op de 'knoop' van kern en rand is de Dampoort de ideale plaats om over te stappen van de ene naar de andere vervoersmodus.



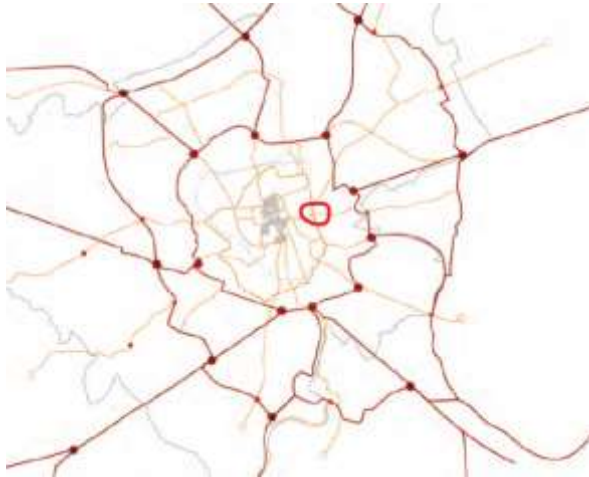
Figuur 17: gewenst openbaar vervoersnetwerk. *Ruimte voor Gent - Structuurvisie 2030 (2018), p. 127*

Het **treinstation** verbindt de stadsregio met de andere steden uit het Vlaams kerngebied. Vooral de verbinding richting Brussel vraagt om verdere intensivering. Ruimte voor Gent pleit voor de ontwikkeling van een stadsregionaal treinnetwerk (S-net). Onder meer op de lijn Gent-Eeklo moet een verbinding komen met een frequentie van telkens twee treinen per uur. Het station Dampoort is ook de vertrekbasis voor de uitbouw van een nieuwe goederen- en personenlijn richting Zelzate en Terneuzen. Voor de uitbouw van het S-net zullen wellicht bijkomende sporen nodig zijn, onder meer een derde en mogelijk een vierde spoor tussen Gent Dampoort en de vertakking Ledeborg.

Het openbaar vervoersnetwerk voor de groeistad (de 'rand') bouwt zich in hoofdzaak radiaal op. De in het Ruimtelijk Structuurplan Gent aangeduide 'hoofdsteenwegen' vormen hierbij nog steeds de basis. Nieuwe trams op onder meer de Antwerpsesteenweg verbinden de rand van het stadscentrum met de knopen langs de R4. De uit te bouwen **tram**verbinding langs Dok Noord en Zuid (doortrekking van lijn 4) en de realisatie van een nieuwe lijn tussen Dampoort en Sint-Pieters (vertramming van busbundel 7) vormen deel van een uit te bouwen 'tangentiële' lijn die het stadscentrum omgordt. Binnen deze tangentiële lijn ontspint zich een meer fijnmazig openbaar vervoersnetwerk. De aanwezigheid van het **water** aan de Dampoort vormt een extra troef. Zo kunnen toeristen er overstappen van hun bus naar een boot. De omgevende ruimte vormen we om tot een aantrekkelijke verblijfsruimte in de vorm van een waterontmoetingsplek.

De **fiets** is hét stedelijke vervoersmiddel. Ruimte voor Gent pleit dan ook voor een stedelijke ontwikkeling op maat van de fiets (zgn. 'bicycle urbanism'). Ruimte voor Gent onderscheidt stadsregionale fietsverbindingen en een meer fijnmazig ontsluitend en verbindend stedelijk netwerk. De fietsverbindingen binnen de stadsregio bestaan uit radiale verbindingen, een stadsregionale fietsring en hoofdfietsroutes tussen de kernen. Binnen het stedelijk fietsnetwerk bestaat de hoofdstructuur uit enerzijds directe en comfortabele hoofdfietsroutes die ook aansluiting geven op de stadsregionale fietsverbindingen en anderzijds een stedelijke fietsring. Het traject van deze stedelijke fietsring valt zoveel mogelijk samen met de binnenste groene recreatieve ring. Het station Gent Dampoort vormt een stedelijk schakelpunt in het fietsnetwerk van de kernstad. De eigenlijke 'stedelijke fietsring' bevindt zich verderop in oostelijke richting met het Rozenbroekenpark als 'stadspoort'. Toch vormt ook de noord-zuidas, komende van de Slotenkouter en de Hogeweg via de Dampoort naar Bassijn en het Keizerspark een belangrijk onderdeel van het hoofdroudefietsnetwerk van de stad. Deze route valt trouwens ook samen met de groenrecreatieve

ring (zie 13.3.2) uit de visienota groenklimateassen en fungeert de facto als ‘bypass’ op de stedelijke fietsring, zeker voor fietsers die het station als bestemming hebben. Bij het inrichten van deze noord-zuid fietsroute staan directheid, comfort en conflictvrijheid centraal.



Figuur 18: samenvattende kaart van fietsroutes en schakelpunten (Ruimte voor Gent\_Structuurvisie 2030 (2018) p. 121

De **stadsring** verbindt als secundaire weg het gemotoriseerd verkeer met de binnenstad. Anders dan bij de R4 – waar de inrichting in hoofdzaak gebeurt in functie van de optimale doorstroming voor het autoverkeer – presenteert de R40 zich als een groene stadsboulevard en gaat bijzondere aandacht uit naar de zwakke weggebruiker, de groene inrichting, de verblijfskwaliteit en de doorstroming. Met de realisatie van de Verapazbrug schuift de stadsring op in oostelijke richting. ‘Via een ondergrondse doorgaande beweging wordt het knooppunt Dampoort een filterpunt dat het stadinwaartse verkeer ontmoedigt en de Kasteellaan verder ontlast. Optimaal gebruik van de site van het voormalig pakjesstation kan én moet de leefkwaliteit en connectiviteit van Oud Sint Amandsberg en de Machariuswijk versterken’<sup>12</sup>.

Net als in het Ruimtelijk Structuurplan Gent blijft de verdere uitbouw van lineaire groenassen een prioriteit. Ruimte voor Gent verbreedt de scope van deze assen door ze een extra rol te geven in de klimaatadaptatie. De verdere uitbouw van **groenklimateassen** 1 (Oostakker), 2 (Land van Waaslaan) en 3 (Schelde) blijven ook in Ruimte voor Gent een belangrijk speerpunt. Nieuw is dat Ruimte voor Gent tussen het vertrekpunt van deze drie assen – parallel aan de sporen en in samenhang met de groeistedelijke fietsring – zoekt naar de realisatie van een groene verbinding en dit als onderdeel van een groeistedelijke, groene ring. De ‘groene banaan’ langs het vormingsstation ten noorden van de Dampoort en het Bijgaardepark vormt het aansluitingspunt voor de nieuw uit te bouwen groene ring ter hoogte van de Dampoort. Ruimte voor Gent stelt dat elke inwoner over een wijkpark (>1ha) zou moeten beschikken op maximaal 400 m van thuis. Prioriteit gaat uit naar dichtbevolkte wijken, zoals Dampoort – Sint-Amandsberg.

Stadsregionale knopen zoals de Dampoort blijven een belangrijke rol vervullen in de opvang van grote **kantoor**complexen. *Grote kantoorcomplexen worden prioritair geleid naar de stationsomgevingen, waaronder Dampoort. Multimodale bereikbaarheid staat hierbij centraal. Door een goede locatiekeuze stimuleren we duurzame vervoersmiddelen*<sup>13</sup>. Ruimte voor Gent stapt evenwel af van monofunctionele wijken en gebouwen. Kantoorgebouwen worden intelligent en flexibel ontworpen. Ze verbeteren de buurt door een plaats te geven aan buurtondersteunende

<sup>12</sup> Ruimte voor Gent\_Structuurvisie 2030, p. 129.

<sup>13</sup> Ruimte voor Gent\_Structuurvisie 2030, p. 214.

voorzieningen en openbaar groen. Parkeervoorzieningen dienen als buurtparking of zelfs park & ride.

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

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

We gaan op zoek naar manieren om het wonen in Gent **betaalbaar** te houden. In eerste instantie moet er een duidelijke definitie komen van dit betaalbaar wonen en onderzoeken we hoe we dit ruimtelijk kunnen verankeren<sup>14</sup>. We geven zelf het goede voorbeeld door in onze eigen projecten of op onze eigen gronden minstens 20% budget(huur)woningen te voorzien. Ruimte voor Gent besteedt daarnaast ook ruim aandacht aan de nood aan **sociale huisvesting**. Ook hier geven we zelf het goede voorbeeld door in eigen projecten minstens 20% sociale (huur)woningen op te nemen.

De Dampoort heeft daarnaast nog een belangrijke rol te vervullen in de opvang van **educatieve voorzieningen**. In de wijk is een tekort aan basisscholen en kinderopvang. De ligging aan een mobiliteitsknooppunt biedt dan weer mogelijkheden voor secundair onderwijs, volwassenonderwijs en buitengewoon onderwijs.

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

<sup>14</sup> Ruimte voor Gent\_ Structuurvisie 2030 (2018), p. 266.

Dampoort, en dit met name onder de vorm van een slanke toren op de kop van het terrein aan de Zwaikom. *‘De hoogbouw (...) heeft een omvang die in verhouding staat tot het belang van het station en de bouwhoogte en bezonning van de bestaande omliggende bebouwing (overgangen en/of voldoende tussenafstanden)’*<sup>15</sup>. Hoogbouw bevat volgens Ruimte voor Gent drie parameters: de interne beleving van de toren zelf, de relatie van de sokkel van de toren met de directe omgeving en de zichtrelatie als baken naar en vanuit de stad.

**Klimaatneutraal** ontwerpen staat centraal bij de verdere uitwerking van de projecten in het plangebied. Naast maatregelen rond efficiënt ruimtegebruik en het minimaliseren van verhardingen, moeten we maximaal kansen bieden voor de verdere uitrol van hernieuwbare energie. Zo maakt de omgeving van de Dampoort onder meer – samen met de rest van de binnenstad – deel uit van de zoekzone voor de verdere uitrol van grotere collectieve warmtenetten.

Ruimte voor Gent hecht veel belang aan het **mensgericht plannen**. Het gaat om een vorm van planning die niet enkel rekening houdt met ruimtelijke structuren en netwerken, maar evenzeer met het concrete en alledaagse gebruik van de ruimte en de dynamiek die daarvan uitgaat. Bij projecten worden participatie en co-creatiemethodieken op maat ingezet.

Om de verdere uitbouw van de Dampoort tot stadsregionale knoop mogelijk te maken, vraagt de Stad aan de Vlaamse overheid om het eerstkomende decennium werk te maken van zowel de uitbouw tot volwaardig openbaar vervoersknooppunt als de doortocht van de stadsboulevard<sup>16</sup>. Net als in het Ruimtelijk Structuurplan Gent neemt ook het nieuwe beleidsdocument de verdere uitbouw van de Dampoort op als geïntegreerd en gebiedsgericht strategisch project. De aanleg van een tramlijn tussen Gent Sint-Pieters en de Dampoort en tussen de Dampoort en Lochristi/Volvo en de opwaardering van de lijn Korenmarkt-Dampoort worden meegenomen als strategisch project met de klemtoon op mobiliteit.

### 4.4.3. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (1997) en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (in opmaak)

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) zette eind jaren 1990 de bakens uit voor het ruimtelijk beleid op Vlaams niveau. Het structuurplan zal overgaan in het nieuwe ‘Beleidsplan Ruimte Vlaanderen’. Met de aanduiding als ‘grootstedelijk gebied’ krijgt Gent een belangrijke taak in de opvang van de toekomstige behoefte voor woningen, bedrijven en andere grootstedelijke functies. De concrete afbakening van dit stedelijk gebied is gebeurd door een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het verdichten van stationsomgevingen behoort volgens de bepalingen van het RSV tot de bevoegdheid van de Vlaamse overheid. Het RSV duidt Dampoort aan als **hoofdstation** van de spoorwegen. De Vlaamse overheid is bevoegd om de perimeter rond het hoofdstation te bepalen om zo een hogere dichtheid en lokalisatie van personenvervoer-gerichte activiteiten te bereiken. Deze **perimeter** wordt, volgens het RSV, aangeduid in de afbakeningsplannen voor stedelijke gebieden. In het gewestelijk RUP voor de afbakening van het grootstedelijk gebied Gent is dit evenwel niet gebeurd. De reden is dat met de gewestplanwijziging (cfr. BVR 28/10/1998) de omgeving rond de Dampoort bestemd is als ‘zone voor stedelijke ontwikkeling’, waarbij de lokale overheid de stedenbouwkundige aanleg van het gebied moest vaststellen door middel van een BPA.

<sup>15</sup> Ruimte voor Gent\_Structuurvisie 2030 (2018), p. 234. Het RUP Oude Dokken voorziet al de mogelijkheid om op deze plek een ‘middelhoogbouw’ op te richten van minstens 35 m en maximaal 65 m (zone Z1k).

<sup>16</sup> Ruimte voor Gent\_Structuurvisie 2030 (2018), p. 277

Met de decreetswijziging van 2017 (codextrein) wordt de bepaling van het gewestplan omtrent het opmaken van een BPA evenwel als onbestaande beschouwd, ook in gebieden voor stedelijke ontwikkeling. Deze juridische wijziging doet evenwel geen afbreuk aan de initiële intentie van de Vlaamse overheid om de opmaak van een gedetailleerd bestemmingsplan voor de Dampoort te delegeren naar de lokale overheid.

De verwevenheid van Vlaamse, provinciale en lokale elementen in de omgeving van de Dampoort is dermate groot, dat een gecoördineerd planningsinitiatief vanuit de Stad, waarbij de bovenlokale elementen opgenomen worden in een gemeentelijk RUP, het meest aangewezen is. De Stad Gent voreg op 19 april 2018 in toepassing van artikel 2.2.2. §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening aan de Vlaamse Regering om de **planningsbevoegdheid** te delegeren aan de Stad Gent voor wat betreft de verdichting van de stationsomgeving voor het plangebied Dampoort. De minister heeft bij besluit van 30 oktober 2018 de delegatie verleend.

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

#### 4.4.4. Ruimtelijk Structuurplan Oost-Vlaanderen (2004) en Beleidsplan Ruimte (in opmaak)

Binnen het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan (PRS) vervult de stad een belangrijke rol binnen het 'kerngebied'. De Gentse stadsring, en specifiek ook de weg langs de Dampoort, worden in het PRS geselecteerd als **secundaire weg type III** en krijgen het label 'stedelijke ringboulevard'. Het bindend gedeelte bevestigt dit. Daarin is de Gentse stadsring eveneens als secundaire weg type III opgenomen.

Het ontwerp en de locatie van de secundaire weg ter hoogte van de Dampoort is ruimtelijk en functioneel niet los te koppelen van de totale inrichting van de stationsomgeving en de geplande stedelijke ontwikkelingen. De verwevenheid van gewestelijke, provinciale en lokale elementen in de omgeving van de Dampoort is dermate groot, dat een gecoördineerd planningsinitiatief vanuit de Stad, waarbij de bovenlokale elementen opgenomen worden in een gemeentelijk RUP, het meest aangewezen is. De Stad Gent vroeg op 19 april 2018 in toepassing van artikel 2.2.2. §2 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening aan de deputatie om de **planningsbevoegdheid** te delegeren aan de Stad Gent, voor wat betreft de secundaire weg type III in het plangebied Dampoort. De deputatie heeft bij besluit van 21 juni 2018 de delegatie verleend.

## 4.5. Voorbereidend onderzoek

Dit hoofdstuk gaat dieper in op de stedenbouwkundige studies die zijn opgemaakt ter voorbereiding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan en de planmilieueffectrapportage. We beperken ons hierbij tot de meest relevante. Bijlage 3 bevat een meer uitgebreid, chronologisch overzicht van alle studies met mogelijke relevantie voor dit RUP en plan-MER.

### 4.5.1. Verkennend ruimtelijk onderzoek voor de ontwikkeling van de Dampoort en omgeving (Omgeving, 2013)

De studie is gestart in 2011 en kwam tot stand in nauw overleg met de projectpartners Agentschap Wegen en Verkeer, Infrabel, NMBS, De Lijn en een denktank van bewoners uit de omgeving.

De studie vertrekt vanuit de visie en gewenste ruimtelijke structuur, zoals bepaald in Ruimte voor Gent. Na een uitgebreide analyse zet de studie twee duidelijke **ambities** voorop:

- > Creëren van een nieuwe, stedelijke ruimte: de studie erkent de strategische waarde van de knoop en wil de ruimte inzetten voor een nieuwe, stedelijke woon-werkruimte met een kwaliteitsvolle publieke ruimte en een hoogwaardige relatie ('interface') met de omgeving.
- > Een mobiliteitsknoop conform het STOP-principe: de studie wil de Dampoort inrichten als hoogwaardige mobiliteitsknoop met zo min mogelijk conflicten tussen de vervoersmodi. Stappers (S) en trappers (T) komen op de eerste plaats. Het station fungeert als knoop voor hoogwaardig openbaar vervoer (O). De toegankelijkheid voor personenwagens (P) wordt bijkomend gestuurd.

De studie werkt deze ambities uit in een aantal **ruimtelijke concepten**.



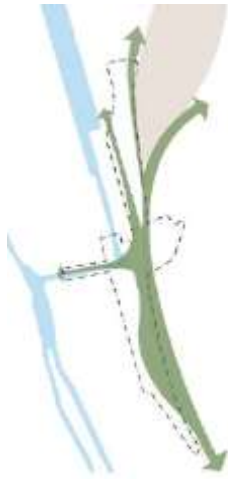
Ontwikkeling van een levendig stadsdeel



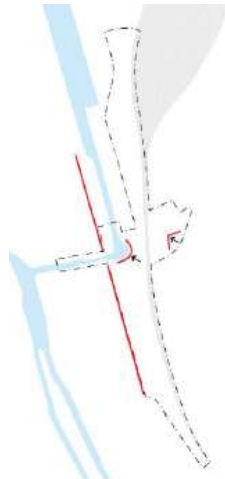
Het spoorwegtalud als ruimtelijke drager



Stedelijke linken tussen de omliggende stadswijken



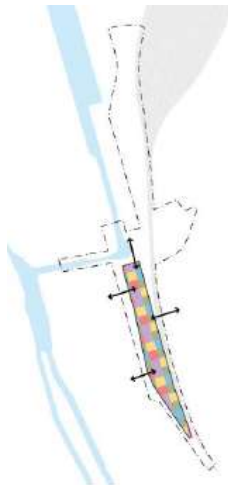
*Werken aan een continue stedelijke groenstructuur*



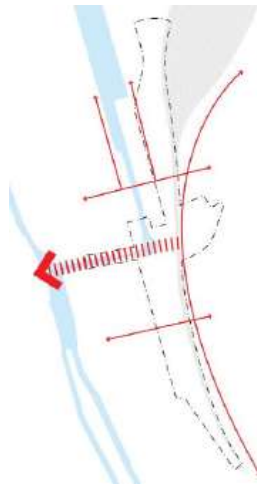
*Hoogwaardige interfaces*



*Een verhoogde woonkwaliteit voor de omliggende wijken*



*Hoogwaardige nieuwe stedelijke ruimte*



*Heroriëntatie van het trage wegennetwerk*



*Het station als motor voor een nieuwe stedelijke ruimte*



*Een cluster van trein, tram en bus*



*Een netwerk voor wijkverkeer*



*Een doorgaande R40*

De studie voert vervolgens een zo breed mogelijk ruimtelijk onderzoek naar de verdere invulling van de Dampoort en omgeving. Dit verkennend onderzoek brengt alle mogelijke varianten in en herleidt die via criteria 4 scenario's. Het STOP-principe vormt het vertrekpunt van deze 'trechtermethode'.

- > Voor fietsers en voetgangers wordt gezocht naar een oost-westverbinding waarbij zij de spoorweg tweemaal extra kruisen en een groen recreatieve ring in noord-zuid richting ontstaat. Een hoogwaardig stationsplein faciliteert de overgang tussen de verschillende vervoersmodi. Het fiets- en voetgangersnetwerk realiseert een directe en leesbare verbinding met de binnenstad, Sint-Amandsberg en de omgeving van de Oude Dokken.
- > Ook de overgang tussen tram en bus verloopt zo vlot mogelijk, namelijk op één locatie. Het ontwerp moet rekening houden met de toekomstige vertramming van een aantal buslijnen. De toekomstige configuratie van de bus- en tramhaltes, de complexiteit van de routes, het hypothekeren van straten en doorgangen, o.m. onder de spoorbrug, het ruimtebeslag en de confrontatie met het fietsverkeer vormen belangrijke afwegingscriteria.
- > Voor de trein spreekt het onderzoek de duidelijke ambitie uit om het aanbod richting Brussel te versterken, een derde spoor bij te creëren met twee volwaardige perrons, een nieuw treinstation te bouwen op ongeveer dezelfde locatie en de looplijnen naar tram en bus zo kort mogelijk te houden. Ook hier vormen de toekomstige configuratie van het station, de zichtbaarheid en de relatie met tram en bus belangrijke afwegingscriteria.
- > Voor het gemotoriseerd verkeer vormen de conformiteit met het mobiliteitsplan, de toepasbaarheid van het wegprofiel binnen het integraal plan openbaar domein van de Stad Gent, de leefbaarheid en de mate van onteigening afwegingscriteria.

Het trechteronderzoek levert volgende conclusies op:

- > Voor het verloop van de R40 zijn 4 scenario's geselecteerd:
  - scenario 1: tunnelvariant
  - scenario 2: brugvariant. Het plan-MER zal dit scenario niet meer als valabel alternatief beschouwen, en dit omwille van de impact op geluid, de erg moeilijke landschappelijke inpassing, de strijdigheid met de ambitie om de barrièrewerking tussen de kernstad en Sint-Amandsberg net te verkleinen en de impact op het ontwikkelbaar programma<sup>17</sup>.
  - scenario 3: S-bochtvariant. Dit scenario bleek vanuit verkeerstechnisch oogpunt geen werkbare oplossing te bieden en zal daarom niet verder meegenomen worden.
  - scenario 4: kruispuntvariant
- > Op de site van het voormalig pakjesstation wordt een cluster van trein, tram en bus uitgewerkt.
- > Bus- en tramassen blijven ten zuiden van het Octrooi plein.

Om tot een gedragen stedenbouwkundig ontwerp te komen, formuleert de studie vervolgens een aantal **ontwerpcomponenten**. Deze ontwerpcomponenten zijn generiek omdat ze in principe voor alle vier de scenario's toepasbaar zijn.

De hoogbouw op de kop van het Handelsdok vervult de **bakenfunctie** op het niveau van de stad, in uitvoering van het RUP Oude Dokken. Binnen het projectgebied wordt wel een tweede, maar lage, hoogteaccent voorzien (7 bouwlagen) om de betekenis van deze multimodale knoop kracht bij te zetten.

Een tweede reeks componenten heeft betrekking op de **vormgeving van het multimodaal knooppunt** en de omgevende publieke ruimte. Het ontwerp streeft in eerste instantie naar een zo levendig mogelijk stationsplein. Centraal op het plein bakent zich een zone af voor bussen, met 15

<sup>17</sup> ECOREM, plan MER gemeentelijk RUP Dampoort, p. 49.



perrons. De 15 perrons staan haaks op de Kasteellaan. Binnen de zone voor het busstation is ruimte voorzien voor taxi's en toeristenbussen. Tussen het busstation aan de westzijde en het station is het tramstation voorzien. Het station is tot slot bereikbaar via drie toegangen. Binnen de Zwaikom is een bijkomende infrastructuur nodig om het station te verbinden, enerzijds met de omgeving van de Oude Dokken en anderzijds met het stadscentrum.

Het **Antwerpenplein** wordt grondig heraangelegd. Lichtengeregelde kruispunten leiden het verkeer in goede banen. De herlokalisatie van het busstation geeft 'zuurstof' aan het plein. Aan de noordzijde kiest het ontwerp voor een doortrekking van groenas 1. Op de huidige parking van de Carrefour aan de oostzijde suggereert het ontwerp een nieuw bouwvolume dat zich openstelt naar het plein.

**Fietsenstallingen** moeten zo ruim mogelijk zijn, met plaats voor 2500 fietsen, en zo strategisch mogelijk ingeplant. Gekoppeld aan het station is een **parkeergebouw** voorzien met 500 plaatsen voor pendelaars. Binnen het volume van de pendelparking wordt een parking voor **toeristenbussen** geïntegreerd.

Voor de verdere invulling van het gemengd woon- werkweefsel op de site van het voormalige pakjesstation hanteert de studie volgende uitgangspunten:

- > maximale bebouwingscoëfficiënt (verhouding footprint tot totale oppervlakte): 0,25
- > maximale bouwhoogte: 30 m
- > minimale groenindex (verhouding groenoppervlakte tot totale oppervlakte): 0,3

Vanuit deze richtcijfers en uitgangspunten zijn twee inrichtingssystemen onderzocht:

- > een plintmodel met compacte bebouwing in een smalle plint langs de sporen en parkstrip langs de Kasteellaan
- > een strokenmodel waarbij bebouwing en parken elkaar afwisselen en een dominante, oost-west structuur vormen

In het verder onderzoek is enkel het strokenmodel weerhouden.

Naast deze generieke ontwerpcomponenten behandelt de studie een reeks ontwerpcomponenten die **variëren** naargelang het gekozen scenario voor het verloop van de R40.

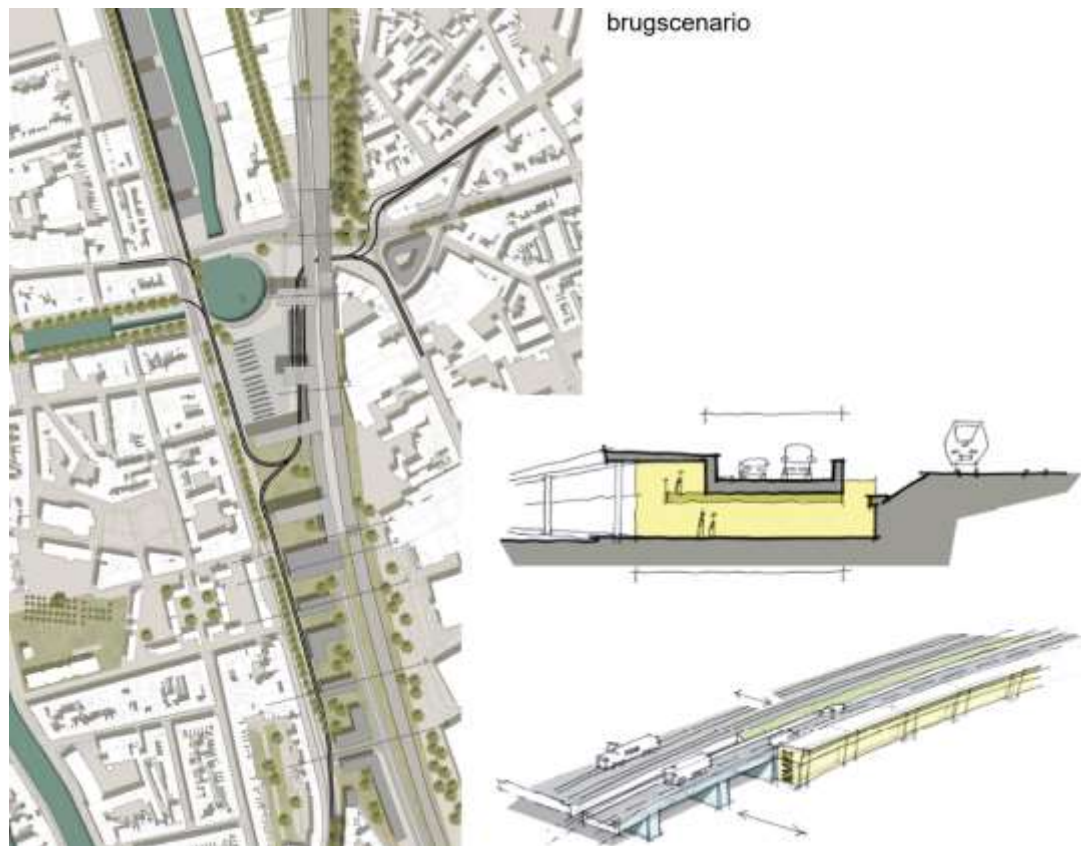


Figuur 19: grondplan tunnelvariant (Omgeving, 2013)

In dit scenario loopt de R40 ondergronds vanaf de kruising met de Kasteellaan tot voorbij het Octrooi plein (ca. 470 m). De noord-zuidverbinding tussen de twee aansluitpunten omvat een 2X1-profiel. Boven de tunnel is in principe ruimte voor diverse functies, zoals een fietsenstalling, kantoren, een hotel,... Ten westen is plaats voor een ruim stationsplein. Dit scenario implementeert moeiteloos de generieke ontwerpcomponenten en biedt ruimte aan een nieuw woon- en werkmilieu met een bruto vloeroppervlakte (BVO) tot ca. 60.000 m<sup>2</sup><sup>18</sup> en publieke ruimte (parken en pleinen) tot 35.000 m<sup>2</sup><sup>19</sup>.

<sup>18</sup> kantoren (20.676 m<sup>2</sup>), hotel (4.585 m<sup>2</sup>), kleinhandel (3658 m<sup>2</sup>), stationsgerelateerde functies (6843 m<sup>2</sup>) en wonen (25.062 m<sup>2</sup>)

<sup>19</sup> De bebouwingscoëfficiënt bedraagt ca. 20%, de V/T 0,92. Het ontwerp realiseert 25 m<sup>2</sup> groen per inwoner.



Figuur 20: grondplan, snede en concepttekening brugvariant (Omgeving, 2013)

Net als bij de tunnelvariant is het deel van de stadsring tussen de aansluitpunten ten noorden en ten zuiden van de Dampoort uitgerust met een 2X1-wegprofiel. In de ruimte onder de brug kunnen in principe andere functies komen. De wijze waarop de brug zich inpast in het stedelijk landschap is een belangrijk aandachtspunt. Dit scenario realiseert in totaal ca. 52.000 m<sup>2</sup> BVO<sup>20</sup> en publieke ruimte tot ongeveer 35.000 m<sup>2</sup> (publieke ruimte en parken)<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> kantoren (14.304 m<sup>2</sup>), hotel (4.600 m<sup>2</sup>), kleinhandel (3473 m<sup>2</sup>), stationsgerelateerde functies (5684 m<sup>2</sup>) en wonen (25.062 m<sup>2</sup>)

<sup>21</sup> De bebouwingscoëfficiënt bedraagt ca. 20%, de V/T 0,8. Het ontwerp realiseert 26m<sup>2</sup> groen per inwoner.



Figuur 21: grondplan en visualisatie kruispuntscenario (Omgeving, 2013)

Zoals hierboven beschreven is de S-bocht-variant niet weerhouden omdat hij niet voldoende capaciteit zou bezitten om een vlotte doorstroming te garanderen. Om binnen de studie toch een gelijkvloerse variant op te nemen in functie van een zo volledig mogelijke afweging, is de kruispuntvariant ontstaan. De twee kruispunten uit de S-bocht-variant worden gesupprimeerd en vervangen door één, centraal kruispunt. Op die manier behoudt de Koopvaardijlaan binnen zijn huidige rooilijnen voldoende capaciteit en moet het naastliggend bouwblok niet onteigend worden. Het ombuigen van de stadsring ten zuiden van de Zwaaihoek heeft impact op de generieke componenten voor de organisatie van het openbaar vervoer, zoals hierboven uiteengezet. De verschillende functies schuiven uit elkaar en naar het zuiden. De ontwikkelbare woon-werkruimte wordt gereduceerd tot de ruimte ten zuiden van de fietstunnel. Dit scenario realiseert in totaal ca. 52.000 m<sup>2</sup> BVO<sup>22</sup> en publieke ruimte tot ongeveer 30.000 m<sup>2</sup> (publieke ruimte en parken)<sup>23</sup>.

De studie evalueert de drie geselecteerde varianten uitgebreid in een laatste hoofdstuk en dit op basis van:

- > de ruimtelijke organisatie en structuur van het stedelijk weefsel
- > het mobiliteitssysteem dat alle stromen en dynamieken in goede banen leidt
- > de kosten en baten die een stedelijk weefsel en zijn infrastructuren kunnen genereren
- > de milieueffecten die een dergelijke dynamiek kunnen meebrengen

<sup>22</sup> kantoren (14.872 m<sup>2</sup>), hotel (4.960 m<sup>2</sup>), kleinhandel (3492 m<sup>2</sup>), stationsgerelateerde functies (4796 m<sup>2</sup>) en wonen (24.439 m<sup>2</sup>)

<sup>23</sup> De bebouwingscoëfficiënt bedraagt ca. 20%, de V/T 0,8. Het ontwerp realiseert 16m<sup>2</sup> groen per inwoner.

De studie brengt nog **geen consensus** tussen de projectpartners over één voorkeursvariant en dit onder meer omdat elk van de projectpartners verschillend belang hecht aan de hierboven beschreven evaluatiecriteria.

*Dergelijke consensus zal pas komen nadat de Stad Gent in een actualisatie van deze studie en door middel van bijkomend, flankerend onderzoek een aantal nadelige effecten van de tunnelvariant wegwerkt en ook de milieueffecten mee in rekening brengt én het Agentschap Wegen en Verkeer een duidelijk beeld geeft van alle, aan het project gebonden kosten en baten voor de maatschappij (zie verder).*

Het verkennend ruimtelijk onderzoek vormt de basis voor de start van de RUP-procedure en de bijbehorende effectbeoordeling. Binnen de projectwerking is gestart met extra onderzoek op een aantal specifieke domeinen, zoals de technische haalbaarheid van een tunnel en de inrichting en exploitatie van een bus- en tramstation.

#### 4.5.2. Actualisatie en uitdieping van het stedenbouwkundig plan voor de Dampoort (Omgeving, 2020)

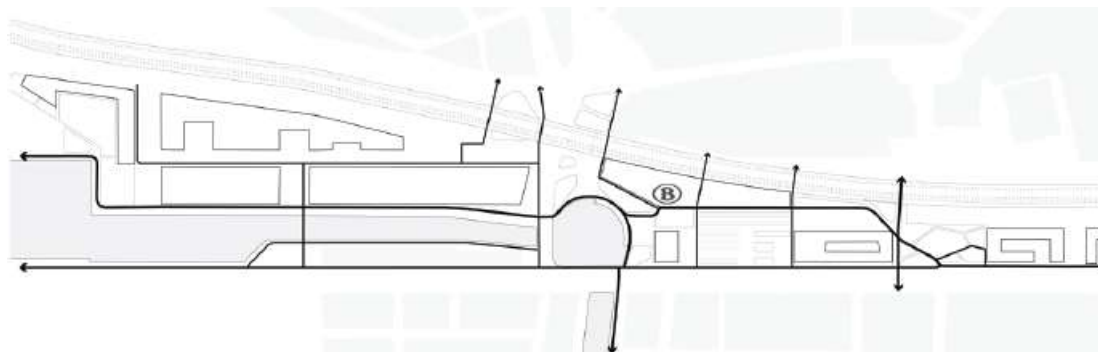
Het stedenbouwkundig plan uit 2020 is een verdere uitdieping van het verkennend onderzoek uit 2013. Waar het verkennend onderzoek de opties voor het verdere verloop van de R40 nog openhield, vertrekt het stedenbouwkundig plan bij aanvang van de keuze voor een tunnelvariant. Het plan voor het tunnelalternatief uit het verkennend onderzoek dient als insteek, maar wordt verder bijgestuurd op basis van de inzichten uit het flankerend onderzoek en de resultaten van het intussen goedgekeurde milieueffectenrapport. Daarnaast werkt het stedenbouwkundig plan verder op een aantal specifieke ruimtelijke onderzoeksvragen die in het verkennend onderzoek nog onderbelicht waren gebleven. Doel is input te leveren voor de opmaak van het ruimtelijk uitvoeringsplan en richting te geven aan de verdere projectuitwerking op en rond de Dampoort.

Na een korte duiding van het procesverloop start de studie met een duidelijke **visie** en aantal bijbehorende ruimtelijke concepten voor het volledige projectgebied.

Het streven naar een duurzame mobiliteit staat centraal bij het uitwerken van de ruimtelijke visie. Het STOP-principe staat centraal bij het zoeken naar de meeste geschikte oplossing voor het ontwarren van de mobiliteitsknoop. Daarnaast beoogt de herontwikkeling van de Dampoort de creatie van een nieuw stadsdeel met een aantrekkelijke publieke ruimte, een hoogwaardig en gemengd programma dat maximaal profiteert van de stationslocatie en bouwhoogtes die passen in de omgeving. Naast bebouwing en infrastructuur blijft voldoende ruimte voor groen en water.

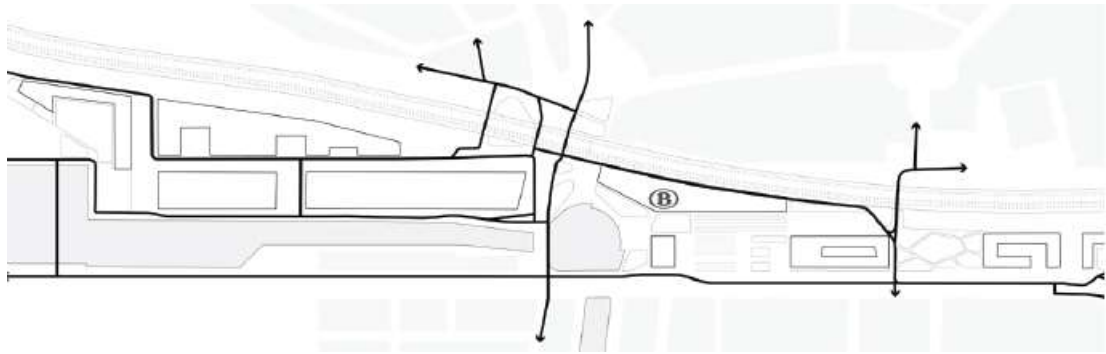
Onderstaande concepten werken de visie verder uit.

##### Poort voor voetgangers naar diverse stadsdelen



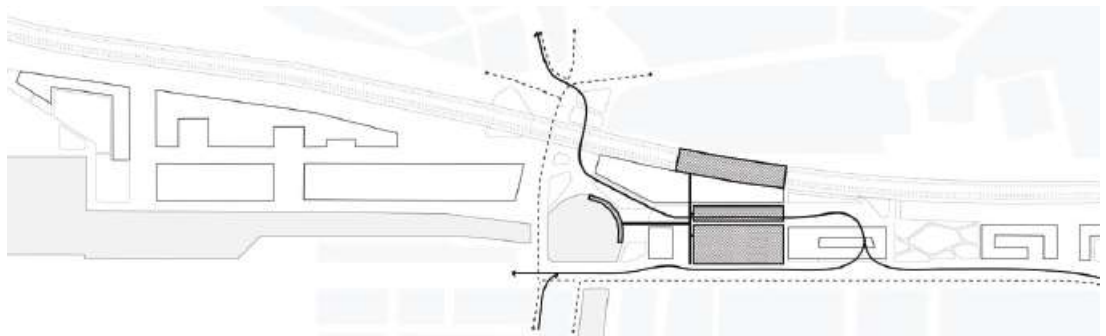
Het stedenbouwkundig plan voorziet een hoogwaardige voetgangerszone, gekoppeld aan het station, het water van de zwaikom en de omgevende stadsdelen.

### Verknoping van bovenlokaal en lokaal fietsnetwerk



De Dampoort vormt een belangrijk knooppunt in lokale en bovenlokale fietsroutes.

### Verknoping van openbaar vervoer



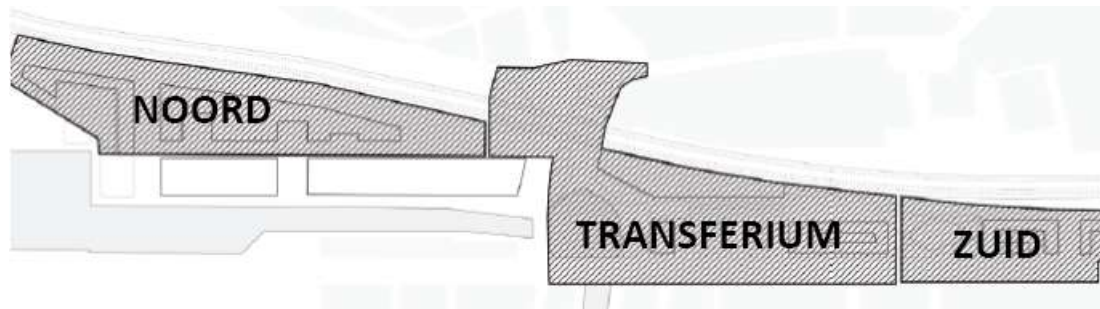
De Dampoort is in de eerste plaats een openbaar vervoersknooppunt. De uit te bouwen tramverbindingen en het nieuwe busstation versterken de functionaliteit van het knooppunt. Om de overstap tussen tram, bus en trein te faciliteren, lijnt het stedenbouwkundig plan trein, tram en bus op één as uit. In tegenstelling tot het model uit het verkennend ruimtelijk onderzoek, bevinden de busperrons zich niet haaks op, maar parallel aan de Kasteellaan.

### Dampoort als filterpunt



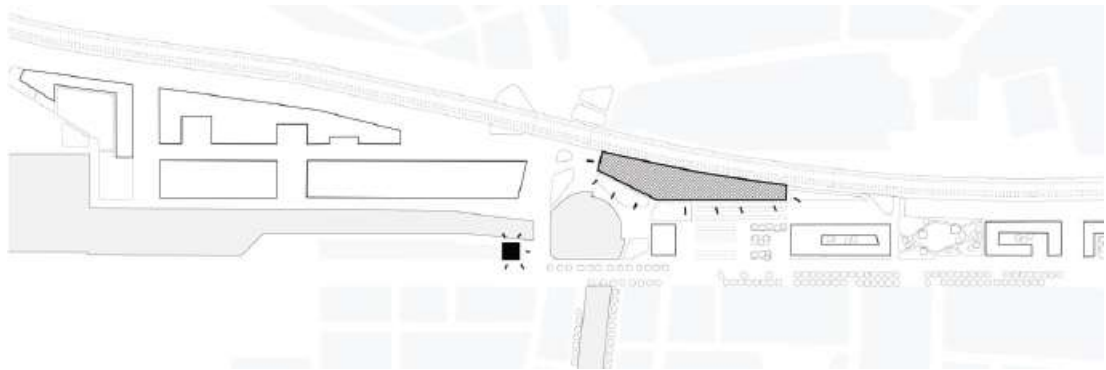
De keuze voor een tunnel maakt dat de gelijkvloerse ruimte autoluw kan worden ingericht. De mobiliteitsstromen uit oostelijke richting (de bovenzijde op bovenstaande tekening) worden via de Koopvaardijlaan geleid naar de verlegde stadsring. De Kasteellaan krijgt een uitgesproken lokaal karakter en vangt enkel nog het verkeer van en naar de wijk Macharius-Heernis en de stationsparking op. Doorgaand verkeer in Noord-Zuid richting zal zoveel mogelijk geweerd worden.

## Ruimtelijke geleiding in de zones Noord, Transferium en Zuid



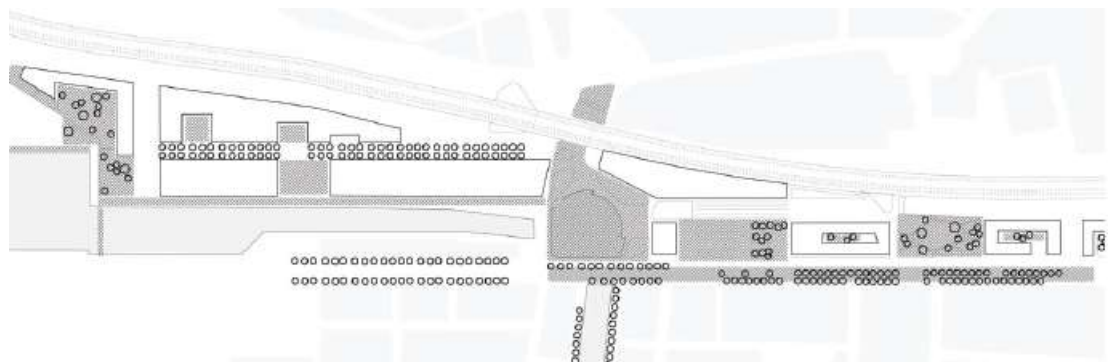
- > De centrale zone 'Transferium' staat volledig in het teken van de interactie tussen de vervoersmodi.
- > De noordelijke zone richt zich op functies die baat hebben bij de ligging aan een knooppunt van openbaar vervoer, zoals kantoren, gemeenschapsvoorzieningen en in beperkte mate handel, horeca en wonen
- > In de zuidelijke zone is ruimte voor woongroen, openbare functies, kantoren en wonen.

## Stationsgebouw als horizontale landmark



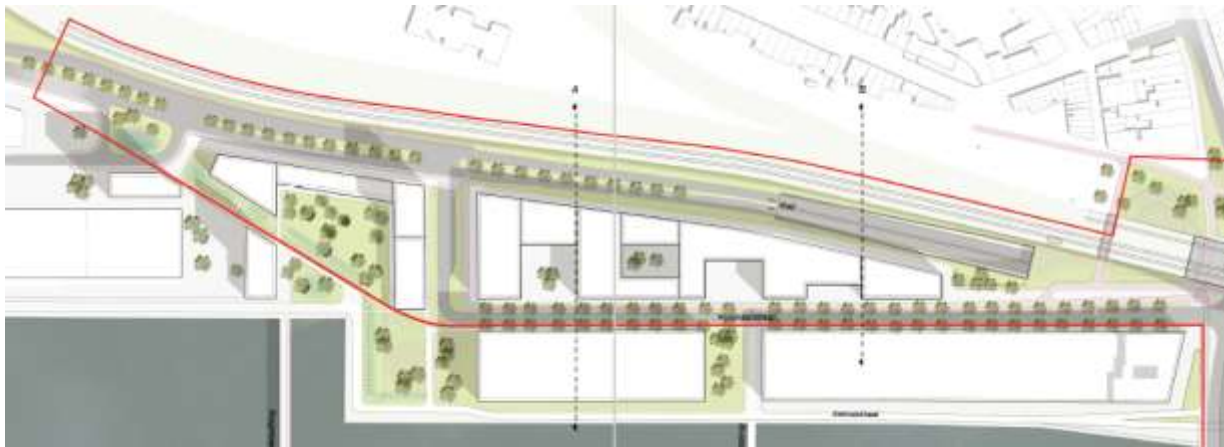
Het stationsgebouw vormt als horizontale landmark ('balkon met zicht op de torens van Gent') een gepast antwoord op het hoogteaccent uit de Oude Dokken.

## Een kwaliteitsvolle inrichting van het publiek domein



In de ruimte vóór het station is de beleving, behaaglijkheid en leesbaarheid van de publieke ruimte primordiaal. Ter hoogte van de fietstunnel ten zuiden van het transferium komt een openbare groenzone. In het noorden biedt het ombuigen van de Koopvaardijlaan de mogelijkheid om te wonen rond een uitbreiding van het park aan het water.

De studie werkt vervolgens het stedenbouwkundig plan per deelruimte uit.



Figuur 22: stedenbouwkundig plan voor de deelruimte 'Noord' (Omgeving, 2020)

De **zone Noord** maakt deel uit van het reconversiegebied rond het water van het Handelsdok en het Achterdok. Het RUP Oude Dokken vormt de eerste fase van deze reconversie. Het stedenbouwkundig plan sluit aan op deze traditie en voorziet in een ontwikkeling die naadloos aansluit bij deze van de bouwblokken tussen de Koopvaardijlaan en het Handelsdok. De versnipperde eigendomsstructuur vraagt om een strategie om samenwerking te stimuleren en flexibiliteit, tijd en ruimte mogelijk te maken. De nieuwe, haakse aansluiting van de Koopvaardijlaan op de R40 deelt het gebied op in twee delen.



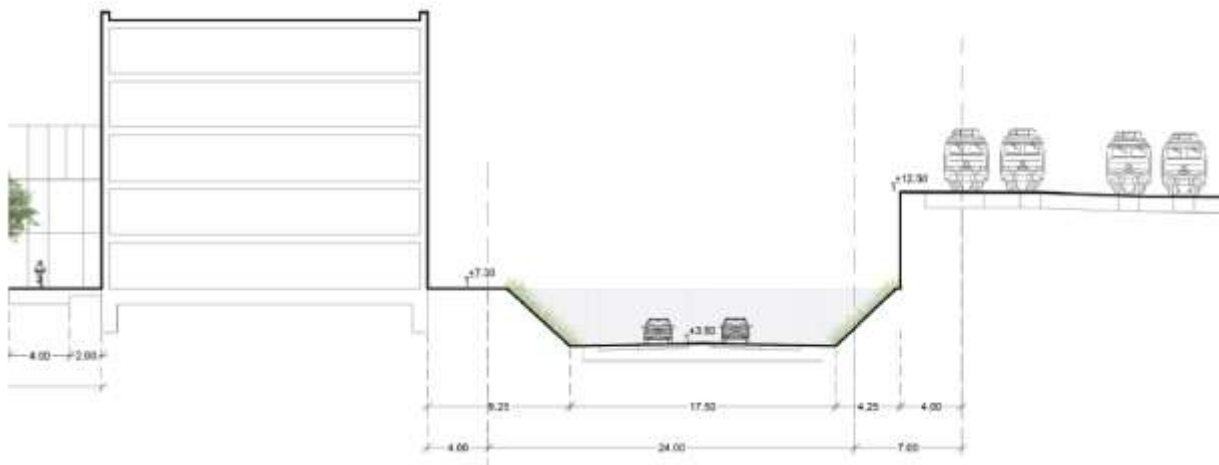
Het noordelijk uiteinde vindt aansluiting bij het project van de Nieuwe Dokken en krijgt een residentieel karakter. De bebouwing telt 4 tot 5 bouwlagen. Aan het kruispunt met de stadsring is ruimte voor een hoogteaccent tot 12 bouwlagen (42 m). In een dergelijk profiel is er volgens het stedenbouwkundig plan een bruto vloeroppervlakte tot 17.300 m<sup>2</sup> mogelijk.

Figuur 23: visualisatie 'birdseye'\_deelgebied noord (Omgeving, 2020)

De ingesloten ruimte aan de binnenzijde van het bouwblok fungeert als park. Het nieuwe park sluit over de huidige wegzate van de Koopvaardijlaan heen aan bij het park ten zuiden van de ontwikkeling Nieuwe Dokken. De aaneengesloten parkzone die hierdoor ontstaat, meet 6500 m<sup>2</sup>, waarvan minimaal 2500 m<sup>2</sup> binnen de projectzone valt.

Het deel ten zuiden van de haakse aansluiting voorziet in een mix van economische functies die baat hebben bij de ligging nabij een station. Het stedenbouwkundig plan onderscheidt kantoren, gemeenschapsvoorzieningen, detailhandel en horeca. Langs de R40 toont het geheel een gesloten gevellijn. Langs de Koopvaardijlaan toont het gevelfront een verspreider beeld. De 'inhammen' zijn maximaal groen en liggen bij voorkeur in het verlengde van de openingen in het bouwblok tussen de Koopvaardijlaan en de Kleindokkaai. De maximale bouwhoogte is afgestemd op de overzijde van de straat (18 m, 5 bouwlagen, cf. RUP Oude Dokken).





Figuur 24: doorsnede stadsboulevard ter hoogte van de tunnelmond (Omgeving, 2020)

Het bovengrondse gedeelte van de R40 wordt ingericht als stadsboulevard met een centrale groene berm en 2X2 rijstroken. In de tunnel heeft de ringweg 2X1 rijstroken met pechstrook. De weg houdt minstens 7 m afstand van de buitenste spoorstaaf. De zone tussen weg en spoor wordt maximaal vergroend. De nieuwe gebouwen staan op minstens 4 m van de rand van weg.



De Koopvaardijlaan wordt ingericht met 2X1 rijstroken, dubbele bomenrij en een dubbelrichtingsfietspad aan de oostzijde. Dat dubbelrichtingsfietspad kan desgewenst ook vervangen worden door twee enkelrichtingsfietspaden aan weerszijden van de weg.



Figuur 25: Stedenbouwkundig plan voor de deelruimte 'Transferium' (Omgeving, 2020)

Het **transferium** vormt het epicentrum van de stedelijke ontwikkeling rond de Dampoort. Door de stadsring in een tunnel te brengen en de gelijkvloerse ruimte zo autoluw mogelijk in te richten, ontstaat de nodige ruimte om de uitwisseling tussen de duurzame vervoersmodi maximaal te faciliteren, de publieke ruimte kwalitatief in te vullen en de link met de aanpalende stadswijken te herstellen.

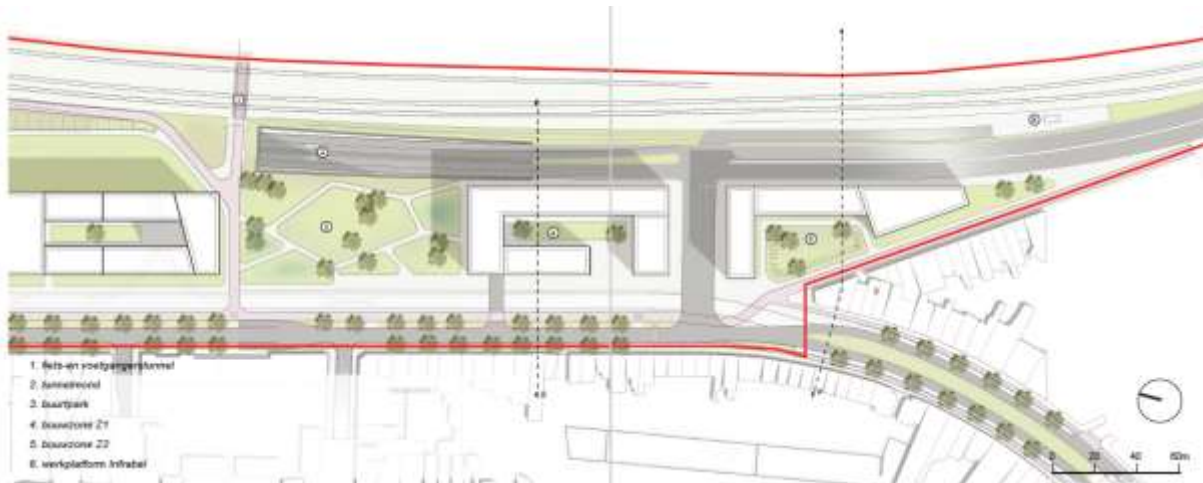


Figuur 26: visualisatie zwaaiком en Octrooiplein

De ruimte tussen het station en de zwaaiком wordt ingericht als volwaardig stationsplein. Het nieuwe stationsgebouw, op de plek van het huidige, vormt de 'kop' van dit plein. Naast de stationsgerelateerde functies is er in het gebouw ruimte voor fietsenstallingen, commerciële ruimten (2000 m<sup>2</sup>) en kantoren (3400 m<sup>2</sup>). Het stationsgebouw draagt een kenmerkende horizontaliteit, om het uitzicht vanop de perrons op de torens van Gent te behouden ('stadsbalkon'). Een nieuw gebouw zorgt voor een duidelijke scheiding tussen de verblijfsruimte aan het water en het openbaar vervoersknooppunt. De hoogte van het gebouw is vergelijkbaar met het Quantum-gebouw aan de overzijde (25 m, 7 bouwlagen) en huisvest kantoren tot 5400 m<sup>2</sup> en commerciële of gemeenschapsvoorzieningen tot 1900 m<sup>2</sup>.

Aan de westzijde van het station voorziet het stedenbouwkundig plan een compact en efficiënt in te richten tram- en busstation. Trams en bussen staan in noord-zuidrichting, parallel aan de sporen. De perrons sluiten aan op een centrale voetgangerscorridor die een snelle uitwisseling tussen bus, tram en trein mogelijk maakt. Het stationsgebouw incorporeert op niveau +1 en +2 een grote fietsenstalling met plaats voor ca. 5000 fietsen. De interne circulatie van de fietsenstalling sluit aan op de fietssnelweg, die hier ten westen van de sporen loopt en de huidige spooronderdoorgang ter hoogte van het Luc Lemiengrepad over het Octrooiplein heen verbindt met de Koopvaardijlaan. De

ruimte wordt aan de zuidzijde afgesloten door het ‘bruggebouw’. Dit gebouw kent een gelijkaardige volumeopbouw als het pleingebouw en biedt ruimte aan kantoren tot 15.900 m<sup>2</sup> en commerciële of gemeenschapsvoorzieningen tot 800 m<sup>2</sup>. Onder het gebouw is een ruime opening voorzien om de trams te laten manoeuvreren. De gebruikers van de bovengrondse functies, zowel de werknemers en bezoekers van de kantoren en gemeenschapsvoorzieningen als de pendelaars, kunnen parkeren in een ondergrondse parking die slechts op één punt aantakt op de Kasteellaan.



Figuur 27: stedenbouwkundig plan voor de deelruimte Zuid (Omgeving, 2020)

De deelruimte **Zuid** kent een drieledige opbouw:

- > Ten zuiden van het Luc Lemiengrepad komt één aaneengesloten groenzone van 4500 m<sup>2</sup>. De tunnelmond wordt op een kwaliteitsvolle wijze afgewerkt en geïntegreerd in het parkontwerp.
- > Het aansluitend bouwblok heeft een bouwhoogte die overeenstemt met die aan de overzijde van de Kasteellaan, dus ca. 4 bouwlagen. Aan de zijde van de R40 is lokaal optrekken tot 6 bouwlagen mogelijk. Het stedenbouwkundig plan voorziet een BVO van 11.800 m<sup>2</sup>. De voorkeur gaat uit naar gemeenschapsvoorzieningen of een gemengde ontwikkeling met wonen. Net als in Noord blijft de gevelwand langs de R40 zoveel mogelijk gesloten. Adressen en toegangen worden gecombineerd aan de zijde van de Kasteellaan. De Kasteellaan zelf wordt een ontsluitingsweg voor lokaal verkeer. Naast de rijweg met een 2X1-profiel is er ruimte voor een dubbele bomenrij. De trams worden gebundeld aan de oostzijde van de weg.
- > Het driehoekige terrein aan de zuidzijde is eveneens geschikt voor woningen en gemeenschapsvoorzieningen. Langs de R40 en de verbinding met de Kasteellaan kan de bouwhoogte worden opgetrokken tot 6 bouwlagen. Elders zijn 4 bouwlagen voorzien. In een dergelijke volumeopbouw is een BVO tot 7700 m<sup>2</sup> mogelijk. De voorwaarden inzake gevelopbouw en ontsluiting zijn dezelfde als die voor het middenblok. Langs het oude traject van de stadsring komt grotendeels groen, op een smalle ontsluitingsweg voor de aanpalende woningen na. Langs de sporen moet nog een ruimte voorzien zijn voor het werkplatform van de spoorwegbeheerder.



Figuur 28: terreinprofiel ter hoogte van de Kasteellaan en het te suppresseren deel van de Heirnislaan (Omgeving, 2020)

## 5. Gewenste ontwikkeling

*De gewenste ontwikkeling voor het plangebied is in hoofdzaak gebaseerd op het voorbereidend onderzoek zoals toegelicht in hoofdstuk 4.5, aangevuld met de resultaten uit de effectbeoordeling in het kader van het plan-MER en de adviezen die we in de voorontwerpfase van het RUP mochten ontvangen. De ontwikkeling die we voor het plangebied voor ogen hebben, kadert in de ruimtelijke structuur- en beleidsplanning, zoals toegelicht in hoofdstuk 4.4.*

### 5.1. Visie

Dit ruimtelijk uitvoeringsplan biedt een sterk kader voor een duurzame ontwikkeling van de Dampoort en omgeving. Het RUP begeleidt de transitie tot hoogwaardige mobiliteitsknoop en biedt een duidelijk kader voor een kwaliteitsvolle uitbouw van een nieuwe, gemengde stadswijk.

We bouwen de Dampoort om tot een **hoogwaardige mobiliteitsknoop**. Het STOP-principe vormt hierin de leidraad. We maken het de voetgangers (Stappers) en fietsers (Trappers) zo makkelijk mogelijk en bouwen voor hen een fijnmazig, leesbaar en vooral veilig netwerk uit. Een netwerk dat hen niet enkel makkelijk naar trein, tram en bus brengt maar ook de wijken uit de binnenstad – Macharius en Heirnis – verbindt met Sint-Amandsberg. Dampoort is en blijft een belangrijk station en zorgt voor snelle treinverbindingen met de regio, Brussel en de andere Vlaamse steden. Deze rol zal alleen maar belangrijker worden. Het RUP voorziet dan ook voldoende ruimte voor een toekomstbestendige uitbouw van het station. De keuze om de stadsring ondergronds te brengen, biedt ons de kans om naast het station een hoogwaardig tram- en busstation uit te bouwen. We zetten tram, bus en trein op één lijn, zodat de overstaptijden tot een minimum worden herleid. De fietsers krijgen een prominente plek in het stationsgebouw, wat ook hun overstap zeer comfortabel maakt. De nieuwe tunnel creëert een verkeersveilige omgeving en biedt een belangrijke meerwaarde voor het functioneren van de stadsring. De Dampoort kan op die manier haar rol opnemen als ‘filterpunt’ op de stadsring. Door het verkeer op de R40 om te leiden via de tunnel ontlasten we de stationsomgeving van gemotoriseerd verkeer en kunnen we een ontmoetingsruimte op mensmaat terugbrengen in een omgeving waar vandaag de auto koning iswordt beheerst.

Rond die publieke ruimte bouwen we een **nieuw stuk stad**. Nieuwe functies zorgen voor de nodige levendigheid en stimuleren een gedeeld en meervoudig ruimtegebruik. We kiezen in eerste instantie voor functies die baat hebben bij de ligging aan een knooppunt van openbaar vervoer en laten die knoop op die manier echt renderen. Het gaat dan om economische activiteiten en voorzieningen die relatief veel bezoekers en werknemers uit een ruim gebied rekruteren. De combinatie met wonen versterkt dan weer de lokale verankering en maakt van de Dampoort een nieuwe, bruisende ‘hotspot’.

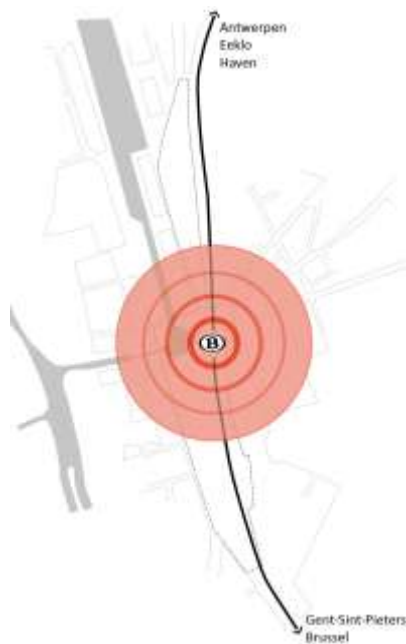
Bij het opzetten van de nieuwe stadswijk kiezen we uitdrukkelijk voor een **integratie in het omgevend stadsweefsel**. We vervolledigen het fiets- en voetgangersnetwerk en grijpen de kans om de omgevende wijken te ontlichten door voldoende ruimte voor water en groen te voorzien. De toekomstige bouwhoogtes worden maximaal afgestemd op de ruimtelijke context.

Het toekomstig programma voor de Dampoort brengt uiteraard bebouwing en verharding met zich mee. Door de ruimte op een slimme manier in te richten en te gebruiken, trachten we dit tot een minimum te beperken. We brengen gericht **groen en water** in, en doen dit zowel in grotere, meer aaneengesloten parkzones als in de vele, nieuw in te richten pleinen en parken.

## 5.2. Ruimtelijk concept

Het ruimtelijk concept bevat een selectie van ruimtelijke componenten of dragers die de visie concreet maken. Het ruimtelijk concept is voldoende abstract om de ontwikkeling van het gebied over een langere periode te begeleiden. Het ruimtelijk concept is tegelijk ook tastbaar, juist omdat het vertrekt vanuit bestaande en/of verder te versterken ruimtelijke componenten. Verschillende ruimtelijke concepten zijn rechtstreeks afgeleid van het Ruimtelijk Structuurplan Gent en de Structuurvisie 2030, waarvan dit plan de uitvoering is. Andere ruimtelijke concepten vinden hun oorsprong in het voorbereidend onderzoek voor de Dampoort en omgeving.

### Station als epicentrum van een stadsregionale knoop



Het station vervult een centrale rol in de gewenste ruimtelijke structuur van de stad. Het is niet alleen een knooppunt voor stedelijk personenvervoer maar ook dé uitgelezen plek voor economische functies en voorzieningen die optimaal genieten van de nabijheid van een station.

We voorzien een stadsontwikkeling die voldoende dichtheid realiseert om de kansen die zich hier aandienen maximaal te benutten. De nieuwe bebouwing ondersteunt de knooppuntwaarde en laat zich makkelijk integreren in het omgevend stadsweefsel.

### Afwerken van het stedelijk weefsel in de noordelijke en zuidelijke rand van het plangebied



Het verleggen van de stadsring heeft een belangrijke impact op de morfologie van de stad. Zowel in het noorden als in het zuiden van het plangebied ontstaan hierdoor kansen om het omgevend stedelijk weefsel verder te versterken. We gaan hierbij uit van een ontwikkeling voor wonen, kantoren en voorzieningen. We koppelen deze ontwikkelingen aan een sterke publieke ruimte en de verdere uitbouw van een groen-blauw netwerk.

De nieuwe woonwijken richten zich in dichtheid en bouwhoogte op de omgevende woonwijken. We zoeken naar een maximale connectie en vervolledigen het fijnmazig netwerk aan voetgangers- en fietsverbindingen. Langs de nieuwe stadsring blijft het gevefront gesloten en nemen we de nodige maatregelen om de hinder van de infrastructuurbundel te beperken.

### Performante openbaar vervoersknoop ten westen van het station



De knoop van bestaande en nieuw uit te bouwen tram- en buslijnen bevindt zich ten westen van het station. De ruimte tussen het station en de Kasteellaan wordt ingericht in functie van een optimale uitwisseling tussen trein, tram en bus. Naast de functionaliteiten voor bus en tram staan gebruikerscomfort, uitwisselingssnelheid en integrale toegankelijkheid centraal bij het inrichten van de openbaar vervoersknoop.

### Dampoort als schakel in het fietsnetwerk



Het station vormt een belangrijke schakel in de hoofdfietsroute die hier het gebied van noord naar zuid doorkruist. Het station is een belangrijke bestemming op deze as. Aan het station kan men schakelen naar een lokaal, meer fijnmazig netwerk in de omgevende stadswijken, zowel in westelijke richting naar de binnenstad als in oostelijke richting naar Sint-Amandsberg.

## Dampoort als filterpunt op de stadsring



We bundelen de stadsring aan de westzijde van de sporen en leggen hem in een tunnel onder Dampoort. Een kruispunt in de zuidrand van het plangebied begeleidt het lokaal verkeer van de Kasteellaan naar de stadsring. Het verkeer van de Land Van Waaslaan, de Antwerpsesteenweg en de Dendermondsesteenweg wordt via de Koopvaardijlaan afgeleid naar de stadsring. Zo houden we de stationsomgeving autoluw en komt er voor het station ruimte vrij voor het inrichten van een performante openbaar vervoersknoop en een hoogkwalitatief stationsplein.

## Publieke ruimten ondersteunen de mobiliteitsknoop en leggen de link met de omgevende stadswijken



Het verleggen van de stadsring creëert vóór het station de nodige ruimte voor een hoogwaardig stadsplein. Het plein verwelkomt de bezoekers aan de oostzijde van de stad en vormt een aangename rust- en ontmoetingsruimte. De aanwezigheid van het water wordt als troef uitgespeeld, en dit zowel in zijn betekenis als inrichtingselement als voor het transport (WOP of waterontmoetingsplek). De functies in de omgevende gebouwen geven de nodige levendigheid aan het plein. Veilige en comfortabele voetgangers- en fietsverbindingen leiden de bezoekers vervolgens naar de Gentse binnenstad in westelijke richting en naar de nieuwstedelijke ontwikkelingen langs het Handelsdok in noordelijke richting. Het Antwerpenplein staat in nauwe verbinding met dit nieuwe stadsplein en legt als 'vestibule' de link met de achterliggende stadswijken.

Een tweede as doorsnijdt het zuidelijk deel van het plangebied. De as verbindt het plangebied met de omgeving van het Sint-Baafsdorp in westelijke richting en het handelscentrum en het zuidelijke deel van Sint-Amandsberg aan de overzijde van de sporen.

Het park dat de woonontwikkeling aan de noordzijde begeleidt, sluit aan bij de parkontwikkeling van de Oude Dokken. Ook hier vormen water en groen de basis voor de publieke ruimte.

## Groen-blauw raamwerk



We enten de nieuwe ontwikkelingen op een groen-blauw raamwerk. Dergelijk raamwerk is onontbeerlijk, willen we de stadsontwikkeling voldoende klimaatbestendig maken. We laten het raamwerk maximaal aansluiten bij de grotere groen- en waterstructuren die het gebied omgeven en versterken zo de verbindende kracht van deze elementen. Het water van de Zwaaiikom, het Achterdok en de De Pauwvertakking vormt een belangrijke basis in dit netwerk. De parken en pleinen van het transferium worden zoveel mogelijk groen ingericht, zodat ze een fijnmazige verbinding kunnen vormen met het Antwerpenplein. Dit plein legt als groenknoop op zijn beurt de verbinding met groenklimateassen in oostelijke en noordelijke richting en een – op basis van de bestaande groenwaarden uit te bouwen - ecologische infrastructuur in het bouwblok tussen de sporen en de Dendermondsesteenweg. Groene bermen langs de noord-zuid lopende infrastructuurbundel van spoorweg en stadsring ondersteunen het uit te bouwen groene netwerk. Zowel in Noord als in Zuid ent de stadsontwikkeling zich telkens op een centraal gelegen park. Dit park sluit op zijn beurt maximaal aan op de omgevende groenstructuren.

## 5.3. Gewenste ruimtelijke structuur

*In dit hoofdstuk laten we de visie en ruimtelijke concepten samenkomen en werken we een gewenste ruimtelijke structuur uit. Deze structuur vormt het raamwerk voor de toekomstige, ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied. Het grafisch plan en de bijbehorende voorschriften van dit RUP zijn gebaseerd op dit raamwerk en begeleiden op die manier toekomstige ingrepen in dit gebied om zo te komen tot de gewenste structuur die we voor ogen hebben.*

*In een eerste deel gaan we dieper in op het voorgenomen programma. Een volgend deel focust op de ruimtelijke elementen die mee vorm geven aan de inrichting van het gebied. Een derde deel brengt beide componenten (programma en inrichting) samen en werkt de gewenste ruimtelijke structuur verder uit per deelgebied.*

*De gewenste ruimtelijke structuur die we hieronder beschrijven, baseert zich in grote mate op het stedenbouwkundig plan. Waar het stedenbouwkundig plan voor een aantal zaken tot op inrichtingsniveau doorgaat, beperken we ons evenwel tot die elementen die relevant zijn voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan. Om de gewenste ruimtelijke structuur toonbaar te maken, gebruiken we weliswaar de figuren uit het stedenbouwkundig plan, met die nuance dat het telkens gaat om mogelijke uitwerkingen binnen het globaal juridisch kader dat dit RUP voorschrijft.*



### 5.3.1. Programma

Zoals in de visie uiteengezet is de verdere uitbouw van een performante mobiliteitsknoop sturend voor dit RUP, niet enkel voor de ruimtelijke inrichting, maar ook voor het ondersteunend programma. In deze stadsregionale knoop komen zeer veel ruimtevragen samen. Een dergelijke 'hotspot' is dan ook uitermate geschikt voor heel wat stedelijke functies, gaande van economische functies over gemeenschapsvoorzieningen tot wonen.



*We kiezen uitdrukkelijk voor een goede menging en een evenwichtig samengesteld pallet aan functies.*

We treden sturend op en maken een duidelijke zoneringsop, en dit op basis van de resultaten van het ontwerpend onderzoek en de effectbeoordeling – sommige plekken zijn immers niet geschikt of juist beter geschikt dan andere voor bepaalde functies.

#### a. Openbaar vervoer



Rond het trein-, tram- en busstation gaat prioriteit uit naar functies die hier zeer nauw aan gerelateerd zijn, gaande van de klassieke toegangsinfrastructuur (circulatie, perrons) over de ontvangst- en loketruimten tot de meer administratieve ruimten ('backoffice'). De ruimte-inname voor deze functies is op vandaag nog niet exact gekend. De voorschriften zullen evenwel prioriteit geven aan de verdere uitwerking van deze functies – wat trouwens ook blijkt uit de benaming van de betrokken zone ('transferium').

#### b. Economische functies

##### Focus op kantoren

De Stad Gent kiest er uitdrukkelijk voor om de groei in de kantorenmarkt te ondersteunen en voorziet een structureel aanbod aan kantooruimten op plaatsen die hier optimaal voor geschikt zijn<sup>24</sup>. De onmiddellijke beschikbaarheid van trein, tram en bus en de ligging aan een uitgebreid netwerk voor voetgangers en fietsers maken dat de stadsregionale knoop Dampoort een belangrijke taak toegewezen krijgt in de opvang van kantoren.



We richten ons hierbij op kantoren die veel volk aantrekken en dus optimaal profiteren van de ligging in een stadsregionale knoop. Het gaat dus m.a.w. om kantoren met hoge werknemersbezetting en/of met loketfuncties. De nieuwe stedelijke constellatie maakt de plek uitermate geschikt voor eerder grootschalige kantoorcomplexen, die net omwille van die schaal minder makkelijk in te passen zijn in het dens stedelijk weefsel van de binnenstad.

<sup>24</sup> Zie ook 13.5

Omdat kantoren in deze knooppunten als kwetsbare functie te beschouwen zijn en de Stad Gent net op deze plek kantoren wil stimuleren, kiezen we ervoor om zowel in de deelzone Noord als in het transferium minstens 60% van de ontwikkelbare vloeroppervlakte vrij te houden voor kantoren. Dit levert een totaal aanbod op van minstens 44.000 m<sup>2</sup> BVO aan kantoren. De kantoren in beide zones vormen evenwel een mix met andere functies, zoals studentenhuisvesting, toeristisch logies, gemeenschapsvoorzieningen, recreatie en detailhandel. Samen met het wonen uit de meest noordelijke en zuidelijke deelzones komen we zo tot een volwaardige nieuwe stads- of stationswijk.

### Toeristisch logies, recreatie en detailhandel

Naast kantoren biedt de Dampoort dus ook opportuniteiten voor andere, economische functies, zoals toeristisch logies, recreatie en detailhandel.

De omgeving van het station is de ideale plek voor verblijfsrecreatie onder de vorm van een **toeristisch logies zoals een hotel of een hostel**. Het is makkelijk bereikbaar voor de toeristen die met de trein of touringcar komen. De Dampoort ligt op een boogscheut van het historisch centrum. De connectie met de binnenstad is snel gemaakt: per (uitleen)fiets, te voet via de promenade langs het water of door het Sint-Baafsdorp. Net als bij de kantoren mikken we eerder op grootschalige infrastructuur. Kleinschalige vormen van toeristisch logies die verbonden zijn met het wonen, zoals een Bed&Breakfast of Air B&B, zijn uitgesloten.

De omgeving van het station is ook een geschikte locatie voor de huisvesting van specifieke vormen van **recreatie en detailhandel**. 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. We bundelen deze functies in het transferium en laden hiermee het knooppunt verder op.

### Ondersteunende voorzieningen

Naast de meer grootschalige economische functies en gemeenschapsvoorzieningen is er binnen het plangebied ook nood aan meer kleinschalige voorzieningen en diensten. We vatten deze functies onder de noemer 'ondersteunende voorzieningen'. De term omvat een ruim gamma aan functies, gaande van gemeenschapsvoorzieningen en diensten over recreatie tot reca en detailhandel. Ze blijven allemaal beperkt in omvang (< 600 m<sup>2</sup>) en richten zich in hoofdzaak op de bewoners, werknemers en bezoekers van de aanwezige functies.

In gebieden waar het aanbod van dergelijke functies op vandaag redelijk beperkt is, nemen we een verplicht aanbod op in de voorschriften. Dit is het geval voor de noordelijke woonzone. We voorzien ook telkens een maximum voor deze functies, zodat ze de hoofdbestemming voor de verschillende zones niet in het gedrang brengen.

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

## c. Gemeenschapsvoorzieningen

### Focus op onderwijs



Het station is eveneens zeer geschikt voor grootschalige gemeenschapsvoorzieningen. Net als bij de kantoren mikken we op gemeenschapsvoorzieningen die omwille van hun ruimtevrage moeilijker te integreren zijn in het stadsweefsel, die regionaal rekruteren en daardoor baat hebben bij de ligging aan een station.

Omdat hier een grote behoefte aan bestaat, willen we in het RUP ruimte reserveren voor onderwijsfaciliteiten. De ligging aan een openbaar vervoersknoep maakt de site meer specifiek geschikt voor secundair onderwijs. Wanneer we zoeken naar een locatie in Gent voor een vestiging secundair onderwijs, is het een voorwaarde dat leerlingen zelfstandig de site kunnen bereiken, wat hier het geval is. Bovendien ligt de site in de nabijheid van andere bestaande schoolsites secundair onderwijs, die mogelijk zoeken naar uitbreiding in de bestaande infrastructuur. De nood aan bijkomende infrastructuur voor secundair onderwijs is duidelijk aantoonbaar<sup>25</sup>. Door de gunstige ligging van de site zijn ook andere onderwijsvormen aangewezen, mogelijk in synergie met bijvoorbeeld het inrichten van secundair onderwijs. Hierbij denken we aan volwassenonderwijs, deeltijds kunstonderwijs of hoger onderwijs.

De benodigde ruimte hangt sterk af van de onderwijsvorm. Zo zal een school die in hoofdzaak ASO-richtingen aanbiedt, minder ruimte nodig hebben dan een school met een meer technische of beroepsoriëntering<sup>26</sup>. Afhankelijk van het type onderwijs ligt de ruimtevrage tussen de 8000 m<sup>2</sup> en 12.000 m<sup>2</sup> BVO.

## d. Wonen

Om tot een gemengde stadswijk te komen, is het zeker wenselijk om ook wonen toe te voegen. We doen dit op locaties die aansluiten op het bestaande woonweefsel én voldoende woonkwaliteit kunnen garanderen. In uitvoering van de beleidslijnen van Ruimte voor Gent nemen we in dit RUP de nodige maatregelen om de toekomstige woningvoorraad zo evenwichtig mogelijk samen te stellen.

### Sociale huisvesting (deelruimte Zuid)

Het woonprogramma in de deelruimte ten zuiden van het transferium reserveren we exclusief voor sociale huisvesting. Volgens het stedenbouwkundig plan is hier minstens 7700 m<sup>2</sup> BVO voor wonen mogelijk. In dit volume is ruimte voor 60<sup>27</sup> tot 70<sup>28</sup> woningen. Rekening houdend met het feit dat er

<sup>25</sup> Het Gentse capaciteitsrapport wijst voor de periode 2024-2025 op een tekort aan 4268 plaatsen. De Stad Gent ontving sinds 2019 bovendien 12 concrete ruimtevragen voor bijkomende infrastructuur in secundair onderwijs. Het ging hierbij zowel om bestaande scholen die wilden uitbreiden als om vragen om een nieuwe school in het Gentse op te richten. Voor slechts 3 van de 12 vragen kon een gepast ruimtelijk antwoord worden gevonden (gegevens taskforce vestiging onderwijsvoorzieningen).

<sup>26</sup> We kunnen hierbij verwijzen naar de fysische norm van Agion, die per BVO een indicatie geeft van welke oppervlakte subsidieerbaar is. Bij een ASO-opleiding hanteert men gemiddeld 20 m<sup>2</sup> BVO per leerling, bij technisch secundair onderwijs hanteert men gemiddeld 45 m<sup>2</sup> per leerling.

<sup>27</sup> Uitgaande van gem. 130 m<sup>2</sup> BVO per woning

<sup>28</sup> Uitgaande van gem. 105 m<sup>2</sup> BVO per woning (norm voor sociale huisvesting)

in het hele plangebied tot 190 woningen mogelijk zijn, bestaat de toekomstige woningvoorraad tot 30% uit sociale huisvesting, wat 10% meer is dan de beleidsmatig voorgeschreven ondergrens. Diverse sectorale plannen en studies bevestigen de nood aan sociale huisvesting binnen de stad<sup>29</sup>.

#### Marktconform wonen, inclusief betaalbaar en gezinsvriendelijk wonen (deelruimte Noord)

Omdat de Koopvaardijlaan al vroeger afbuigt naar de nieuwe stadsring, ontstaan op een driehoekige bedrijvensite (voornamelijk industriegebied) en over de te supprimeren wegzate van de Koopvaardijlaan heen mogelijkheden voor de uitbouw van een woonproject rond een centrale groenzone, in samenhang met de ontwikkelingen van de Oude Dokken langs het water. Ontwerpend onderzoek wijst uit dat in de zone ca. 15.570 m<sup>2</sup> BVO voor wonen kan worden voorzien, wat neerkomt op ongeveer 120 woningen. We clusteren het wonen rond een centrale groenzone die naadloos aansluit op de groenstrook uit het RUP Oude Dokken.



Minstens één vierde (25%) van de nieuwe woningen is geschikt voor **gezinnen met kinderen**. Uit de verdere uitwerking van de gewenste ruimtelijke structuur per deelgebied (zie verder) zal blijken dat een klassiek model van rijwoning (één woning per kavel, geen boven of onderburen) op deze plek niet haalbaar is, wegens de vereiste densiteit, schaal en configuratie van de geplande ontwikkelingen. We kiezen hier voor al dan niet gestapelde woningclusters met ruimere woningen (in een grootteorde van 135 à 150 m<sup>2</sup> BVO) met drie of vier slaapkamers, voldoende (fietsen)bergingen, een eigen toegang én een fors bemeten buitenruimte, zodat deze ook aantrekkelijk kunnen zijn voor gezinnen met kinderen. We vinden de gezinsvriendelijke woningen terug in de volumes met de basisschaal (3 tot 4 bouwlagen) of de stedelijke schaal (4 á 5 bouwlagen). Deze schalen worden immers nog aangevoeld als 'op maat van het kind'. Dit is een

<sup>29</sup> Om tegen 2030 over een sociaal huuraanbod van 17.500 sociale huurwoningen te beschikken (beleidsnota Wonen 2020-2025) moet bovenop het huidige aanbod en de programmatie van sociale woonprojecten in reguliere, private, (semi-)publieke, stadsvernieuwings- en stadsontwikkelingsprojecten een bijkomend aanbod voor 1100 sociale huurwoningen gecreëerd worden. Met een verderzetting van de trend in de toename van de formele behoefte met 230 kandidaat-huishoudens per jaar zal er op 1/1/2030 een behoefte zijn aan een sociaal huuraanbod voor ruim 24.600 Gentse huishoudens. Met 17.500 sociale huurwoningen en 5% reguliere leegstand in 2030 is er dan een oplossing voor ca. 2/3<sup>de</sup> van de Gentse huishoudens met een formele behoefte aan sociaal huuraanbod. In de vooruitberekening van het aantal huishoudens in Gent zouden er in 2030 120.802 Gentse huishoudens zijn. (Statistiek Vlaanderen). 13,8% Gentse huishoudens zouden dan sociaal kunnen huren, met een theoretisch sociaal huuraanbod van 14,5%.

kenmerk van gezinsvriendelijk hoger bouwen: vanop de vierde verdieping kan je een kind op het maaiveld nog herkennen. Eens daarboven valt de gezichtsherkenning weg.

In navolging van Ruimte voor Gent gaan we op zoek naar mogelijkheden om het aanbod aan betaalbare woningen op de huurmarkt te verruimen. Diverse sectorale studies wijzen uit dat er een enorme vraag bestaat naar betaalbare huurwoningen. Daarom streven we ernaar om minstens 30% van de nieuwe woningen in de markt te zetten als **'betaalbaar wonen'**. Betaalbaarheid moet ervoor zorgen dat *'het geheel aan kosten gemaakt door een gezin in functie van kwalitatieve huisvesting de grens niet overschrijdt die een menswaardige deelname aan de maatschappij verhindert'*. Het segment 'betaalbaar wonen' vullen we in als budgethuurwoningen<sup>30</sup>. De Stad Gent focust zich voor de aanbodverruiming van budgethuurwoningen op de doelgroep mensen met een laag inkomen. De huurprijs dient aan deze doelgroep te worden aangepast. De specificiteit van dit 'doelgroepgericht' wonen maakt dat we de 30%-regel niet verordenend kunnen vastleggen. We nemen het streven wel op in de toelichting bij de voorschriften en motiveren het als onderdeel van het woonbeleid. Daarnaast schrijven we in het RUP een recht van voorkoop in voor deze zone. Dit voorkooprecht geeft de Stad Gent de mogelijkheid om eigendom of een deel ervan te verwerven als de huidige eigenaars afstand zouden doen van het perceel.

#### e. Studentenhuisvesting

De omgeving van het Dampoortstation leent zich eveneens tot grootschalige studentenhuisvesting. Diverse sectorale plannen en studies bevestigen de nood aan studentenhuisvesting binnen de stad<sup>31</sup> (zie 13.7.2). Belangrijk is wel dat het gaat om grootschalige, collectieve verblijfsaccommodatie voor studenten, zoals bedoeld door het Algemeen Bouwreglement van de Stad Gent. De huisvesting is van een zekere schaalgrootte, kent een eenduidig collectief beheer en is exclusief bestemd voor studenten. De huisvesting is bovendien mobiliteitsneutraal, in die zin dat aan het verblijf geen parkeervoorzieningen voor auto's zijn gekoppeld. De inbreng van studentenhuisvesting op de site gebeurt op doordachte wijze, goed ontsloten voor voetgangers en fietsers en bij voorkeur gekoppeld aan de andere, complementaire voorzieningen op de site. We laten studentenhuisvesting toe in de deelruimte Noord, in combinatie met een economisch programma en ondersteunende voorzieningen.

#### f. Overzicht programma in de zones voor stedelijke functies Z1 t.e.m. Z4.

---

Z1	Zone voor stedelijke functies: wonen
Z2	Zone voor stedelijke functies: kantoren
Z3	Zone voor stedelijke functies: transferium
Z4	Zone voor stedelijke functies: gemeenschapsvoorzieningen en sociale huisvesting

---

<sup>30</sup> ??

<sup>31</sup> Gent telt vandaag 69 668 studenten aan haar hogeronderwijsinstellingen (2018-2019). Het aantal studenten steeg de afgelopen twintig jaar met 34 000. In diezelfde periode steeg het aantal geregistreerde en beschikbare units met 3 800. Meer info over studentenhuisvesting is onder meer te vinden in de *Enquête Studentenhuisvesting en pendelgedrag uit 2020*.

Functie	Specificatie	Zone	Programmatorische invulling
<b>Kantoren</b>	hoge werknemersbezetting en/of met bezoekerspotentieel (loketfunctie)	Z2	Min. 24.840 m <sup>2</sup> BVO (60%)
		Z3	Min. 19.200 m <sup>2</sup> BVO (60%)
<b>Toeristisch logies</b>	Grootschalige infrastructuur (hotel, hostels)	Z2	Kan onderdeel zijn van het pakket van minimaal 4140 m <sup>2</sup> BVO (10%) en maximaal 16.560 m <sup>2</sup> BVO (40%) toegelaten functies zonder kantoren.
		Z3	Kan onderdeel zijn van het pakket van max. 12.800 m <sup>2</sup> BVO (40%) toegelaten functies zonder kantoren.
<b>Recreatie</b>	Terreinintensief, bezoekersintensief en ondersteunende waarde voor het knooppunt. Géén grootschalige 'leisure'.	Z3	Kan onderdeel zijn van het pakket van max. 12.800 m <sup>2</sup> BVO (40%) toegelaten functies zonder kantoren.
<b>Detailhandel</b>	Terreinintensief, bezoekersintensief en ondersteunende waarde voor het knooppunt. Geen grootschalige detailhandel	Z3	Kan onderdeel zijn van het pakket van max. 12.800 m <sup>2</sup> BVO (40%) aan toegelaten functies zonder kantoren.
<b>Ondersteunende voorzieningen</b>	Kleinschalige voorzieningen en diensten	Z2	Kan onderdeel zijn van het pakket van pakket van minimaal 4140 m <sup>2</sup> BVO (10%) en maximaal 16.560 m <sup>2</sup> BVO (40%) toegelaten functies zonder kantoren.
	Kleinschalige voorzieningen en diensten	Z3	Kan onderdeel zijn van het pakket van max. 12.800 m <sup>2</sup> BVO (40%) aan toegelaten functies zonder kantoren.
	Kleinschalige voorzieningen en diensten	Z1	Min. 1730 m <sup>2</sup> BVO (10%)
	Kleinschalige voorzieningen en diensten	Z4	Als onderdeel van het pakket van max. 11.800 m <sup>2</sup> BVO aan toegelaten functies zonder sociale huisvesting.
<b>Wonen</b>	Marktconform wonen met minstens 25% gezinsvriendelijke woningen en bij voorkeur 30% budgethuurwoningen	Z1	Tot max. 90% van de BVO of 15.570 m <sup>2</sup> , goed voor ongeveer 120 woningen.
	Sociale huisvesting	Z4	Min. BVO van 7700 m <sup>2</sup> , goed voor ongeveer 60 tot 70 woningen.
<b>Gemeenschapsvoorzieningen</b>	Diverse gemeenschapsvoorzieningen	Z2	Kan onderdeel zijn van het pakket van minimaal 4140 m <sup>2</sup> BVO (10%) en maximaal 16.560 m <sup>2</sup> BVO (40%) toegelaten functies zonder kantoren.
	Diverse gemeenschapsvoorzieningen met focus op onderwijs	Z4	Als onderdeel van het pakket van max. 11.800 m <sup>2</sup> BVO aan toegelaten functies zonder sociale huisvesting.
	Studentenhuisvesting	Z2	Kan onderdeel zijn van het pakket van minimaal 4140 m <sup>2</sup> BVO (10%) en maximaal 16.560 m <sup>2</sup> BVO (40%) toegelaten functies zonder kantoren.

## 5.3.2. Inrichting

### a. Spoorwegen



De spoorwegsectie uit dit RUP vervult een strategische positie binnen het nationale en lokale netwerk. De stopplaats 'Dampoort' ligt op de verbinding tussen de Y-vertakking Gent-Zeehaven en de Y-vertakking van Ledeberg. Deze verbinding verbindt de spoorlijnen vanuit het noorden van Oost-Vlaanderen met het zuiden (Kortrijk), oosten (Brussel) en westen (Brugge – Zeebrugge).

De zone voor spoorwegen is in eerste instantie afgebakend op basis van de huidige infrastructuur. De sporen en de bijbehorende infrastructuren, zoals het montageplatform, de perrons en hun toegangen maken deel uit van de zone. Aan de westzijde is een extra strook van 7 m voorzien – te rekenen vanaf de buitenste spoorstaaf - voor de aanleg van een bijkomend spoor. Dit extra spoor is nodig om de huidige capaciteitsproblemen op de betrokken lijnen op te lossen. Aan de oostzijde bakenen we deze zone af op basis van de huidige eigendomssituatie en dit in combinatie met een bouw- en verhardingsverbod van 10 m in de aanpalende zone. De voorschriften laten nog toe om de ruimte boven of onder de sporen te benutten voor de uitbreiding van het station en bijbehorende diensten, zoals een fietsenstalling.

### b. Toekomstige stadsring R40

Deze versie van het RUP, nl. het ontwerp, vertrekt van de premisse dat de stadsring R40 wordt verlegd en een **nieuw traject** langs de sporen zal volgen. Dit traject wordt deels in een tunnel ter hoogte van de zone voor transferium en deels gelijkgronds gerealiseerd. Op de ruimte die hierdoor vrijkomt, kunnen we een performante openbaar vervoersknoop, kwalitatieve publieke ruimte met pleinen en parken en een gepast, nieuw stedelijk programma inrichten, zoals hierboven uiteengezet.

Het RUP reserveert een **specifieke zone voor de aanleg van de stadsring R40**. De ligging en afbakening van deze zone is het resultaat van het voorbereidend onderzoek: verkeers<sup>32</sup>- en milieutechnisch<sup>33</sup>, onderzoek naar ruimtelijke uitwerking<sup>34</sup>, onderzoek naar de kosten en baten voor de maatschappij<sup>35</sup> in het algemeen en bijbehorend overleg met de beheerders van zowel de weginfrastructuur (i.c. Agentschap Wegen en Verkeer) als de spoorweginfrastructuur (i.c. Infrabel).

De oostelijke zonegrens wordt bepaald door de afstand ten aanzien van de op het terrein aanwezige en meetbare **spoorstaven**. Deze afstand bedraagt minstens 7 m, en dit over de volle lengte van het plangebied.

<sup>32</sup> Haalbaarheidsstudie tunnel AWV (Tractebel 2017): zie 12.8.

<sup>33</sup> Plan-MER RUP Dampoort (Ecorem, 2019): zie 6.

<sup>34</sup> Stedenbouwkundig plan (Omgeving, 2020): zie 4.5.2

<sup>35</sup> Opmaak van een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de ombouw van Dampoort (Rebel, 2021): zie 12.10.

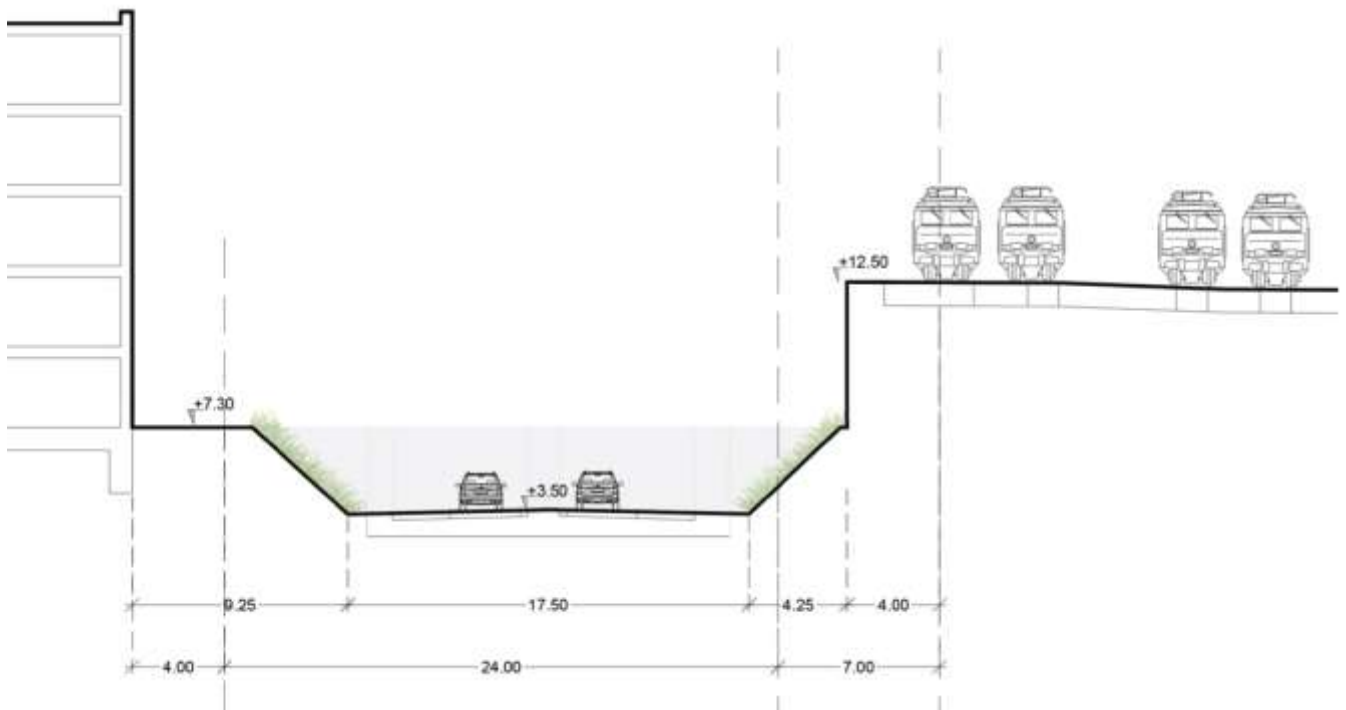
De **breedte van de reservatiestrook** wordt bepaald door het noodzakelijk wegprofiel en de werkruimte die nodig is om de infrastructuur aan te leggen. Volgende principes staan hierbij voorop:

- > Voor het gedeelte in de openlucht:
  - De stadsring zelf wordt ingericht als stadsboulevard met de nodige groenstroken en twee maal twee rijstroken.
  - De zone tussen spoor en weg moet maximaal vergroend worden. Keerwanden zijn tot een minimum beperkt en op een zo kwaliteitsvol mogelijke manier afgewerkt.
  - Langs de weg is de nodige ruimte voorzien voor de aanleg van de weg (werkruimte).
- > Voor het deel in de tunnel:
  - In de tunnel wordt de ringweg twee maal één rijstrook met een pechstrook.

Het toekomstig wegenisontwerp zal deze principes nog verder in detail uitwerken. Op niveau van dit RUP gaan we ervan uit dat een breedte van **24 m** moet volstaan om het toekomstig infrastructuurprogramma op te vangen.

Ten **noorden van het transferium** wordt deze zone nog **4 m breder** ingetekend, zodat er voldoende werkruimte voor handen is om de weg aan te leggen. De kantorenzone langs de Koopvaardijlaan kan zich immers autonoom – en dus los van de geplande wegeniswerken - ontwikkelen, eenmaal het RUP is goedgekeurd. Om dan toch over een voldoende grote werkruimte te beschikken, is de reservatiestrook op deze plek 28 m breed. Uiteraard dient de toekomstige verharding steeds tot een minimum beperkt te blijven. Het kan dan ook zijn dat de finale infrastructuurbundel minder ruimte nodig heeft dan voorzien. De ‘overbreedte’ wordt bij voorkeur aangewend voor het versterken van het groen-blauw raamwerk en het behalen van de klimaatdoelstellingen.

Onderstaand typeprofiel brengt deze principes voor het noordelijk deel van de wegenis samen:

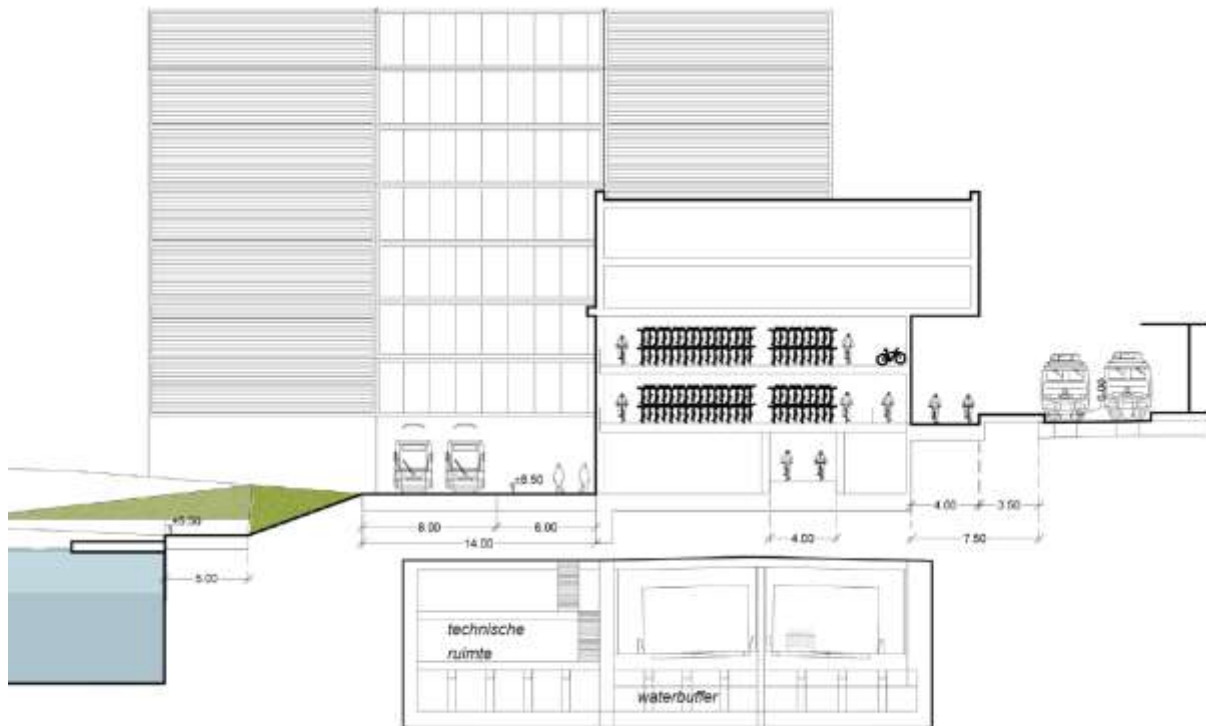


Figuur 29: typedwarsprofiel van de stadsboulevard ter hoogte van de tunnelmond (Omgeving, 2020)

Ook voor de **tunnel** voorzien we een extra brede reservatiestrook van **28 m**. Deze strook is nodig om voldoende ruimte over te houden voor technische installaties, naast de initiële weggoker. In tegenstelling tot het bovengronds gedeelte, is boven de tunnel wel overbouw mogelijk, en dit in

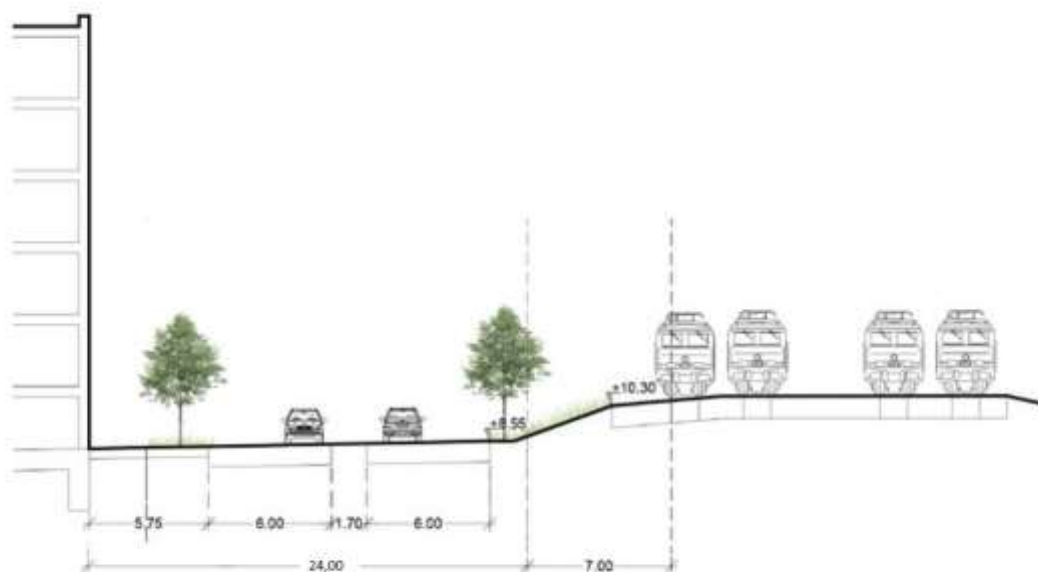


functie van het vormgeven van het programma voor het transferium (zie 5.4.1). Onderstaand typeprofiel brengt bovenstaande principes voor de tunnel samen:



Figuur 30: typedwarsprofiel ter hoogte van de tunnel (Omgeving, 2020)

Voor het deel ten **zuiden** van transferium volstaat een reservatiestrook van **24 m**. De werf voor de aanleg van de stadsring kan georganiseerd worden in de aangrenzende zone voor stedelijke functies. Dat kan omdat de ontwikkeling van deze zone voor stedelijke functies gekoppeld wordt aan de realisatie van de stadsring. De invulling met gemeenschapsvoorzieningen en sociale huisvesting kan pas starten nadat de stadsring en de bijbehorende aansluiting op de Kasteellaan is gerealiseerd. Onderstaand typeprofiel geeft de situatie na aanleg van de stadsring weer:



Figuur 31: typedwarsprofiel ten zuiden van de tunnelmond (Omgeving, 2020)

Om de doorstroming en verkeersveiligheid op de stadsring te garanderen zijn er **geen rechtstreekse erfontsluitingen** toegelaten.

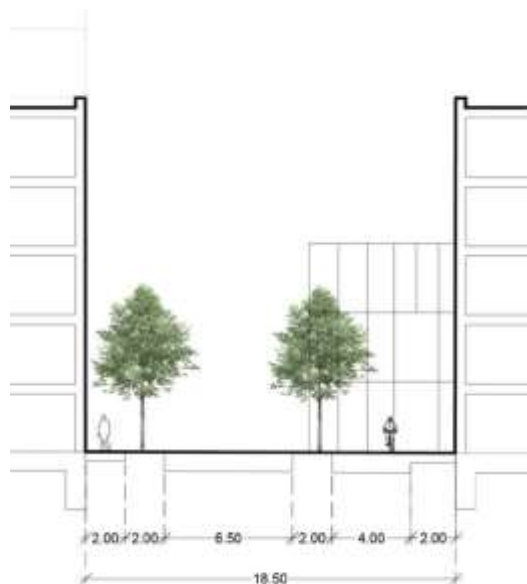
De stadsring R40 is geselecteerd als **secundaire weg type III**. De deputatie heeft bij besluit van 21 juni 2018 de planningsbevoegdheid gedelegeerd aan de gemeentelijke overheid.

### c. Koopvaardijlaan

De Koopvaardijlaan vormt het verlengstuk van de N70 – Land Van Waaslaan en ontsluit het westelijk deel van Sint-Amandsberg naar de stadsring toe. De weg heeft in die zin nog een bovenlokale betekenis. Het RUP benoemt de nodige ruimte voor deze weg als ‘zone voor bovenlokale wegenis’.

De Koopvaardijlaan behoudt grotendeels haar huidig traject, maar buigt aan de noordzijde vroeger af om aan te sluiten op de stadsring, en dit volgens het principe van een haakse aansluiting. Zoals in de gewenste ruimtelijke structuur voor het woonprogramma uiteengezet, zal de te supprimeren wegzate van de Koopvaardijlaan ingezet voor het woonproject met park. Het meest noordelijke deel van de laan blijft behouden om de ontsluiting van de aangelanden (i.c. project Nieuwe Dokken) te verzekeren. Omdat de weg geen doorgaande functie meer heeft, zullen het profiel en de inrichting sterk wijzigen. We zullen de ruimte maximaal ontharden en voorzien van groen. Verharding blijft beperkt tot wat echt nodig is voor de ontsluiting van de aanpalende woonzones. Net als in de Heernislaan volstaat een rooilijnbreedte van 12 m om deze inrichting mogelijk te maken.

In het deel van de Koopvaardijlaan ten zuiden van de aansluiting op de stadsring houden we de bestaande rooilijnen aan. De beschikbare rooilijnbreedte van 18,50 m moet volstaan om een wegprofiel met een strook in elke rijrichting (2 X1), in combinatie met een bomenrij en een voetpad aan beide zijden en een dubbelrichtingsfietspad aan één zijde te voorzien. Het nieuwe wegtraject dat aansluit op de stadsring, wordt uitgerust met een gelijkaardige rooilijnbreedte. Het wensbeeld voor de Koopvaardijlaan ziet er dan als volgt uit:



Figuur 32: typedwarsprofiel voor de Koopvaardijlaan (Omgeving, 2020)

De effectieve realisatiemogelijkheden van dit wensbeeld moeten uiteraard verder afgetoetst worden op uitvoeringsniveau. Net als bij de stadsring, geldt ook hier het algemene principe dat de verharding steeds tot een minimum beperkt blijft. We streven naar een maximale vergroening van het straatbeeld. Voetgangers, fietsers en openbaar vervoer staan voorop. Om de doorstroming te

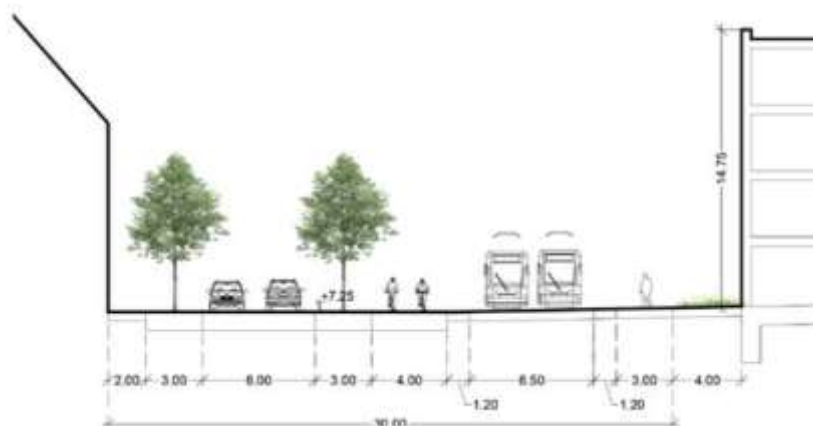
garanderen en het mogelijk aantal conflictpunten met fietsers en voetgangers te beperken, moeten de private in- en uitritten maximaal gebundeld worden. We richten de weg zodanig in dat de wegehiërarchie duidelijk af te lezen is uit het wegbeeld.

#### d. Kasteellaan, Heernislaan en Oktrooiplein

In tegenstelling tot de Koopvaardijlaan, heeft de Kasteellaan een louter lokale betekenis.

Waar de Heernislaan en de Kasteellaan elkaar op vandaag kruisen, plannen we een **nieuwe aansluiting op de stadsring**. Net als in het noorden gebeurt dit volgens het principe van een haakse aansluiting. Omdat het exacte tracject en de noodzakelijke breedte op vandaag nog niet gekend is, duiden we de nieuwe aansluiting op de stadsring indicatief aan op het grafisch plan. De positionering van het kruispunt is immers in belangrijke mate afhankelijk van de verdere technische uitwerking van zowel de stadsring en de tunnel als de openbaar vervoerscorridor langs de Kasteellaan.

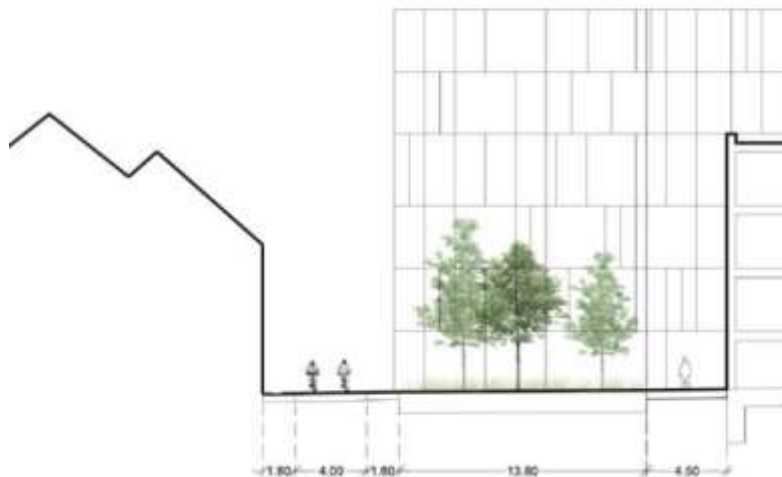
Het **noordelijke deel van de Kasteellaan** heeft een louter ontsluitende functie, naar het station en de aanpalende wijk Macharius-Heirnis. De rijweg versmalt tot een 2 X 1-profiel. Een bomenrij aan weerszijden geeft de weg de allure van een laan. De rooilijn blijft vrij breed (30 m) omdat er naast de rijweg voldoende ruimte moet blijven voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer, met een exclusieve tram-busbedding. Het wensbeeld ziet er als volgt uit:



Figuur 33: typedwarsprofiel noordelijk deel van de Kasteellaan (Omgeving, 2020)

De effectieve realisatiemogelijkheden van dit wensbeeld moeten uiteraard verder afgetoetst worden op uitvoeringsniveau. Net als bij de stadsring geldt ook hier het algemene principe dat de verharding steeds tot een minimum beperkt blijft. Blijven er restruimten over, dan ondersteunen die het groen-blauwe netwerk. We streven naar een maximale vergroening van het straatbeeld. Voetgangers, fietsers en openbaar vervoer staan voorop. Om de doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen en het mogelijk aantal conflictpunten met fietsers en voetganger te beperken, moet het aantal in- en uitritten tot een minimum beperkt blijven. We richten de weg zodanig in dat de wegehiërarchie duidelijk af te lezen is uit het wegbeeld.

Het **deel ten zuiden van de aansluiting van de Kasteellaan op de nieuwe stadsring** fungeert als lokale erfontsluiting. We hanteren een maximale rooilijnbreedte van 12 m. De weg zelf blijft tot een minimum beperkt in functie van de erfontsluiting. De doorgaande verbinding voor fietsers primeert. Het wensbeeld ziet er als volgt uit:



Figuur 34: typedwarsprofiel Heernislaan (Omgeving, 2020)

De effectieve realisatiemogelijkheden van dit wensbeeld moeten uiteraard verder afgetoetst worden op uitvoeringsniveau. Net als bij de andere wegsecties geldt ook hier het algemene principe dat de verharding steeds tot een minimum beperkt blijft. Blijven er restruimten over, dan ondersteunen die het groen-blauwe netwerk.

#### e. Pleinen

In de ruimte vóór het station komen twee nieuwe pleinen:

- > Het kaaiplein aan de Zwaaiikom biedt een optimale toegang tot het station en kent een uitgesproken verblijfsfunctie. De inrichting maakt optimaal gebruik van de ligging aan het water (waterontmoetingsplek en verkoelend effect).
- > Het openbaar vervoersplein is er dan weer op gericht om de overstap tussen trein, tram en bus zo vlot mogelijk te laten verlopen.

We bespreken de gewenste inrichting van beide pleinen bij de deelruimten (zie 5.4.1).

#### f. Parken



Figuur 35: bron: beeldbank Gent (Layla Aerts)

In het plangebied zijn **twee nieuwe parken** voorzien: één in deelgebied Noord en één in deelgebied Zuid. Ze vormen een belangrijke vestigingsfactor voor het woonprogramma in beide deelruimten. De parken zijn per definitie openbaar en staan dus voor alle andere functies open voor gebruik.

- > Het park in de noordelijke deelruimte sluit aan bij het park aan het Handelsdok aan de overzijde van de Koopvaardijlaan. De omvang is afgestemd op het woonprogramma in de betrokken deelruimte. We gebruiken hierbij de groennorm als sleutel<sup>36</sup>.
- > Het park in de zuidelijke deelruimte is ruimer gedimensioneerd dan strikt nodig voor het eigen project omdat dit park het groot tekort aan groen in de omgeving en voornamelijk in de dense Dampoortwijk mee zal opvangen.

De oppervlakte, ingenomen door wegen en voorzieningen die nodig zijn voor de opvang van het water afkomstig van de aanpalende bouwvelden of infrastructures, zijn niet meegerekend. Belangrijk is dat de groenstroken goed toegankelijk zijn. De voorschriften stellen dan ook dat de parken aan minstens twee zijden moeten aansluiten op openbaar domein. Het park in de zuidelijke deelruimte sluit dan weer aan bij de recent gerealiseerde spooronderdoorgang (Luc Lemiengrepad).

### g. Privaat groen en ruimte voor water

Naast publiek groen is er in elk van de zones nood aan privaat groen en ruimte voor water.

**Zuinig ruimtegebruik** staat centraal bij de verdere inrichting van het plangebied. De bebouwing moet zo compact mogelijk worden uitgevoerd. We stimuleren klimaatrobuuste ingrepen, zoals groendaken en groengevels, en streven naar een klimaatneutrale uitbouw van de sites. De toekomstige verharding wordt tot een minimum beperkt.

Naast het minimaliseren van bebouwing en verharding moeten we inzetten op een hergebruik van water en moet er voldoende ruimte zijn om het water te laten infiltreren. Om de toekomstige wijken voldoende klimaatrobuust te maken, reserveren we **10%** van de bebouwde en verharde oppervlakte voor watervoorzieningen.

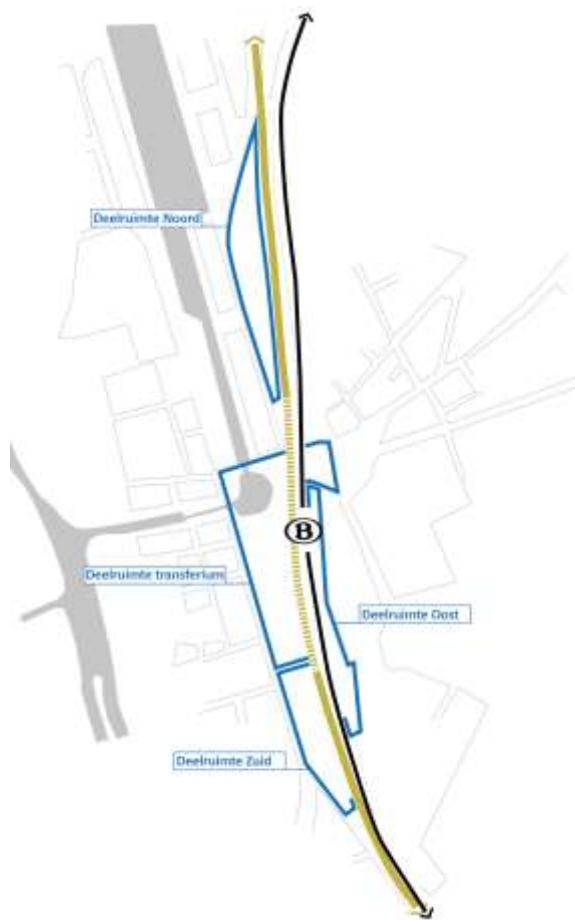
### h. Overgangsbepalingen bestaande wegenis

Naast inrichtingsvoorschriften voor nieuwe of heraan te leggen wegenis zal het RUP de nodige overgangsbepalingen bevatten voor bestaande wegenis. In afwachting van de nieuwe constellatie moeten aan de bestaande wegenis nog onderhouds- en instandhoudingswerken of herinrichtingswerken kunnen worden uitgevoerd. Belangrijk is wel dat het telkens gaat om tijdelijke noodzakelijke ingrepen die geen hypotheek leggen op de toekomstige configuratie.

<sup>36</sup> Cf. *Ruimte voor Gent (2018)*, p. 139. *Per inwoner dient er minstens 10 m<sup>2</sup> (recreatief openbaar) groen bij te komen. Uitgaande van gemiddeld twee bewoners per woning, komen we dan uit op een groenlast van 20 m<sup>2</sup> openbaar groen per woning.*

## 5.4. Uitwerking per deelruimte

We zetten de gewenste ruimtelijke structuur uit per deelgebied.



De ruimte rond het station benoemen we als **transferium**. Deze ruimte staat in het teken van de interactie tussen de verschillende vervoersmodi.

**Deelruimte Noord** bevindt zich de Koopvaardijlaan en de sporen. Het bouwblok dat zich het dichtst bij het station bevindt, richt zich op economische functies die baat hebben bij de ligging aan een station (kantoren). Ten noorden van de haakse aansluiting op de stadsring voorzien we een woonontwikkeling.

De gronden van het voormalige pakjesstation vormen **deelgebied Zuid**. Aansluitend bij het transferium voorzien we ruimte voor gemeenschapsvoorzieningen die de openbaar vervoersknoop mee opladen. In de zuidrand is dan weer ruimte voor bijkomende woonontwikkeling.

**Deelruimte Oost** tenslotte omvat de ruimte tussen de sporen en de achterzijde van de bebouwing van de Dendermondsesteenweg.

### 5.4.1. Transferium

Het programma en de ruimtelijke inrichting van deze deelruimte wordt in hoofdzaak bepaald door het functioneren van de openbaar vervoersknoop. De publieke ruimte kent een hoogwaardige inrichting. De omgevende gebouwen en hun programma ondersteunen de knooppuntwaarde van de plek.

In deze deelruimte gaat prioriteit uit naar de wisselwerking tussen voetgangers, fietsers, collectief en openbaar vervoer. De bestemmingsomschrijving 'zone voor transferium' verwijst naar deze vorm van samenwerking tussen de vervoersmodi.

Het **treinstation** Gent-Dampoort neemt uiteraard een prominente rol in. De nieuwe bestemming laat een breed gamma aan stationsgerelateerde functies toe.

Een **hoogwaardig openbaar vervoersplein** vormt het hart van het transferium. Naast de functionele noden voor tram en bus bepalen de leesbaarheid en veiligheid van de gebruikers de inrichting van dit plein. Om de overstap tussen de verschillende vervoersmiddelen te faciliteren, houden we de looplijnen zo kort mogelijk. De routing moet bovendien duidelijk leesbaar en vlot toegankelijk zijn voor andersvaliden. Openbaar vervoer mag de inrichting van deze ruimte dan wel in belangrijke mate sturen, het plein toont zich toch vooral ook als 'levendig, hoogwaardig stedelijk plein'. Zowel het te vernieuwen station als de nieuw in te planten gebouwen aan de noord- en zuidzijde geven het plein duidelijke wanden. De nieuwe gebouwen huisvesten een minimum aan

kantoren en diverse, stedelijke functies, zoals voorzien in de hierboven opgenomen beschrijving van het programma (zie 5.3.1). De pleinwanden zijn indicatief aangeduid op het plan. Deze wanden kunnen nog beperkt verschuiven in functie van het toekomstig pleinontwerp. Het gelijkvloers programma van deze pleinwanden laadt de pleinruimte op. Beleving en menselijke schaal staan centraal bij het inrichten van het plein. De verharding blijft beperkt tot wat strikt genomen nodig is om de openbaar vervoersknoop te laten functioneren. Op de onverharde delen komen maximaal groenaanplanten of watervoorzieningen. De groenaanplanten gebeuren zeer gericht, zodat de verhardingen maximaal van schaduw kunnen genieten.

Tussen het station en de Zwaikom is ruimte voor een tweede, **volwaardig stedelijk plein**. Dit plein biedt in de eerste plaats makkelijk toegang tot het station voor bezoekers uit alle windrichtingen. Het is daarnaast een aantrekkelijke verblijfsruimte, waarbij de nabijheid van het water als troef wordt uitgespeeld. Naast het behoud van de waardevolle vegetatie in de noordwesthoek van de Zwaikom, is er in deze ruimte heel wat mogelijkheid voor de aanplant van hoogstammig groen. Door de kaaimuur te verlagen, verhogen we niet enkel de attractiviteit van het plein, maar zorgen we ervoor dat het water verkoeling kan brengen voor de aanpalende pleinen.



Figuur 36: referentiebeeld publieke ruimte aan het water: Zandpoortvest Mechelen (databank publieke ruimte)

De **Zwaikom** blijft onderdeel van de waterwegeninfrastructuur van de bevaarbare waterlopen. De Zwaikom maakt het mogelijk voor schepen om via een draaibeweging van 90° van het Achterdok naar de De Pauwvertakking te varen. De diameter van de Zwaikom is ongeveer 85 m. Aan de randen zijn infrastructuren voor voetgangers en fietsers en op- en afstapinfrastructuur voor kleine passagiersvaart mogelijk. Het verlagen van de kaaimuren maakt het water bereikbaar en zorgt voor een verkoelend effect in een vrij stenige publieke ruimte.

De bereikbaarheid met de **fiets** vormt een belangrijke pijler in de opbouw van de ruimte. We haken het station aan op een hoogwaardige, stedelijke fietsroute die het plangebied van noord naar zuid doorkruist en een onderdeel vormt van de stedelijke fietsring. De fietsverbinding verloopt conflictvrij en biedt maximaal comfort voor de gebruiker. Omwille van zijn belang duiden we de noord-zuidverbinding op plan aan. De fietsenstallingen sluiten maximaal aan op deze verbinding. Een meer fijnmazig fietsnetwerk zorgt voor een verspreiding naar de rest van de deelruimte en de aangrenzende stadswijken.

Het **stationsgebouw** combineert herkenbaarheid en functionaliteit met een duidelijke rol als organisator van de ruimte. Het is een 'horizontaal baken' en vermijdt daarmee de confrontatie met het hoogteaccent aan de overzijde van het stationsplein, met name de toren op de kop van de Oude

Dokken. De bouwhoogte blijft beperkt tot 5 bouwlagen of 18 m. Het uitzicht vanop het perron op het Gentse panorama is mee bepalend in de vormgeving van het gebouw. Het stedenbouwkundig plan vat het stationsgebouw in die zin op als een 'stadsbalkon'.



Aan het einde van de zichtas van de Oude Dokken komt een **iconisch gebouw**. Het stedenbouwkundig plan noemt dit het 'pleingebouw'. Het vormt een duidelijke, ruimtelijke scheiding tussen de twee pleinen. Door zijn ligging is het bij uitstek een 'alzijdig' gebouw. Het is met andere woorden een gebouw dat zich aan alle zijden op een kwalitatieve manier presenteert aan zijn omgeving. De functies in de plint laden de pleinen aan weerszijden van het gebouw op **en houden** rekening met de eigenheid van elk plein. Het toekomstig volume telt maximaal 7 bouwlagen of een hoogte van 25 m. Wordt er aan de Zwaaihoek een extra bouwlaag voorzien onder het niveau van de omgevende wegenis, dan rekenen we deze laag niet mee bij de hierboven beschreven 7 bouwlagen. Het gebouw zit hiermee in de 'tussenschaal' (cf. Ruimte voor Gent) en is in overeenstemming met het kantoorgebouw tussen de Kleindokkaai en de Koopvaardijlaan aan de overzijde van het plein.

*Figuur 37: referentie pleingebouw (Omgeving, 2020)*

De markante positie en openheid van de omgevende ruimte verantwoordt het werken in de tussenschaal. Tegelijk matigen we de bouwhoogte om de confrontatie met zowel het hoogteaccent langs Dok Zuid als de historische bebouwing aan de zijde van de binnenstad te vermijden. Het matigen van de bouwhoogte heeft bovendien een positief effect op de omgevende publieke ruimte, zowel op het vlak van bezonning als van windcomfort. Het stedenbouwkundig plan voorziet voor dit gebouw een extra gevelwand aan de waterkant, op te laden met een plein. Omdat deze extra gevelwand zich onder het niveau van de omliggende wegenis bevindt, moet de achterliggende bouwlaag niet meegeteld worden bij het bepalen van het maximaal aantal bouwlagen.

De dynamische, functionele ruimte van het busstation wordt aan de zuidzijde afgezoomd door een tweede gebouw. Het stedenbouwkundig plan noemt dit het '**bruggebouw**'. Het gebouw komt deels bovenop de noodzakelijke manoeuvreerruimte voor trams. Ook dit is een open bebouwing en vereist dan ook een specifieke vormgeving. De basis van het gebouw kan de stedelijke schaal (4-5 bouwlagen) hebben. Zowel aan de zijde van het openbaar vervoersplein als aan de zijde van het nieuw aan te leggen park is een optopping tot 7 bouwlagen te verantwoorden.

Het stedenbouwkundig plan voor deze deelruimte brengt bovenvermelde elementen uit de gewenste ruimtelijke structuur samen en geeft een **impressie** van hoe deze ruimte er in de toekomst zou kunnen uitzien.

## 5.4.2. Deelruimte Noord

Het bouwblok tussen de Koopvaardijlaan en de spoorweg zal een belangrijke transitie kennen. Het nieuwe traject van de stadsring en de bijbehorende haakse aansluiting op de Koopvaardijlaan bepalen de lay-out van het gebied. Met een tweeledig programma speelt het gebied in op zijn unieke ligging tussen het station en de woonontwikkelingen van de Oude Dokken.

De huidige bestemming 'industriegebied' vormt duidelijk een anomalie in het Gentse stadsweefsel. De historiek van het gebied (zie 4.1) hangt in belangrijke mate samen met de ontwikkeling van de industrie rond de Gentse havenwateren. De economische ontwikkeling heeft zich evenwel met de jaren meer naar het noorden verschoven. Met het RUP Oude Dokken en de bijbehorende



stadsontwikkeling is de transitie van dit oude havengebied ingezet. Het RUP Afrikalaan, dat in opmaak is en de ruimte tussen het noordelijk deel van de Koopvaardijlaan en de spoorweg omvat, zet deze transitie verder, maar kiest voor een uitgesproken menging van stedelijke functies. Wonen en werken verweven zich in een 'typisch' stadsweefsel. Deze menging vinden we trouwens ook terug in de bouwvelden van de Oude Dokken die grenzen aan het plangebied van het RUP Dampoort. Het programma voor het noordelijk deelgebied sluit aan bij deze traditie. We vervangen de achterhaalde bestemming 'industriegebied' door een bestemming die de nadruk legt op **stedelijke functies**.

We zien op het niveau van de deelruimte een **mening** van diverse stedelijke functies, met focus op woningen en kantoren. De aansluiting van de Koopvaardijlaan op de stadsring deelt het gebied op in twee delen en creëert zo de ruimtelijke condities voor een verdere toedeling van het functiepakket voor deze deelruimte.

#### a. Wonen ten noorden van de aansluiting op de stadsring



Figuur 38: visualisatie birds eye (Omgeving, 2020)

In het **noordelijk deel** kiezen we voluit voor een **woonprogramma**. In de nieuwe constellatie verdwijnt het traject van de Koopvaardijlaan en ontstaat de mogelijkheid om het wonen te clusteren rond een nieuw park dat doorloopt tot aan het water. Het ontwerpend onderzoek leidt tot een totaal te realiseren BVO van 17.300 m<sup>2</sup> voor deze deelzone. We reserveren minstens 10% van de BVO voor kleinschalige ondersteunende voorzieningen (zie 5.3.1.b voor wat we hieronder verstaan). 90% kan ingevuld met een residentieel project (15.570 m<sup>2</sup> BVO), wat goed is voor ca. 120 nieuwe woningen, a rato van gemiddeld 130 m<sup>2</sup> BVO per woning. Zoals in de programmadoelstellingen uiteengezet, streven we er in deze zone naar om minstens 30% van de woningvoorraad in te vullen met budgethuurwoningen. Minstens 25% van de woningen is bestemd voor gezinnen met kinderen.

De woningen komen in een L-vorm rond een centrale, groene ruimte. Het nieuwe park is minstens 2500 m<sup>2</sup> groot en sluit over de te supprimeren wegzate heen aan bij het park zoals bestemd in het RUP Oude Dokken. De omvang van het **park** is het resultaat van de groennorm. Rekenen we 20 m<sup>2</sup>

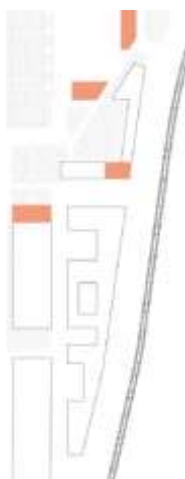
per woning, dan komen we uit op minstens 2400 m<sup>2</sup>. Het RUP voorziet een park van minstens 2500 m<sup>2</sup>. Het gemiddelde van 130 m<sup>2</sup> per woning is enkel een richtlijn. Mocht nu blijken dat het aantal woningen hoger ligt dan 120 entiteiten, stijgt het aandeel groen proportioneel. De groennorm van minstens 20 m<sup>2</sup> per woning blijft te allen tijde gelden. Het park toont zich als een uitgesproken groene ruimte. De mogelijkheden voor de aanplant van hoogstammig groen worden maximaal benut. Verharding binnen het park moet tot een minimum blijven. Het ontwerp van de omgevende bebouwing en de private buitenruimte moet maximaal rekening houden met een duurzaam functioneren van het aangrenzende publieke park.

De nieuwe woningen zijn zoveel mogelijk gericht naar het park. De gevels die uitgeven op de nieuwe stadsring en de Koopvaardijlaan vertonen een meer gesloten karakter. Op gebouwniveau moeten de nodige maatregelen het **akoestisch binnenklimaat** garanderen. De nieuwe gebouwen komen aan deze zijden op de verplichte bouwlijnen en vormen zo een aaneengesloten **gevelfront**.

Het **parkeren** gebeurt uitsluitend ondergronds. In- en uitritten zijn maximaal gebundeld en enkel toegelaten aan de zijde van de Koopvaardijlaan. Het aantal parkeerplaatsen blijft tot een minimum beperkt, gezien de ligging in de kernstad en de nabijheid van een openbaar vervoersknoop. Gezien de strategische ligging fungeren de ondergrenzen uit de parkeerrichtlijnen tegelijk als absolute bovengrenzen. Het RUP legt enkel de bovengrens vast, zodat het aantal parkeerplaatsen nog naar beneden kan worden bijgesteld om de evolutie in de modal shift te kunnen volgen. Per woning zijn maximaal 0,6 parkeerplaatsen toegestaan. Bereikbaarheid met de fiets is prioritair. Elk woongebouw of deel ervan is uitgerust met een voldoende grote en makkelijk te bereiken fietsenstalling.

De nieuwe gebouwen voldoen aan de stedelijke schaal en tellen **maximaal 5 bouwlagen** of 18 m bouwhoogte. Deze bouwhoogte sluit aan bij de basisopbouw van de volumes aan de overzijde van de Koopvaardijlaan (RUP Oude Dokken). Op de zuidoostelijke hoek van de L-vormige gebouwencluster is één hoogteaccent in de tussenschaal tot een maximum van 12 bouwlagen (42 m) mogelijk.

Het **hoogteaccent** ontleent in eerste instantie zijn betekenis aan de schaal van de omgevende, publieke ruimten. Het hoogteaccent komt op het kruispunt van de Koopvaardijlaan en de stadsring. Het infrastructuurlandschap wordt nog verder versterkt door de aanwezige sporenbundel aan de overzijde van de nieuwe stadsring. Aan de noordzijde bevindt zich een nieuwe parkzone.



De locatie sluit bovendien aan bij het systeem van alternerende hoogteaccenten langs het Handels- en Achterdok. Dit systeem is uitgezet binnen de visieopbouw voor de Oude Dokken. Per bouwblok wordt één hoogteaccent voorzien. Hun positie alterneert ten opzichte van het water: komt er een hoogteaccent aan het water, dan moet het volgende accent in tweede orde komen. Het bouwblok dat we met dit RUP verder afwerken, bevindt zich in tweede bouworde en kan aldus een bijkomend hoogteaccent verdragen.

*Figuur 39: het ruimtelijk concept voor alternerende hoogteaccenten volgens het stedenbouwkundig plan (Omgeving, 2020)*

## b. Kantoren ten zuiden van de aansluiting op de stadsring



In het **zuidelijke deel** gaat prioriteit uit naar het huisvesten van **kantoren**. Het bouwblok zit ingeklemd tussen de Koopvaardijlaan en de infrastructuurbundel van de spoorweg en de stadsring en is volgens de effectbeoordeling minder geschikt voor wonen. Het ontwerpend onderzoek in het kader van het stedenbouwkundig plan leert ons dat er ruimte is voor 41.400 m<sup>2</sup> aan gebouwen. Om de ruimtenood voor kantoren op te vangen en een aanbodbeleid te voeren in deze stationsomgeving is minstens 60% van de oppervlakte bestemd voor kantoren. De overige 40% wordt verdeeld over gemeenschapsvoorzieningen, studentenhuisvesting en kleinschalige voorzieningen. Om een monotone kantoorontwikkeling te vermijden, moeten de laatstgenoemde functies minstens 10% van de BVO in nemen.

*Figuur 40: referentiebeeld kantoren (Omgeving, 2020)*

De deelruimte is op vandaag volledig in private eigendom. In het gebied zijn bovendien nog een aantal **bestaande bedrijven** actief, onder meer een garage, een sanitairgroothandel en een verkooppunt voor kachels en haarden, evenals enkele **gemeenschapsvoorzieningen**, namelijk de islamitische faculteit. Het RUP initieert een geleidelijke en gefaseerde transitie. De bestaande functies mogen hun activiteiten verder blijven uitoefenen. Bestaande gebouwen mogen hiertoe verbouwd en uitgebreid worden tot een maximum van 20% van hun oorspronkelijk volume. Daarnaast bevinden zich een aantal particuliere woningen in het bouwblok. Deze woningen blijven zonevremd. Net als bij de bestaande bedrijven en voorzieningen mogen ook deze woningen nog verbouwen en beperkt uitbreiden tot een maximum van 20%.

De aanwezigheid van diverse functies, in combinatie met de versnipperde eigendomsstructuur maakt dat de toekomstige ontwikkeling wellicht sterk gefaseerd in de tijd zal plaatsvinden. Om de samenhang in de deelzone te bewaken en de beoogde kwaliteiten te garanderen, moet elke individuele aanvraag in de zone een **inrichtingsstudie bevatten**. De algemene voorschriften leggen uit wat een inrichtingsstudie is en welke onderdelen die moet bevatten.

Langs de stadsring is de bebouwing in hoofdzaak een gesloten gevelfront. Op gebouwniveau zijn de nodige maatregelen nodig om het **akoestisch binnenklimaat** te garanderen. Om een 'streetcanyon' effect tegen te gaan, voorziet het RUP een **onderbroken gevelfront** aan de zijde van de Koopvaardijlaan. De insprongen bevinden zich bij voorkeur in het verlengde van de groenzones en doorsteken in het bouwblok aan de overzijde van de Koopvaardijlaan. De inhammen bundelen de ontsluiting van de aanpalende gebouwen en worden maximaal met groen ingevuld. De verharding in deze insprongen moet tot een minimum beperkt blijven.

Het **parkeren** gebeurt uitsluitend ondergronds. In- en uitritten zijn maximaal gebundeld en zijn enkel toegelaten aan de zijde van de Koopvaardijlaan. Het aantal parkeerplaatsen moet tot een minimum beperkt blijven, gezien de ligging in de kernstad en de nabijheid van een openbaar vervoersknoep. Gezien de strategische ligging fungeren de ondergrenzen uit de parkeerrichtlijnen tegelijk als absolute bovengrenzen. Het RUP legt enkel de bovengrens vast, zodat het aantal parkeerplaatsen nog naar beneden kan worden bijgesteld om de evolutie in de modal shift te kunnen volgen. Deze bovengrens is gebaseerd op de norm die het RUP Oude Dokken voor kantoren

oplegt in de zones Z1i en Z1j aan de overzijde van de Koopvaardijlaan (0,6 pp per 100 m<sup>2</sup> BVO)<sup>37</sup>. Bereikbaarheid met de fiets is prioritair. Elk kantoorgebouw of deel ervan is uitgerust met een voldoende grote en makkelijk te bereiken fietsenstalling.

**Minstens 10%** van de ruimte tussen de Koopvaardijlaan en de stadsring **moet onbebouwd en onverhard blijven**. In toepassing van bovenvermelde inrichtingsprincipes bevinden de open ruimten zich vooral in de zuidelijke spie van het bouwblok en aan de zijde van de Koopvaardijlaan – gealigneerd met het groen aan de overzijde van de straat. In deze ruimten willen we de kansen voor hoogstammig groen maximaal benutten en is ruimte voor waterretentie.

### 5.4.3. Deelruimte Zuid

De gronden van het voormalige pakjesstation vormen deelgebied Zuid. Na de aanleg van de stadsring en de bijbehorende aansluiting van de Kasteellaan biedt dit deelgebied ruimte voor **gemeenschapsvoorzieningen** (géén studentenhuisvesting) en **sociale huisvesting**. Het stedenbouwkundig plan voorziet een drieledige opbouw. Net ten zuiden van het Luc Lemiengrepad voorzien we een park. De bouwzone tussen het park en de aansluiting op de stadsring is bestemd voor gemeenschapsvoorzieningen (onderwijs). De spievormige ruimte ten zuiden van de aansluiting op de stadsring is voorbehouden voor sociale huisvesting. Deze drieledige opbouw is nog steeds richtinggevend voor de verdere invulling van de zone, zij het dat we wel de nodige flexibiliteit inbouwen zodat er toch nog verschuivingen kunnen plaatsvinden. Voor sociale huisvesting moet minstens 7700 m<sup>2</sup> BVO beschikbaar zijn. Voor beide functies geldt dat er intern maatregelen nodig zijn om de lucht- en geluidskwaliteit te handhaven. Voor nieuwe gebouwen geldt bovendien de verplichting om minstens 90 m van de tunnelmond te blijven en dit cf. het plan-MER. De functies kunnen per perceel gescheiden worden, zoals voorzien in het stedenbouwkundig plan. Een combinatie van beide binnen één gebouw is evenwel niet uitgesloten. Zo laat het RUP in principe de mogelijkheid om de bovenbouw van de gemeenschapsvoorzieningen in te vullen met sociale huisvesting. Net als in het transferium en de noordelijke deelruimte kunnen ondersteunende voorzieningen het programma van gemeenschapsvoorzieningen en woningen aanvullen. Omwille van het aanbod in de onmiddellijke nabijheid, zowel langs de Dendermondsesteenweg als in het transferium, is dit evenwel geen verplichting.

Net als in deelruimte noord staan de gebouwen aan de oostzijde langs de stadsring en vormen ze een aaneengesloten **gevelfront**. De nieuwe gebouwen vallen binnen de stedelijke schaal en tellen **maximaal 5 bouwlagen** of een bouwhoogte van 18 m. Deze bouwhoogte sluit aan bij de schaal van de karakteristieke burgerwoningen aan de overzijde van de Kasteellaan. Op de koppen van de bouwblokken en aan de zijde van de R40 zijn tot 6 bouwlagen mogelijk. De nieuwe volumes zijn tot slot maar zo hoog als hun afstand tot de uiterste perceelsgrens van de aanpalende woonpercelen. Deze '45° - regel' moet ervoor zorgen dat de eventuele hinder van de nieuwe volumes voor de bestaande en geplande bebouwing in de onmiddellijke omgeving van het plangebied tot een minimum beperkt blijft.

Het **parkeren** gebeurt uitsluitend ondergronds. In- en uitritten zijn maximaal gebundeld en enkel toegelaten aan de zijde van de Kasteellaan. Het aantal parkeerplaatsen moet tot een minimum beperkt blijven, gezien de ligging in de kernstad en de nabijheid van een openbaar vervoersknoep. Gezien de strategische ligging fungeren de ondergrenzen uit de parkeerrichtlijnen tegelijk als absolute bovengrenzen. Het RUP legt enkel de bovengrens vast, zodat het aantal parkeerplaatsen

<sup>37</sup> Het RUP Oude Dokken voorziet in de zones die op wandelafstand van het station Dampoort liggen een parkeernorm voor kantoren van min. 1 pp per 200 m<sup>2</sup> of omgerekend 0,5 per 100 en max. 1 pp per 150 m<sup>2</sup> of omgerekend 0,66 pp per 100 m<sup>2</sup>.

nog naar beneden kan worden bijgesteld om de evolutie in de modal shift te kunnen volgen. Bij sociale huurwoningen zijn maximaal 0,4 parkeerplaatsen per woning toegelaten. Voor de toekomstige gemeenschapsvoorzieningen met focus op onderwijs zijn de parkeerrichtlijnen per ontwikkeling te bepalen. Zoals in de rest van de stad mogen er voor studenten geen parkeerplaatsen worden voorzien. Bereikbaarheid met de fiets is prioritair. Elk gebouw of deel ervan is uitgerust met een voldoende grote en makkelijk te bereiken fietsenstalling.

De **parkzone** is groter voorzien dan strikt noodzakelijk op basis van de groennorm<sup>38</sup> en staat mee in voor de opvang van de nood aan woongroen in de omgeving van het plangebied<sup>39</sup>. Het park is 4500 m<sup>2</sup> groot. Bij de verdere inrichting gaat specifiek aandacht uit naar de relatie met de naastgelegen tunnelmond, waarbij de infrastructurele ingrepen die nodig zijn om de negatieve impact op vlak van geluid en luchtkwaliteit te milderen zo kwaliteitsvol mogelijk geïntegreerd worden in het parkontwerp.

**Van de twee bouwzones moet telkens minstens 10% onbebouwd en onverhard blijven.** De open ruimtes bevinden zich in het ‘hart’ van het bouwblok en/of aan de zijde van de Kasteellaan. Zoals hierboven gesteld moet de zijde van de nieuwe stadsring is hoofdzaak de vorm hebben van een gesloten gevelfront. In de open ruimten willen we maximaal de kansen voor hoogstammig groen benutten en is ruimte voor waterretentie.



Figuur 41: referentiebeeld bouwblok deelruimte Zuid (Omgeving, 2020)

#### 5.4.4. Deelruimte Oost

Deze deelruimte omvat het gebied ten oosten van de sporen. Het RUP neemt dit deelgebied mee omdat het een deel is van het ‘gebied voor stedelijke ontwikkeling’ volgens het gewestplan. Deze ruimte maakt deel uit van het ‘binnengebied’ achter de bebouwing van de Dendermondsesteenweg. De grens van deze zone loopt dwars door de percelen en door de aanwezige functies, bebouwings- en eigendomsstructuur. Het is duidelijk dat de aanwezige functies en de stedenbouwkundige structuur van de betrokken omgeving in belangrijke mate bepalend zijn voor de verdere ontwikkelingen. De voorzijde van de betrokken percelen valt onder de stedenbouwkundige voorschriften van ‘woongebied’ volgens het gewestplan. We stemmen de bestemming van de strook langs de sporen af op de gewestplanvoorschriften en voorzien dan ook een vrij algemene bestemmingsomschrijving.

<sup>38</sup> Uitgaande van de groennorm is er voor de bijkomende woningen in deelruimte Zuid nood aan minstens 1460 m<sup>2</sup> (73 woningen X 20 m<sup>2</sup> per woning).

<sup>39</sup> Zo detecteert het groenstructuurplan onder meer een specifieke behoefte aan woongroen in de wijk ‘Dampoort’.

In deze zone zijn nu vooral handelsactiviteiten en opslag aanwezig, maar ook wonen. De meeste gebouwen zijn loodsachtige gebouwen. Een oud en mooi bakstenen fabriekspand kreeg een tweede leven als woongebouw.

We nemen in het RUP nog een beperkt aantal inrichtingsvoorschriften op. Zo leggen we op om de gevels die uitgeven op het station te voorzien van een kwaliteitsvolle afwerking omdat het om een zichtlocatie gaat. De bestaande groenelementen aan de rand van de spoorweg die in deze zone vallen, willen we behouden en waar mogelijk versterken. We nemen dit op als 'ecologische verbinding', waarbij een spontane ontwikkeling van natuur voorop staat. Langs de sporen geldt een bouw- en verhardingsvrije strook van 10 m (zie 5.3.2.a). Het RUP legt dit op als voorwaarde bij nieuwbouw, herbouw en grondige verbouwing.

## 5.5. Vertaling naar een grafisch plan met stedenbouwkundige voorschriften

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

### 5.5.1. Voorschriften in functie van wegenis

#### a. Zone voor bovenlokale wegen (Z6)

Het RUP duidt zowel het toekomstig traject van de stadsring als de Koopvaardijlaan aan als bovenlokale wegen. De rooilijn en specifieke ligging van beide zones is gebaseerd op de technische plannen en het stedenbouwkundig plan. De inrichtingsvoorschriften zijn minimaal gehouden en bieden de nodige flexibiliteit voor verder ontwerp.

#### b. Zone voor spoorwegen (Z7)

Het RUP bakent een zone voor spoorwegen af en biedt hierin de nodige ruimte voor de aanleg van een extra spoor aan de oostzijde. 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 fietsenstallingen. Daarnaast beschrijft het voorschrift een reeks werken die ook mogelijk zijn in deze zone, gaande van telecommunicatie-infrastructuur over diverse nutsleidingen tot de aanleg van fiets- of wandelpaden en groenbuffers.

#### c. Zone voor bovenlokale wegen met mogelijkheid tot overbouw (in overdruk)

Het RUP laat de mogelijkheid open om boven de tunnel te bouwen. Inrichting en programma van het bovengronds gedeelte zijn gebaseerd op de voorschriften van de zone voor transferium. Komen er in de gebouwen boven de tunnel kantoren, recreatie, toeristisch logies, detailhandel of reca, dan moet de vloeroppervlakte meegerekend worden bij het maximale bouwprogramma in Z3.

#### d. Zone voor lokale wegen (Z8)

De Kasteellaan, de Heernislaan en het noordelijk deel van de Koopvaardijlaan staan omschreven als lokale wegen. Ook hier is de afbakening van de zones gebaseerd op de technische plannen en het

stedenbouwkundig plan en zijn de inrichtingsvoorschriften minimaal gehouden in functie van de verdere weginrichting. De ontsluiting van de Kasteellaan naar de stadsring duiden we indicatief aan omdat het exacte traject en de vereiste breedte op vandaag nog onvoldoende gekend zijn.

#### **e. Zone voor waterwegen (Z9)**

De Zwaaiikom en de aansluitingen op de De Pauwvertakking en het Achterdok zijn aangeduid als zone voor waterwegen. De bruggen zijn in overdruk aangeduid.

#### **f. Fiets- en voetgangersverbinding (indicatief)**

Het plan duidt de dragende structuur voor fietsers en voetgangers indicatief aan. Het gaat hier om de noord-zuidverbinding langs de sporen en de oost-westverbinding tussen het Koopcentrum en het Sint-Baafsdorp. Delen van dit traject zijn al gerealiseerd, zoals het Luc Lemiengrepad.

## **5.5.2. Voorschriften voor stedelijke functies**

#### **a. Transferium (Z3)**

Deze zone beslaat de volledige ruimte tussen de Zwaaiikom en het station in het noorden en het Luc Lemiengrepad in het zuiden. Programma en inrichting zijn toegelicht in de gewenste ruimtelijke structuur. De hoofdcomponenten van de publieke ruimte, namelijk de te realiseren noord-zuid fiets- en voetgangersverbinding en de twee pleinwanden zijn indicatief op het plan aangeduid. De voorschriften bieden de nodige flexibiliteit om de publieke ruimte te integreren in de verdere inrichting van de onderliggende bestemmingszone. We koppelen de verdere inrichting aan een aantal kwaliteitscriteria om de vooropgestelde gewenste ruimtelijke structuur te garanderen.

#### **b. Deelruimte Noord: wonen(Z1)**

Programma en inrichting zijn uitgebreid beschreven in de gewenste ruimtelijke structuur voor de deelruimte Noord. De locatie van het hoogteaccent wordt in overdruk op het plan aangeduid.

#### **c. Deelruimte Noord: kantoren (Z2)**

Programma en inrichting zijn uitgebreid beschreven in de gewenste ruimtelijke structuur voor de deelruimte noord.

#### **d. Deelruimte Zuid: gemeenschapsvoorzieningen en sociale huisvesting (Z4)**

Programma en inrichting zijn uitgebreid beschreven in de gewenste ruimtelijke structuur voor de deelruimte noord.

#### **e. Deelruimte Oost: stedelijke functies (Z5)**

Programma en inrichting zijn uitgebreid beschreven in de gewenste ruimtelijke structuur voor de deelruimte oost.

## 6. Onderzoek tot milieueffectenrapportage

### 6.1. Wettelijk kader en toetsing MER-plicht

De opmaak van een gemeentelijk RUP valt onder het toepassingsgebied van het Decreet algemene bepalingen milieubeleid van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), het MER-besluit van 2004 (gewijzigd bij art. 18 B.VI.Reg. 1 maart 2013, B.S. 29 april 2013), het Besluit van de Vlaamse Regering van 12 oktober 2007 betreffende de milieueffectrapportage over plannen en programma's (B.S. 7 november 2007) en de Omzendbrief van 1 december 2007 betreffende milieueffectbeoordeling van 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:

- > er een passende beoordeling vereist is en/of
- > 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'

Aangezien het RUP Dampoort beantwoordt aan de bepalingen van punt 2<sup>40</sup>, is het RUP dus plan-MER-plichtig.

Het wijzigingsdecreet integratie plan-MER-RUP (01/07/2016) en bijbehorend uitvoeringsbesluit van 17/02/2017 bepaalt dat de planmilieueffectrapportage in het planningsproces van een ruimtelijk uitvoeringsplan voor nieuw op te starten RUP's geïntegreerd wordt uitgevoerd. Planningsprocessen waarvan de kennisgeving voor het opstellen van een plan-MER volledig is verklaard uiterlijk op 30 april 2017 blijven evenwel onderworpen aan de oude regeling.

Het RUP en bijbehorend planMER volgen de oude procedure en de opmaak van het plan-MER verloopt dus volgens het generieke spoor.

De kennisgeving is door de Dienst MER van de afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid<sup>41</sup> volledig verklaard op 9 augustus 2016. De Dienst MER heeft de kennisgeving ter inzage gelegd van 22 augustus 2016 tot en met 20 september 2016. In dezelfde periode was de kennisgeving ook raadpleegbaar op het kantoor van de Dienst Mer in Brussel, bij de Stad Gent en de gemeente Destelbergen en op de website van de Stad Gent. De richtlijnenvergadering vond plaats op 3 oktober 2016 en de richtlijnen, waarin de ontvangen inspraakreacties en adviezen zijn verwerkt, werden op 28 oktober 2016 gepubliceerd. Op 19 maart 2018 vond de ontwerp tekstbespreking van het plan-MER plaats.

Het team MER keurde op 5 november 2019 het plan-MER goed.

Het verwerken van het plan-MER in dit gemeentelijk RUP gebeurt op volgende wijze:

<sup>40</sup> Het RUP Dampoort vormt het kader voor projecten uit bijlage II (art. 10 infrastructuurprojecten, paragraaf b) Stadsontwikkelingsprojecten met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen.

<sup>41</sup> Deze dienst is intussen hervormd tot het Team Milieueffectrapportage (Team MER) van het Departement Omgeving Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten, Directie Gebiedsontwikkeling.



- > Het volledige plan-MER wordt vanaf goedkeuring een onderdeel van het gemeentelijk RUP en is dan ook een essentiële bijlage. Voor wie volledige informatie wil is dit het geschikte document.
- > We geven hierna de conclusie en de remediërende maatregelen die bij elke milieudiscipline in het plan-MER zijn aangegeven, integraal weer. Deze remediërende maatregelen situeren zich zowel op het niveau van het gemeentelijk RUP, het niveau van de omgevingsvergunning of een via ander instrument. Daardoor is dit zeer relevante informatie voor diegenen die het RUP gebruiken voor de advisering van de omgevingsvergunningen. Omdat de conclusies en 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, lijkt het wenselijk om deze conclusies en remediërende maatregelen integraal over te nemen in deze toelichtingsnota van het RUP. Daardoor is alle essentiële informatie in één beperkt document gebundeld. Tegelijk geven we aan hoe het RUP omgaat met deze conclusies en remediërende maatregelen uit het plan-MER.

Belangrijk is nog dat de beoordeling van de milieueffecten is gebeurd op basis van het concept-RUP uit 2015 (zie 10.2). Het concept-RUP voorzag een apart grafisch plan en voorschriften voor de twee ontsluitingsalternatieven: de tunnel en het gelijkvloerse kruispunt. Het plan-MER stelt dat bij de verdere RUP-procedure de keuze gemaakt moest worden tussen beide alternatieven<sup>42</sup>.

## 6.2. Alternatievenonderzoek

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

### 6.2.1. Ontsluitingsalternatieven

Het MER onderzoekt drie mogelijke alternatieven voor het verloop van de stadsring:



In het **tunnelalternatief** krijgt de stadsring een nieuw traject, parallel aan de sporen, waarbij de weg ter hoogte van het stationsplein en het Octrooiplein ondergronds verloopt. In de tunnel verloopt de R40 via 2X1 rijstroken. Het MER bestudeert hierbij nog twee varianten:

- > een volledig gesloten tunnel van 470 m lang
- > een tunnel met open middendeel (70 m) en twee tunnelsegmenten van ca. 200 m

<sup>42</sup> ECOREM, plan MER gemeentelijk RUP Dampoort, p. 37.

Het **brugalternatief** behoudt het traject langs de sporen, maar voorziet in een brugconstructie ter hoogte van het stationsplein en het Octrooiplein. Dit alternatief is evenwel al in een eerdere fase na een milieutoets weggeschreven<sup>43</sup>.



In het **alternatief van het gelijkvloerse kruispunt** verloopt de stadsring via de Kasteellaan en de Koopvaardijlaan, met één lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van het Octrooiplein. In dit alternatief krijgt de stadsring over het volledige traject een 2X2-wegprofiel.

Het ontwerp-RUP is opgemaakt op basis van het tunnelalternatief, gesteund op de beslissing van de Vlaamse overheid.

## 6.2.2. Programma-alternatieven

De programma-alternatieven houden de bruto vloeroppervlakte (BVO), het aantal bouwlagen en de mogelijke functies in die kunnen gerealiseerd worden door het plan. Voor de planonderdelen ten westen van de sporen<sup>44</sup> gaat het MER uit van een mix van stationsgerelateerde functies met kantoren, wonen, buurtondersteunende voorzieningen<sup>45</sup> en publiek groen. De grootteordes voor het programma zijn afgeleid uit het Ruimtelijk Structuurplan Gent en getoetst in het verkennend ruimtelijk onderzoek. Het MER lijst per deelgebied verschillende combinatiemogelijkheden op en koppelt die aan een keuze inzake maximaal te realiseren BVO en bijbehorend volume.

<sup>43</sup> Uit het plan MER, p. 49: "Uit de milieutoets Dampoort, die in functie van het 'verkennend ruimtelijk onderzoek' werd uitgevoerd, bleek immers dat het brugscenario zorgt voor een toename van de geluidsniveaus voor zones waar de woonfunctie aanwezig is (woongebied Kogelstraat/Serafijnstraat) of waar in de toekomst woon- en/of kantoorontwikkelingen voorzien zijn, namelijk de site van het pakjesstation en de Oude Dokken. Uit het 'verkennend ruimtelijk onderzoek' kwam bovendien naar voren dat de landschappelijke inpassing van een brug niet eenvoudig is. De ambitie om de barrièrewerking van het spoorwegtalud en het spoorviaduct te verkleinen is met een brug moeilijk te realiseren en wordt wellicht juist groter. De historische waarde van het spoorwegviaduct maakt deze opgave nog een stuk moeilijker. Tenslotte blijkt het ontwikkelbaar programma in het brugscenario ook een stuk kleiner dan in de andere scenario's en ook technisch duurder en moeilijker indien men de brug wil overbouwen. Om al deze redenen wordt ook het brugscenario niet verder onderzocht".

<sup>44</sup> Voor het planonderdeel ten oosten van de sporen voorziet het MER geen programma – alternatief, gezien de reden voor opname in dit RUP zuiver juridisch van aard is (was).

<sup>45</sup> Zoals detailhandel – categorie III, diensten en gemeenschapsvoorzieningen.

In **deelgebied Noord** onderzoekt het MER in eerste instantie een alternatief waarin de volledige zone (100%) bestaat uit kantoren en economische functies die zich richten op de openbaar vervoersknoop. Daarnaast onderzoekt het de mogelijkheid om in dit deelgebied maximaal 40% van het programma in te vullen met wonen. Qua volume-opbouw onderzoekt het MER de mogelijkheid om te werken met een basisopbouw van 3 bouwlagen of een standaardhoogte tot 5 bouwlagen. In het tunnelalternatief resulteert de standaardopbouw met 3 bouwlagen in een BVO van maximaal 47.400 m<sup>2</sup>. Het gelijkvloerse kruispunt levert 50.200 m<sup>2</sup> BVO op. Trekken we het aantal bouwlagen op tot 5, dan komen we in het tunnelalternatief aan een maximale BVO van 79.000 m<sup>2</sup>, in het gelijkvloerse alternatief van 83.600 m<sup>2</sup>.

Het ontwerp-RUP beperkt de BVO in de twee noordelijke zones (Z1 en Z2) tot 58.700 m<sup>2</sup>. Minstens 42% is bestemd voor kantoren, maximum 26% is bestemd voor wonen. De overige toegelaten functies (gemeenschapsvoorzieningen, toeristisch logies en ondersteunde voorzieningen) zijn te beschouwen als een verdere diversificatie van het oorspronkelijk planvoornemen dat aan de basis lag van dit alternatief.

In de **onmiddellijke omgeving van het station** geeft het MER voorrang aan functies die eigen zijn aan een openbaar vervoersknoop, in combinatie met kantoren en diensten. Op basis van het verkennend onderzoek laat het tunnelalternatief in deze zone een maximale BVO van 33.000 m<sup>2</sup> en het gelijkvloerse alternatief een maximale BVO van 25.000 m<sup>2</sup><sup>46</sup> toe. In beide alternatieven gaat het MER uit van een volume-opbouw tot maximaal 7 bouwlagen.

Het ontwerp-RUP beperkt de BVO in het transferium tot 32.000 m<sup>2</sup>. De verdere invulling is gelijkaardig aan het onderzochte alternatief.

In het **zuidelijke deelgebied** onderzoek het MER in eerste instantie een alternatief waarin de volledige zone (100%) wordt ingenomen door wonen en buurtondersteunende functies. Daarnaast onderzoekt het MER ook de mogelijkheid om de zone integraal (100%) of gedeeltelijk (50%) in te vullen met kantoren en diensten. In een volumetrie tot 5 bouwlagen kan het deelgebied 16.000 m<sup>2</sup> tot 18.500 m<sup>2</sup> BVO realiseren. Bij een verdere (lokale) optopping tot 6 bouwlagen is tot 26.000 m<sup>2</sup> mogelijk.

Het ontwerp-RUP beperkt de BVO in de zuidelijke deelzone (Z4) tot 19.500 m<sup>2</sup>. Minstens 40% wordt ingenomen door wonen onder de vorm van sociale huisvesting. 'Buurtondersteunende' functies zijn gevat onder de term 'ondersteunende voorzieningen'. Kantoren zijn hier niet meer voorzien. De keuze om wonen te combineren met gemeenschapsvoorzieningen is in overeenstemming te brengen met het initieel planvoornemen.

### 6.2.3. Inrichtingsalternatieven

Inrichtingsalternatieven hebben betrekking op de lay-out of ruimtelijke configuratie van de geplande activiteiten.

In het tunnelalternatief ligt de ruimte-inname voor de nieuwe weginfrastructuur in de **noordelijke deelzone** aan de achterzijde van het bouwblok. Op die manier is een gedeeltelijke verwerving van de gronden mogelijk, zodat de rest van het bouwblok zich op een autonome en geleidelijke manier kan herontwikkelen. Afhankelijk van de keuze tussen gemiddeld 3 of 5 bouwlagen bedraagt de BVO<sub>max</sub> in dit inrichtingsalternatief resp. 47.400 m<sup>2</sup> en 79.000 m<sup>2</sup>. Blijft de stadsring gelijkvloers,

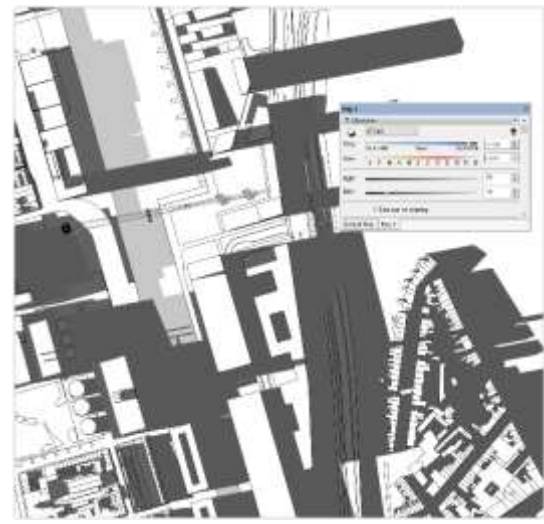
<sup>46</sup> Het MER rekent ca. 1000 m<sup>2</sup> BVO voor het tram-, bus- en treinstation. Binnen het totaalprogramma wordt het parkeergebouw buiten beschouwing gelaten. Hiervoor wordt gerekend met 500 plaatsen voor pendelaars (worst case).

dan zal de Koopvaardijlaan 6 m breder moeten worden om ruimte te bieden voor een 2X2-wegprofiel. Omdat de onteigeningen aan de straatzijde plaatsvinden, zullen we de betrokken percelen in hun totaliteit moeten verwerven, wat dan wel weer mogelijkheden biedt voor een totaalontwikkeling met aangepaste gebouwenconfiguratie.

De maximale BVO die het ontwerp-RUP toelaat (58.700 m<sup>2</sup>) valt binnen de vork uit het alternatievenonderzoek van het MER. De voorschriften beperken de bouwhoogte in beide zones tot maximaal 5 bouwlagen, maar laten in de meest noordelijke zone wel de mogelijkheid open om een hoogteaccent te voorzien tot 12 bouwlagen. De keuze voor dit hoogteaccent is onderbouwd vanuit de gewenste ruimtelijke structuur (zie 5.3). Waar het tunnelalternatief uit het concept-RUP voorziet in een meer verspreide bebouwing met een uniforme bouwhoogte van telkens vijf bouwlagen, brengt het ontwerp-RUP meer reliëf in de toekomstige bebouwing. Het hoogteaccent laat toe om het voorziene woonprogramma van 15.570 m<sup>2</sup> volledig te clusteren in de zone die zich het verst van de noordelijke tunnelmond bevindt. De ligging aan de oostzijde van de projectzone maakt dat de schaduwkegel vooral terecht komt op de oostelijk gelegen infrastructuurbundel (zie onderstaande figuren). De toelating voor een eventueel hoogteaccent brengt dus de bezonning van de omgevende woningen niet per definitie in het gedrang.



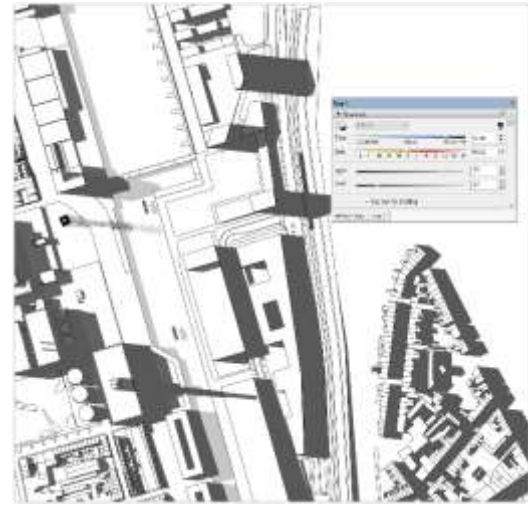
*Simulatie schaduw 21 maart, 12u.*



*Simulatie schaduw 21 maart, 17u.*



*Simulatie schaduw 21 juni, 12u.*



*Simulatie schaduw 21 juni, 17u.*

Hoewel een hoogteaccent principieel mogelijk is, blijft het wel belangrijk om de effecten verder te onderzoeken bij het uitwerken van een concreet projectvoorstel. Het RUP schrijft dan ook voor dat de inrichtingsstudie hieraan een specifiek hoofdstuk moet wijden. Dit hoofdstuk toont dan aan hoe het hoogteaccent anticipeert op de milieueffecten van de hogere bebouwing en dan in het bijzonder op de effecten inzake windhinder, windgevaar en schaduwhinder, hoe er wordt omgegaan met de mogelijke privacyhinder en hoe het hoogteaccent zich in zijn architecturale uitwerking integreert in het omgevend stadslandschap.

De inrichting van het **middendeel** wordt in hoofdzaak bepaald door het ontsluitingsalternatief. Kiezen we voor de tunnel, dan is een compacte bundeling van trein, tram en busstation mogelijk in de zone ten zuiden van de Zwaaiikom. Bij het gelijkvloerse alternatief moet het bus- en tramstation meer naar het zuiden opschuiven en wordt het losgekoppeld van het treinstation.

De voorschriften voor het middendeel of transferium uit het ontwerp-RUP gaan uit van een inrichting die op zijn beurt het gevolg is van de keuze van de Vlaamse overheid voor het tunnelalternatief.

Voor het **zuidelijke deel** onderscheidt het MER vier inrichtingsalternatieven:

- > Een eerste alternatief is gebaseerd op het verkennend ruimtelijk onderzoek en gaat uit van verspreide bebouwing (16.781 m<sup>2</sup> BVO) en hiertussen verspreid publiek domein met groen (10.275 m<sup>2</sup>).
- > Een tweede alternatief, het zgn. 'verkennend ruimtelijke onderzoek XL', gaat uit van een meer geconcentreerde bebouwing (25.960 m<sup>2</sup> BVO) met gespreid en deels woongroen (9810 m<sup>2</sup>) tussen de gebouwen.
- > Een derde alternatief voorziet in een centrale woongroenzone (5602 m<sup>2</sup>) waarrond de bebouwing compact is opgesteld (15.640 m<sup>2</sup>).
- > In een laatste alternatief is een plintmodel. Hierin wordt de bebouwing geclusterd langs de sporen (18.543 m<sup>2</sup> BVO) en ontstaat een aaneensluitende, lineaire groenzone langs de Kasteellaan (7733 m<sup>2</sup>).

Het ontwerp-RUP voorziet een samenhangende groenzone en een ontwikkeling in twee bouwblokken, van elkaar gescheiden door de nieuwe weg die de Kasteellaan moet ontsluiten naar de stadsring.

## 6.2.4. Synthese

Onderstaande tabel vat de combinatiemogelijkheden van de verschillende ontsluitings-, programma- en inrichtingsalternatieven samen voor elk van de drie deelgebieden<sup>47</sup>.

		PROGRAMMA-ALTERNATIEVEN			INRICHTINGSMOGELIJKHEIDEN	NAAM DEELSCENARIO		
		Functies	BVO (in m <sup>2</sup> )	Bouwhoogte				
ONTSluitINGSMOGELIJKHEIDEN	TUNNEL	Noordelijk deel	100% kantoren en economische functies gericht op de openbaar vervoersknoop	47.400	3 bouwlagen	Autonome en geleidelijke herontwikkeling bouwblok met 2de gevel tlv N40	DEELSCENARIO A1	
			60% kantoren en economische functies gericht op de openbare vervoersknoop en 40% wonen		3 bouwlagen		DEELSCENARIO A2	
			100% kantoren en economische functies gericht op de openbaar vervoersknoop	79.000	5 bouwlagen		DEELSCENARIO A3	
			75% kantoren en economische functies gericht op de openbare vervoersknoop en 25% wonen		5 bouwlagen		DEELSCENARIO A4	
		Midden deel	100% kantoren en diensten waarvan 1000 m <sup>2</sup> BVO voor bus-, tram-, en treinstation	33.000	max. 7 bouwlagen	Bebouwing omkadert het nieuwe stationsplein, met koppgebouw tlv de Zwaailom	DEELSCENARIO A5	
		Zuidelijk deel	100% wonen en buurtondersteunende functies	17.000	5 bouwlagen	Verspreide bebouwing met gespreid groen tussen de gebouwen	DEELSCENARIO A6	
			100% kantoren en diensten				DEELSCENARIO A7	
			50% wonen en buurtondersteunende functies en 50% kantoren/diensten				DEELSCENARIO A8	
			100% wonen en buurtondersteunende functies	18.500		5 bouwlagen	Zeer sterk geconcentreerde bebouwing langs het spoor met aanheensluitende lineaire groenzone	DEELSCENARIO A9
			100% kantoren en diensten					DEELSCENARIO A10
			50% wonen en buurtondersteunende functies en 50% kantoren/diensten					DEELSCENARIO A11
			100% wonen en buurtondersteunende functies	16.000		5 bouwlagen	Sterk geconcentreerde bebouwing en aanheensluitende groenzone van > 5.000 m <sup>2</sup>	DEELSCENARIO A12
			100% kantoren en diensten					DEELSCENARIO A13
			50% wonen en buurtondersteunende functies en 50% kantoren/diensten					DEELSCENARIO A14
			100% wonen en buurtondersteunende functies	26.000		5 bouwlagen + 6de dakverdieping	Sterk geconcentreerde bebouwing met gespreid groen tussen de gebouwen	DEELSCENARIO A15
			100% kantoren en diensten					DEELSCENARIO A16
			50% wonen en buurtondersteunende functies en 50% kantoren/diensten					DEELSCENARIO A17
GELUKGRONDS KRUSPUNT	Noordelijk deel		100% kantoren en economische functies gericht op de openbaar vervoersknoop	50.200		3 bouwlagen	Volledige verwerving en herontwikkeling bouwblok - laat aangepaste gebouwconfiguratie toe	DEELSCENARIO B1
		60% kantoren en economische functies gericht op de openbare vervoersknoop en 40% wonen	DEELSCENARIO B2					
		100% kantoren en economische functies gericht op de openbaar vervoersknoop	83.600	5 bouwlagen	DEELSCENARIO B3			
		75% kantoren en economische functies gericht op de openbare vervoersknoop en 25% wonen			DEELSCENARIO B4			
	Midden deel	100% kantoren en diensten waarvan 1000 m <sup>2</sup> BVO voor bus-, tram-, en treinstation	25.000	max. 7 bouwlagen	Bebouwing verschuift in zuidelijke richting en bakent 2 kleinere pleinen af	DEELSCENARIO B5		
	Zuidelijk deel	100% wonen en buurtondersteunende functies	17.000	5 bouwlagen	Verspreide bebouwing met gespreid groen tussen de gebouwen	DEELSCENARIO B6		
		100% kantoren en diensten				DEELSCENARIO B7		
		50% wonen en buurtondersteunende functies en 50% kantoren/diensten				DEELSCENARIO B8		
		100% wonen en buurtondersteunende functies	18.500		5 bouwlagen	Zeer sterk geconcentreerde bebouwing langs het spoor met aanheensluitende lineaire groenzone	DEELSCENARIO B9	
		100% kantoren en diensten					DEELSCENARIO B10	
		50% wonen en buurtondersteunende functies en 50% kantoren/diensten					DEELSCENARIO B11	
		100% wonen en buurtondersteunende functies	16.000		5 bouwlagen	Sterk geconcentreerde bebouwing en aanheensluitende groenzone van > 5.000 m <sup>2</sup>	DEELSCENARIO B12	
		100% kantoren en diensten					DEELSCENARIO B13	
		50% wonen en buurtondersteunende functies en 50% kantoren/diensten					DEELSCENARIO B14	
		100% wonen en buurtondersteunende functies	26.000		5 bouwlagen + 6de dakverdieping	Sterk geconcentreerde bebouwing met gespreid groen tussen de gebouwen	DEELSCENARIO B15	
		100% kantoren en diensten					DEELSCENARIO B16	
		50% wonen en buurtondersteunende functies en 50% kantoren/diensten					DEELSCENARIO B17	

## 6.3. Doorwerking planmilieueffectrapportage

In dit hoofdstuk geven we aan op welke wijze de resultaten van de planmilieueffectrapportage doorwerken in het ontwerp van het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. We delen het hoofdstuk verder in op basis van de te beoordelen disciplines. Teksten die we rechtstreeks uit het plan-MER overnemen, zijn *schuin gedrukt*.

<sup>47</sup> ECOREM, plan MER gemeentelijk RUP Dampoort, p. 76

## 6.3.1. Mens-verkeer

### a. Conclusies uit effectrapportage

*Wat betreft de Discipline Mens – Mobiliteit heeft voorliggend plan nagenoeg enkel positieve effecten. In het tunnelalternatief zijn er enkel positieve effecten. Zowel voor de verkeerssystemen voetgangers, fietsers als openbaar vervoer is er een positief effect. Voor het verkeerssysteem autoverkeer is er zelfs een aanzienlijk positief effect aangezien de trajecttijden sterk afnemen. Ook voor het multimodale verkeerssysteem, de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid is er een positief effect in het tunnelalternatief. Enkel voor de verkeersleefbaarheid werd het effect als verwaarloosbaar beschouwd. Dat is een gevolg van toenemende verkeersintensiteiten van de bijkomende ontwikkelingen. Algemeen beschouwd heeft het tunnelalternatief dus een positief effect op de discipline Mens-mobiliteit.*

*In het kruispuntalternatief zijn de meeste effecten ook positief. Voor voetgangersvoorzieningen en fietsvoorzieningen is er een beperkt positief effect. Voor openbaar vervoer is er een beperkt positief tot positief effect, behalve voor de inpassing in het toekomstige ov-structuur, die als aanzienlijk negatief beoordeeld wordt. De inrichting van het kruispuntalternatief hypothekeert immers de verdere uitbouw van de traminfrastructuur in oostelijke richting. Voor autoverkeer is er een positief tot aanzienlijk positief effect. Dat is ook het geval voor het multimodale verkeerssysteem, de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid. Voor de verkeersleefbaarheid is er een beperkt negatief effect. Dat is een gevolg van toenemende verkeersintensiteiten van de bijkomende ontwikkelingen die zich oriënteren op lokale wegen. Algemeen beschouwd heeft het kruispuntalternatief dus een beperkt positief effect op de discipline Mens-mobiliteit.*

Dat het tunnelalternatief consequent even goed tot beter scoort en veel beter op de uitbouw van de toekomstige traminfrastructuur in oostelijke richting aansluit dan het kruispuntalternatief, is een van de redenen waarom dit RUP kiest voor het tunnelalternatief.

### b. Milderende maatregelen

*Op het vlak van mobiliteit heeft dit plan nagenoeg geen negatieve effecten. Enkel in het kruispuntalternatief is er een beperkt negatief effect voor verkeersleefbaarheid (het aantal gereden voertuigkilometers) en een aanzienlijk negatief effect voor de toekomstige openbaar vervoersstructuur. In het eerste geval is er een negatief effect doordat er meer gemotoriseerd verkeer verwacht wordt op het lokale wegennet.*

*De stad Gent werkt momenteel volop aan het tegengaan van deze effecten, onder andere met de invoering van het recente circulatieplan voor de binnenstad (2017). Verdere uitbouw ervan en het stap voor stap uitbreiden (in het bijzonder in de wijken buiten de R40) zijn een goede maatregel om het negatief effect te milderen. Er zijn ook een aantal ontwikkelingsscenario's die hieraan tegemoetkomen.*

*In het tweede geval is er een negatief effect omdat de realisatie van het kruispuntalternatief de toekomstige openbaar vervoersstructuur hypothekeert. De bochtstralen voor de tramsporen onder Dampoortbrug kunnen immers niet gecombineerd worden met een kruispunt van de R40 zo dicht bij diezelfde brug. Dat zou een tramverlenging sterk hypothekeken. Als milderende maatregel is een andere kruispuntinrichting nodig met een andere aantakking van de R40 of een keuze voor het tunnelalternatief.*

*De andere indicatoren werden in dit MER enkel positief beoordeeld. Bij de verdere uitwerking van het plan is het dan ook belangrijk dat er voldaan wordt aan de aangenomen criteria zoals ze hier bij de beoordeling werden toegepast. Specifiek wordt daarbij gedacht aan de kwaliteitseisen voor voetgangers en fietsers met betrekking tot maaswijdte en omrijdfactor.*

Omdat dit RUP enkel verder werkt op het tunnelalternatief, moeten er vanuit de discipline Mobiliteit **geen milderende maatregelen** worden genomen.

In toepassing van het ruimtelijk concept 'Dampoort als filterpunt op de stadsring' (zie 5.2) kiest dit RUP er uitdrukkelijk voor om enkel de stadsring en de Koopvaardijlaan op te nemen als onderdeel van het bovenlokale wegennet. Aan beide zijden van de tunnel is telkens een lichtengeregeld kruispunt voorzien. Beide kruispunten zijn vormgegeven volgens het principe van een haakse aansluiting. De reservatiestrook is voorzien op een 2X2-wegprofiel. In de tunnel krijgt de stadsring een 2X1-profiel met pechstrook. Het resterende gedeelte van de Heernislaan en de Kasteellaan fungeren als lokale wegen. Er zijn maatregelen nodig om doorgaand autoverkeer te vermijden. De zone rond de openbaar vervoersknoop en de zwaairom krijgt de vorm van een plein. Deze publieke ruimten is zodanig ingericht dat autoverkeer geweerd wordt, met uitzondering van de noodzakelijke toegang tot de ondergrondse parking. In het toelichtend gedeelte van zowel de zone voor transferium als de zone voor lokale wegen verwijzen we telkens naar het STOP-principe als leidraad voor de toekomstige herinrichting.

De voorschriften van de zone voor transferium zijn op maat geschreven van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. De publieke ruimte in deze zone is zo ingericht dat reizigers zeer makkelijk kunnen overstappen van het ene naar het andere vervoersmiddel. Het toekomstige bus- en tramstation krijgt een zo compact en performant mogelijke inrichting. Het oriëntatie van de perrons in noord-zuid richting, dwars op de hoofdingang van het station, lijkt hierbij de meest geschikte inrichtingsvorm. De belangrijke noord-zuid fietsverbinding, onderdeel van de stedelijke fietsring, staat indicatief op het plan aangeduid. De fietsverbinding start aan de al gerealiseerde onderdoorgang, biedt rechtstreekse toegang tot het station en de fietsenstalling, kruist het Octrooiplein ongelijkvloers parallel aan het spoorviaduct en maakt, eenmaal terug op maaiveld, gebruik van de vijfde onderdoorgang onder het spoor om aan te sluiten op de stadsregionale fietsverbinding langs de Land Van Waaslaan en op de verbinding in noordelijke richting langs de groenklimateas 1. In de voorschriften voor de stedelijke ontwikkelingszones is ruim aandacht voor de fietsbereikbaarheid en stallingsmogelijkheden. Het autoparkeren blijft tot een minimum beperkt. In de zone voor transferium is ruimte voor een beperkte pendelparking. In de andere ontwikkelingszones verwijzen we telkens naar de ondergrens van de parkeerriichtlijnen van de Stad Gent of de ondergrens uit het RUP die aan de overzijde van de Koopvaardijlaan van toepassing is, zodat het aantal parkeerplaatsen tot een minimum beperkt kan blijven. We reserveren de stedelijke ontwikkelingszones specifiek voor functies die veel mensen tewerk stellen of ontvangen en ondersteunen op die manier maximaal de werking van deze stadsregionale knoop.

## 6.3.2. Geluid en trillingen

### a. Conclusies uit de effectrapportage

*In de Discipline Geluid werd de geluidsimpact bestudeerd van de ontsluitingsalternatief tunnel en gelijkvloers kruispunt. Beide opties werden vergeleken met de gemodelleerde situatie referentie2020.*

*Uit de vergelijking met de referentiesituatie blijkt dat beide ontsluitingsalternatieven licht negatief tot aanzienlijk positief scoren in de omgeving, afhankelijk van de beoordelingslocatie. In een groot deel van het studiegebied zijn de geluidsniveaus dus lager in de twee scenario's dan in de referentiesituatie. Hierbij is de tunnel op meer plaatsen positief dan het gelijkvloers kruispunt.*

*Bij beide ontsluitingsalternatieven maar ook bij de referentiesituatie treden er evenwel sterk verhoogde geluidsniveaus op in de drie delen van het plangebied, ongeacht de inrichtingsalternatieven. Bij een ontwikkeling als woonzone zal dan ook de gepaste aandacht*



*moeten besteed worden aan het voorzien van voldoende gevelgeluidsisolatie. Ook bij een ontwikkeling als kantoorzone of scholen moet voldoende gevelgeluidsisolatie voorzien worden.*

Dat het tunnelalternatief op meer plaatsen positieve effecten heeft dan het kruispuntalternatief, is een van de redenen waarom dit RUP kiest voor het tunnelalternatief. Ondanks dat het MER aantoonde dat het geluidsklimaat zal verbeteren door het aanpakken van het Dampoortknooppunt, blijft de geluidsdruk te hoog, waardoor dit RUP geluidsbeschermende maatregelen oplegt (zie volgende paragraaf).

## **b. Milderende maatregelen**

*Milderende maatregelen zijn nodig voor de nieuwe woonontwikkelingen in het gedeelte noord en zuid. Deze maatregelen zijn ook aangewezen in de referentiesituatie.*

*Het spoorverkeer dient volgens de referentiewaarden met minstens 1 dB verminderd te worden.*

*Het plaatsen van een scherm op de talud langs de spoorweg is effectief. Het scherm bevindt zich immers dicht bij de bron. Een modelberekening leert dat een scherm van 1 m hoogte al een reductie van 6 dB kan opleveren op 4 m hoogte. Om ook op hogere bouwlagen effectief te zijn, dient het scherm minstens 4 m hoog te zijn. Deze maatregel heeft echter ook een impact op de disciplines Ruimte, waar aangeraden wordt om het scherm 'in te groenen' bv. door het laten begroeien met klimplanten, waardoor het geen louter koude en kale constructie blijft. Gelet ook op de hoge kostprijs van een geluidscherm, kan beter gekeken worden naar de toekomstige evoluties inzake te verwachten emissies. In de ontwikkelingsscenario's (paragraaf 7.2.9) is beschreven welke maatregelen NMBS en/of Infrabel nemen om het geluid van spoorverkeer te verminderen.*

*Voor het wegverkeer moet er een reductie van 10 tot 12 dB worden gerealiseerd. Dit is met een scherm nauwelijks haalbaar, zeker niet voor hoger gelegen bouwlagen. De belangrijkste maatregel zal in dit geval dus erin bestaan om voldoende geluidsisolatie te voorzien in de gebouwschil van de nieuwe woonontwikkeling. De norm NBN-S-400-1 uit 2005 geeft hierover de te volgen waarden. Bij een ontwikkeling met kantoren en scholen zijn er ook te volgen eisen aan de gevelisolatie. De eisen voor kantoren zijn beschreven in de norm NBN S-01-400 uit 1977. Deze norm is evenwel verouderd en zal op termijn vervangen worden door een nieuwe versie. Om toch een redelijk graad van geluidsisolatie te bereiken, wordt daarom als alternatief vaak gebruik gemaakt van de norm NBN S01-400-2 voor scholen. De eisen aan de gevelisolatie voor een school of een kantoor zijn minder streng dan deze voor een woning of een appartement.*

*Bij het ontwerp van de woongebouwen dient de nodige aandacht besteed te worden aan hoe de woonfuncties worden gekozen in het gebouw. Bij het ontsluitingsalternatief tunnel is het aan te bevelen dat de woonfuncties georiënteerd zijn naar de Kasteellaan, dus naar de zijden die het minst aan lawaai worden blootgesteld.*

*Een verlaging van de snelheid van 50 km/h naar 30 km/h geeft een verbetering van 3 dB. Dit kan wel implicaties geven voor de doorstroming op de R40.*

*Het wegdek is gemodelleerd als SMA-C (steenmestiekasfalt). Deze is al geluidsarm. Een verbetering van 2 dB kan gerealiseerd worden bij een wegdek bestaande uit AGT (Asfaltmengsels voor Geluidsarme Toplagen). Dit is enkel het geval bij snelheden waar het rolgeluid dominant is, dus vanaf ongeveer 70 km/h. In een stedelijke omgeving is dit type wegdek dus minder aangewezen.*

*Er wordt aanbevolen om een akoestische studie op te nemen op het niveau van de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen.*

Gezien de geluidsdruk in de omgeving van het plangebied te hoog is, leggen we, conform de milderende maatregelen, voorwaarden met betrekking tot gevelisolatie van gebouwen en oriëntatie van woonvertrekken op in de zones voor stedelijke functies. Met de best beschikbare technieken

moet de geluidsbelasting tot een minimum beperkt blijven . Op die manier ontstaat een aangenaam woon-, werk- of studeerklimaat. Specifiek voor het wonen stelt het RUP voorop dat elke woning over minstens één verkeersluwe gevel moet beschikken. De woningen moeten zich dan ook maximaal oriënteren op de achterliggende groenzones. In de zuidelijke deelruimte moeten woningen en andere gebouwen minstens 90 m afstand houden van de tunnelmond. Ook bij de wegen en spoorwegen moeten de best beschikbare technieken ertoe leiden dat de geluidsbelasting tot een minimum beperkt blijft, bv. door een geluidsarm wegdek of een geluidsscherm. De generieke voorschriften laten hiervoor de nodige infrastructurele aanpassingen in alle zones toe, mits ze op een landschappelijk verantwoorde manier in te passen.

### 6.3.3. Lucht

#### a. Conclusies uit de effectrapportage

*De verschillen tussen de verschillende scenario's zijn klein en niet van een beslissend niveau, te meer het gaat om voorspellingen, trends op basis van talrijke onzekere inputgegevens zoals de te verwachten verkeersbewegingen en de meteorologische details.*

*Een belangrijke bemerking bij deze conclusie is dat enkele van de mogelijke verdere ontwikkelingsscenario's, zoals de volledige ontwikkeling van de Oude Dokken of de uitvoering het bijkomend programma van RUP Afrikalaan, aantonen dat een tunnelseenario ten opzichte van een gelijkvloerse kruispunt meer restcapaciteit en bufferend vermogen heeft op gebied van de verkeersafwikkeling.*

*Beperkingen van het programma van het plan, uiteindelijke invullingen met minder bouwlagen of met een andere verhouding kantoor/bewoning zullen geen milderend effect op de verkeersemisseries en achtergrondwaarden hebben.*

*De enige milderende maatregelen die kunnen worden genomen, zijn ondersteunende of flankerende maatregelen.*

*In de kennisgevingsnota werden alle mogelijk deelscenario's voor het noordelijk, het centrale en het zuidelijk deel beschreven, waarbij elk van deze deelscenario's gekoppeld kan worden aan het ontsluitingsalternatief tunnel (een A-deelscenario) of het ontsluitingsalternatief met het gelijkvloerse kruispunt (een B-deelscenario). Dit leidt tot een totaal van 96 scenario's, die elk een combinatie zijn van drie deelscenario's (voor noordelijk, voor centraal en voor zuidelijk). Uit deze 96 mogelijkheden werden zes representatieve combinaties gekozen als studieobject.*

*De scenario's uit de kennisgevingsnota met inrichtingsalternatief "plint" (zoals scenario's 42 en 90) werden niet berekend wegens niet wenselijk vanuit het oogpunt luchtkwaliteit, wat in overeenstemming is met actie V38 van het Actieplan Lucht (cf. beleidsmatige randvoorwaarden).*

*Uit de vergelijking van de immissies bij realisatie van de verkeersinfrastructuur, maar zonder verdere projectontwikkeling, blijkt dat een beperking van het plan, een uiteindelijke invulling met minder bouwlagen of met een andere verhouding kantoor/bewoning, nauwelijks enig effect heeft. Een selectie maken tussen scenario's 67 en 83 enerzijds voor de gelijkgrondse ontsluiting, en tussen scenario's 19 en 35 voor de tunnelontsluiting is dus, althans in het kader van de luchtkwaliteit, niet relevant.*

Het plan-MER concludeert hier dat er voor de discipline lucht geen expliciete voorkeur voor tunnel dan wel kruispunt is, maar wijst toch richting het tunnelalternatief omwille van een hogere restcapaciteit en bufferend vermogen op het gebied van de verkeersafwikkeling. Het RUP kiest o.a. hierdoor voor het tunnelalternatief. Milderende maatregelen zijn vereist, maar kunnen enkel via flankerend beleid gerealiseerd worden. De Stad Gent maakt hier echter al volop werk van (zie b).

## b. Milderende maatregelen

### Verlagen van het ontwikkelbaar programma

*Naar aanleiding van de -3 score ter hoogte van enkele street canyons en tunnelmonden (zie effectbespreking in de planMER) werd onderzocht of een beperking van het programma, een uiteindelijke invulling met minder bouwlagen of met een andere verhouding kantoor/bewoning, een milderend effect op de verkeersemisies en achtergrondwaarden kan hebben, werden bijkomende modelberekeningen gedaan. De effecten op de NO<sub>2</sub>-concentratie, louter veroorzaakt door uitvoering van de infrastructuurwerken, met name de gelijkgrondse kruising en de gesloten tunnel, werden berekend. In deze scenario's is geen nieuwe bebouwing voorzien ten opzichte van de referentiesituatie, en dus evenmin bijkomende verkeers- of stookemissies.*

[...]

*Er zijn hierbij twee belangrijke vaststellingen te maken.*

*Een eerste vaststelling is dat tunnelmonden steeds verantwoordelijk zijn voor een verminderde luchtkwaliteit in hun onmiddellijke omgeving; bij drukke tunnels kan deze aanzienlijk zijn.*

*Een tweede vaststelling is dat de verschillen t.o.v. de volledige projectontwikkeling zeer gering zijn.*

*Een beperking van het ontwikkelbaar programma, met een uiteindelijke invulling van minder bouwlagen of met een andere verhouding kantoor/bewoning, zal dus nauwelijks enig milderend effect op de verkeersemisies en achtergrondwaarden hebben.*

In het RUP is aldus een volwaardig programma opgenomen.

### Mogelijke milderende maatregelen door flankerend beleid

#### 1. Stimuleren openbaar vervoer en afraden autoverkeer

*Deze maatregelen vinden we terug bij de Discipline Mens–Mobiliteit, als mogelijke ontwikkelingsscenario's. Een versterking van het openbaar vervoer, met onder andere een intensiever personenvervoer via het spoor en/of de verdere doortrekking van de tramlijnen in oostelijke richting van het plangebied beperkt de toename van het aantal gereden autokilometers, en alzo de verkeersemisies. Ditzelfde geldt voor het invoeren van bovenlokale beleidsbeslissingen, die het autogebruik afraden zoals bijvoorbeeld fiscale maatregelen.*

Door in het RUP te kiezen voor het tunnelalternatief, zetten we maximaal in op kwaliteitsvol openbaar vervoer. In het kruispuntalternatief is een doortrekking van de tramlijnen in oostelijke richting van het plangebied immers onrealistisch. Het tunnelalternatief biedt ook, meer dus dan in het kruispuntalternatief, een efficiënt transferium aan, waar overstappen tussen de verschillende modi op een eenvoudige manier kan. Enkel op deze manier kan het RUP zelf een bijdrage leveren aan deze milderende maatregel.

Een verhoging van het aanbod van het openbaar vervoer zelf of maatregelen die het autogebruik afraden kunnen inderdaad niet via een RUP gerealiseerd worden en moeten, zoals het MER stelt, via een ander flankerend beleid gebeuren.

#### 2. Invoeren Lage Emissie Zone in stadscentrum

*Andere flankerende maatregelen die op straatniveau de luchtkwaliteit kunnen verbeteren zijn het invoeren van een lage emissiezone. In 2020 wenst de stad Gent een lage emissiezone in te voeren in het stadscentrum (westelijk van het projectgebied). (<https://stad.gent/natuur-milieu/lage-emissiezone-2020>). De impact van de LEZ zal het grootst zijn op de zwaar belaste locaties. Dit zijn o.a. de street canyons ten westen van het plangebied met de meest negatieve score (-3) bij de effectbespreking. Daarenboven heeft de LEZ ook een randeffect, en zullen de positieve effecten*

*ervan niet enkel binnen de afgebakende zone waarneembaar zijn. Deze maatregel zal het ‘vergroenen’ van het wagenpark stimuleren en versnellen, waarbij de wagens die de LEZ binnen mogen niet enkel in de LEZ rijden. Ook de zwaar belaste locaties buiten de LEZ, in relatie tot de afstand tot de afgebakende zone, zullen meer of minder mee profiteren van de positieve effecten van deze LEZ.*

Gent voerde de lage-emissiezone op 1 januari 2020 effectief in in het stadscentrum. Een studie van Transport & Mobility Leuven en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) (<https://en.calameo.com/read/006395447ca3019f15361>; 16 augustus 2021) begroot de effecten van de LEZ op een reductie in de uitstoot van kankerverwekkende roetdeeltjes (-52%) die zonder LEZ pas in 2027 bereikt wordt. Bovendien blijft de huidige LEZ in de toekomst een belangrijke rol spelen in de verbetering van de luchtkwaliteit: de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) zou in 2025 26% lager zijn dan zonder LEZ en in 2028 37% lager. De impact daarvan is het grootst in de zogenaamde ‘street canyons’<sup>48</sup>.

Deze flankerende maatregel is dus met succes gerealiseerd en wordt nog verder versterkt. De Stad Gent blijft verder inzetten op een goede luchtkwaliteit en komt met extra maatregelen en een luchtkwaliteitsfonds bovenop de LEZ (<https://stad.gent/nl/groen-milieu/nieuws-evenementen/stad-gent-zet-op-betere-luchtkwaliteit-door-voort-te-bouwen-op-de-huidige-lez>). De focus ligt op maatregelen die zorgen voor een effectieve verbetering van de lokale luchtkwaliteit:

- > slooppremie voor auto’s van kwetsbare doelgroepen
- > slooppremie voor motorfietsen
- > versnelling vergroening van de eigen vloot
- > extra budget voor het subsidiereglement milieuvriendelijke mobiliteit
- > invoering van 5 zuurstofwijken. Deze wijken, waaronder de Dampoortwijk, focussen op 3 belangrijke punten:
  - deelmobiliteit stimuleren met deelhubs
  - tweede bewonerskaart uitdoven
  - vervoersarmoede verlagen

### 3. Opmaak en uitvoeren van een circulatieplan

*De positieve ervaringen die de stad Gent heeft met het recente circulatieplan voor de binnenstad, (<https://stad.gent/over-gent-en-het-stadsbestuur/nieuws-evenementen/luchtkwaliteit/luchtkwaliteit-verbeterd-na-invoering-circulatieplan>) maakt de weg vrij voor gelijkaardige plannen ten oosten van het projectgebied. De bedoeling hiervan is de vermindering van het sluipverkeer doorheen de lokale woonstraten in de deelgemeenten. In het bijzonder moet de aandacht hierbij gaan naar de straten waar de milieugebruiksruimte reeds voor meer dan 80% is ingevuld, en deze waar dit voorliggend plan de luchtkwaliteit het meest negatief beïnvloedt.*

*Bij het ontwerpen van een circulatieplan voor de wijken ten oosten van het plangebied komt het er dus op aan de assen met de meest negatieve score (-3) – zie effectbespreking (7.3.5) – te ontlasten zonder het probleem te verplaatsen. Zowel bij een gelijkgrondse kruising als bij een tunnel eisen de Toekomststraat, de Engelstraat, de Klinkkouterstraat en het Heernisplein de aandacht op. Afhankelijk van de gemaakte keuze komen daar de Wittemolenstraat (bij gelijkgrondse kruising) en*

<sup>48</sup> Smalle straten met hoge bebouwing. In deze straten worden de uitlaatgassen slechter verdund en kan de luchtvervuiling opstapelen ([www.vmm.be](http://www.vmm.be)).

*de Wolterslaan en Moysonlaan (bij een tunnel) bij. Bij uitbreiding komen daar in feite alle zones bij waar de milieugebruiksruimte voor meer dan 80% is ingevuld.*

Ook met deze flankerende maatregel ging de Stad Gent al aan de slag. De gemeenteraad keurde het wijkmobiliteitsplan voor Dampoort – Oud-Gentbrugge op 22 november 2021 goed. De uitvoering van het wijkmobiliteitsplan is voorzien voor eind 2022 (<https://stad.gent/nl/mobiliteit-openbare-werken/plannen-en-realisaties-mobiliteit/wijkmobiliteitsplan/wijkmobiliteitsplan-dampoort>). Dit wijkmobiliteitsplan ([https://stad.gent/sites/default/files/media/documents/OGB\\_DP\\_ALGEMENE\\_LAART\\_270x380\\_V1.pdf](https://stad.gent/sites/default/files/media/documents/OGB_DP_ALGEMENE_LAART_270x380_V1.pdf)) zorgt door circulatiemaatregelen voor een ontlasting van de Toekomststraat (bv. komende van de Dendermondsesteenweg kunnen auto's niet langer de Forelstraat inrijden), Engelstraat (wijziging rijrichting die ter hoogte van het kruispunt met de Jos Verdegemstraat tegenovergesteld is), Klinkkouterstraat (wijziging rijrichting die ter hoogte van het kruispunt met de Bouwmeesterstraat tegenovergesteld is), Heernisplein (wijziging lichtenregeling en auto's zullen de Louis Schuermanstraat vanop dit kruispunt enkel nog kunnen inrijden en niet langer uitrijden. Bovendien dragen de wijzigingen in de Toekomststraat en de Klinkkouterstraat ook bij tot de ontlasting van het Heernisplein). Ook in de Wolterslaan en de Emile Moysonlaan wijzigen de rijrichtingen, zodat beide straten louter eenrichtingsstraten worden.

Het plan omvat nog veel meer ingrepen dan de straten die het plan-MER expliciet als milderende maatregel via flankerend beleid voorstelt. Deze zorgen er voor dat het doorgaand verkeer zoveel mogelijk uit de wijk blijft. Ook op andere plekken, zoals zones waar de milieugebruiksruimte voor meer dan 80% is ingevuld volgens de modelleringen van het plan-MER, kunnen we een gunstig effect verwachten. De overige belangrijkste principes uit het wijkmobiliteitsplan zijn:

- > Alle straten en winkels blijven vlot bereikbaar.
- > De twintig belangrijkste knelpunten worden veiliger gemaakt.
- > De rijrichting voor auto's verandert in sommige straten.
- > Hier en daar komen er verkeersfilters of wordt de doorgang onderbroken.
- > Het wordt er aangenamer om te wonen en te verblijven.
- > Voetgangers, fietsers en openbaar vervoer kunnen zich veiliger verplaatsen.

#### 4. Maatregelen mogelijk te implementeren bij uitvoering van een tunnelscenario

*Enkele van de ontwikkelingsscenario's beschreven in de Discipline Mens–Mobiliteit (volledige ontwikkeling van de Oude Dokken en het bijkomend programma van RUP Afrikalaan) tonen aan dat een tunnelscenario meer restcapaciteit en bufferend vermogen heeft op gebied van de verkeersafwikkeling. Daarom is het belangrijk milderende maatregelen te bestuderen die toepasbaar zijn op een tunnel, ook omdat de stad Gent in haar luchtplan onder andere stelt dat ze “maximaal rekening zal houden met de effecten op de luchtkwaliteit bij de keuze van de inrichtingsvariant voor de Dampoortknoop” (V38). Het is voor het gezondheidsaspect (discipline Mens) belangrijk dat de tunnelmonden zo ver mogelijk van bewoning worden aangelegd.*

*Verder moet op projectniveau onderzocht worden of het wenselijk is in de zones met belangrijke negatieve effecten schermen of obstakels (bv. een fietsenstalling naast een tunnelmond) te plaatsen, die de emissies van het gemotoriseerd verkeer afschermen van voetgangers, fietsers en bewoners. Zulke schermen of obstakels moeten verenigbaar zijn met de vooropgestelde planvoorschriften voor de betreffende zones, en met de bevindingen in de Disciplines Mens en Landschap. Ook een goede voorstudie op basis van Computational Fluid Dynamics is nodig om de afmetingen en de locatie ervan te bepalen. Dit gebeurt best op projectniveau. Hetzelfde geldt voor de vorm en oriëntatie van de tunnelgaten.*

*Geleid, geforceerd en krachtig uitblazen van de lucht in de richting met de minste risico's kan in sommige gevallen een oplossing bieden (mondelinge communicatie W. Lefèbvre, Vito, november 2018).*

*Tenslotte, is een behandeling van de (geleide) uittredende lucht mogelijk, hetgeen ook op projectniveau kan bestudeerd worden. Op basis van een Australisch rapport (Roads and Maritime Services, 2014) blijkt dit zeer inefficiënt en duur. In dit rapport wordt melding gemaakt van een werkingskost van 760.000 dollar per ton verwijderd stof, en wordt duidelijk gesteld dat het reduceren van de emissies van de verkeersvloot de meest efficiënte maatregel is.*

De milderende maatregelen kennen hun doorwerking in het RUP. De voorschriften stellen dat uitvoerders altijd de best beschikbare technieken moeten gebruiken om de luchtkwaliteit te garanderen, zowel bij het verder uitwerken van de spoorinfrastructuur en wegeninfrastructuur als bij het inrichten van de bebouwing en de open ruimtes in de zones voor stedelijke functies. De constructies die hiervoor nodig zijn, zijn in alle zones vergunbaar, en dit voor zover ze geïntegreerd worden in de omgevingsaanleg. Door in de noordelijke zone van het RUP de bewoning nog meer noordelijk te clusteren in een hoogteaccent van 12 bouwlagen worden meer woningen verder weggetrokken van de noordelijke tunnelmond. In de zone voor stedelijke functies ten zuiden van de tunnelmond zijn nieuwe gebouwen maar toegelaten op minstens 90 m van de tunnelmond. Deze afstand is ingegeven vanuit het stedenbouwkundig plan. Dit plan voorziet net ter hoogte van de tunnelmond een park, waardoor de toekomstige bebouwing in de rest van de zone automatisch al de nodige afstand neemt.

### 6.3.4. Mens-ruimte

#### a. Conclusies uit de effectrapportage

*Het voorliggend RUP beoogt de herinrichting van de omgeving van het station Dampoort en laat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen toe die een versterking en opwaardering betekenen van een strategische maar vandaag onderbenutte stedelijke plek. Zowel het tunnelalternatief als het gelijkvloers alternatief spelen hierop positief in. Het tunnelalternatief scoort echter voor de meeste effectengroepen beter dan het gelijkvloers alternatief (ruimtelijke structuur, ruimtegebruik, gebruikskwaliteit, toekomstwaarde) en dit voornamelijk omwille van het feit dat door de R40 ondergronds te brengen, er bovengronds ruimte vrijkomt voor de andere vervoersmodi en ook ruimte voor ontmoeting, vooral ten zuiden van het toekomstig busstation. Er moeten ook minder onteigeningen van woningen gebeuren in de tunnel en de barrièrewerking blijft bij het gelijkvloers alternatief deels nog bestaan. Uitbreiding van de tramlijn op termijn richting Sint-Amansberg is enkel mogelijk in het tunnelalternatief.*

*De impact op de bestaande ambachtelijke bedrijven langsheen de Koopvaardijlaan mag echter niet worden onderschat. Aangezien het overwegend over recente, economisch leefbare bedrijven gaat, moet er voor gezorgd worden dat ze kunnen behouden blijven. Onteigeningen van woningen moeten maximaal vermeden worden en indien toch nodig, sociaal begeleid.*

Dat het plan-MER tot de vaststelling komt dat in het tunnelalternatief de ruimtelijke potentie van het plangebied maximaal en nog beter dan in het kruispuntalternatief wordt benut, is een belangrijke reden om in het RUP voor dit tunnelalternatief te kiezen. Hoe het RUP met milderende maatregelen, flankerende maatregelen en aanbevelingen omgaat, komt in de volgende paragrafen aan bod.

## **b. Milderende maatregelen**

*Voor het stedelijk woongebied (SW2) dienen de ontwikkelingsmogelijkheden voor de bestaande bedrijven in het RUP gevrijwaard te worden. Het gaat immers over KMO-activiteiten in vrij recente gebouwen, verweefbaar met het wonen.*

*In de discipline geluid wordt voorgesteld om een geluidsmuur op te richten en dit om het lawaai afkomstig van de spoorweg te milderen. Naar ruimtebeleving toe wordt deze ingreep liefst 'ingegroend', bv. door het laten begroeien met klimplanten, waardoor het geen louter koude en kale constructie blijft.*

Het stedelijk woongebied (SW2) uit het concept-RUP komt overeen met de zone voor stedelijke functie: kantoren (Z2) uit het ontwerp-RUP. De zonevoorschriften nemen de nodige overgangsbepalingen op voor bestaande functies die niet overeenstemmen met de voorgeschreven bestemming, namelijk zone voor kantoren. Het is mogelijk deze functies te verbouwen en uit te breiden tot een maximum van 20% ten opzichte van de bestaande bruto vloeroppervlakte. Wat de geluidsmuur betreft, kunnen we verwijzen naar de algemene voorschriften die dit soort constructies in alle zones toestaat voor zover de noodzaak is aangetoond en ze maximaal geïntegreerd worden in de aanleg van de betrokken zone.

## **c. Flankerende maatregelen**

*Zowel bij het gelijkvloers kruispunt als de tunnel, resp. in meer en mindere mate, zijn verwervingen/onteigeningen van woningen noodzakelijk. Een 'menselijke' begeleiding van de te verhuizen personen is hierbij aangewezen, zoals het ter beschikking stellen van alternatieve huisvesting, prioriteitsstelling bij de toewijzing van sociale huurwoningen, inschakelen van OCMW diensten, ...*

Dit is enkel mogelijk, zoals al in het plan-MER gesteld, via flankerend beleid. Bijgevolg kunnen we dit niet verankeren in het RUP. We onderstrepen echter dat hiermee het belang van deze maatregel niet geminimaliseerd kan worden.

## **d. Aanbevelingen**

*De slaagkansen van het plan op het terrein hangen in grote mate af van de architecturale en stedenbouwkundige uitwerking van de verschillende onderdelen van het plan. Belangrijke aandachtspunten (op projectniveau) zijn het garanderen van voldoende licht (bij voorkeur natuurlijk licht), voldoende menging van functies (komt de sociale veiligheid ten goede) en hoogwaardige afwerkingen (materialen, voldoende brede zones voor voetgangers, toegankelijke groenzones...). Na realisatie spelen ook onderhoud en beheer een belangrijke rol.*

Deze aanbeveling is opgenomen in de voorschriften, zowel als onderdeel van de verplichting op te maken inrichtingsstudies als in de inrichtingsvoorschriften van de zones voor stedelijke functies en de zone voor transferium.

*Hoewel de huidige barrièrewerking van het gebied door het plan zal verminderen, o.a. door een nieuw fiets- en voetgangersdoorsteek onder de sporen, blijft het station en de perrons vanuit de Dendermondsesteenweg moeilijk bereikbaar. Een bijkomende doorsteek tussen transferium en Antwerpenplein ter hoogte van nieuw stationsgebouw wordt daarom sterk aanbevolen (cf. verkennend onderzoek). Maar ook vanuit het Bijgaardepark is een fiets- en voetgangersverbinding naar het station via de voorziene doorsteek onder de sporen interessant. Door dit traject te verlengen in noordelijke richting tot aan het station Dampoort ontstaan een veilige en aangename verbinding voor de wijk Heilig Hart naar het station Dampoort (Figuur 98 uit het planMER). Deze voetgangers- en fietsverbindingen zijn weliswaar reeds opgenomen op de detailplannen voor de herinrichting van de Dampoortknoop (zie flankerend onderzoek), maar ontbreken vooralsnog op het grafisch plan.*

De noord-zuid fietsverbinding is effectief op het grafisch plan aangeduid (zie ook 6.3.1.b). Het voorstel om een fietsverbinding te voorzien aan de oostzijde van de sporen is niet weerhouden. De ruimte is er té beperkt om én een groenas (zie verder en zie discipline fauna en flora) én een fietsverbinding te realiseren.

*Hoewel het verkennend onderzoek veel aandacht besteed aan de gewenste groenstructuur aan de oostzijde van de sporen, werd deze groenas in het concept-RUP niet aangeduid op grafisch plan. Een symbolische weergave van een te realiseren groenas op het grafisch plan wordt aanbevolen in functie van de leesbaarheid van het plan en de communicatie naar de burger toe.*

Het ontwerp-RUP duidt de ecologische verbinding aan op het grafisch plan.

*Verder wordt er aanbevolen dat er voor de grote ruimte-inname van de bus-en tramperrons in beide ontsluitingsalternatieven op projectniveau onderzocht wordt of er optimalisaties mogelijk zijn teneinde een aantrekkelijk stationsplein te krijgen, met veilige looplijnen van en naar het station.*

Het stedenbouwkundig plan heeft hard op deze terechte aanbeveling gewerkt en heeft een compacter en overzichtelijke stationsplein met korte, duidelijke en dus veilige looplijnen kunnen voorstellen. De stedenbouwkundige voorschriften nemen de krachtlijnen van dit stedenbouwkundig plan over. De openbaar vervoersknoop moet compact en performant worden ingericht, zodat de reizigers zeer makkelijk van het ene naar het andere vervoersmiddel kunnen overstappen.

## 6.3.5. Bodem en grondwater

### a. Conclusies uit de effectrapportage

*In de planfase zijn de effecten op bodem en grondwater eerder verwaarloosbaar gezien de antropogene voorgeschiedenis van het plangebied. Voor de effectgroep profielverstoring en grondwaterkwantiteit scoort de tunnel beperkt negatief, terwijl de score voor ontsluitingsalternatief gelijkvloers kruispunt hiervoor verwaarloosbaar is. Voor alle andere effectgroepen is de score voor beide ontsluitingsalternatieven niet onderscheidend.*

*In de projectfase moet er echter voldoende over gewaakt worden dat de aanwezige verontreiniging in de bodem en het grondwater zich niet verspreidt door graafwerken of bemaling. Verder onderzoek omtrent de bemalingen en de bodemkwaliteit in de zuidelijke zone, waar de tunnel zal aangelegd worden, is aangewezen. Het grondverzet ten gevolge van het uitgraven van de tunnel dient behandeld te worden in een project-MER. In de technische haalbaarheidsstudie voor de bouw van de tunnel onder het knooppunt Dampoort werd dit, samen met het vermoeden dat de grond op de site verontreinigd is, al kort aangehaald. Echter, wanneer de bestaande regelgevingen en milderende maatregelen gevolgd worden, worden ook in de aanlegfase geen negatieve effecten op de bodem verwacht.*

*De geformuleerde milderende maatregelen zijn eerder relevant voor het projectniveau dan wel voor het planniveau.*

Het spreekt voor zich dat een tunnel een grotere impact heeft op de bodem en het grondwater dan een gelijkvloers kruispunt. Desondanks beoordelen we deze impact in de planfase als beperkt negatief. Gezien in veel andere disciplines het tunnelalternatief wel duidelijke voordelen heeft, blijft een keuze voor een tunnelalternatief gerechtvaardigd.

### b. Milderende maatregelen

*Om een wijziging van de bodemkwaliteit op het terrein te voorkomen, moeten zowel tijdens de werken als gedurende de exploitatie de nodige voorzorgsmaatregelen gerespecteerd worden.*



*Hiervoor is een vorm van ‘good practice’ nodig, waarbij bedachtzaam omgegaan wordt met producten en stoffen. Volgende aanbevelingen kunnen daarvoor in acht genomen worden:*

- > Opstellen en opvolgen van werkprocedures die periodiek op hun efficiëntie dienen gecontroleerd te worden;*
- > Rekening houden met een aantal praktische aspecten zoals bijvoorbeeld tanken op een centrale plaats die bij voorkeur van een vloeistofdichte verharding voorzien is.*

*Bij de graafwerkzaamheden voor de tunnel, moet de regelgeving betreffende verontreinigde gronden in acht genomen worden en kan monitoring gebeuren in de buurt van de aanwezige verontreinigen. Ook dienen de ondergrondse hoogspanningslijnen en kabelverbindingen in rekening gebracht te worden.*

*Volgende aanbevelingen kunnen geformuleerd worden ten aanzien van de effecten van bemaling:*

- > De wetgeving inzake bemaling dient gevolgd te worden (Vlarem, sectorale voorschriften). Indien een bronbemaling noodzakelijk blijkt moet hiervan minstens een melding gemaakt worden volgens Vlarem (klasse 3). Ook kan de bronbemaling vergunningsplichtig en zelfs MER-plichtig zijn naargelang de ligging en het debiet per dag;*
- > Bij bemaling tijdens het construeren van de tunnel, kan de bemalingsduur en invloedstraal van de bemaling geminimaliseerd worden door bijvoorbeeld te werken met damplanken;*
- > Het bemalingswater dient bij voorkeur terug geïnfilteerd te worden in de bodem op een locatie buiten de invloedssfeer van de bemaling (retourbemaling);*
- > Er dient aandacht geschonken te worden aan de aanwezigheid van grondwaterverontreiniging in de invloedssfeer van een bemaling om te voorkomen dat de aanwezige verontreiniging zich ten gevolge van de bemaling zal verplaatsen.*

Het is belangrijk om te allen tijde de sectorale regelgeving te volgen. In de voorschriften herhalen we nog eens dat uitvoerders altijd de best beschikbare technieken moeten gebruiken om het effect van de ingrepen, onder meer op de bodem, waterhuishouding en -kwaliteit, tot een minimum te beperken.

## 6.3.6. Oppervlaktewater

### a. Conclusies uit de effectrapportage

*In voorliggend plan-MER werden indicatieve berekeningen betreffende buffervolumes/infiltratieoppervlaktes in functie van de verharde oppervlaktes gemaakt. Indien voldaan wordt aan de bepalingen van het Hemelwaterbesluit en de voorwaarden vanuit de stad Gent en gelet het feit dat het plangebied gelegen is in niet overstromingsgevoelig gebied, zal het voorgenomen plan geen impact hebben op overstromingsrisico's. Zodoende kan worden uitgegaan van een neutraal effect. Effecten op risico voor overstromingen zijn niet onderscheidend voor de verschillende ontsluitingsalternatieven en inrichtingsalternatieven.*

*Volgens het zoneringsplan is zo goed als het volledige plangebied gelegen in ‘centraal gebied’, zodat aansluiting op bestaande riolering mogelijk en verplicht is. Het plangebied ligt in het zuiveringsgebied van de RWZI (Rioolwaterzuiveringsinstallatie) Gent die een basiscapaciteit heeft van 207.000 inwonerequivalenten. Wat betreft oppervlaktewaterkwaliteit, werden indicatieve worst-case berekeningen van de vuilvracht mbt de productie van afvalwater uitgevoerd die aantonen dat zowel het ontsluitingsalternatief tunnel als gelijkvloers kruispunt minder dan 0,5% bedraagt van de basiscapaciteit van de ontvangende RWZI. Er worden dan ook geen problemen verwacht bij het verwerken van de vuilvracht. De effecten m.b.t. waterkwaliteit zijn niet onderscheidend voor de verschillende ontsluitingsalternatieven en inrichtingsalternatieven en worden als neutraal beoordeeld.*

*Bij geen enkele van de onderzochte alternatieven worden werken uitgevoerd aan of in de nabije omgeving van waterlopen, zodat de huidige structuurkwaliteit niet beïnvloed wordt. Ook de functionaliteit van de dokken blijft ongewijzigd. De effectengroep 'wijziging structuurkwaliteit' wordt dan ook buiten beschouwing gelaten.*

Hoewel het plan-MER besluit dat, als voldaan is aan het hemelwaterbesluit en de voorwaarden vanuit de Stad Gent, er geen effecten op overstromingsrisico's te verwachten zijn, bepaalt het in de algemene voorwaarden (§2.6 Duurzaam water- en bodembeheer) maatregelen voor een duurzaam water- en bodembeheer. Dergelijke elementen moeten ook om in beeld komen bij een inrichtingsstudie (§2.1), die nodig is voor nieuwbouwaanvragen in de diverse zones voor stedelijke functies. Ook in de inrichtingsvoorschriften zijn bepalingen opgenomen die de hoeveelheid verharding beperken en de uitgespaarde ruimte wil benutten voor groen en watervoorzieningen. Bij de herinrichting van de publieke ruimte in de zones voor spoorwegen en wegen, schrijft het RUP voor dat verhardingen beperkt moeten zijn en de wegen maximaal straatgroen moeten krijgen. In de zones waar wonen is toegelaten, schrijft het RUP de nodige parkruimten voor. Zowel in de zone voor kantoren als in het transferium moet telkens minstens 10% van de ruimte onbebouwd en onverhard blijven. Hoewel deze elementen dus vanuit het plan-MER niet vereist waren, zullen ze wel degelijk bijdragen tot een betere waterhuishouding en overstromingsveiligheid in het plangebied.

## **b. Aanbevelingen**

*Het te ontwikkelen gebied kan ofwel (gefaseerd) per uitbreidingszone collectieve zones voor infiltratie/buffering voorzien, ofwel kan een perceelsgewijze aanpak voor infiltratie/buffering gehanteerd worden. Merk hierbij op dat collectieve voorzieningen voor infiltratie/buffering het voordeel hebben van een zuiniger ruimtegebruik.*

*Gezien het grote benodigde buffervolume zal het in praktijk waarschijnlijk meer aangewezen zijn om de buffering op kleinere schaal aan te pakken door vb. gebundeld per cluster van gebouwen buffering/infiltratie te voorzien. Zo zou in het zuidelijk deel, dat momenteel nog grotendeels onverhard is, kunnen worden gewerkt met een gezamenlijke opvang (zie indicatieve berekeningen in effectbespreking) van het niet-nuttig-gebruikt hemelwater.*

*Voor het hemelwater van gedeelten van de dakoppervlakte of verharde oppervlakte dat niet infiltreert in de grond of nuttig wordt gebruikt via de hemelwaterput, kan een verplichting tot het deels inrichten van groendaken worden ingesteld (zie ook algemeen bouwreglement stad Gent).*

Gezien de conclusie van het plan-MER over de waterhuishouding zijn deze elementen te beschouwen als niet verplichte aanbevelingen. Zoals we de conclusie al aangaven, nemen we in de algemene voorwaarden (§2.6 Duurzaam water- en bodembeheer) maatregelen op voor een duurzaam water- en bodembeheer. We vragen om deze elementen ook in beeld te brengen bij een inrichtingsstudie (§2.1), die nodig is voor nieuwbouwaanvragen in diverse zones voor stedelijke functies. Ook in de inrichtingsvoorschriften nemen we bepalingen op die de hoeveelheid verharding beperken en willen we de uitgespaarde ruimte benutten voor groen en watervoorzieningen. Bij de herinrichting van de publieke ruimte in de zones voor spoorwegen en wegen, voorziet het RUP dat verhardingen blijven en de wegen maximaal straatgroen krijgen. Hoewel deze elementen dus vanuit het plan-MER niet vereist waren, zullen ze wel degelijk bijdragen tot een betere waterhuishouding en overstromingsveiligheid in het plangebied.

Het RUP verplicht noch suggereert collectieve zones voor infiltratie en buffering, maar door aandacht te vragen voor hemelwater via de algemene voorschriften kan ruimtegebrek voor dergelijke voorzieningen vroegtijdig aan het licht komen en opgelost worden, bijvoorbeeld via een geclusterde aanpak.

Het beleid van de Stad Gent met betrekking tot groendaken is opgenomen in het Algemeen Bouwreglement. Een bijkomende verplichting via het RUP is dus niet noodzakelijk.

Het is momenteel niet gekend of er niet-geregistreerde lozingspunten van huishoudelijk of ander afvalwater binnen het plangebied zijn. Als aanbeveling op projectniveau geven we mee dat initiatiefnemers deze eventuele niet-geregistreerde lozingspunten kunnen inventariseren en op projectniveau oplossen. Binnen het plangebied is immers aansluiting op riolering mogelijk.

*Deze aanbeveling nemen we niet in het RUP op aangezien dit geregeld is in Vlareem.*

## 6.3.7. Fauna en flora

### a. Conclusies uit de effectrapportage

*Het plangebied is lokaal biologische waardevol, dit ter hoogte van resterende braakliggende terreinen, de spoorwegbermen en de zwaaiikom. De spoorwegtaluds vormen een belangrijke natuurverbinding in een noord-zuid richting.*

*De effecten door de herstemming van het plangebied en voorziene stedelijke ontwikkelingen (bouwblokken voor kantoren en wonen, herinrichting stationsplein en omgeving, aanpassing weginfrastructuur, verbreding spoorweg, aanleg groenzones, ...) hebben verwaarloosbare, beperkte tot negatieve effecten op de biodiversiteit ten gevolge van het ruimtebeslag en door versnippering van het ecologisch netwerk ter hoogte van het voormalige pakjesstation en ter hoogte van de spoorwegbermen. Omdat een behoud niet mogelijk is kan er wel een compensatie plaatsvinden door aanleg van groenzones en nieuwe beplantingen, deze zorgen voor een biotoopwinst, die beperkt tot positief beoordeeld wordt. De overige effecten door verstoring en verdroging zijn verwaarloosbaar tot beperkt negatief.*

*Niet dwingende milderende maatregelen en aanbevelingen zijn voorgesteld op plan- en projectniveau en hebben betrekking op de inrichting en soortenkeuze bij groenzones en aanplantingen, het behoud van een minimum aan natuurlijk groen als corridor (langs de spoorlijn of R40), het voorkomen van verdrogingseffecten door bemalingen en het zoveel mogelijk vermijden van verstoring van muurvegetaties aan de zwaaiikom.*

In de zones voor stedelijk functies, waar wonen mogelijk is (Z1 en Z4), legt het RUP buurtparken van minimaal 2500m<sup>2</sup> (Z1) en 3500 m<sup>2</sup> (Z4) op of minimaal 20 m<sup>2</sup> effectief groen per wooneenheid. Deze openbare groenzones moeten publiek toegankelijk zijn, aaneengesloten, niet versnipperd en functioneel bruikbaar. De zones worden overgedragen naar het openbaar domein. De overige niet bebouwde ruimte krijgt maximaal een groene invulling. Ook bij de opmaak van de inrichtingsstudie is groen belangrijk. Ook in de zone Z5 moeten er in de niet-bebouwde ruimte maximaal groen en watervoorzieningen komen. In de zone voor stedelijke functies: kantoren (Z2) schrijft het RUP voor om minstens 10% van de zone vrij te houden voor groenaanleg en watervoorzieningen. De open ruimten liggen bij voorkeur in het verlengde van die aan de overzijde van de Koopvaardijlaan. In de zone voor transferium is uiteraard heel wat verharding mogelijk om de openbaar vervoersknoop en de bijbehorende publieke ruimte vorm te geven. Toch moet ook hier minstens 10% vrij blijven van bebouwing en verharding. Het toelichtend gedeelte gaat dieper in op de gewenste inrichting van de zone, waarin de groenaanplanten en watervoorzieningen in de zone het groen-blauwe netwerk uit de omgeving vervolledigen en een positieve bijdrage leveren aan het milderen van het hitte-eilandeffect en het verblijfskarakter van de zone. Ook in de zone voor wegen moet aandacht zijn voor groen. De voorschriften stellen dat ook hier de verharding steeds tot een minimum moet beperkt blijven, zodat er maximaal ruimte overblijft voor water en groen. Zowel voor de stadsring als voor de Kasteellaan staat de inrichting als groene boulevard voorop. Langs de wegen en op de nieuwe pleinen komen zoveel mogelijk bomen van eerste grootteorde die zowel boven- als

ondergronds voldoende ruimte krijgen. Ten oosten van de sporen gaat het bestaande groenlint mee op in een ecologische verbinding.

## **b. Milderende maatregelen**

*Wegens het ontbreken van aanzienlijk negatieve effecten zijn er geen dwingende milderende maatregelen te nemen of planaanpassingen noodzakelijk. Om de optredende negatieve effecten van het voorliggend RUP Dampoort verder te milderen of te voorkomen worden volgende milderende maatregelen of aanbevelingen voorgesteld.*

- > *De nieuwe groenzones dienen bij voorkeur ingericht te worden met een gevarieerd aanbod van graszones, bloeiende planten en aanplantingen, waar mogelijk ook ruige hoekjes en waterpartijen, zodat ze geschikt worden voor diverse diersoorten (vogels, spinnen, vlinders, bijen, ...). Het gebruik van streekeigen en aangepaste soorten wordt aanbevolen om positieve effecten te genereren. Deze voorwaarden kunnen eventueel al opgenomen worden in de planvoorschriften en kunnen verder uitgewerkt worden in de inrichtingsplannen. De resterende effecten door nieuwe groenzones en aanplantingen zijn positief (score +2);*

Deze maatregel is opgenomen als onderdeel van de algemene voorschriften.

- > *De aanwezigheid van een smalle strook met natuurlijke vegetatie langs de spoorlijn of langs de R40 is noodzakelijk als corridor en het in standhouden van het ecologisch netwerk in een noord-zuidrichting. Het behoud van een smalle strook met vegetatie aan weerszijden van de spoorlijn met een meer natuurlijke begroeiing die spontaan tot ontwikkeling is gekomen heeft de voorkeur op nieuwe aanplantingen. Een minimale groenstrook, zeker aan de oostzijde, kan opgelegd worden in de planvoorschriften. De resterende effecten zijn verwaarloosbaar (score 0) of blijven beperkt negatief (score -1) bij het ontbreken van een groencorridor;*

De ecologische verbinding is aangeduid op het grafisch plan. De stedenbouwkundige voorschriften stellen dat het aanwezige groen moet behouden blijven en waar mogelijk versterkt, totdat de spoorwegbeheerder deze ruimte nodig heeft voor de uitbreiding van het spoornetwerk.

- > *De waardevolle muurvegetaties dienen waar mogelijk behouden te blijven;*

De inrichtingsvoorschriften van de zone voor waterwegen stellen duidelijk dat bestaande, waardevolle vegetaties maximaal moeten behouden blijven.

- > *Op projectniveau dient de noodzaak tot het nemen van extra maatregelen onderzocht te worden indien bemalingswerken tot op grote afstand verdroging kunnen veroorzaken, bv ter hoogte van het Bijgaardepark ten zuidoosten van het plangebied. Hierdoor blijven de te verwachten effecten verwaarloosbaar (score 0).*

Zoals het plan-MER stelt, is er op projectniveau onderzoek nodig naar dergelijke maatregelen. Het heeft weinig zin dit in het RUP op te nemen.

## **6.3.8. Landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie**

### **a. Conclusies uit de effectrapportage**

*Het huidige landschap ter hoogte van het studiegebied rond het station Dampoort wordt gekenmerkt door vooral stedelijke bebouwing in het zuidelijk deel, industriële bebouwing in het noordelijk deel, de spoorwegbedding in ophoging, wegen en pleinen, parkings en de zwaaihoek ter hoogte van het station Dampoort. Het bouwkundig erfgoed is beperkt tot 1 pand aan de Koopvaardijlaan dat opgenomen is in de vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed. Belangrijk archeologisch erfgoed wordt niet meer verwacht, gezien de grote ontwikkelingen die er hebben plaatsgevonden. De effecten door de herstemming van het plangebied en voorziene stedelijke ontwikkelingen (bouwblokken voor kantoren en wonen, herinrichting stationsplein en omgeving, aanpassing weginfrastructuur, verbreding spoorweg, fietstunnel...) hebben beperkte effecten op de*

*landschapsstructuur en de landschapsecologische relaties. De bestaande hoofdstructuren worden behouden. Het verlies van erfgoed blijft beperkt tot 1 pand aan de Koopvaardijlaan.*

*De visuele effecten door de nieuwe ontwikkelingen zijn positief met betrekking tot bebouwing, groenvoorzieningen en herinrichting van pleinen, maar negatief door een verlies van opgaand groen in het zuidelijk deel en ter hoogte van de groenstroken langs de spoorwegbedding. De aanleg van een tunnel wordt positiever beschouwd dan het gelijkvloers kruispunt, de landschapsbeleving neemt toe indien de pleinen aan het station autoluw worden.*

*Het inrichtingsalternatief met geconcentreerde bebouwing en een centrale groenzone (met publiek karakter en gericht op de buurt), heeft landschappelijk de voorkeur op de andere inrichtingsalternatieven. Niet dwingende milderende maatregelen en aanbevelingen zijn voorgesteld op projectniveau en hebben betrekking op groenvoorzieningen en nieuwe aanplantingen binnen het plangebied (ter compensatie), recuperatie van materialen van het af te breken pand aan de Koopvaardijlaan, het vermijden van effecten door zettingen of verzakkingen voor waardevolle gebouwen in de randzone (Kasteellaan) en het vermijden van effecten op nog onvoldoende gekende archeologische relictten.*

Een betere landschapsbeleving bij de tunnel is een van de argumenten om in het RUP te kiezen voor het tunnelscenario. In overeenstemming met de conclusie uit het plan-MER dat het inrichtingsalternatief met de centrale groenzone de voorkeur heeft op andere onderzochte inrichtingsalternatieven, voorziet het RUP in de zones waar wonen mogelijk is in buurtparken van minimaal 2500 m<sup>2</sup> (Z1) en 3500 m<sup>2</sup> (Z4) of minimaal 20 m<sup>2</sup> effectief groen per wooneenheid. Deze openbare groenzones moeten publiek toegankelijk zijn, aaneengesloten, niet versnipperd en functioneel bruikbaar. De zones worden overgedragen naar het openbaar domein.

We behandelen de overige elementen uit deze conclusie in de paragraaf van de milderende maatregelen, met uitzondering van het laatste element. Dat gaat over de archeologische relictten die niet als aanbeveling of milderende maatregel zijn genoemd. Het is ook in tegenspraak met de hoger gemaakte conclusie dat belangrijk archeologisch erfgoed niet meer verwacht wordt, gezien de grote ontwikkelingen die er hebben plaatsgevonden.

## **b. Milderende maatregelen**

### **Milderende maatregelen op planniveau**

*Wegens het ontbreken van aanzienlijk negatieve effecten zijn er geen aanpassingen van het RUP en het plan noodzakelijk.*

### **Milderende maatregelen op projectniveau**

*Wegens het ontbreken van aanzienlijk negatieve effecten zijn er geen dwingende milderende maatregelen noodzakelijk. Het MER bevat evenwel volgende aanbevelingen:*

- > Het verlies aan opgaand groen in het zuidelijk deel van het plangebied (voormalig pakjesstation) kan gecompenseerd worden binnen het plangebied, o.a. door aanleg van nieuwe groenelementen in de zone voor stedelijk wonen (tussen de woonblokken) en de aanleg van een bomenrij aan de rand van de Kasteellaan en een laanbeplanting op de Kasteellaan. De resterende effecten zijn na compensatie verwaarloosbaar (score 0);*

*We behandelen deze aanbeveling in het hoofdstuk 'fauna en flora' (zie 6.3.7.b).*

- > Het verlies aan opgaand groen in het noordelijk deel van plangebied dient elders binnen het plangebied gecompenseerd te worden, bijvoorbeeld als laanbeplanting langs de Koopvaardijlaan. Het resterend effect is verwaarloosbaar (score 0);*

*We behandelen deze aanbeveling in het hoofdstuk 'fauna en flora' (zie 6.3.7.b).*

- > Het verlies aan opgaand groen in het oostelijk deel van het plangebied dient minimaal te blijven ter afscherming van de spoorlijn of heraangelegd te worden na toename bebouwing binnen deze*

zone voor stedelijk wonen. Het resterend effect is beperkt negatief (score -1) tot verwaarloosbaar (score 0);

We behandelen deze aanbeveling in het hoofdstuk 'fauna en flora' (zie 6.3.7.b).

- > *Het opgaand groen ten westen van de zwaairom dient indien mogelijk behouden te blijven bij herinrichting of elders in het plangebied gecompenseerd te worden, zodat het resterend effect op het landschapsbeeld verwaarloosbaar (score 0) is;*

We behandelen deze aanbeveling in het hoofdstuk 'fauna en flora' (zie 6.3.7.b).

- > *Het behoud van het pand aan de Koopvaardijlaan 8-10 is niet mogelijk door het voorgenomen plan. De recuperatie van materialen (hergebruik in openbaar domein) wordt aanbevolen binnen het plangebied, de resterende effecten zijn dan beperkt negatief (score -1);*

Deze maatregel bevindt zich echt op projectniveau en kunnen we daarom niet meenemen in het RUP.

- > *Indirecte effecten op overige woningen opgenomen in het vastgestelde inventaris bouwkundig erfgoed door verzakkingen of zettingen dienen voorkomen te worden. Op projectniveau dient daarom voldoende aandacht te gaan naar deze potentiële effecten ter hoogte van woningen langs de Kasteellaan.*

Deze maatregel bevindt zich echt op projectniveau en kunnen we daarom niet meenemen in het RUP.

## 6.3.9. Mens-gezondheid

### a. Conclusies uit de effectbeoordeling (globale beoordeling)

*Na de beoordeling per stressor wordt in wat volgt een algemene beoordeling gegeven van de impact van de verschillende stressoren. Er wordt samengevat welke mogelijk effecten er te verwachten zijn van de beoordeelde stressoren, hoe deze indien nodig gemilderd kunnen worden en of er eventueel nog specifieke aandachtspunten zijn.*

*Wat betreft de chemische stressoren zijn er voor het gelijkvloers kruispunt voornamelijk afnames in de concentraties van de chemische stressoren PM<sub>2.5</sub>, NO<sub>2</sub> en EC te verwachten in vergelijking met het referentiescenario. Deze afnames worden hoofdzakelijk waargenomen in het middendeel van het plangebied ter hoogte van statistische sector Sint-Macharius (A10), en meer specifiek ter hoogte van de Kasteellaan en de Land van Waaslaan. Voor de parameter NO<sub>2</sub> kunnen ook toenames verwacht worden ter hoogte van het noordelijke deel (Koopvaardijlaan) en middendeel van het studiegebied. De realisatie van een tunnel brengt zowel afnames als toenames in concentratie van de chemische stressoren met zich mee. In het middengedeelte van het plangebied, in statistische sector Sint-Macharius (A10) en Dampoort (E32), kunnen afnames in de concentratie van PM<sub>2.5</sub>, NO<sub>2</sub> en EC verwacht worden, voornamelijk ter hoogte van de Kasteellaan en Dok Zuid. Echter, ter hoogte van de tunnelmonden en in het geval van de open tunnel, ook ter hoogte van het open middendeel, worden toenames in PM<sub>2.5</sub>-, NO<sub>2</sub>- en EC-concentratie waargenomen. Deze zullen ervaren worden door de bevolking wonende in statistische sectoren Dampoort (E32), Afrikalaan (C710) en Scheldestraat (E042). Nuancering is hier echter wel op zijn plaats, aangezien de noordelijke pluim zich grotendeels ter hoogte van het rangeerstation bevindt, waar er geen of nauwelijks bewoning is. Bovendien valt een deel van de zuidelijke pluim binnen parkgebied (Bijgaardepark) of parkings (koopcentrum Dendermondsesteenweg). Er dient gezocht te worden naar milderende maatregelen, maar deze zijn niet verplicht. Verder wordt ook geconcludeerd dat het inrichtingsalternatief 'plint' afgeraden wordt (cf. Actie V38 van het beleidsmatige Actieplan Lucht).*

In het RUP kiezen we, omwille van vele andere aspecten met een betere beoordeling van de tunnel, voor de tunnel. Er worden zowel af- als toenames in de concentraties van de chemische stressoren

verwacht voor de tunnel, in tegenstelling tot het gelijkvloerse kruispunt, dat voornamelijk afnames in de concentraties verwacht. Om deze negatieve effecten te milderen voert de Stad Gent flankerend beleid (zie verder). Een plintvormige ontwikkeling van gebouwen is niet wenselijk vanuit luchtkwaliteit. Het RUP stapt dan ook af van het plintmodel en kiest op basis van het stedenbouwkundig plan (zie 4.5.2) voor een ontwikkeling volgens een bouwbloktypologie met één aaneengesloten groenzone aan de noordzijde van het deelgebied.

*Inzake gezondheid zorgen beide ontsluitingsalternatieven voor afnames ter hoogte van dichtbevolkte gebieden zoals de Kasteellaan. Wat betreft het beperken van gezondheidsschadelijke effecten is een snelheidsbeperking een milderende maatregel die de concentratie aan chemische stressoren kan reduceren, vergelijkbaar met het invoeren van de SMOG-maatregelen in het algemene verkeer. Een vlotte doorstroming, een 'groene gordel', zal verhinderen dat voertuigen vaak moeten stoppen en opnieuw vertrekken. Dit laatste veroorzaakt steeds een hoger verbruik, een hogere kans op productie van NO<sub>x</sub>. Ook het gericht inplanten van nieuwe kwetsbare functies zoals scholen, RVT's, ziekenhuizen, kinderdagverblijven, etc. op locaties waar de luchtkwaliteit het gunstigste is, is noodzakelijk.*

Maatregelen als snelheidsbeperkingen en een 'groene gordel' zijn elementen uit een flankerend beleid, wat we niet in een RUP kunnen opnemen. Het RUP laat gemeenschapsvoorzieningen in verschillende zones toe, maar koppelt hier wel een duidelijk voorschrift aan dat de best beschikbare technieken de externe milieueffecten tot een minimum moeten beperken.

*Voor de fysische stressor geluid en trillingen, kan geconcludeerd worden dat het verschil in het percentage ernstig gehinderden en potentieel ernstig slaapverstoorden tussen het gelijkvloers kruispunt en de tunnel miniem is. Voornamelijk in de statistische sectoren Dampoort en Sint-Macharius kunnen verschillen in %HA en %HSD waargenomen worden. Voor Sint-Macharius gaat het om afnames in het aantal ernstig gehinderden en potentieel ernstig slaapverstoorden, terwijl voor de sector Dampoort zowel toe- als afnames voorspeld worden. Door de verwaarloosbare verschillen ten opzichte van de referentiesituatie, wordt het niet nodig geacht om milderende maatregelen voor te stellen.*

Hieruit volgen geen elementen die een doorwerking vinden in het RUP.

*Effecten van de fysische stressoren visuele hinder en schaduw door de herontwikkeling van Dampoort zijn verwaarloosbaar ten opzichte van de referentiesituatie, waardoor milderende maatregelen niet nodig worden geacht.*

Hieruit volgen geen elementen die een doorwerking vinden in het RUP.

*Wat betreft de groene ruimte, wordt verwezen naar de Discipline Mens-Ruimtelijke aspecten en de Discipline Fauna en Flora.*

We verwijzen naar deze disciplines voor de koppeling van elementen uit het plan-MER in het RUP.

## **b. Milderende maatregelen**

*Een snelheidsbeperking, die resulteert in het verminderen van files en het bewerkstellingen van een constantere snelheid zonder rem- en optrekbewegingen is een milderende maatregel die de concentratie aan chemische stressoren kan reduceren, vergelijkbaar met het invoeren van de SMOG-maatregelen in het algemene verkeer. De effecten van deze maatregel zullen van beperkte aard zijn aangezien er nu reeds een snelheidsbeperking geldt van 30 en 50km/u. Echter op plaatsen zoals de Kasteellaan, waar de snelheid in het tunnelseenario eveneens zal beperkt worden van 50 tot 30km/u, kan dit wel positieve effecten met zich meebrengen.*

Maatregelen als een snelheidsbeperkingen zijn elementen uit een flankerend beleid, die we niet in een RUP kunnen opnemen.

*Daarnaast is het aangewezen om de bouw van nieuwe kwetsbare functies zoals scholen, RVT's, ziekenhuizen, kinderdagverblijven, etc. te plannen op locaties waar de luchtkwaliteit en het geluidsklimaat het gunstigste is. Daarbovenop dienen er ook op het vlak van ontwerp, inplanting, keuze technieken en materialen, etc. maatregelen genomen te worden. Het gaat dan om bijvoorbeeld het plaatsen van de aanzuiging van het ventilatiesysteem weg van de straatkant. Ook de oriëntatie van klassen (waar langdurig verbleven wordt), speelplaats en sportzaal weg van de straatkant en de gemeenschappelijke ruimtes (waar slechts kort verbleven wordt) als buffer tussen de straat en de klaslokalen, zijn bijkomende maatregelen.*

Het RUP laat deze functies in alle zones toe, maar koppelt hier wel een aantal specifieke voorwaarden aan. De algemene voorschriften stellen dat uitvoerders altijd de best beschikbare technieken moeten gebruiken om de lucht- en geluidskwaliteit te garanderen. In de zone waar gemeenschapsvoorzieningen wezenlijk onderdeel uitmaken van de bestemming (met name Z4), stellen we bovendien een aantal bijkomende inrichtingseisen. Zo is bebouwing in deze zone maar mogelijk op minstens 90 m van de tunnelmond. De gemeenschapsvoorzieningen moeten zo ontworpen zijn dat ze maximaal gericht zijn op de omgevende, groene en verkeersluwe ruimten.

*Verder wordt voor de milderende en flankerende maatregelen verwezen naar diegene beschreven in de Discipline Lucht, Discipline Geluid en Trillingen, Discipline Mens-Ruimtelijke aspecten en de Discipline Fauna en Flora. Specifiek voor de milderende maatregelen uit de Discipline Lucht wordt benadrukt dat deze maatregelen niet alleen belangrijk zijn voor de effecten op luchtkwaliteit, maar evenzeer voor de effecten op gezondheid.*

We verwijzen hiervoor naar deze disciplines.

*Er wordt aanbevolen dat er op projectniveau meer in detail dient ingegaan te worden op de Discipline Mens-Gezondheid. Eventuele mildering van negatieve effecten door de nieuwe bebouwing is een te onderzoeken element in het latere project-MER. Bijkomende modelleringen op straatniveau, het effect van de street canyons en extra kwantitatieve berekeningen kunnen dan uitgevoerd worden, maar zouden door de heersende onzekerheden op planniveau (geen metingen, referentietoestand in de toekomst) geen meerwaarde bieden.*

Dit is een algemene aanbeveling die we moeilijk in een RUP kunnen verwerken.

## **6.4. Voortoets in het kader van een passende beoordeling (natuurdecreet)**

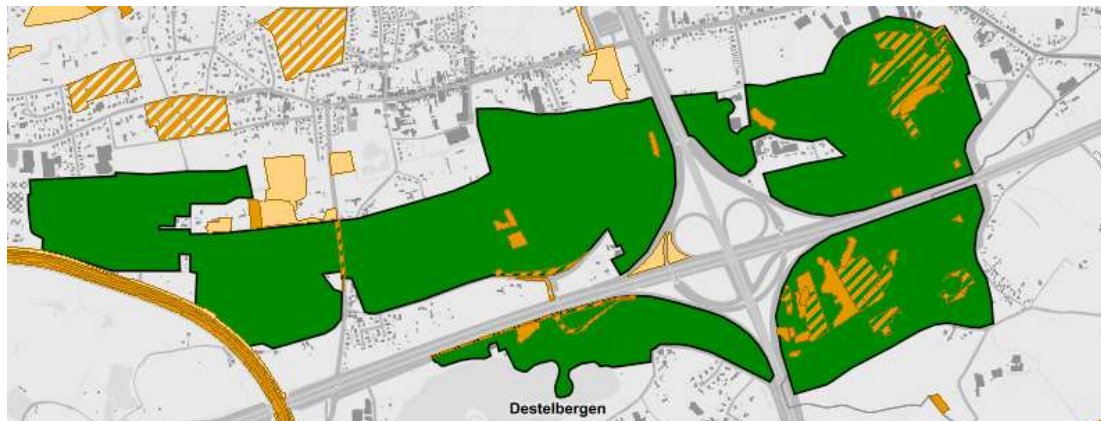
In aanvulling op de bovenvermelde resultaten van het plan MER, gaan we in deze paragraaf na of er voor het betrokken RUP een 'passende beoordeling' – zoals omschreven door het Vlaams natuurdecreet - vereist is. Ten gevolge van het stikstofarrest<sup>49</sup> gaan we na of de stikstofuitstoot die door de nieuwe bestemmingsvoorschriften kan worden veroorzaakt, een betekenisvolle aantasting KAN veroorzaken op de natuurlijke kenmerken van het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied en de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen zou kunnen hypothekeren. Aan de hand van een zgn 'voortoets' gaan we na in welke mate dit plan de bijdrage aan de kritische depositiewaarde voor verzuring en vermesting zal doen toenemen. Indien de bijdrage aan de 'kritische depositiewaarde (KDW)' van het dichtstbij gelegen habitat kleiner is dan 1% (met een maximum van 0,3 kg/N/ha/j) moet het verzurend en vermestend effect van dit plan niet verder worden onderzocht in een passende beoordeling, conform de ministeriële instructie (KZD-13620).

<sup>49</sup> Arrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen van 25 februari 2021 – Rvvb-A-2021-0697



De dichtstbijzijnde speciale beschermingszone is het habitatrictlijngebied 'Schelde- en Durmeestuarium van de Nederlandse grens tot Gent ' BE2300006-43 (Damvallei)'. Dit gebied bevindt zich op méér dan 2,5 km ten oosten van het plangebied.

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



*Figuur 42 : contour van het habitatrictlijngebied 'Schelde – en Durmeestuarium : Damvallei' (groen vlak) met aanduiding van de specifieke habitats binnen deze zone (oranje zones). Bron : geopunt Vlaanderen.*

- > Ruigte – elzenbos (habitat 91<sup>F0</sup>-Vn)
- > Meso- tot oligotroof elzen- en berkenbroek (habitat 91<sup>F0</sup>\_vm)

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



*Figuur 43 : aanduiding van de zoekzones binnen het habitatrictlijngebied 'Schelde - en Durmeestuarium : Damvallei' (grijze vlakken). Bron : geopunt Vlaanderen.*

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

De specificiteit van zowel de bestaande als de toekomstige habitats binnen deze speciale beschermingszone maken dat de kritische depositiewaarde van dit gebied aan receptorzijde vrij hoog ligt. De betrokken habitats bevinden zich bovendien niet meteen 'windafwaarts' én op aanzienlijke afstand (2,5 km) van het plangebied.

Het aandeel stikstof (NOx) dat de bestemmingsvoorschriften binnen het plangebied zal genereren, is niet van die aard dat er een noemenswaardige impact op de betrokken habitats te verwachten valt. Het wegenisproject waarvoor het RUP het juridisch kader biedt, zorgt voor een betere doorstroming ter hoogte van Dampoort, waardoor de stikstofemissie zal dalen. Bovendien zal de uitstoot gestaag afnemen door de verdere 'vergroening' van het wagenpark. Tot slot kunnen we nog verwijzen naar de bespreking van de milderende maatregelen uit de discipline lucht van de plan MER (zie 6.3.3.b).

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

# 7. Gevolgen en acties ter realisatie

## 7.1. Maatregelen ter realisatie

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

De Stad Gent heeft al in 2011 initiatief genomen om alle publieke actoren samen te brengen in een **masterproject voor Dampoort en omgeving**.

- > Het Agentschap Wegen en Verkeer participeert aan het project vanuit het beheer van de verschillende gewestwegen op en rond de Dampoort.
- > De NMBS neemt deel vanuit de exploitatie van het treinstation en het eigenaarschap van een deel van de gronden van het voormalig pakjesstation.
- > Vervoersmaatschappij De Lijn participeert vanuit de organisatie van het openbaar vervoer.

Het voorbije decennium hebben de projectpartners gezamenlijk heel wat onderzoeks- en planningswerk doorlopen. Hoofdstuk 10 biedt een overzicht van het proces. Het planproces voor dit RUP vormt in feite een deelproces binnen het grotere geheel van het masterproject.

Het verleggen van de stadsring R40, het doortrekken van tram 4, het vertrammen van buslijn 7 en de bijbehorende inrichting van een openbaar vervoersknoop aan het station Dampoort, vormen de hoofdmoot van de projectuitwerking. De Vlaamse Regering wenst dit project verder uit te werken als publiek-private samenwerking<sup>50</sup> en geeft opdracht aan de Werkvennootschap om hiervoor in 2022 een **DBFM51-procedure** op te starten. De opstart van deze procedure zal deels parallel lopen met de verdere processtappen binnen het RUP. De lead voor dit project komt nu bij Vlaanderen te liggen. De andere projectpartners blijven uiteraard zeer nauw betrokken. Om dit project uit te voeren, zullen diverse vastgoedoperaties nodig zijn, zoals grondenruil, verwervingen, en onteigeningen. De Vlaamse overheid of de Vlaamse Werkvennootschap i.o.v. de Vlaamse overheid zullen de eventueel noodzakelijke onteigeningen in uitvoering van dit RUP op zich nemen. Dat zal gebeuren binnen de 5 jaar na goedkeuring van het RUP en in toepassing van artikel 2.4.4 §2 van de VCRO.

De **noordelijke deelzone** is grotendeels in private eigendom. Om de gewenste ruimtelijke structuur gerealiseerd te krijgen, zijn we afhankelijk van de private initiatieven. De lay-out van de meest noordelijke woonzone wordt in belangrijke mate bepaald door de stadsring en de herinrichting van de Koopvaardijlaan, met het supprimeren van het openbaar domein. De projectontwikkeling in deze zone kan dan ook pas starten als de infrastructuur is gerealiseerd. Een inrichtingsstudie is hierin een belangrijk instrument om de brug te slaan tussen het RUP en zijn voorschriften en de finale uitwerking op vergunningenniveau. De realisatie van de kantorenzone kan wél al vroeger starten. De reservatiestrook voor de wegenis is met 28 m in principe voldoende breed om de werken te

<sup>50</sup> MB 15/10/2021.

<sup>51</sup> Design built, finance en maintain. Het definitieve akkoord voor de opstart van de individuele DBFM – plaatsingsprocedure en de selectie als Vlaams PPS project hangt af van de geactualiseerde analyse over de uitvoeringsvorm van het uitgewerkte project.

organiseren. Om de samenhang en ruimtelijke kwaliteit van de zone te bewaken, is ook hier evenwel een inrichtingsstudie vereist. De Stad Gent neemt hiervoor een begeleidende rol op.

Onderstaande tabel bevat een niet-limitatief overzicht van de maatregelen en geeft telkens aan wie ze kan/zal opnemen. Dit overzicht is **louter indicatief** voor de verdere procesuitvoering.

	<b>Maatregel</b>	<b>Lead</b>	<b>Betrokken actoren</b>	<b>Instrument</b>
1	Bouwen van een tunnel en het verleggen van het traject van de stadsring met bijbehorende aansluitingen	DWV <sup>52</sup>	Stad, NMBS, Infrabel en De Lijn	PPS project
2	Aanpassingen aan het station en de spoorinfrastructuur	NMBS + Infrabel	DWV, Stad, De Lijn	Nog te bepalen
3	Vertramming van buslijnen 3 en 7 en inrichten van een openbaar vervoersknoop	DWV + De Lijn	Stad, NMBS, Infrabel	PPS project
4	Aanleg fietsverbindingen	DWV	Stad	PPS Project
5	Fietsenstalling als onderdeel van het stationsgebouw	DWV + NMBS	Stad	Nog te bepalen
5	Pendelparking	DWV + NMBS	Stad, De Lijn	Nog te bepalen
6	Supprimeren deel Koopvaardijlaan en overdracht eigendom	AWV	Stad	Nog te bepalen
7	Bovengrondse heraanleg na verleggen stadsring (herinrichting noordelijk deel van de Koopvaardijlaan, Kasteellaan, Octrooiplein, nieuw stationsplein, nieuw OV-plein)	DWV	Stad, De Lijn, NMBS, Infrabel	PPS project
8	Stabiliseren en verlagen kaaimuren Zwaikom	DWV / DVW <sup>53</sup>	Stad, De Lijn, NMBS	Nog te bepalen
9	Inrichting park in deelruimte Zuid	Stad		Nog te bepalen
10	Invulling gemeenschapsvoorzieningen in deelruimte Zuid	Stad	NMBS	Nog te bepalen

<sup>52</sup> De Werkvennootschap Vlaanderen (DWV) in opdracht van departement Mobiliteit en Openbare Werken

<sup>53</sup> De Vlaamse Waterweg (DVW)

11	Invulling sociale huisvesting in deelruimte Zuid	Stad (sociale huisvestings-maatschappij)	NMBS	
12	Invulling brug- en pleingebouw in zone transferium			Nog te bepalen
13	Invulling deelzone noord_kantoren	Private ontwikkeling	Stad	
14	Invulling deelzone noord_wonen (incl. aanleg parkzone)	Private ontwikkeling	Stad (overdracht openbaar domein) en AWV (supprimeren wegzate)	

## 7.2. Planschade, planbaten en compensatie

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

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

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

### 7.2.1. Planschade

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

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

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

- > Het perceel moet gelegen zijn aan een voldoende uitgeruste weg.
- > Het perceel moet stedenbouwkundig en bouwtechnisch voor bebouwing in aanmerking komen.
- > Het perceel moet gelegen zijn in een bebouwbare zone, zoals bepaald in een plan van aanleg of een RUP.

- > Enkel de eerste 50 m vanaf de rooilijn komen in aanmerking voor planschade.

De percelen die gevat zijn door de voorschriften van industriegebied volgens het gewestplan en in het nieuwe RUP integraal worden omgezet naar een zone voor wegen, komen in principe in aanmerking voor planschade. Het gaat om volgende percelen:

- > Gent 7 AFD Sectie G 796 F2
- > Gent 7 AFD Sectie G 796 V
- > Gent 7 AFD Sectie G 907 T
- > Gent 7 AFD Sectie G 907 W
- > Gent 7 AFD Sectie G 907 V
- > Gent 7 AFD Sectie G 906 V
- > Gent 7 AFD Sectie G 906 X
- > Gent 7 AFD Sectie G 906/2
- > Gent 7 AFD Sectie G 906 B2
- > Gent 7 AFD Sectie G 906 A2
- > Gent 7 AFD Sectie G 906 Z
- > Gent 7 AFD Sectie G 906 Y

### 7.2.2. Planbaten

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

Planbaten ontstaan wanneer een in werking getreden RUP op een perceel één of meer van de decretaal omschreven bestemmingswijzigingen (zie 8) doorvoert. Voor dit RUP zijn enkel onderstaande bestemmingswijzigingen van toepassing:

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

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

- > Gent 7 AFD Sectie G 898<sup>E</sup>
- > Gent 7 AFD Sectie G 898 F
- > Gent 7 AFD Sectie G 898 G
- > Gent 7 AFD Sectie G 898 H
- > Gent 7 AFD Sectie G 898 K
- > Gent 7 AFD Sectie G 862 M2
- > Gent 7 AFD Sectie G 862 L2
- > Gent 7 AFD Sectie G 862 H2
- > Gent 7 AFD Sectie G 862 B2
- > Gent 7 AFD Sectie G 862 C2
- > Gent 7 AFD Sectie G 862 Y
- > Gent 7 AFD Sectie G 862 N2
- > Gent 7 AFD Sectie G 862 P2
- > Gent 7 AFD Sectie G 860 E
- > Gent 7 AFD Sectie G 839N

- > Gent 7 AFD Sectie G 832 A2
- > Gent 7 AFD Sectie G 832 X
- > Gent 7 AFD Sectie G 832 Z
- > Gent 7 AFD Sectie G 829 N
- > Gent 7 AFD Sectie G 817 K

### 7.2.3. Kapitaalschade

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

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

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

### 7.2.4. Gebruikerscompensatie

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

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

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

## 8. Afstemmen van categorieën van gebiedsaanduiding

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

Categorieën Vlaams Gewest	Bestemmingszones RUP Dampoort
Cat. 1 wonen	<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Zone voor stedelijke functies: wonen (Z1)</li><li>&gt; Zone voor stedelijke functies: transferium (Z3)</li><li>&gt; Zone voor stedelijke functies: gemeenschapsvoorzieningen en sociale huisvesting (Z4)</li><li>&gt; Zone voor stedelijke functies (Z5)</li><li>&gt; Zone voor stedelijke functies: gemeenschapsvoorzieningen en sociale huisvesting (Z4)</li></ul>
Cat. 2 Bedrijvigheid	<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Zone voor stedelijke functies: kantoren (Z2)</li></ul>
Cat. 3 Recreatie	/
Cat. 4. Landbouw	/
Cat. 5. Bos	/
Cat. 6. Reservaat en natuur	/
Cat. 7. Overig groen	/
Cat. 8. Lijninfrastructuur	<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Zone voor bovenlokale wegen (Z6)</li><li>&gt; Zone voor spoorwegen (Z7)</li><li>&gt; Zone voor lokale wegen (Z8)</li><li>&gt; Zone voor waterwegen (Z9)</li></ul>
Cat. 9. Gemeenschapsvoorzieningen en nutsvoorzieningen	



## 9. Opgave van voorschriften strijdig met dit RUP

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

Door dit gemeentelijk RUP worden de stedenbouwkundige voorschriften van het [gewestplan](#) opgeheven voor het gebied dat zich binnen dit gemeentelijk RUP bevindt namelijk:

- > gebied voor stedelijke ontwikkeling
- > industriegebied

Het RUP wijzigt voor een deel het [BPA nr. 125 Binnenstad deel Sint-Macharius](#). Enkel de Kasteellaan met bestemming 'zone voor wegen' en een deel van de Zwaikom met bestemming 'zone voor waterwegen' wordt gewijzigd. Ook uit het [BPA nr. 126 Binnenstad deel Heernis](#) wordt een deel van de Heernislaan opgenomen in het RUP. Het [BPA nr. 128 Koopvaardijlaan](#) werd reeds grotendeels opgeheven door het RUP Oude Dokken. Enkel de zone voor wegen bleef bestaan. Deze volledige zone valt binnen dit RUP en wordt volledig opgeheven.

## 10. Bijlage 1: planproces

Dit ontwerp van ruimtelijk uitvoeringsplan is het resultaat van een uitgebreid vooronderzoek en overleg tussen alle betrokken actoren. Kenmerkend voor dit RUP is dat de voorgeschreven ontwikkeling zeer nauw verbonden is met de geplande infrastructuurprojecten binnen het plangebied. Dit RUP is dan ook te beschouwen als één van de ‘producten’ binnen de projectwerking die voor de realisatie van deze infrastructuren en de bijbehorende stadsontwikkeling is opgezet. Het RUP biedt het juridisch kader voor de verdere, fasegewijze uitrol van de verschillende projecten.

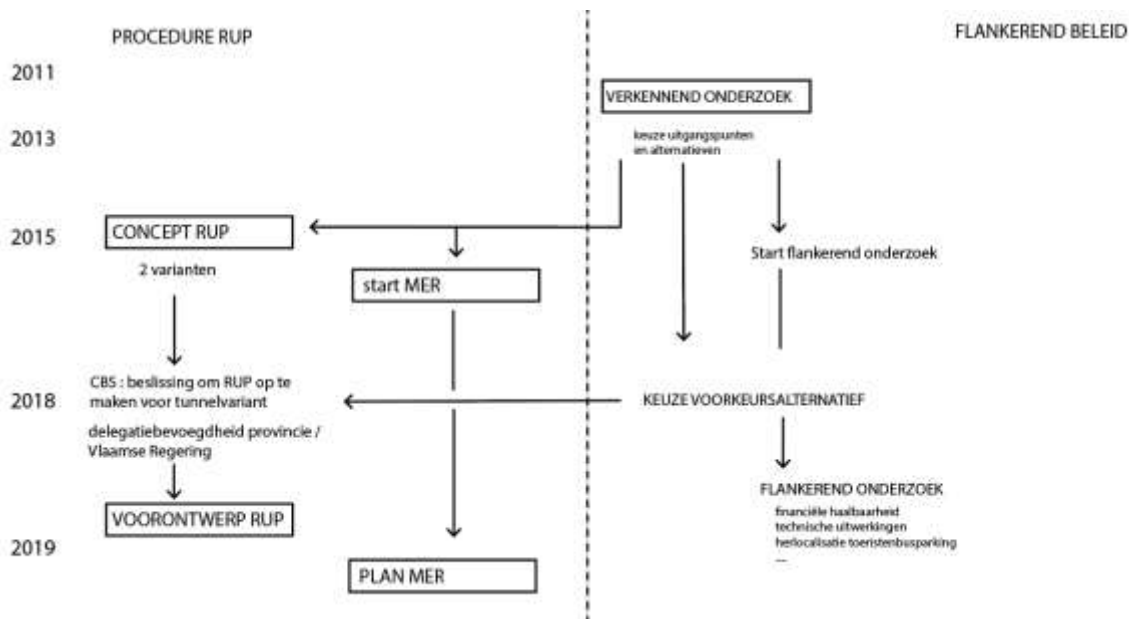
Via onderstaande schema’s leggen we stap voor stap uit hoe we tot dit ontwerp van RUP zijn gekomen. In een eerste fase gaan we nog even kort in op de historie van het project vóór 2011. Een tweede fase belicht de stappen van de start van het nieuwe planningsproces in 2011 tot het voorontwerp in 2018. In een derde fase gaan we dieper in op de periode vanaf 2018. We beperken ons uitdrukkelijk niet tot de decretaal omschreven stappen uit het planningsproces (linkerkolom in onderstaande schema’s) maar reflecteren telkens vanuit de verschillende sleutelmomenten en -documenten uit de projectwerking (rechterkolom in onderstaande schema’s), omdat die toch sturend waren voor het RUP zoals dat nu voorligt. De projectwerking fungeert dus m.a.w. als **flankerend beleid** voor de opmaak van het RUP.

### 10.1. Fase 1: historie ( ....- 2011)

De historie rond het project stationsomgeving Dampoort gaat ver terug. In de jaren 1970 al kwam de omgeving van de Dampoort zwaar onder druk te staan van het toenemende autoverkeer. Dat leidde in 1973 tot de aanleg van een tijdelijke stalen brug tussen de Kasteellaan en Dok-Zuid, in afwachting van een definitieve integrale oplossing voor de complexe verkeersknoop. De noodbrug mocht dan wel een positieve invloed hebben op de doorstroming, ze zorgde mee voor een ruimtelijke degradatie van de omgeving. De noodbrug werd uiteindelijk in 1997 afgebroken en vervangen door een andere tijdelijke inrichting: een rotonde met 3 rijvakken rond de Zwaaihoek. Dit is tot op vandaag de situatie op het terrein, met de gekende problemen.

Na een aantal mislukte pogingen om de Dampoortknoop definitief te ontwarren (zie oa Strategische Stedelijke Projectstudie 1999-2008, die werd afgevoerd omwille van ontbrekende budgetten), werd in 2011 een nieuw planningsproces opgestart door de **projectpartners** (Stad Gent, AWW, De Lijn en NMBS). De projectpartners vertrouwden de coördinatie van dit proces toe aan de Stad Gent.

## 10.2. Fase 2: van start tot voorontwerp (2011 – 2018)



Bij aanvang van het nieuwe planningsproces (2011) legden de projectpartners hun gezamenlijke ambities voor de stationsomgeving Dampoort vast:

- > De verkeersknoop wordt heraangelegd volgens het STOP-principe, waarbij de nodige ruimte wordt vrijgemaakt voor directe en veilige voetgangers- en fietsverbindingen, de geplande tramlijnen 4 en 7, een performant tram- en busstation, en een nieuw treinstation.
- > Rond de openbaar vervoersknoop wordt een nieuw stadsdeel gerealiseerd met ruimte voor wonen en werken, groen en kwalitatieve publieke ruimtes.

Een **verkenkend ruimtelijk onderzoek** (2011-2014) onderzocht met open vizier alle mogelijke ruimtelijke oplossingen. Het uittekenen van een 60-tal mogelijke scenario's resulteerde uiteindelijk in 2 scenario's die werden meegenomen als mogelijke oplossing voor verder onderzoek:

1. het tunnelscenario, met een nieuw traject voor de R40 langs het spoor
2. het gelijkvloerse kruispuntscenario met behoud van het R40-traject, en één groot kruispunt ten oosten van de Zwaaihoek voor de uitwisseling van alle verkeersstromen

Dit onderzoek vormde de basis voor zowel het juridisch kader onder de vorm van een nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan als voor de latere projectwerking.

In 2015 is een eerste voorstel van RUP, een zgn. **concept-RUP**, uitgewerkt. Omdat op dat moment het nieuwe traject voor de stadsring nog niet vastlag, liet het concept-RUP nog de keuze tussen een ruimtelijke constellatie met een stadsring die in een tunnel onder het station loopt (tunnelvariant) en één waarin de stadsring gelijkvloers blijft (gelijkvloerse variant).

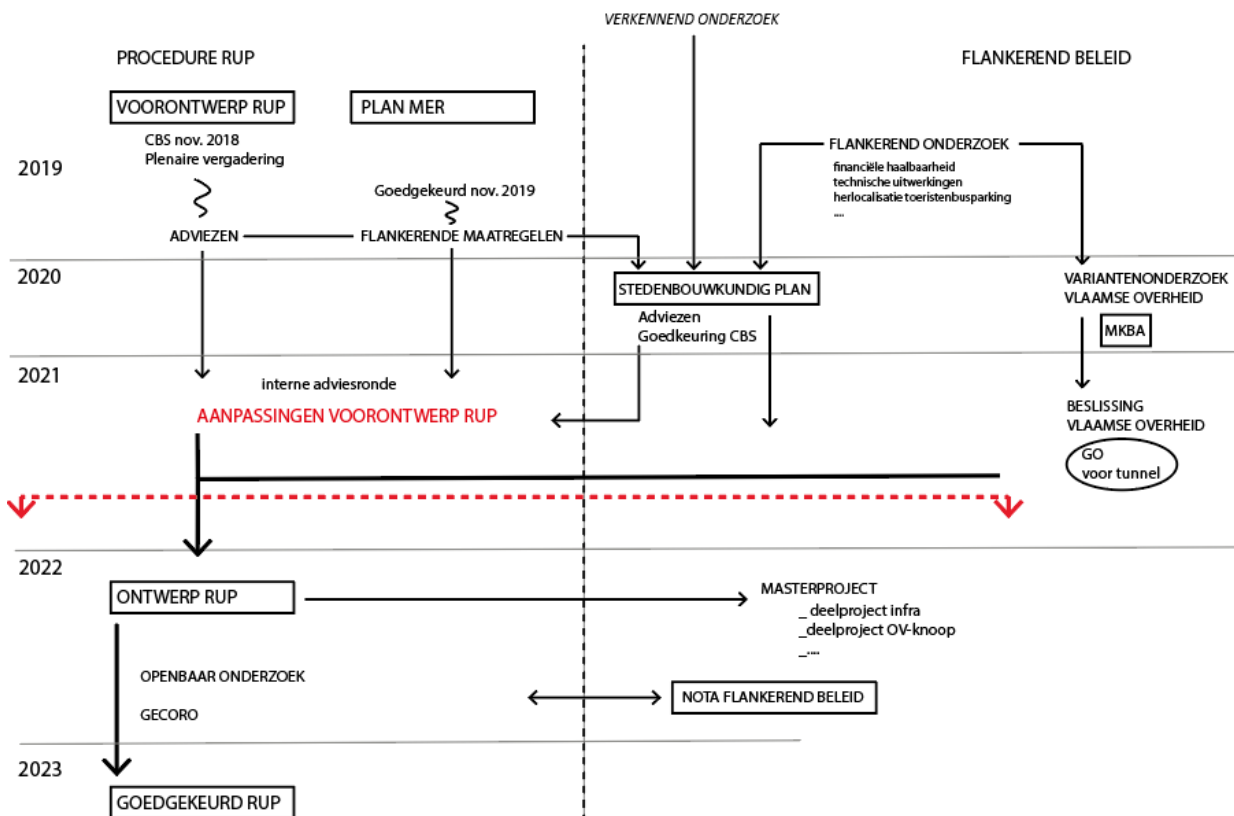
In de periode 2015-2017 werd er voor beide scenario's diepgaander onderzoek verricht, onder de noemer '**flankerend onderzoek**'. Het betreft o.a. onderzoek naar de nodige voetgangers- en fietsinfrastructuur (Stad Gent, 2016-2017), onderzoek naar de inrichting en werking van het bus- en tramstation (De Lijn, 2017), en een technische haalbaarheidsstudie voor de tunnel (AWV, 2017).

Tegelijk is gestart met de opmaak van het **plan-MER**. In tegenstelling tot de nieuwe RUP's valt dit RUP nog onder de oude procedure, wat wil zeggen dat RUP en MER twee afzonderlijke goedkeuringstrajecten doorlopen. Het MER is gestart in 2016 (mede op basis van het concept RUP) en finaal goedgekeurd in 2019.

Het vele studiewerk doet ons eind 2017 besluiten dat de gelijkvloerse oplossing de gezamenlijke ambities van de partners niet kan verenigen. De te krappe ruimte tussen de Zwaaiakom en het spoortalud bleek een onoverkomelijk knelpunt, voor zowel fiets- als traminfrastructuur. De **tunneloplossing is de enig haalbare oplossing** om de gezamenlijke ambities te realiseren op deze ruimtelijk complexe locatie en beperkte oppervlakte.

In 2018 beslist het college van burgemeester en schepenen, in samenspraak met alle andere betrokken actoren om enkel nog een **RUP op te maken voor de tunnelvariant**. In diezelfde periode krijgt het college ook de delegatiebevoegdheid van zowel provincie als Vlaamse Regering. Eind 2018 keurde het college een voorontwerp van RUP goed en kwam er een advies van alle betrokken instanties. De datum waarop dit gebeurde was belangrijk, want het was een voorwaarde om nog van de oude procedure gebruik te mogen maken.

### 10.3. Fase 3: van voorontwerp naar ontwerp (2018 – 2022)



Tijdens de plenaire vergadering bracht het Agentschap Wegen en Verkeer een **negatief advies** uit. Zij konden zich niet vinden in de keuze om enkel nog een voorontwerp te maken met de tunnelvariant als basis voor de ruimtelijke constellatie. Rond die tijd werd ook het ontwerp-MER ingediend. Het MER is finaal goedgekeurd in november 2019.

Parallel is in die periode verder flankerend onderzoek gebeurd, onder meer naar de financiële haalbaarheid, de technische uitwerking van de tunnelvariant en de organisatie van het openbaar vervoer rond het station. De resultaten van het flankerend onderzoek en het plan-MER en de adviezen uit de plenaire vergadering vormen dan de aanleiding om het oorspronkelijk verkennend onderzoek uit 2013 verder aan te vullen en bij te sturen, en zo te komen tot een nieuw **stedenbouwkundig masterplan**. Parallel is de Vlaamse overheid gestart met een verdere afweging van tunnel- en gelijkvloerse variant, onder meer via een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

De rode stippellijn op bovenstaand schema geeft aan waar we op vandaag staan in het proces. De uitkomst van het stedenbouwkundig plan, aangevuld met de initiële adviezen uit de plenaire vergadering en de flankerende maatregelen uit het MER hebben geleid tot de aanpassing van het voorontwerp-RUP naar een ontwerp van RUP.

Recent nam de Vlaamse Regering een finale beslissing over de voorkeursoplossing voor de Dampoort. Ze gaf de lang verhoopte go voor de tunnelvariant. Dit betekent dat we voluit kunnen verder gaan met de opmaak van het ontwerp-RUP Dampoort, dat dan de basis kan vormen voor openbaar onderzoek.

# 11. Bijlage 2: aanvulling op de juridische context

*Deze bijlage is te lezen in aanvulling op hoofdstuk 4 Context.*

## 11.1. Overzicht van de ruimtelijke uitvoeringsplannen of planningsprocessen die grenzen aan het plangebied

### 11.1.1. RUP Oude Dokken (2011)

Het plangebied van het RUP nr. 135 Oude Dokken (goedgekeurd bij besluit van deputatie op 23 juni 2011) bestemt het bouwblok ten westen van de Koopvaardijlaan. De voorschriften zijn niet enkel relevant voor het noordelijke deelgebied, maar ook voor de verdere uitwerking van het transferium omdat de bebouwing uit dit RUP de noordelijke pleinwand zal bepalen.



*Figuur 44: uittreksel uit het RUP Oude Dokken (2011).*

Het gebied tussen de Koopvaardijlaan en de Kleindokkaai bestaat – in navolging van het strokenplan OMA uit 2006 – uit twee bouwblokken en twee parkzones. Het bouwblok dat aan de zuidzijde met het Kwantumgebouw uitgaat op het Octrooiplein (Z1j) is bestemd als zone voor stedelijk wonen. Grote kantoren (>15.000 m<sup>2</sup>), gemeenschapsvoorzieningen, diensten, recreatie, horeca en detailhandel (max. 3000 m<sup>2</sup> BVO bij verkoop van goederen uit de dagelijkse sector en max. 6000 m<sup>2</sup> bij verkoop van goederen uit de niet-dagelijkse sector) zijn in hoofdbestemming mogelijk en dit tot een maximale BVO van 35.000 m<sup>2</sup>. Wonen is enkel toegestaan in nevenbestemming en dit tot een maximum van 40% van de totale BVO. Bouwhoogte bedraagt 18 m. Aan de zuidzijde is één hoogteaccent verplicht met een maximale hoogte van 25 m. Dit is al gerealiseerd onder de vorm van het Kwantumgebouw. De recent aangelegde Ravelijnstraat sluit het eerste bouwblok aan de noordzijde af. Naast de straat is een lineair park voorzien. In het tweede bouwblok (zone Z1i) is wonen de hoofdbestemming. Gemeenschapsvoorzieningen, kantoren, diensten, recreatie, horeca en detailhandel zijn mogelijk tot max. 20% van de BVO. In de zone is in totaal max. 19.500 m<sup>2</sup> BVO toegelaten in een bouwhoogte tot 18 m met verplicht hoogteaccent van maximaal 25 m hoog aan de zijde van het noordelijk gelegen park. Tussen dit bouwblok en de bouwzone waarin het project van de Nieuwe Dokken zich ontwikkelt, is een brede parkstrook voorzien. Het park reikt van het water tot aan de Koopvaardijlaan. Aansluitend wordt een fiets- en voetgangersbrug voorzien over het Handelsdok.

Aan het uiteinde van de bouwzone aan de overzijde van het Achterdok voorziet het RUP nog een hoogteaccent met een minimale hoogte van 35 m en een maximale hoogte van 65 m. Invulling gebeurt met kantoren, gemeenschapsvoorzieningen, diensten, recreatie, horeca, detailhandel of wonen.

### 11.1.2. RUP Afrikalaan (in opmaak)



Figuur 45: Startnota RUP Afrikalaan, ruimtelijk concept voor het differentiëren van de bouwhoogte (2020)

Het planningsproces bevindt zich op vandaag in de voorontwerpfase. De scopingnota is in april 2021 goedgekeurd. Het is de bedoeling dat het plangebied voor dit nieuwe RUP volledig aansluit op dat van zowel het RUP Dampoort als het RUP Oude Dokken. Het nieuwe RUP vervangt het oude BPA Afrikalaan. De startnota voorziet in zijn preliminaire visie en concepten een tweeledige opbouw voor het gebied. In het deel ten westen van de Afrikalaan (deelgebieden De Swaef en Jet Cars) wordt een gemengde ontwikkeling voorgesteld, met in hoofdzaak maakbedrijven en kantoren in een band langs de Afrikalaan en woningen langs de Koopvaardijlaan en aan de oost-west gerichte parken die aansluiten op het strokenpatroon uit de Oude Dokken en het woon-werkmilieu mee structureren. Op de hoek van de Koopvaardij- en de Afrikalaan komt een hoogteaccent onder de vorm van een kantoortoren (min. 10.000 m<sup>2</sup> - max. 12.000 m<sup>2</sup>) tot 12 bouwlagen – 40 m. Langs de parken is bebouwing tot 5-6 bouwlagen mogelijk. De laterale bebouwing langs de Koopvaardijlaan

beperkt zich tot 3 bouwlagen in een typologie van aanleun- en rijwoningen. De economische gevel langs de Afrikalaan is minstens 18 m en maximaal 25 m hoog.

De oostzijde van de Afrikalaan blijft voorbehouden voor economische activiteiten type productie- of hybride bedrijven. De minimale bouwhoogte is 12 m, de maximale 25 m. De lineaire groenbuffer langs de sporen zou behouden blijven. De Afrikalaan zelf zal deel uitmaken van de vernieuwde stadsring. Het is op vandaag nog niet duidelijk of de in het BPA vastgelegde rooilijn van 25 m zal volstaan om de toekomstige infrastructuurruimte op te vangen. Hiervoor is nog verder onderzoek nodig.

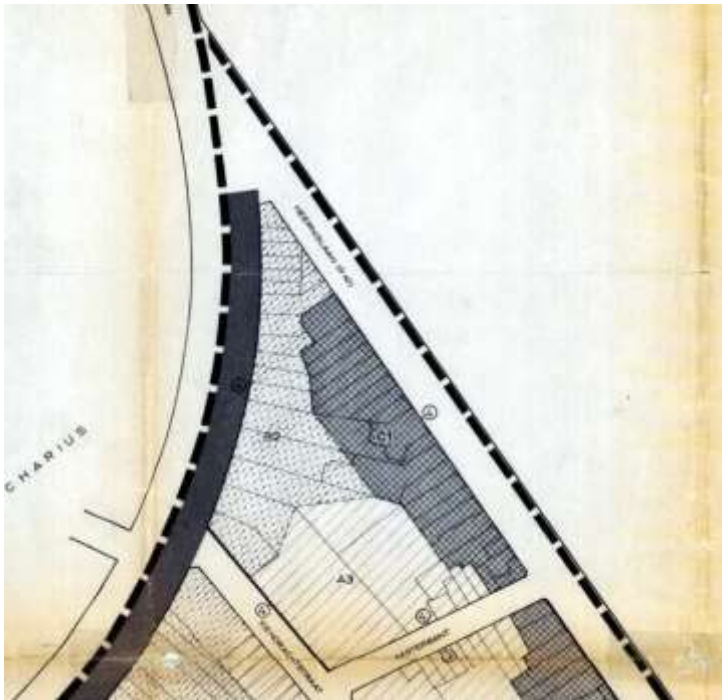
### 11.1.3. RUP Malmar (2004)



Het RUP Malmar bevindt zich ten zuiden van het plangebied en bestemt in hoofdzaak het Bijgaardepark. Langs het spoor is een voetgangers- en fietsverbinding aangeduid.



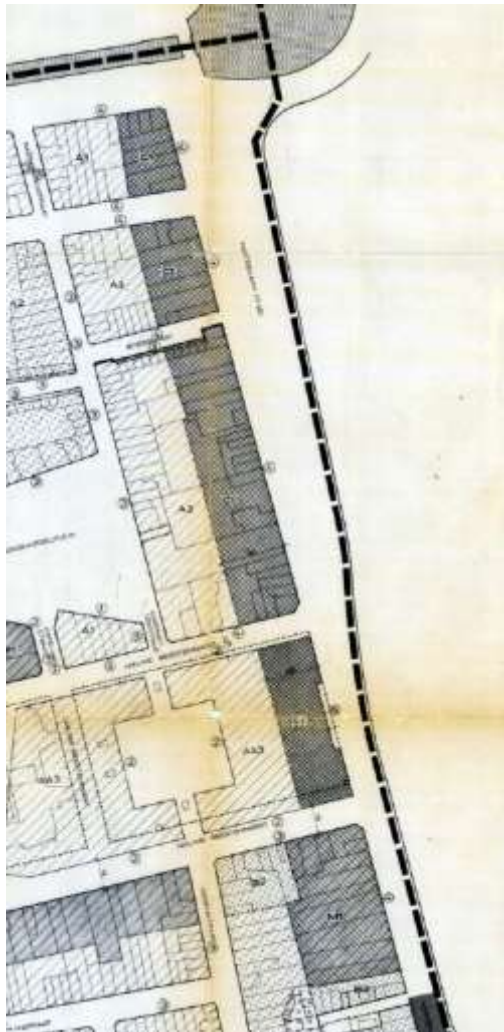
#### 11.1.4. BPA Binnenstad\_deel Heernis (1989)



Figuur 46: uittreksel uit het BPA Binnenstad\_deel Heernis (1989)

Het bouwblok tussen de Heernislaan, de Kasteellaan, Kasterbant en de Eendrachtstraat is bestemd door het BPA Binnenstad\_deel Heernis. Langs de Kasteellaan is een zone voor woningen aangeduid (B2). De bebouwing langs de Heernislaan maakt deel uit van de centrumzone (C1). De bestaande referentiehoogte (4 bouwlagen) is meteen ook de nieuwe referentiehoogte.

### 11.1.5. BPA Binnenstad\_deel Sint-Macharius (1991)



Dit plan bestemt de bouwblokken ten oosten van de Kasteellaan. De straatbebouwing is opgenomen in de Centrumzone (C1). Naast wonen zijn in deze zone ook winkels, kantoren en diensten, hotels en gemeenschapsvoorzieningen mogelijk, mits beperkingen. De referentiehoogte is 4 bouwlagen, met uitzondering van het bouwblok aan de voormalige slachthuissite.

## 11.2. Verkavelingsvergunningen

Binnen het plangebied gelden er geen verkavelingsvergunningen.

## 11.3. Milieuvergunningen

### 11.3.1. Ingedeelde inrichtingen

In het plangebied zijn enkele bedrijfsactiviteiten aanwezig die Vlaremplichtig zijn.

Hier volgt een overzicht van alle niet-tijdelijke inrichtingen die nog een nog geldige milieu- of omgevingsvergunning hebben. Wanneer de meest recente vergunning nog minstens 10 jaar geldig is, staat deze in het blauw aangeduid.

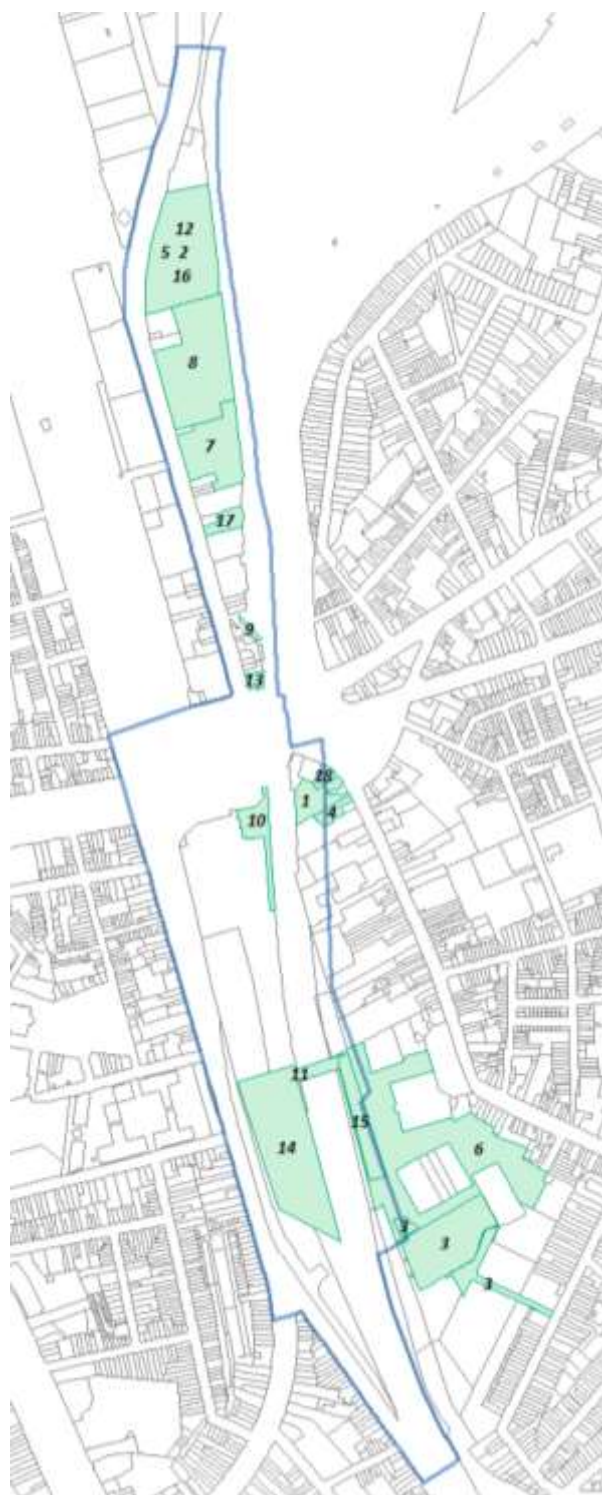
**Klasse 3-inrichtingen (meldingen hebben geen eindtermijn)**

Inrichting	Inrichtingnr	dossiernr	VL_OMSCHRIJVING	Datum beslissing	Datum einde	Nr. Plan
Amara Comany bvba	14431	14431/E/1	het exploiteren van een carwash	26/02/2015		2
Classic Star	20180606-0081	OMV_2019086251	het exploiteren van een handcarwash	01/08/2019		5
Jet Cars Gent	20200401-0013	OMV_2020039573	de exploitatie van een elektriciteitscabine	07/05/2020		16
FACQ	11324	11324/E/1	het exploiteren van een groothandel in sanitair	19/04/2007		7
NMBS-Holding	2123	2123/E/4	het veranderen van een station	14/02/2013		10
NMBS-Holding	11077	11077/E/1	het exploiteren van een gebouw bestemd voor de werkopzichter Gent-Dampoort	09/02/2006		9
Alper BVBA	14682	14682/E/1	het exploiteren van een slagerij	07/04/2016		1
Wim's Garage NV	6892	6892/E/3	omzetting naar standaardgarage	27/01/2011		17
Cine Bios	3859	3859/E/1	het verder exploiteren van een bioscoop	07/09/2006		4
Yoruk cvba	14473	14473/E/1	het exploiteren van een feestzaal Tek-Tek	20/08/2015		18
Dendermondsesteenweg 140A bus 4, Gent	20201124-0070	OMV_2020152787	de herbestemming en exploitatie van een magazijn tot polyvalente zaal voor evenementen in de kelder van een bestaand gebouw	09/06/2021		6
Werfzone	20180330-0096	OMV_2018038949	Fiets- en voetgangerstunnel Gent-Dampoort	17/05/2018		11, 14, 15
	20180330-0098					
	20180330-0106					

<b>Bijgaardepark, Gent</b>	20180320-0013	OMV_2018021175	verbouwing Malmarsite tot co-housing met 59 woningen en wijkgezondheidscentrum	20/12/2018		3
----------------------------	---------------	----------------	--	------------	--	---

***Klasse 2-inrichtingen***

<b>Inrichting</b>	<b>Inrichtingnr</b>	<b>dossiernr</b>	<b>VL_OMSCHRIJVING</b>	<b>Datum beslissing</b>	<b>Datum einde</b>	<b>Nr Plan</b>
<b>Stork Mercantile Engineers and Contractors nv</b>	7106	7106/E/1	het verder exploiteren van een werkplaats voor metaalbewerking	25/03/2010	25/03/2030	12
<b>Garage carrosserie Julien NV</b>	1834	1834/E/3	het hernieuwen en veranderen door uitbreiding van een garage	28/05/2009	28/05/2029	8
<b>Vlaamse vervoersmaatschappij DE LIJN</b>	6888	6888/E/2	hernieuwing van een tractiestation: Dampoort	05/02/2004	16/02/2024	13



Figuur 47: aanduiding van de klasse 1 en klasse 3 inrichtingen (2021)

### 11.3.2. ARAB- en Vlarem risico-inrichtingen

Percelen met vergunningen waarin een risicorubriek (Vlarebocode) vergund werd, duiden we aan als risicoground. De risicopercelen staan op onderstaande kaart aangeduid in het oranje. Voor volgende percelen is al een schrapping als risicoground toegekend:

- > geschrapte risicoground, Ververijstraat 13 (afd 4 sectie D nr 164W3) te Gent - (201304247 en 201304928)

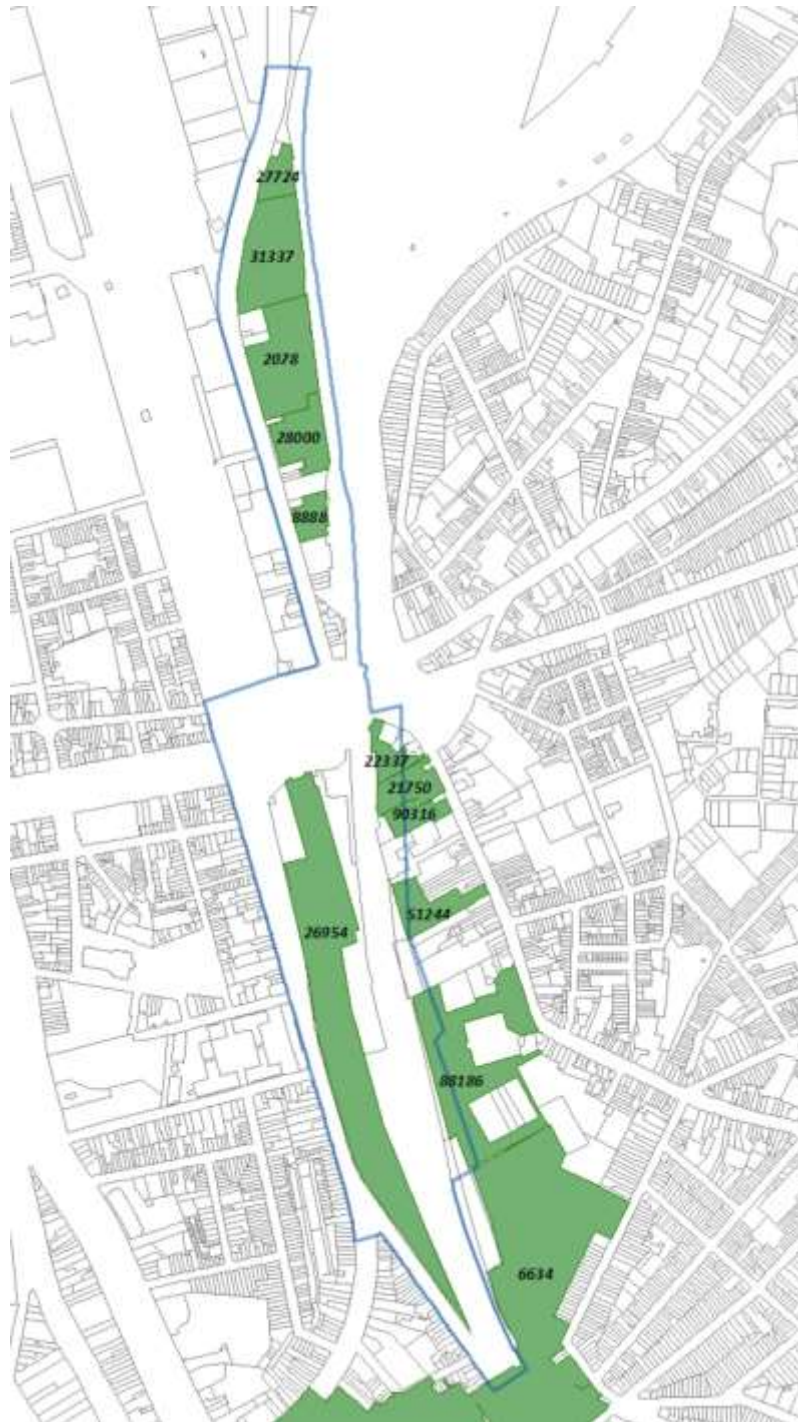
- > geschrapte risicoground, Koopvaardijlaan 30 ( afd 7 sectie G nr 862L02) te Gent. - (199500189)
- > geschrapte risicoground, Antwerpenplein 25 (afd 4 sectie D nr 213L ) te Gent. - (200900043)

De schrappingen staan op onderstaande kaart met een oranje arcering.



*Figuur 48: aanduiding van de ARAB en VLAREM risico-inrichtingen (2021)*

Zie bijgevoegde file voor een overzicht van alle **bodemonderzoeken** die gekend zijn bij OVAM. De ligging wordt weergegeven in het groen op onderstaande kaart.



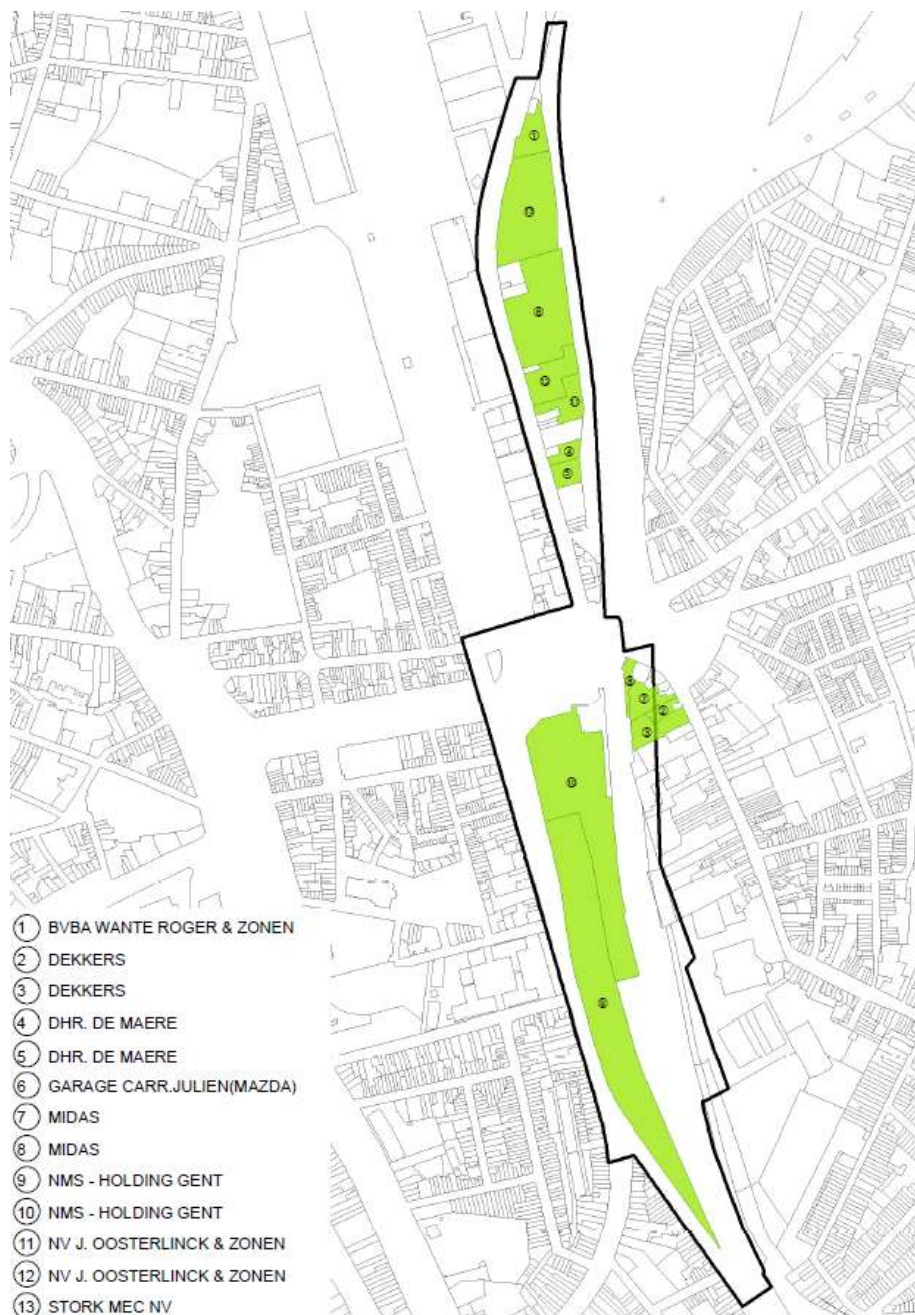
Figuur 49: aanduiding van de bodemonderzoeken (2021)

## 11.4. Grondinformatieregister

In dit register zijn de percelen en bedrijven aangegeven waarvoor beschrijvende of oriënterende bodemonderzoeken gebeurden. De meeste daarvan zijn meer dan 10 jaar oud. Zij kunnen een licht werpen op de aard en de graad van bodemverontreiniging. Dit kan van belang zijn bij verwervingen en bij projectontwikkeling.

SLEUTEL	DOSSIERNR	NAAM	OMSCHRIJVING	DATUM ONDERZOEK
44804_D_0213_N_00 0_00	22337	MIDAS	Oriënterend bodemonderzoek - Midas, Antwerpenplein 26 9000 Gent	30/12/2003
44804_D_0202_T_004 _00	21750	DEKKERS	Beschrijvend bodemonderzoek - Eindrapport - NV Dekkers, Dendermondsesteenweg 30, 9000 Gent (BB/GE009)	15/10/2003
44804_D_0202_T_005 _00	21750	DEKKERS	Beschrijvend bodemonderzoek - Eindrapport - NV Dekkers, Dendermondsesteenweg 30, 9000 Gent (BB/GE009)	15/10/2003
44804_D_0204_P_00 0_00	22337	MIDAS	Beschrijvend bodemonderzoek Midas-Dampoort Antwerpenplein +24 Gent (122775016/jaj)	18/05/2005
44807_G_0839_N_00 0_00	2078	GARAGE CARR.JULIEN (MAZDA)	Beschrijvend bodemonderzoek: Garage Julien - Koopvaardijlaan 56 - 9000 Gent.	08/01/1999
44807_G_0817_K_00 0_00	27724	BVBA WANTE ROGER & ZONEN	Oriënterend bodemonderzoek Bvba Wante Roger & Zonen, Afrikalaan 2 te 9000 Gent (EB0508/021).	11/04/2006
44807_G_0862_N_00 2_00	28000	NV J. OOSTERLINCK & ZONEN	Oriënterend bodemonderzoek, nv J. Oosterlinck & Zonen, Koopvaardijlaan 42-46, 9000 Gent - 05i275bbobo	12/06/2006
44807_G_0862_M_00 2_00	8888	DHR. DE MAERE	Beschrijvend bodemonderzoek te Gent, Koopvaardijlaan 30	27/10/1999
44807_G_0898_K_00 0_00	8888	DHR. DE MAERE	Beschrijvend bodemonderzoek te Gent, Koopvaardijlaan 30	27/10/1999
44807_G_0829_N_00 0_00	31337	STORK MEC NV	Oriënterend bodemonderzoek - Stork Mec NV - Koopvaardijlaan 78 te 9000 Gent	27/05/2008
44807_G_0862_P_00 2_00	28000	NV J. OOSTERLINCK & ZONEN	Oriënterend bodemonderzoek, nv J. Oosterlinck & Zonen, Koopvaardijlaan 42-46, 9000 Gent - 05i275bbobo	12/06/2006
44804_D_0192_F_000 _00	26954	NMS - HOLDING GENT	Oriënterend bodemonderzoek t.b.v. NMBS-Holding, onderzoekslocatie Kasteellaan te Gent (J05B1324) + aanvulling dd.14.12.2005	18/11/2005
44804_D_0178_A_00 0_52	16954	NMS - HOLDING GENT	Oriënterend bodemonderzoek t.b.v. NMBS-Holding, onderzoekslocatie Kasteellaan te Gent (J05B1324) + aanvulling dd.14.12.2005	18/11/2005





## 11.5. Beschermde monumenten, stads- en dorpsgezichten

Er bevinden zich geen beschermde stads- en dorpsgezichten of monumenten in het plangebied.

## 11.6. Inventaris bouwkundig erfgoed

In het plangebied bevindt zich één waardevol gebouw dat voorkomt op de Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed (Koopvaardijlaan 8-14, <https://id.erfgoed.net/thesauri/aanduidingstypes/9>). Het betreft een woning dicht bij de Dampoort.

In principe moet dit gebouw behouden blijven en geïntegreerd worden in de nieuwe ontwikkelingen. Door de noodzakelijke infrastructuur voor de stadsring kan dit gebouw in geen enkel scenario behouden blijven. Het plan-MER evalueert het effect van de sloop. Het pand

behouden is niet mogelijk in dit plan. Er zijn geen milderende maatregelen noodzakelijk op RUP-niveau. De recuperatie van materialen bv. door ze te hergebruiken in het openbaar domein wordt aanbevolen binnen het plangebied.



## 11.7. Atlas der buurtwegen

De Atlassen der buurtwegen zijn Belgische atlassen die per gemeente de wegen, buurtwegen en kerkwegels aangeven. Na de wet van 10 april 1841 werden zij aangemaakt met als doel een inventarisatie te maken van alle openbare wegen en van 'private wegen met openbare erfdiensbaarheid'. Binnen het plangebied bevinden zich geen buurtwegen of voetwegen volgens de Atlas der buurtwegen.



*Figuur 50: uittreksel uit de Atlas der Buurtwegen. De linkerfiguur omvat het deel ten noorden van Dampoort. De rechterfiguur omvat het deel ten zuiden van Dampoort.*

## 11.8. Waterlopen – Vlaamse hydrografische atlas (VHA)

Er zijn verschillende bevaarbare waterlopen in of palend aan het plangebied aanwezig:

- > het Handelsdok
- > de De Pauwvertakking

Beide komen samen in de Zwaaiikom.

Onbevaarbare waterlopen zijn er niet.



### Categorie

- Bevaarbaar
- Geklasseerd, eerste categorie
- Geklasseerd, tweede categorie
- Geklasseerd, derde categorie
- Niet geklasseerd

## 12. Bijlage 3: aanvulling op voorbereidend onderzoek

*Deze bijlage is te lezen in aanvulling op hoofdstuk 4 Context.*

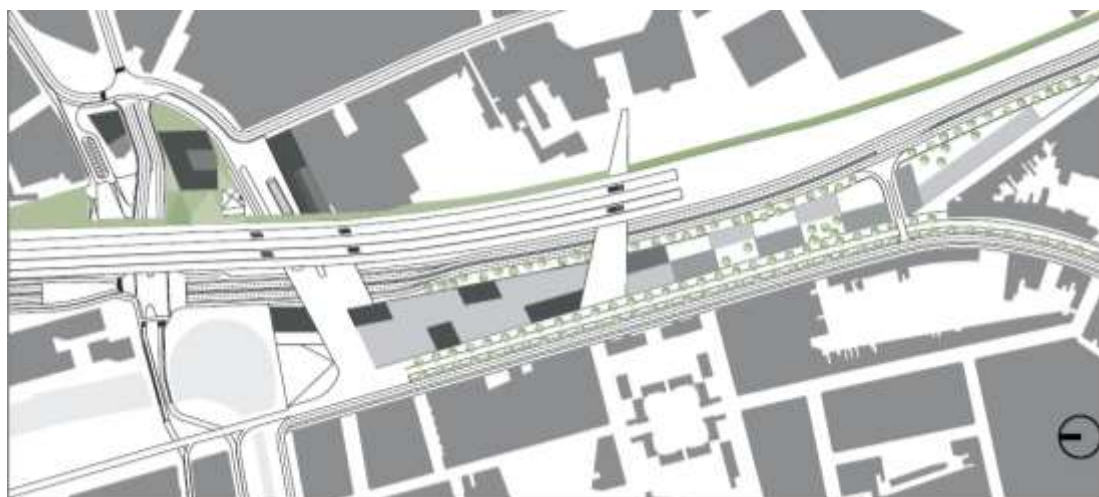
### 12.1. Gent-Dampoort Strategische Stedelijke projectstudie (Technum 1998-2008)

In 1999 werd de strategische stedelijke projectstudie Gent-Dampoort gestart. Die moest voor een definitieve oplossing zorgen.

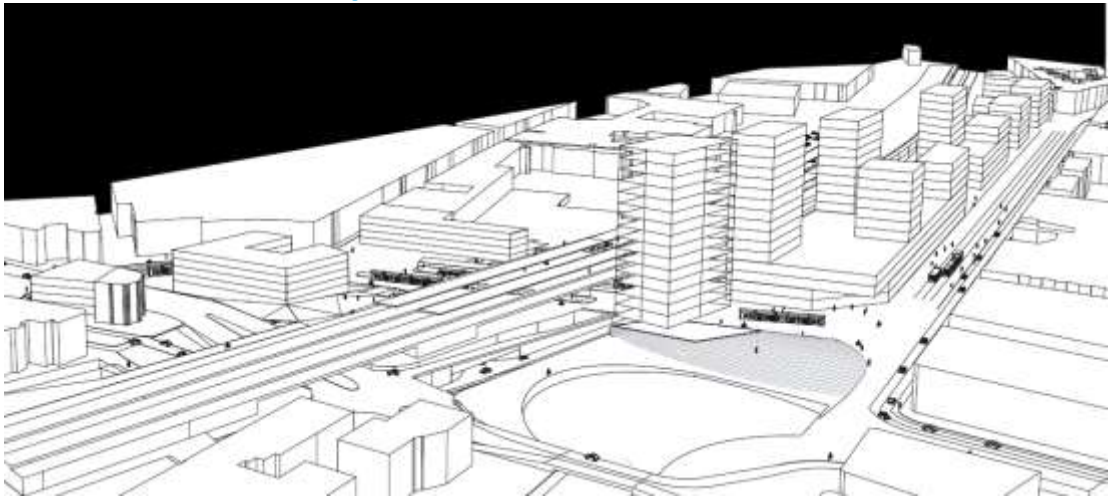
De studie ging uit van het verleggen van de stedelijke ring R40 van Dok-Zuid naar de Koopvaardijlaan met een ondertunneling ter hoogte van het Dampoortkruispunt en een significante verbetering van de verkeersafwikkeling voor de verschillende modi.

Van bij de aanvang was het duidelijk dat dit project gepaard zou gaan met een aanzienlijk aantal infrastructuraanpassingen. Het bleek niet mogelijk deze infrastructuuringrepen allemaal tegelijk uit te voeren, noch technisch, noch financieel. De faseerbaarheid van het project was m.a.w. een voorwaarde van bij het begin.

De voorgestelde oplossing bleek zeer duur, onder meer door de omvangrijke onteigeningen, en had bovendien ook een grote impact op de bebouwde omgeving. De verschillende partners die bij deze studie waren betrokken, namelijk de Stad Gent, de NMBS, De Lijn en de Administratie Wegen en Verkeer, konden daarom geen overeenstemming bereiken om het studiewerk ook in een concreet project om te zetten. Uit deze studie bleek alvast de complexe samenhang tussen de verschillende onderdelen van dit vraagstuk. Daarnaast toonde deze duidelijk ook aan welke onderzoeksvragen zich stellen, welke antwoorden hierop mogelijk zijn en wat de gevolgen hiervan zijn op ruimtelijk, technische en financieel vlak.



## 12.2. Stadsontwerp Oude Dokken (OMA 2006)



Conform de bepalingen in het Ruimtelijk Structuurplan Gent (2003) (RSG) werd voor het gebied langs de dokken een herontwikkeling gestart naar wonen, met name het **project Oude Dokken**. Hiervoor schreef het AG Stadsontwikkelingsbedrijf Gent in 2004 een uit, gevolgd door een studieopdracht voor de opmaak van een **stadsontwerp** in 2006 door het bureau OMA (Office for Metropolitan Architecture).

De 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 tot tegen het spoorwegemplacement. OMA wou aantonen dat het stadsontwerp niet alleen bruikbare ideeën opleverde voor de herontwikkeling van de rand van de dokken, maar ook dat deze ideeën kunnen doorgetrokken worden over het gehele gebied.

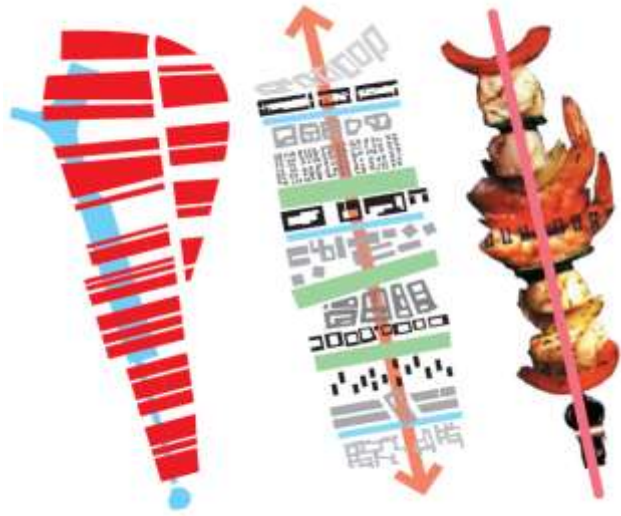
Dit stadsontwerp voorzag voor het gehele onderzoeksgebied evenwel in een quasi zuivere woonontwikkeling. Voor het project Oude Dokken is deze visie conform met het RSG. Voor het gebied Afrikalaan is dit evenwel niet het geval. Nochtans reikt het stadsontwerp ook daar waardevolle stedenbouwkundige ideeën aan via het zogenaamde 'brochettemodel', dat voorziet in een afwisseling van groene stroken en bouwstroken.

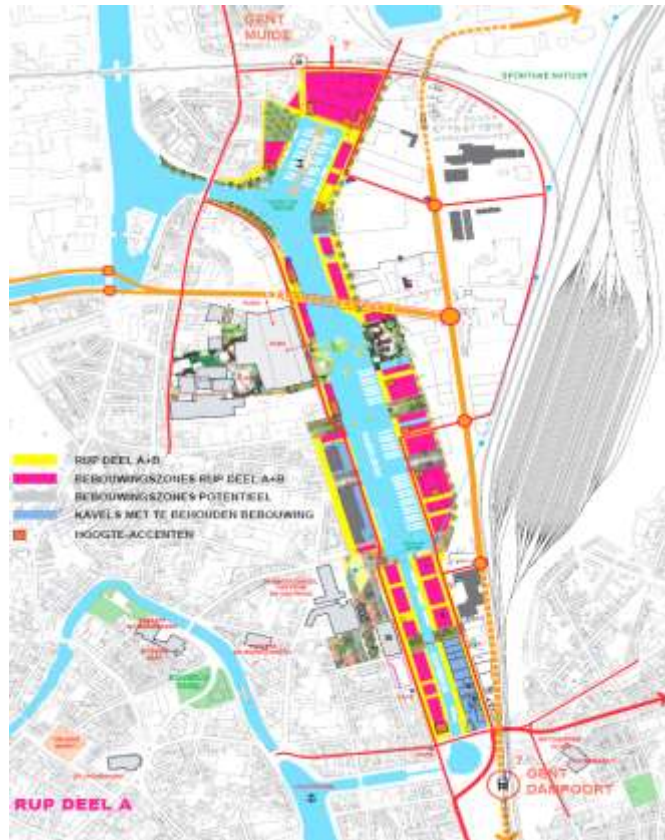
Het stadsontwerp heeft een gedetailleerd voorstel van stedenbouwkundige en projectmatige uitwerking voor de ontwikkeling van het gebied Oude Dokken uitgewerkt. De stedenbouwkundige visie van het stadsontwerp werd vertaald in het RUP Oude Dokken.

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 doorgezet. 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)*





*het uitgewerkte stadsontwerp voor het plangebied Oude Dokken*

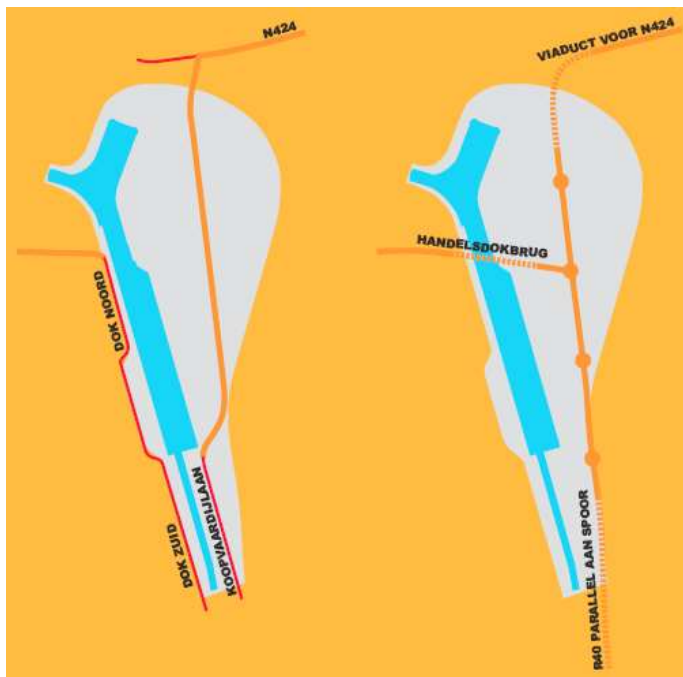
### 12.3. Stadsring ter hoogte van de Dampoort - voorstel OMA (Stadsontwerp 01/2006)

In 2006 werd er in het kader van het project Oude Dokken (dat tot aan de Dampoort reikt) opnieuw nagedacht over het ontwarren van de Dampoortknoop. Met de vorige studie in het achterhoofd werd het alternatief van een brug ten westen van en tegen de spoorweg ontwikkeld. Dit voorstel werd evenwel slechts in zeer beperkte mate uitgewerkt en beperkte zich enkel tot de mogelijke inplanting van een brug zonder de nodige aansluitingscomplexen op het wegennet en zonder duidelijke uitspraken over de inrichting van de Dampoortknoop zelf. Het traject van de voorgestelde brug werd summier getoetst op zijn ruimtelijk impact op de bebouwing tussen de spoorweg en de Koopvaardijlaan. Dit brugalternatief vormde wel een verder te onderzoeken denkpiste en werd dan ook later in het verkennend onderzoek meegenomen.



**DE RING R40 IS OVER DE KOOPVAARDIJLAAN GEPROJECTEERD. MET EEN BREEDTE VAN 18 METER IS DEZE LAAN TE SMAL VOOR DEZE NIEUWE FUNCTIE.**

**WE HEBBEN EEN ALTERNATIEVE OPLOSSING VOOR DE RING VOORGESTELD WAARMEE DE OUDE DOKKEN BETER OP DE STATIONSOMGEVING EN OP DE BINNENSTAD AANGESLOTEN KUNNEN WORDEN.**



**MET DE KOMST VAN DE KOOPVAARDIJBRUG KOMEN DE OUDE DOKKEN BINNEN DE CENTRUMRING TE LIGGEN. HET PROFIEL VAN DE HUIDIGE KOOPVAARDIJLAAN IS ECHTER TE SMAL OM DE EXTRA RIJBANEN VAN DE RING OP TE NEMEN. WE HEBBEN DAAROM EEN VOORSTEL GEMAAKT WAARBIJ DE RING NIET OVER DE KOOPVAARDIJLAAN LOOPT MAAR IN EEN RECHTE LIJN LANGS DE SPOORDIJK WORDT GEPOSITIONEERD. HIERDOOR ONTSTAAN MOGELIJKHEDEN OM DE KOOPVAARDIJLAAN TE ONTLASTEN EN ALS EEN VOLWAARDIGE WOONSTRAAT TE ONTWIKKELEN. MEDE HIERDOOR WORDT DE AANKNOPING MET HET DAMPOORTSTATION EN DE BINNENSTAD STERK VERBETERD.**

## 12.4. Gent Oude Dokken - deelopdracht R40 en belendende gebouwen (OMA 20/10/2006)

Deze deelopdracht onderzoekt meer in de detail de impact van de keuze voor een tunnel/brug of het gebruik van de Koopvaardijlaan als R40.



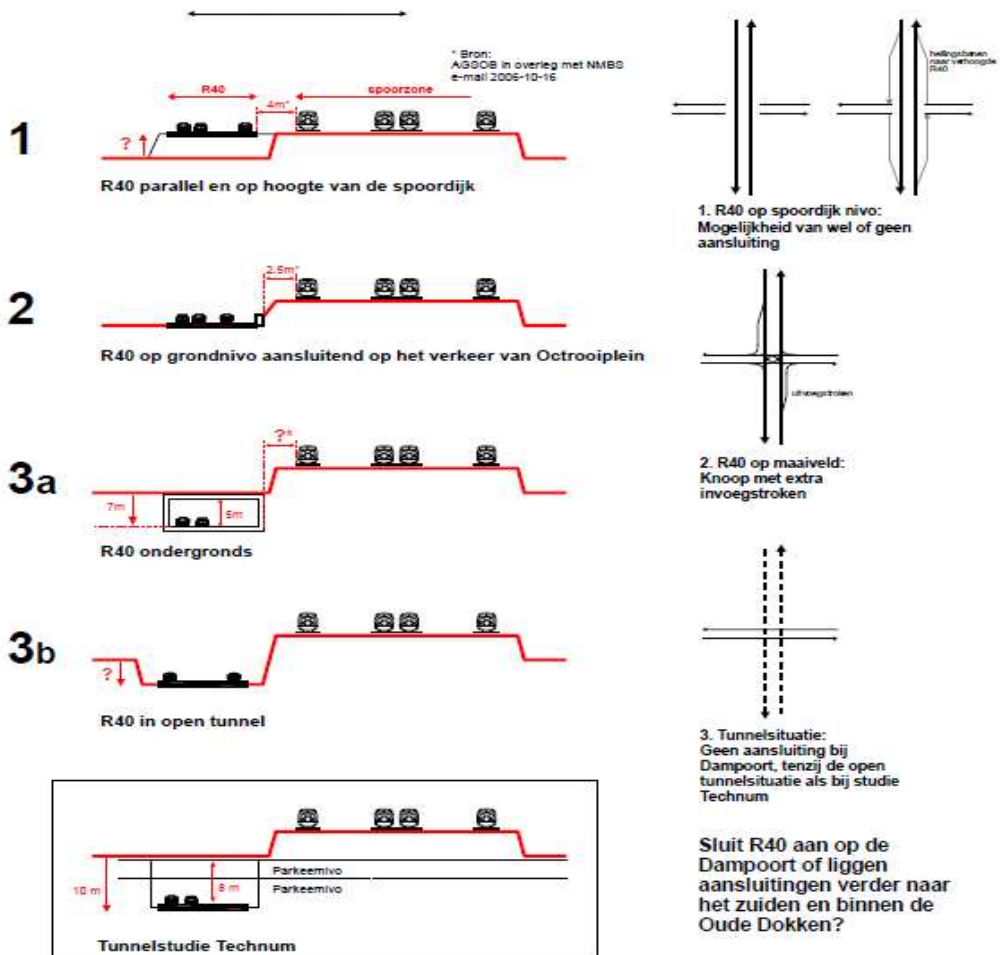
## OPDRACHTFORMULERING VOOR DE STUDIE DEELOPDRACHT 04 (ZOALS OMSCHREVEN DOOR DE CLIENT AG Stadsontwikkelingsbedrijf Gent):

### R40 TER HOOGTE VAN DE KOOPVAARDIJLAAN ONDERZOEK NAAR ALTERNATIEVEN

1. Opmaak detailkaart met gabariet en profiel R40 tegen de spoorberm met drie opties: brug - tunnel - gelijkvloers.
2. Aanduiding impact op bestaande bebouwing: uitzetten van te onteigenen perimeter rekening houdende met gabariet R40 en nieuwe gevelafwerking (veld 45, 46 + een tussenveld).
3. Voorstellen tot invulling van zone tss de spoorbundel en de Koopvaardijlaan uitgewerkt op niveau van het stadsontwerp (veld 45 en 46).

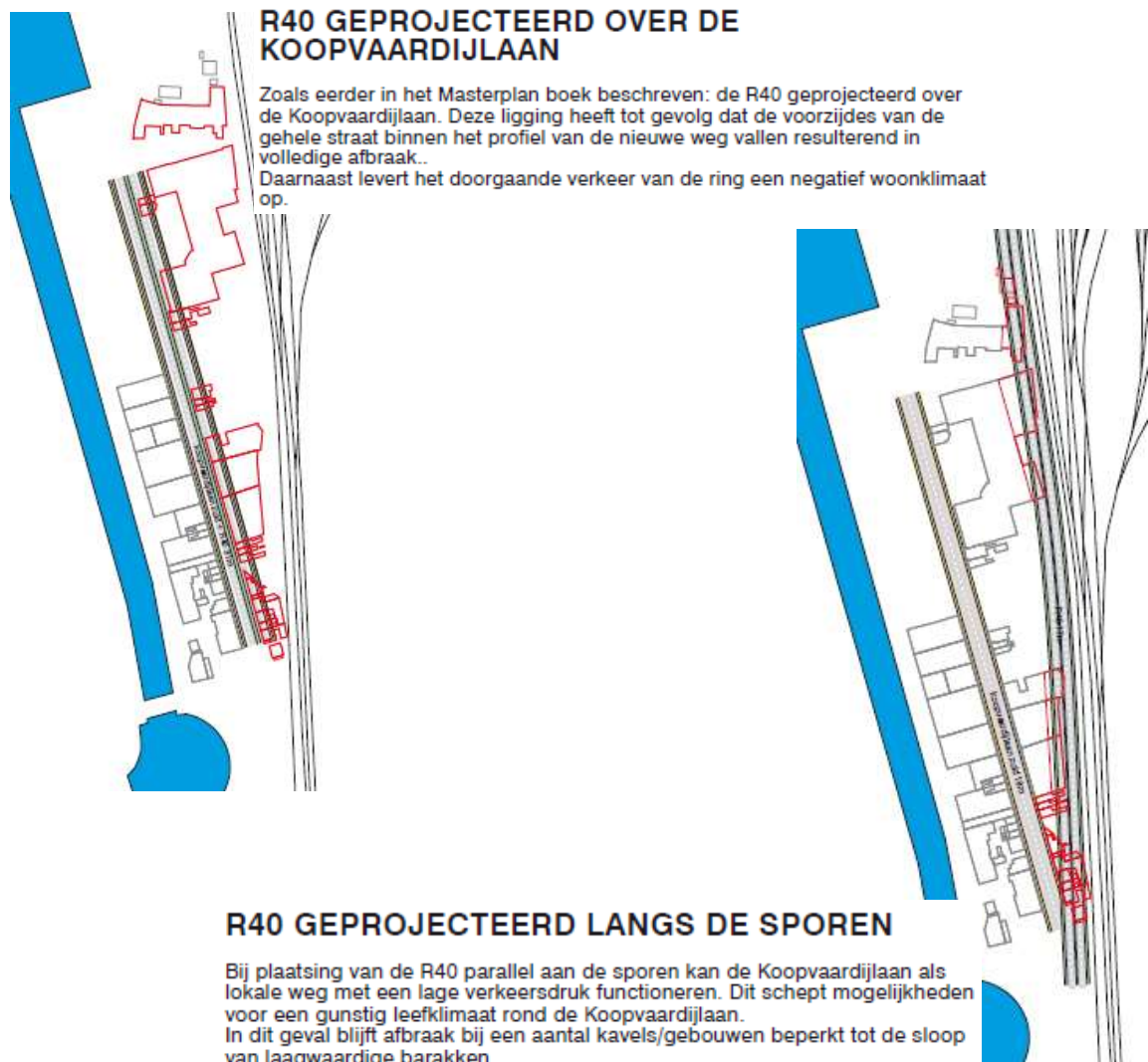
#### BELANGRIJKE KWESTIES:

1. De toekomstige situatie van het mogelijk nieuwe spoortracé (verbreding naar 40m, dubbel platform) is onduidelijk, hier is nog geen informatie voor overgedragen naar OMA.
2. De open vraag of er wel of niet een aansluiting van de R40 met de Dampoortknoop noodzakelijk is.



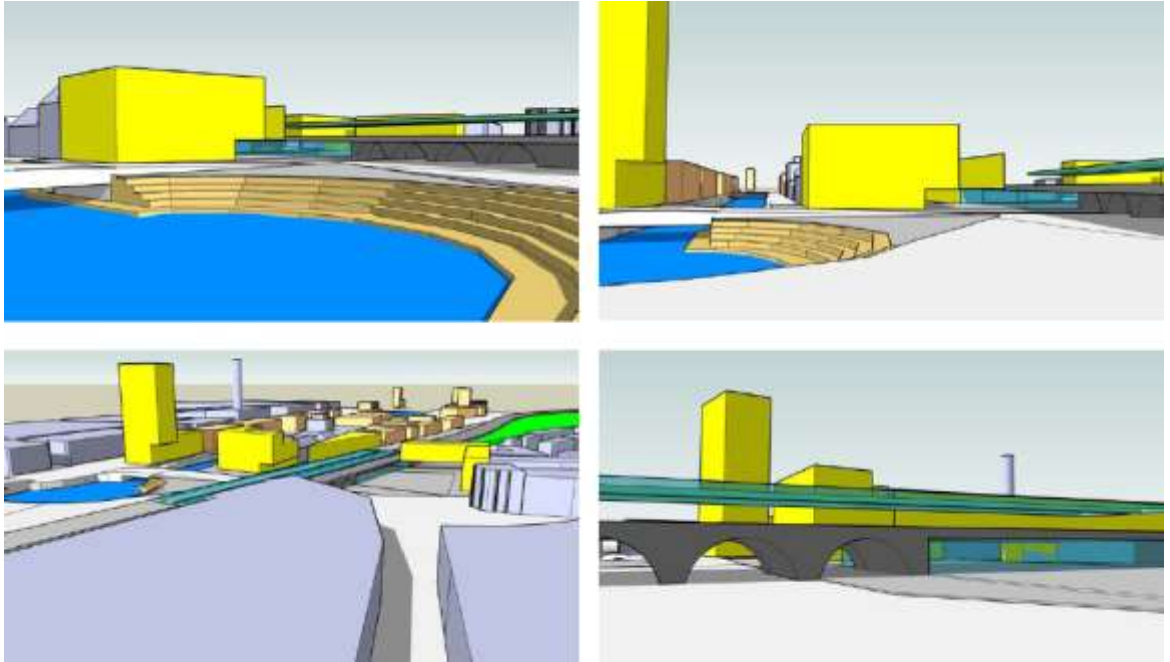
## 12.5. Gent Oude Dokken - Deelopdracht R40 (OMA 18/04/2007)

Deze deelopdracht onderzoekt nogmaals de impact van de keuze voor een tunnel/brug of het gebruik van de Koopvaardijlaan als R40.



## 12.6. Ontwerpend stedenbouwkundig onderzoek Oude DokkenOKKEN-‘Zwaikom’ (NERO 2009)

Voor een meer gedetailleerd ontwerp ter hoogte van de Zwaikom werden in opdracht van de Stad Gent een aantal ideeën uitgewerkt voor het gebied aan de Zwaikom en voor de gebouwen aan beide zijden van het Kleindok.



De resultaten van deze studie werden vertaald in het RUP Oude Dokken.

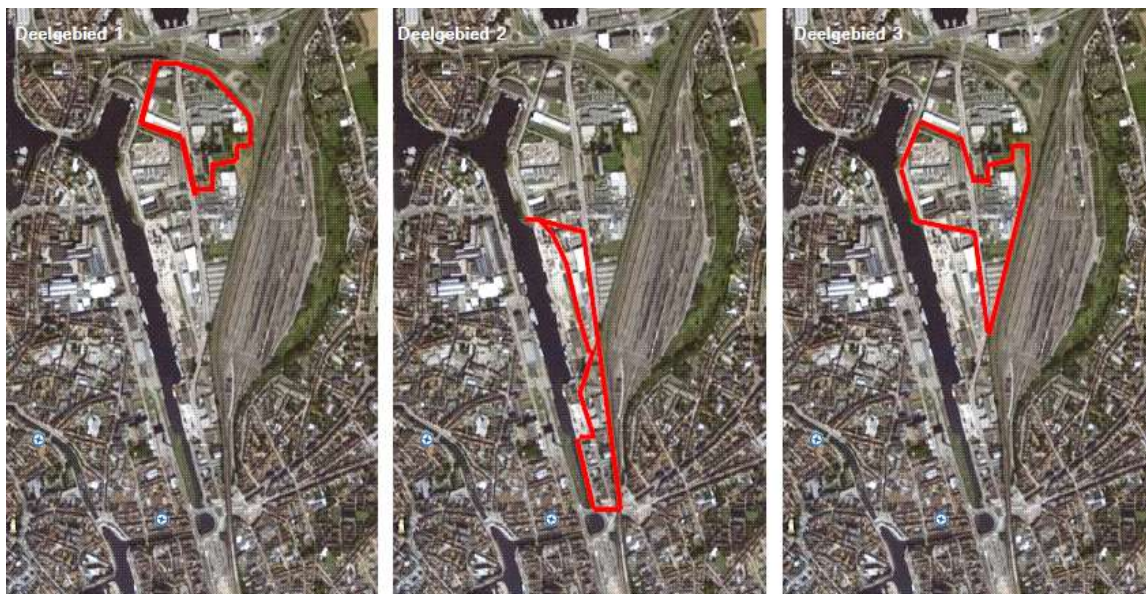
## 12.7. studie 'Toekomstvisie met betrekking tot bestaande en nieuwe economische activiteiten' (STEC 2007-2008)

Voor het gebied dat zich situeert tussen het rangeerstation en het project Oude Dokken werd besloten verder te onderzoeken, zo veel als mogelijk binnen de bepalingen van het RSG, welke stedenbouwkundige toekomstperspectieven voor dit overwegend economisch gebied aanwezig zijn. Daarvoor lanceerde de Dienst Economie in 2007 een studieopdracht onder de titel 'toekomstvisie met betrekking tot bestaande en nieuwe economische activiteiten', ook wel **STEC-studie** genoemd. Deze studie werd uitgevoerd door de Nederlandse STEC-groep en afgerond in 2008.

De studie verdeelde het studiegebied onder in drie min of meer homogene deelgebieden. Voor elk deelgebied werden verschillende scenario's uitgewerkt. Na afweging van voor- en nadelen werd er voor elk deelgebied telkens één voorkeursscenario als meest aantrekkelijk naar voor geschoven. De scenario's uit deze STEC-studie vormen belangrijke uitgangspunten voor het verkennend ruimtelijk onderzoek van de Dampoort.

De waarde van deze studie situeert zich vooral in een duidelijke visie voor de aard van de economische functies en in de ruimtelijke situering van functies met graduele overgangen naar de aanpalende gebieden/projecten en in het bijzonder naar het project Oude Dokken.

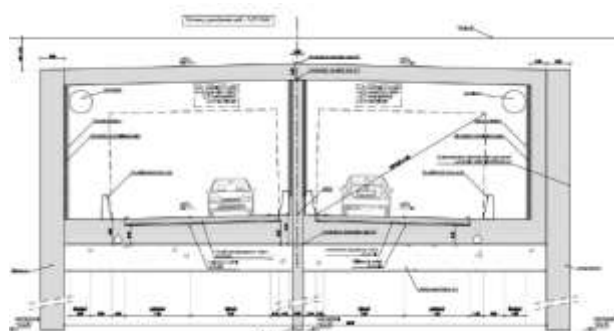
De Stad Gent ging akkoord met de conclusies van deze ruimtelijke studie en heeft deze sindsdien op hoofdlijnen als beleidsvisie voor dit gebied gehanteerd.



## 12.8. Haalbaarheidsstudie ondertunneling Dampoort (Tractebel – 2017)

In opdracht van AWW werd een haalbaarheidsstudie uitgevoerd voor een ondertunneling van de Dampoort. Daarbij werden 2 varianten onderzocht:

- > tunnel met opening (2 x 200 m gesloten + 70 m open)
- > tunnel zonder opening (470m gesloten)



Voor de tunnel zonder opening acht de studie gescheiden kokers en pechstroken noodzakelijk, waardoor de totale inwendige breedte van de tunnel op 18,30 m komt. Voor de tunnel met opening volstaat 1 koker met overrijdbare middenberm. De totale inwendige breedte van de tunnel is dan slechts 14,30 m.

De buitenmaten zijn dan respectievelijk 21,10 m en 15,60 m.  
De tunnelhellingen hebben een noodzakelijke buitenbreedte van 15,70 m.

## 12.9. Onderzoek 'Dampoort Network Voetgangers en Fietsers' (Tractebel - 2017)

De focus van de studie was om een robuust netwerk te bekomen binnen het plangebied Dampoort. Daarbij werd rekening gehouden met volgende principes:

### VERKEERSVEILIGHEID

Door conflicten te beperken en oversteken te beveiligen, voornamelijk met verkeerslichten. In de richting van de 3 belangrijkste assen moet een beveiligde route mogelijk zijn.

### SOCIALE VEILIGHEID/SOCIALE CONTROLE

De routes moeten ook sociaal veilig zijn. Het verlaagde niveau naar de Zwaikom is een aandachtspunt, er wonen geen mensen en er is niet altijd passage. Er moet dan ook een alternatieve route zijn voor de Zwaikom.

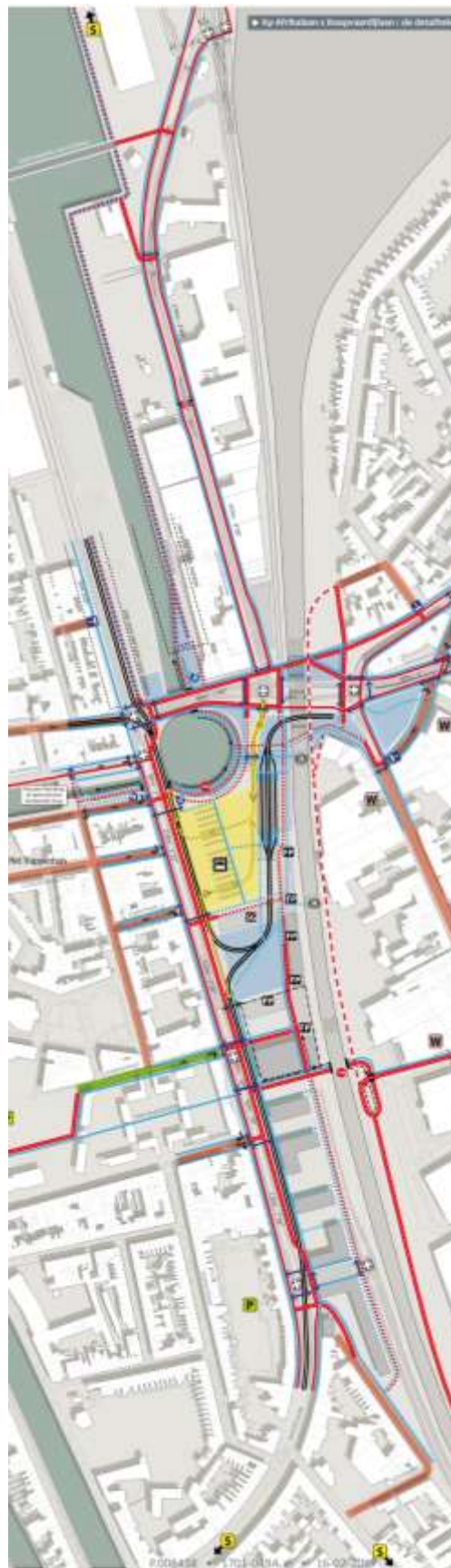
### FACILITEREN VAN DE WENSLIJNEN VOOR DE VOETGANGER EN DE FIETSER

De wenslijnen zijn het startpunt voor het netwerk. Een fijnmazig netwerk met kwaliteit voor beide modi is belangrijk. Het netwerk uit de ruimtelijke voorstudie wordt verfijnd en uitgebreid.

### ONTWERPEN VOOR IEDEREEN

'Inclusief ontwerpen' of 'ontwerpen voor iedereen' is in een stationsomgeving een must. Ook personen met een beperking moeten hun weg kunnen vinden. 30 à 35% van de bevolking heeft een beperkte mobiliteit (al dan niet tijdelijk). Daarnaast heeft de Stad Gent de ambitie om een kindvriendelijke stad te zijn en ook in de buurt van de Dampoort leeft de bezorgdheid voor een kindveilige infrastructuur.

Dit onderzoek werd gedaan voor het tunnelscenario en het kruispuntscenario. De studie werkte ondersteunend voor de beoordeling van de discipline mens-mobiliteit in het plan-MER.



## 12.10. Opmaak van een maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de ombouw van Dampoort (Rebel, 2021)

Om de keuze te maken tussen het tunnelalternatief en het gelijkvloerse alternatief en een beleidsstandpunt hierover voor te bereiden, heeft het Vlaams Gewest een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) laten opmaken.

De MKBA bestaat uit twee sporen:

- > In het rekenspoor worden de kosten en baten van het infrastructuurproject gekwantificeerd en in geld uitgedrukt. Het rekenspoor resulteert in de berekening van de netto contante waarde van elk van beide alternatieven.
- > Om de gebiedsontwikkelingscomponent van het project mee in beeld te brengen en omdat de effecten hiervan moeilijk kwantificeerbaar zijn, is het 'klassieke' rekenspoor aangevuld met een kwalitatieve potentie-analyse. De potentie-analyse resulteert in een kwalitatief overzicht van de voor- en nadelen.

### Rekenspoor

De twee doorgerekende projectalternatieven (tunnel en kruispuntoplossing) vinden hun basis in het plan-MER. Van de tunnel is evenwel nog een extra variant ontwikkeld, en dit als gevolg van het voortschrijdend inzicht en de doorwerking van de resultaten van het plan-MER. De extra variant voor het tunnelalternatief voorziet een bijkomende knip op de Dampoortrotonde.

De doorrekening voor het tunnelalternatief is gebaseerd op het financiële model dat is opgemaakt op basis van de technische haalbaarheidsstudie voor de tunnel. Naast de klassieke infrastructuurkosten van de wegenis en tunnelwerken om de Dampoort te kruisen, voorziet de raming ook de aanleg van traminfrastructuur, fiets- en wandelverbindingen, de bouw van een ondergrondse pendelparking en een nieuw trein-, tram- en busstation.

Op basis van de resultaten van de MKBA is een herinrichting van de Dampoort aangewezen. In beide alternatieven zijn er aanzienlijke baten, vooral voor gemotoriseerd verkeer.

Op basis van de MKBA kan evenwel geen duidelijke voorkeur voor één van beide alternatieven worden uitgesproken. De tunnel blijkt duurder in aanleg<sup>54</sup>, maar levert hogere baten op<sup>55</sup>, zodat het saldo tussen kosten en baten tussen beide alternatieven vrijwel gelijk is. Het verschil tussen baten en kosten bedraagt telkens 118 miljoen euro. De baten van de tunnel zitten vooral in de tijdsbesparing voor het gemotoriseerd verkeer als gevolg van een vlottere doorstroming. Ook de reizigers van het openbaar vervoer realiseren tijdsbesparingen, maar in mindere mate dan het gemotoriseerd verkeer. Het verschil tussen kosten en baten vergroot evenwel als men rekent met een meer realistische aanname voor een discontovoet. Gerekend aan een discontovoet van 2,5% bedraagt het verschil ongeveer 10 miljoen euro, in het voordeel van de tunnel<sup>56</sup>.

<sup>54</sup> De netto projectkosten (kosten voor de aanleg - opbrengst van terreinontwikkeling) van het tunnelalternatief bedragen 97,2 milj. €. Die van het kruispuntalternatief 73,9 milj. €. Het tunnelalternatief levert 216 milj. € baten op, het kruispuntalternatief 192,2 €. Deze cijfers zijn gerekend aan een discontovoet van 4%.

<sup>55</sup> Het tunnelalternatief levert 216 milj. € baten op, het kruispuntalternatief 192,2 milj. €.

<sup>56</sup> Bij een lagere discontovoet wegen de toekomstige baten zwaarder door. De netto projectkosten (kosten voor de aanleg - opbrengst van terreinontwikkeling) van het tunnelalternatief bedragen dan 110,2 milj. €. Die van het kruispuntalternatief 85,1 milj. €. Het tunnelalternatief levert 319 milj. € baten op, het kruispuntalternatief 284,4 milj. €. De netto contante waarde van het tunnelalternatief bedraagt 209,5 milj. € ten opzichte van 199,3 milj. € voor het kruispuntalternatief.

## Potentie-analyse

Hoewel beide alternatieven inspelen op de ambitie om van de Dampoort een nieuw en volwaardig stadsdeel te maken, scoort het tunnelalternatief hier toch beter dan het kruispuntalternatief<sup>57</sup>. Door de R40 ondergronds te brengen, komt er bovengronds meer ruimte vrij voor andere vervoersmodi en ruimte voor ontmoeting en kan het station zijn rol als 'poort' voor de binnenstad werkelijk opnemen. De studie benadrukt de potenties die op die manier bovengronds ontstaan voor het inrichten van verkeersvrije, publieke ruimten. Voor het tunnelalternatief moeten bovendien minder woningen onteigend worden. In de deelruimte Noord moeten in beide scenario's onteigeningen gebeuren. In het tunnelscenario vinden deze onteigeningen in hoofdzaak plaats aan de achterzijde van de percelen, waardoor de impact op het toekomstig functioneren van deze percelen lager is. Het tunnelalternatief biedt meer ruimte voor de uitbouw van de Dampoort als een volwaardig multimodaal knooppunt. Het stedenbouwkundig plan toont bovendien aan dat het tunnelalternatief de mogelijkheid biedt om de tramlijn in de toekomst nog verder door te trekken in oostelijke richting. Er is geen ontwerp voorhanden waarin dit in het gelijkgrondse alternatief wordt aangetoond.

## Conclusie

Volgens het rekenspoor scoren beide alternatieven min of meer gelijk. De hogere investeringskosten van het tunnelalternatief worden volledig door grotere, maatschappelijke baten terugverdiend. Die maatschappelijke baten zijn wel bijna uitsluitend van niet-financiële aard (reistijdbesparing). Daarnaast biedt het tunnelalternatief extra potenties die niet in geld kunnen worden uitgedrukt. Het gaat dan om:

- > grotere kansen om beleidsdoelen op het gebied van leefbaarheid en openbaar vervoer te verwezenlijken door de creatie van een aantrekkelijke stationsomgeving
- > grotere kansen voor een commercieel succesvolle vastgoedontwikkeling in het transferium en zone Zuid
- > grotere zekerheid dat de doortrekking van de tram naar het oosten gerealiseerd kan worden

De keuze voor het voorkeursalternatief komt dus neer op de vraag of de extra waarde van de kwalitatieve potenties van het tunnelalternatief voldoende groot wordt geacht om de financiële meerprijs te betalen.

## Aanvulling: beleidskeuze

Op basis van deze MKBA-analyse heeft de Vlaamse Regering op 15/10/2021 beslist een publiek-private samenwerking op te zetten om het project voor de ondertunneling van de R40 en de bijbehorende herinrichting van de stationsomgeving verder uit te werken, en dit volgens de DBFM – procedure. Naast de tunnel en de bovengrondse heraanleg voorziet het project in de aanleg van tramsporen voor de vertramming van buslijn 7<sup>58</sup> en het verleggen en doortrekken van tramlijn 4<sup>59</sup>.

<sup>57</sup> Omdat er géén geoptimaliseerd ontwerp van het kruispuntalternatief is gemaakt – zoals dat wél voor het tunnelalternatief is gebeurd – is het moeilijk om de omvang en belangrijkheid van de extra potenties in te schatten. De studie stelt dat een geoptimaliseerd kruispuntalternatief de nadelen enigszins kan milderen, maar dat er steeds een verschil ten voordele van het tunnelalternatief zal blijven.

<sup>58</sup> Over een afstand van ongeveer 10 km, vanaf station Dampoort over Heuvelpoort tot station Gent – Sint – Pieters en via onder meer de bestaande tramlijn 1 over de Kortrijksesteenweg tot aan het portaal van het parkbos.

<sup>59</sup> Over een afstand van ongeveer 1,5 km, vanaf het Neuseplein tot aan Dampoort.

# 13. Bijlage 4: beleidsplannen

## 13.1. Algemene beleidsplannen

### 13.1.1. Bestuursakkoord 2012-2018

Het Bestuursakkoord (2012-2018) doet een aantal uitspraken die van belang zijn voor dit RUP. We sommen de meest relevante hieronder op.

#### MOBILITEIT

*“3.5 Er wordt werk gemaakt van het verbeteren van de oversteekbaarheid van de R40 (kleine stadsring) voor fietsers en voetgangers.*

*3.11 Het stadsbestuur zal erop staan dat het mee zeggenschap krijgt over het beleid en de investeringen in het openbaar vervoer die door De Lijn in de Gentse regio worden ontwikkeld. Dit moet onder meer concreet gestalte krijgen door een apart directiecomité voor de Gentse regio waarin het Gentse stadsbestuur een directe vertegenwoordiging krijgt.*

*Om de investeringen in de aanleg van nieuwe tramlijnen te versnellen zal het Gentse stadsbestuur naar Antwerps en Limburgs voorbeeld optreden als co-financier in de PPS-projecten die daarvoor moeten worden opgezet, o.m. met een vast deel van de parkeerinkomsten van het Mobiliteitsbedrijf.*

*Verder zal het stadsbestuur bij De Lijn aandringen op volgende maatregelen:*

- > in het kader van het netmanagement en de strijd tegen overvolle trams en bussen moet de frequentie van de hoofdlijnen in Gent verhoogd worden tot 1 tram/bus per 6 minuten en worden nieuwe tramstellen ingezet;*
- > we willen een gebiedsdekkend laatavond- en nachtnet dat de hoofdlijnen van het dagnet bedient met op elke lijn een laatste rit tussen 0 en 1 uur 's nachts;*
- > De Lijn moet snel overschakelen naar bussen op Compressed Natural Gas;*
- > het nieuwe bestuur wil de uitbouw van een dubbele cirkellijn, met trams langsheen het tracé van de R40 en met bussen die de kernen van de deelgemeenten verbinden.*

*3.12 Wij blijven onverkort kiezen voor een fijnmazig tramnet in Gent. Hiervoor moet het Pegasusplan onverminderd worden uitgevoerd. Naast de spoedige realisatie van de reeds voorziene verlengingen richting Zwijnaarde, UZ Gent, en op The Loop, betekent dit in de eerste plaats dat er in de komende legislatuur een doorbraak komt in de realisatie van de vertramming van lijn 3 (richting Mariakerke), lijn 7 (deel Sint-Pietersstation - Dampoortstation) en de tramlijn tussen het Neuseplein en de Dampoort in het kader van het project Oude Dokken. Er moet met de realisatie van minstens één van die tramlijnen gestart worden.*

*3.16 De Stad investeert in de verbetering van het comfort voor de gebruiker van het openbaar vervoer (duidelijke en zichtbare overstaplijnen, kwaliteit halteinfrastructuur) bij belangrijke knooppunten (Sint-Pietersstation, Dampoort, Zuid, Sint-Jacobs, Rabot-Griendeplein). Dit geldt in bijkomende orde ook voor de overstaplijnen naar fietsenstallingen en autodeelplaatsen.*

*3.25 Het bestaande fietsroutenetwerk wordt aangevuld met radiale netwerken die de twee hoofdstations als bestemming hebben (Gent Sint-Pieters en Dampoort). Daardoor krijgen de verschillende wijken veilige fietsassen naar die stations. Een voorbeeld daarvan is de verbinding van Ledeberg naar Gent Sint-Pieters (met onder meer Stropbrug – Burggravenlaan)*

*3.72 De herinrichting van het Dampoortkruispunt en de Heuvelpoort moet de verkeersveiligheid voor de zwakkere weggebruiker in alle richtingen herstellen. De Dampoort moet in de eerste plaats een kwalitatief knooppunt van openbaar vervoer worden in een eigentijdse en nieuwe stationsomgeving met een volwaardig stationsplein en een beperkte parking. Om de geluidshinder en de luchtvervuiling maximaal te beheersen dienen de tunnelvarianten tussen de Koopvaardijlaan/Afrikalaan en de Kasteellaan prioritair te worden onderzocht en overwogen. Voor de thans onvoldoende gebruikte ruimte tussen de spoorweg en de Kasteellaan onderzoeken we de mogelijkheden voor wonen en een park, met een fiets- en voetgangerstunnel naar het Bijgaardepark.”*

#### STADSONTWIKKELING

*“4.38 Bij de keuze van stadsontwikkelingsprojecten, evenals bij de inplanting van grotere kantoor- en winkelcomplexen en grootschalige recreatievoorzieningen speelt het openbaar vervoer een bepalende rol. De nieuwe tramlijnen zijn mee structurerend voor de ontwikkeling van nieuwe, krachtige ontwikkelingsassen*



*binnen de stad. Er wordt meer dan ooit eerst ingezet op de ontwikkeling van de omgeving van openbaarvervoerlocaties.*

*4.39 Er komt een actieplan voor het behoud van kantoorfuncties in de binnenstad. Kantoorlocaties aan knooppunten van openbaar vervoer zijn daarbij van het grootste belang.”*

#### **ECONOMIE**

*“7.13 Kantoren ontwikkelen we aan knooppunten van het openbaar vervoer. Op deze manier zorgen we er voor dat er ook in de toekomst voldoende ruimte is voor bedrijven en kantoren.”*

### **13.1.2. Bestuursakkoord 2018 – 2024**

Het stadsbestuur dringt bij de Vlaamse Regering aan op een versnelde realisatie van het infrastructuurproject op en rond de Dampoort. Het stadsbestuur herhaalt hierbij zijn keuze om de stadsring ter hoogte van de Dampoort in een tunnel te steken, zodat doorgaand en lokaal verkeer duidelijk van elkaar gescheiden worden. Daarnaast pleit het stadsbestuur voor een renovatie van het huidige station Dampoort. Met de heraanleg van de Dampoortknoop komt de nodige ruimte vrij voor verdere stadsontwikkeling. De economische invulling richt zich – net als bij Gent Sint-Pieters - vooral op kantoren die er verweven worden met het stadsweefsel. Net als bij alle andere stadsontwikkelingsprojecten moet er ook bij de Dampoort een kwaliteitsvol park komen.

## **13.2. Sectorale beleidsplannen: thema mobiliteit**

### **13.2.1. Mobiliteitsplan (2015)**

De gemeenteraad stelde het Mobiliteitsplan definitief vast op 29 september 2015. Het doet een aantal uitspraken die van belang zijn voor dit RUP. We nemen de meest relevante hieronder letterlijk over.

*“Dit mobiliteitsplan is het resultaat van het in 2009 opgestarte proces van het ‘verbreden en verdiepen’ van het bestaande plan. Het plan is sterk doordrongen van de nieuwe en duurzame mobiliteitsambities die moeten waargemaakt worden. Het stadsbestuur schaaft zich eensgezind achter dit nieuwe mobiliteitsplan met als doel de levenskwaliteit in Gent te verbeteren en de stad beter bereikbaar te maken.*

#### **STUREND EN GEÏNTEGREERD MOBILITEITSBELEID**

*Een traditioneel, volgend mobiliteitsbeleid worstelt vaak met praktische beperkingen en tegengestelde verwachtingen. De Stad Gent wil de bestaande grenzen doorbreken met een ambitieus, sturend en geïntegreerd mobiliteitsbeleid. Met de juiste strategische keuzes kan mobiliteit functioneren als een krachtige motor voor een duurzame leefomgeving.*

*Dit mobiliteitsplan wil een integrale benadering waarin alle vervoersmodi in relatie tot elkaar staan. Gent trekt daarbij volop de kaart van leefbaarheid én bereikbaarheid. Keuzes zijn noodzakelijk en worden in dit plan vanuit verschillende invalshoeken uitgewerkt: verkeerscirculatie, snelheidsregimes,...*

*De tijdshorizon van dit mobiliteitsplan ligt op 2030. De nieuwe visie reikt voorbij de geografische grenzen van Gent en benadert mobiliteit op stadsregionaal niveau. Tegelijk verkent het plan ook de raakvlakken met andere beleidsthema's zoals economie, openbaar domein, wonen en milieu. Een integrale aanpak is immers noodzakelijk om de maatschappelijke uitdagingen van vandaag aan te gaan.*

#### **SITUATIESCHETS**

*Sinds 1998 kende Gent een constante bevolkingsgroei. De kaap van de 250.000 inwoners werd gerond in 2013, en die tendens zal zich in de toekomst doorzetten. In 2013 telde een Gents gezin gemiddeld 2,17 personen. Iets minder dan de helft van de Gentse huishoudens (42%) bestaat uit een alleenstaande volwassene.*

*Volgens het mobiliteitsonderzoek 2012 maken Gentenaars meer dan 650.000 verplaatsingen per dag. Iets meer dan de helft (54%) gebeurt met de wagen, een derde met de fiets (22%) of te voet*

(14%). Het openbaar vervoer is goed voor 9% van alle verplaatsingen. Het gebruik van de motor of bromfiets blijft beperkt tot 1%. Een gemiddeld Gents gezin beschikt over 1,2 wagens; 12% bezit geen wagen.

Woon-werkverkeer vertegenwoordigt een groot deel van de verplaatsingen. In de modal split van Gentse bedrijven met meer dan 100 werknemers voert de auto duidelijk de bovenhand met 64%, op afstand gevolgd door het openbaar vervoer (17%) en de fiets (14%). Toch zijn de twee grootste Gentse treinstations zeer belangrijke verkeersknooppunten voor pendelaars.

Gent-Sint-Pieters is zelfs het drukste station in Vlaanderen met elke dag meer dan 50.000 instappende reizigers.

Het aantal studenten in Gent groeide exponentieel naar een totaal van 67.000 in 2012. Van de kotstudenten fietst 71% naar de les, gaat 22% te voet en rijden er toch een 2.000-tal met de auto naar de les. Van de pendelstudenten komt 46% dagelijks met de trein naar Gent. 42% van de pendelstudenten stalt de fiets aan het station en ongeveer 15% komt met de wagen, vooral naar campussen buiten het stadscentrum.

Een belangrijk deel van de 'Gentgebruikers' zijn de toeristen. Gemiddeld trekt Gent elke maand ruim 90.000 Vlaamse dagtoeristen aan. In 2011 werden 853.000 overnachtingen geboekt in Gent.

De toename in bevolking en Gentgebruikers, en de algemene tendensen op vlak van verplaatsingsgedrag zorgen voor een evolutie die onhoudbaar is. Het aantal auto's en het aantal verplaatsingen zullen blijven toenemen in onze stad bij ongewijzigd beleid. Fundamentele keuzes dringen zich op.

## **DOELSTELLINGEN**

Bij het opmaken van het bestuursakkoord en de BBC-oefening, werd reeds een bijzonder waardevol en intensief én beleidsoverschrijdend proces doorlopen. Vanuit mobiliteitsoogpunt selecteren we hieruit zes relevante thema's die als strategische doelstellingen kunnen beschouwd worden voor het Gentse mobiliteitsbeleid van de komende jaren.

1. We garanderen de selectieve bereikbaarheid in functie van een kwalitatief stedelijk activiteitenpatroon

Een duurzaam stedelijk mobiliteitsbeleid gaat op zoek naar een goed evenwicht tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. Een veelheid en diversiteit van menselijke activiteiten in een leefbare stad willen we mogelijk maken door een duurzaam mobiliteitsbeleid.

2. We bouwen aan een verkeersveilige en leefbare stad voor iedereen

Verkeersslachtoffers moeten koste wat het kost vermeden worden. Een verkeersveilige stad creëren is een belangrijke doelstelling van dit plan. Verder blijkt dat verkeer en mobiliteit in heel sterke mate bepalend zijn voor hoe de kwaliteit van de onmiddellijke leefomgeving wordt ervaren. Inzetten op een duurzaam mobiliteitsbeleid is de sleutel om luchtverontreiniging en geluidshinder op lokaal niveau aan te pakken en zo te bouwen aan een leefbare stad voor iedereen.

3. In 2050 is Gent klimaatneutraal

Gent engageerde zich in 2009 om de lokale CO<sub>2</sub>-uitstoot tegen 2020 met 20 procent terug te dringen ten opzichte van 2007 en te evolueren naar een klimaatneutrale stad tegen 2050. Gemiddeld gaat 1/3e van alle verbruikte fossiele energie per Gents gezin naar mobiliteit.

4. Gent speelt duurzame mobiliteit uit als een troef voor economische ontwikkeling (Unique Selling Point USP)

Duurzame mobiliteit hoeft geen economische ontwikkeling in de weg te staan, integendeel. Het kan de kwetsbaarheid terugdringen en economische groei net in de hand werken. In die zin kan werken aan een duurzame mobiliteit gezien worden als insteek voor het creëren van de juiste randvoorwaarden voor een creatief ondernemersklimaat en het aantrekken van kennis en talenten.

5. Gent wordt een kindvriendelijke stad en zet hierdoor actief in op het tegengaan van mobiliteitsarmoede

*Een duurzaam mobiliteitsbeleid moet streven naar een kleiner ruimtegebruik door verkeer. Veel van de verharde ruimte voor verkeer wordt immers ontzettend inefficiënt gebruikt. Stadverlaters halen aan dat naast het gebrek aan betaalbaarheid ook het gebrek aan speelruimte voor jonge kinderen een belangrijke factor is om de stad te verlaten. Maar de ambitie om een kindvriendelijke stad te worden overstijgt ook de belangen van het kind. De groeiende groep ouderen en andere mobiliteitsarme doelgroepen hebben ook baat bij een kindvriendelijke omgeving. Op die manier kunnen ook zij zich autonoom, veilig, vlot en comfortabel blijven verplaatsen op het openbaar domein. Het bestrijden van mobiliteitsarmoede is tegelijkertijd het bestrijden van sociale uitsluiting en het faciliteren van deelname aan het maatschappelijk leven.*

*6. Binnen een co-creatieve aanpak werken we samen met burgers en stakeholders aan een duurzaam (uit-)gedragen mobiliteitsbeleid*

*Samen werken, samen nadenken, experimenteren en vormgeven, wordt meer en meer noodzakelijk en kan ook tot beter gedragen oplossingen leiden. Steeds meer merken we dat burgers en bedrijven zichzelf verenigen, creatieve oplossingen op maat bedenken en engagement opnemen. De sleutel ligt in het optimaal aanwenden van deze energie tot een positief verhaal dat bovendien erg draagvlakversterkend blijkt te zijn.*

#### **VISIE**

*De vraag ligt voor hoe we Gent toegankelijker én aantrekkelijker maken voor bewoners, handelaars, bedrijven, toeristen en anderen, en tegelijkertijd de levenskwaliteit in de stad verbeteren.*

*Het antwoord schuilt in een duurzaam stadsvervoerssysteem dat opportuniteiten biedt voor het openbaar domein. Minder druk vanuit het verkeer zorgt ervoor dat meer mogelijk is op pleinen en straten. De vele boeiende en innovatieve activiteiten, typisch voor Gent, krijgen letterlijk en figuurlijk meer ruimte. Het zorgt ook voor aangenamer wonen.*

*Dit antwoord bestaat uit een aanpak met vier streefdoelen die onze duurzame mobiliteitsstrategie samenvatten:*

- > Verzekeren van nabijheid*
- > Verlagen van het aantal overbodige kilometers*
- > Versterken van stappen, trappen en openbaar vervoer*
- > Verschonen van vervoersmiddelen*

#### **Krachtlijnen van het Mobiliteitsplan**

*De grote toename van het aantal mobiliteitsgebruikers in Gent stelt de stad voor enorme uitdagingen om de mobiliteit op een veilige, leefbare en duurzame manier te organiseren. Binnen het nieuwe Mobiliteitsplan Gent is daarvoor een geïntegreerde, strategische visie ontwikkeld, met onderliggend de volgende tien krachtlijnen.*

*1. Mobiliteit functioneert als motor voor een duurzame leef- en werkomgeving.*

*Gent evolueert naar een sturend mobiliteitsbeleid, met een mogelijke impact op en wisselwerking met andere beleidsdomeinen zoals ruimtelijke ordening, economie, milieu en wonen. Die sturende rol van mobiliteit leidt tot een vlot bereikbare stad waar het goed leven is, onder meer door in te zetten op autoluwe woonkernen.*

*2. Het historisch centrum weert het doorgaand verkeer en krijgt een groter voetgangersgebied.*

*Te veel doorgaand gemotoriseerd verkeer in de binnenstad bemoeilijkt de bereikbaarheid voor fietsers, openbaar vervoer én bestemmingsverkeer per auto. De bereikbaarheid moet beter door het knippen van doorgaand verkeer. We willen geen doorgaand verkeer binnen de R40. Op die manier kan het verkeer dat in die binnenstad moet zijn, vlotter verlopen.*

*Een uitbreiding van het voetgangersgebied en een nieuw circulatieplan is een directe aanzet om Gent nog aantrekkelijker en leefbaarder te maken voor bewoners, kantoren, onderwijs, winkels, enzovoorts.*

*3. Gent versterkt haar fietsinfrastructuur in functie van nieuwe ontwikkelingen en een stadsregionaal fietsnetwerk.*

*Investeren in de veiligheid en kwaliteit van het bestaande fietsnetwerk blijft één van de prioriteiten in Gent. Nieuwe (randstedelijke) ontwikkelingen en kunstwerken creëren 12 bijkomende hoofdstedelijke fietsroutes en de focus wordt verruimd naar een stadsregionaal netwerk dat de fietsverbindingen met de buurgemeenten valoriseert.*

*4. Gent faciliteert een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer en de belangrijkste buslijnen worden omgevormd tot tramlijnen.*

*Het openbaar vervoer moet nog een stuk aantrekkelijker worden door een snellere doorstroming van bussen en trams, een modernisering van bestaande tramassen, de vertramming van de buslijnen 7 en 3 (en daarna de andere stamlijnen) en het actief inspelen op nieuwe stadsontwikkelingen waar het openbaar vervoer cruciaal is voor een goede ontsluiting.*

*5. Het Gentse parkeerbeleid stuurt de gewenste stedelijke mobiliteit.*

*Goed gekozen parkeermaatregelen zijn onder meer doeltreffend om de binnenstad autoluwer te maken en minder doorgaand verkeer door woonstraten te sturen. Gent kiest met haar parkeerbeleid voor een aanpak op maat van bewoners, bezoekers, pendelaars, handelaars en klanten, technische en medische interventies, enzovoorts.*

*6. De Stad Gent wenst in de stedelijke agglomeratie de toegelaten snelheid op het autosnelwegen te beperken tot 100 km/u, op de primaire wegen tot 90 km/u en op de secundaire wegen tot 70 km/u of minder. Binnen de R40 geldt voortaan een maximum snelheid van 30 km/u en de 'zone 30' wordt ook uitgebreid naar woongebieden buiten de stadsring.*

*In de Gentse stadsregio lopen verschillende autosnelwegen dwars door of rakelings langs zeer dicht bebouwd gebied. Dit is nefast voor de luchtkwaliteit en veroorzaakt geluidsoverlast, onder meer door de hoge verkeerssnelheden. Gent wil daarom consequent een snelheid van 100km/u op autosnelwegen, behalve op het deel op de E17 dat al 90 km/u is. Primaire wegen, zoals de R4 en de verbindingen tussen R4 en autosnelwegen, worden beperkt tot 90 km/u. Een lagere snelheid verhoogt de veiligheid, capaciteit en doorstroming in een verkeersomgeving met heel veel op- en afritten. Alle andere wegen zijn 70 km/u of minder.*

*De globale positieve evaluatie van de bestaande zones 30 zet de deur open naar een omvangrijke uitbreiding in andere woongebieden. Een lager snelheidsregime bevestigt het verblijfskarakter in woonstraten en heeft een directe positieve invloed op de verkeersveiligheid en -leefbaarheid.*

*7. De Stad Gent wil een duurzaam en leefbaar alternatief voor de bestaande B401 en het E17-viaduct in Gentbrugge. Daarnaast wil de stad een kwalitatieve Sifferverbinding in het noorden.*

*Binnen het gebied begrensd door de R40 mag de primaire structuur van de fly-over B401 geen vervolg meer kennen. Het stadsbestuur aanvaardt niet dat het viaduct van de E17 in Gentbrugge in dezelfde hoedanigheid op dezelfde locatie heropgebouwd wordt, wat niet wil zeggen dat het huidige tracé een probleem vormt. En in het noorden van Gent moet de grootstedelijke ring R4 afgewerkt worden.*

*8. Gent richt een Verkeerscentrum op om verkeerstromen optimaal en dynamisch aan te sturen.*

*De Stad Gent wil een Verkeerscentrum uitbouwen dat op stadsregionale basis in real time info kan verstrekken over de actuele verkeerssituatie op het Gentse wegennet, en verkeerstromen actief kan aansturen. Het stedelijke Mobiliteitsbedrijf wil daarvoor maximaal samenwerken met het Vlaams Verkeerscentrum om het verkeer al vanop het hogere wegennet tot in het stadscentrum in goede*

*banen te leiden. Onder meer voor grootschalige evenementen en werkzaamheden wordt een structurele samenwerking uitgebouwd met alle betrokken partners, onder meer op vlak van communicatie en data-uitwisseling.*

*9. Het mobiliteitsbeleid verruimt de focus tot buiten de stadsgrenzen en ontwikkelt een stadsregionale samenwerking.*

*Het nieuwe mobiliteitsplan kijkt mobiliteit op stadsregionaal niveau. Het gaat daarbij niet om een afgebakende bestuurlijke entiteit. De stadsregionale benadering is een strategische keuze om het mobiliteitsbeleid binnen een voldoende ruime invloedssfeer te bekijken.*

*10. Gent omarmt co-creatie als een waardevolle dynamiek die onder meer de mobiliteit in Gent mee vormgeeft.*

*De traditionele verhoudingen tussen de overheid en haar stakeholders verschuiven naar co-creatie. Vernieuwende, creatieve (mobiliteits)initiatieven komen uit de meest diverse hoeken (bewoners, scholen, bedrijven en allerlei organisaties). De Stad erkent de grote potentie van co-creatie en wil positieve initiatieven stevig ondersteunen en alle kansen geven.”*

### 13.2.2. Parkeerplan Gent 2020 (2014) en parkeerrichtlijnen (2018)

Met het strategisch beleidsplan wil Gent een sturend parkeerbeleid voeren. We richten ons hierbij zowel op auto's als op fietsen. De visieopbouw spoort met het algemene Mobiliteitsplan. In uitvoering van het plan is een nota 'parkeerrichtlijnen' opgesteld (2018) met concrete richtlijnen voor ontwikkelaars. Om de kwaliteit van de openbare ruimte (bijvoorbeeld groenvoorzieningen, kindvriendelijke woonstraat, ...) en de leefbaarheid van de stad te handhaven, is elke initiatiefnemer van een bouwplan in principe verantwoordelijk voor het realiseren van een parkeeroplossing op eigen terrein. De richtlijn voor fietsparkeren is een minimumrichtlijn die bepaalt hoeveel fietsparkeerplaatsen er minimaal moeten komen. Het gebruik van krappe autoparkeerrichtlijnen draagt de voorkeur weg omdat dit vermijdbaar autoverbruik tegen gaat. Het Parkeerplan duidt het projectgebied aan als onderdeel van de 'gele zone'. Enkel het meest zuidelijke deel van het plangebied ligt in de 'oranje zone'. Met het verleggen van de stadsring zal in de toekomst het plangebied wellicht integraal in de 'oranje zone' komen te liggen.

Per type functie gelden volgende richtlijnen voor het autoparkeren:

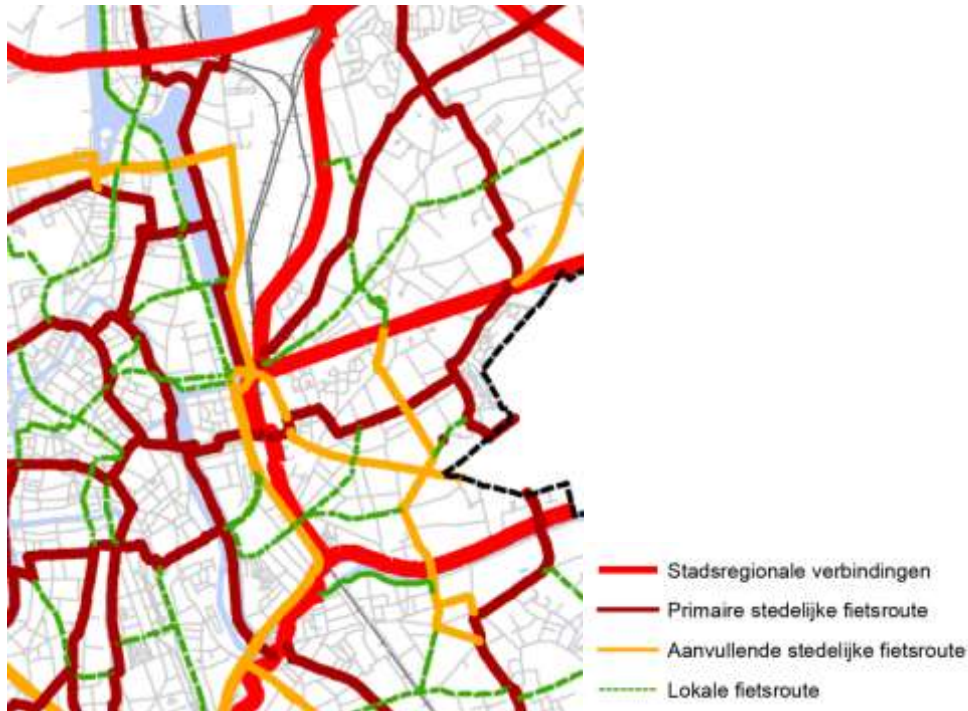
	FUNCTIE	normslag	rode zone	oranje zone	gele zone	groene zone	witte zone	zuidelijke mozaiek	Aandeel bezoekers in totaal
wonen	sociale huurwoning	wooneenheid	max. 0,4	0,4 - 0,6	0,4 - 0,6	0,4 - 0,6	min. 0,4	-	excl. bezoekers
	studentenwoningen	wooneenheid	0	0	0	0	0	-	excl. bezoekers
	serviceflats/assistentiewoningen	wooneenheid	max. 0,4	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	0,2 - 0,6	min. 0,4	-	0,15 per woning
	woning / studio's	wooneenheid	max. 0,8	0,6 - 0,8	0,6 - 0,8	0,6 - 1	0,8 - 2	-	excl. bezoekers
	bezoekers	wooneenheid	0	0	0	min. 0,1	0,2 - 0,5	-	
werken (incl. bezoekers)	kantoren zonder baliefunctie	100 m <sup>2</sup> bvo	max. 1,5	0,7 - 2	0,7 - 2	2 - 3	3 - 4	max. 2,7	5%
	arbeidsintensieve/bezoekers-externe bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m <sup>2</sup> bvo	max. 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	0,9 - 1,5	1 - 1,9	max. 0,9	5%
	arbeidsexterne/bezoekers-externe bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m <sup>2</sup> bvo	max. 0,3	0,1 - 0,4	0,1 - 0,4	0,3 - 0,4	0,4 - 0,9	max. 0,36	5%
commercieel (ind. bezoekers)	detailhandel, supermarkt	100 m <sup>2</sup> verkooppopp	0	1 - 2,5	1 - 2,5	2,5 - 4	3 - 4,5	max. 2,7	85%
	grootschalige detailhandel	100 m <sup>2</sup> verkooppopp	/	/	/	4 - 6	5 - 7	max. 4,5	85%
	commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m <sup>2</sup> verkooppopp	max. 0,7	0,3 - 1	0,3 - 1	1,5 - 3	2,5 - 4	max. 2,25	20%
	Andere (vb. showroom, weekmarkt, winkelcentrum e.d.)	100 m <sup>2</sup> verkooppopp	per ontwikkeling te bepalen						
Andere	per ontwikkeling te bepalen								

Voor fietsen gelden volgende parkeerrichtlijnen in de gele en oranje zone:

	FUNCTIE	normslag	rode zone	oranje zone	gele zone	groene zone	witte zone	Aandeel bezoekers in totaal aantal fietsen	
wonen	sociale huurwoning	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	studentenwoningen	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	serviceflats/assistentiewoningen	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	meergezinswoning	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	eengezinswoningen	wooneenheid	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	2 + 1/extra slaapkamer	excl. bezoekers	
	bezoekers	wooneenheid		0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	
werken (incl. bezoekers)	kantoren	100 m <sup>2</sup> bvo		2	2	2	2	1,5	5%
	arbeidsintensieve/bezoekers-externe bedrijven (industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats, etc.)	100 m <sup>2</sup> bvo		1,3	1,3	1,3	1,3	1	5%
	arbeidsexterne/bezoekers-externe bedrijven (loods, opslag, groothandel, transportbedrijf, etc.)	100 m <sup>2</sup> bvo		0,9	0,9	0,9	0,9	0,6	5%
commercieel (ind. bezoekers)	detailhandel, supermarkt	100 m <sup>2</sup> verkooppopp	3	3	3	3	3	85%	
	grootschalige detailhandel	100 m <sup>2</sup> verkooppopp	/	/	/	3	3	85%	
	commerciële dienstverlening (kantoren met baliefunctie)	100 m <sup>2</sup> verkooppopp	2	2	2	2	2	20%	
	Andere (vb. showroom, weekmarkt, winkelcentrum e.d.)	100 m <sup>2</sup> verkooppopp	per ontwikkeling te bepalen						
Andere	per ontwikkeling te bepalen								

### 13.2.3. Stadsregionaal fietsroutenetwerk (2018)

Het stadsregionaal fietsroutenetwerk bepaalt de belangrijke fietsroutes door de stad. De routes in het plan worden 'prioritair' voor de aanleg van nieuwe fietspaden en andere infrastructuur. De trajecten zijn zo gekozen dat er zoveel mogelijk belangrijke bestemmingen op aangesloten worden.



Aan de Dampoort komen heel wat fietsverbindingen samen. De F400 (Gentse fietsring) loopt als stadsregionale verbinding in noord-zuidrichting door het plangebied (Bijgaardepark, onderdoorgang Luc Lemiengrepad, Dampoort station, Halvemaanstraat, Hogeweg) en sluit aan Dampoort station aan op de F4 Antwerpen-Gent die langs de Land van Waaslaan loopt. De noord-zuidas wordt verder ondersteund door een aanvullende, stedelijke fietsroute langs de stadsring. Aan de Kleindokkaai start een primaire stedelijke fietsroute langs het water. Ook de oost-westrichting kent een verdere verfijning, met onder meer een belangrijk as tussen het koopcentrum, via het Luc Lemiengrepad richting Sint-Baafsdorp en Portus Ganda.

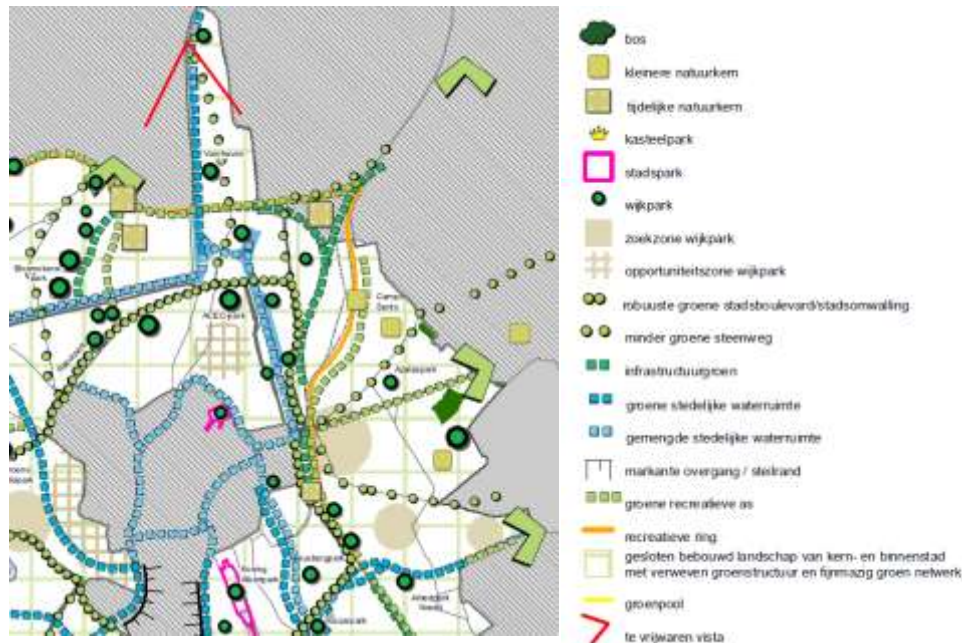
## 13.3. Sectorale beleidsplannen: thema groen

### 13.3.1. Groenstructuurplan (2012)

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

Voorliggend projectgebied maakt deel uit van de gewenste ruimtelijke groenstructuur voor de kernstad. De stedelijke waterruimte vormt hierin een essentieel onderdeel. Een grid van wijkparken en woongroen geeft goed gespreid over de kernstad ontspanningsruimten aan. Dit grid beoogt een wijkpark (min. 1 ha – min. 10 m<sup>2</sup> per inwoner) met een verscheidenheid aan groenfuncties zoals ook een trapveld of een hangplek voor jongeren aan te bieden voor alle kernstadsbewoners binnen 400 m van hun woning en nabij, maar kleiner, woongroen binnen de 150 m. In de omgeving van de Dampoort zijn het Bijgaardepark, het Coyendanspark en de nieuwe groenzones langs het Handelsdok als wijkpark aangeduid. Het opgaand groen op de site van het voormalig pakjesstation ten zuiden van de Dampoort wordt aangeduid als tijdelijke natuurkern. De stadsboulevard R40 wordt als groene ader van de kernstad op termijn veel sterker in het stedelijk landschap geaccentueerd met robuuste hoogstammige bomen, waar mogelijk onder de vorm van een dreef. Lijnvormig groen langs de sporenbundel verbindt de kernstad met zijn omgeving. Het tijdelijke groen op de braakliggende gronden tussen de sporen ondersteunt deze verbindende functie. Groenklimaatas 1 begeleidt de sporenbundel in noordelijke richting (Groene Banaan). Groenklimaatas 2 verbindt de omgeving van de Dampoort via het Groot Begijnhof en de

Rozenbroeken met de groengebieden ten oosten van de stad. Groenklimaat 3 legt via de Schelde de link met de groenpool van de Gentbrugse Meersen.

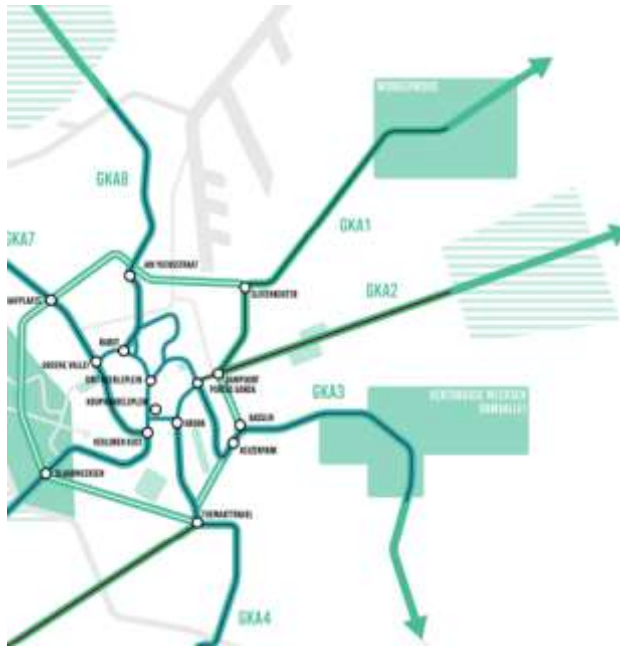


### 13.3.2. Visienota Groenklimaatassen (2020)

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

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





Figuur 51: ligging van de 8 groenklimaatassen, de groene recreatieve ring, de groenknopen en het groene, binnenstedelijk netwerk volgens de visienota groenklimaatassen (Stad Gent, 2020)

De nota stelt zes concrete streefdoelen voorop voor de groenklimaatassen:

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

Aan de Dampoort komen de groenklimaatassen 1 en 2 samen. In zuidelijke richting zoeken we naar een verbinding met groenklimaatas 3 als onderdeel van de groenrecreatieve ring. De plek waar de assen elkaar ontmoeten vormt een 'knoop'. *'Het zijn voorbeeldplekken die een sterke positie innemen in de ruimtelijke structuur van Gent. (...) Enerzijds zijn het herkenningspunten waar je meteen de meerwaarde kan ervaren van een GKA en kan vertrekken richting open landschap. Anderzijds zijn het ook schaduwrijke rust- en koelteplekken in de stad. De herkenbaarheid en beleving vergroten we door in te zetten op opgaand groen, waterelementen, ontharding en ondersteunende (fiets)infrastructuur'*<sup>60</sup>. In de binnenstad onderscheidt de nota een meer fijnmazig, groen netwerk en wordt maximaal ingezet op ontharding en behoud en versterking van bestaand groen. Water vormt vaak de leidraad om het netwerk te vervolledigen.

<sup>60</sup> Visie groenklimaatassen (Stad Gent, 2020).

## 13.4. Sectorale beleidsplannen: thema klimaat

### 13.4.1. Gents klimaatplan (2020)

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

**Energiezuinig wonen** is een speerpunt in het Klimaatplan. De nodige middelen worden vrijgemaakt om energierenovaties haalbaar te maken voor meer Gentenaars. Naast energie-efficiëntie is ook het opdrijven van de lokaal geproduceerde, hernieuwbare **energie** onontbeerlijk. Het plan gaat onder meer uit van 'gasloze' woonwijken en het verduurzamen en uitbreiden van warmtenetten.

**Bedrijven** worden – als belangrijke partner – meegenomen in het klimaatverhaal. Op het vlak van **mobiliteit** wordt uiteraard ingezet op een zo duurzaam mogelijke verplaatsingen. Ruimtelijke ontwikkelingen worden maximaal geconcentreerd op knooppunten van fietsassen en openbaar vervoer. Er wordt verder ingezet op elektrische mobiliteit, autodelen en duurzamere logistiek.

**Circulaire economie** moet volop kansen krijgen in de stad. Het Klimaatplan stelt hierbij uitdrukkelijk dat er in de stad opnieuw ruimte moet zijn voor maakeconomie. Om Gent klimaatrobuust te maken moet bebouwing en verharding tot het functionele minimum beperkt blijven. We zetten in op bronmaatregelen om het regenwater zoveel mogelijk ter plaatse vast te houden (hergebruik, infiltratie). Nieuwe stadsontwikkelingsprojecten zijn maximaal **hemelwaterneutraal**. De ruimte voor water (bovenop de ruimte voor groen) bedraagt minstens 7% van de afwaterende oppervlakte. We zetten in op het vergroten van het bomenbestand van de stad (min. 1 boom per 5 parkeerplaatsen). We kiezen voor groendaken en groene gevels en hebben aandacht voor verkoelende infrastructuur zoals witgekleurde materialen, schaduwinfrastructuur en zonnewering.

## 13.5. Sectorale beleidsplannen: thema economie

### 13.5.1. Visienota detailhandel en horeca 2018-2023 (2018)

Met deze nota ontwikkelt de Stad een duidelijke visie op het functioneren van detailhandel en horeca. Deze visie ent zich op Ruimte voor Gent\_structuurvisie 2030.

De visienota kent het projectgebied geen specifieke taak toe voor het opvangen van de ruimtebehoefte voor detailhandel en horeca. Het behoort niet tot één van de acht 'sfeergebieden' die samen het kernwinkelgebied vormen. Grootschalige detailhandel wordt elders opgevangen binnen stedelijk gebied. In het gebied is enkel ruimte voor 'kleinhandelsbedrijven, dienstenbedrijven of horecazaken met een beperkte omvang, die een buurtverzorgend karakter hebben en voorzien in dagelijkse aankopen of een buurtversterkende dienstverlening'.

### 13.5.2. Kantoren in de Gentse binnenstad (2016)

In samenwerking met de sector en de eindgebruikers heeft de Stad een visie opgesteld om kantoren in de binnenstad te houden. De tijdshorizon is 2030. De visie die aan de basis lag van het actieplan is opgenomen in Ruimte voor Gent. Kantoren zijn in eerste instantie 'slim' ontworpen, met niet alleen maximaal aandacht voor een optimaal werkklimaat, maar ook de mogelijkheid tot een flexibele invulling en omvorming tot andere functies. Kantoren dragen bij tot een verweven straatbeeld en een kwalitatieve verdichting. Multimodale bereikbaarheid staat centraal. De studie onderscheidt drie types kantoren die in de Gentse kantorenmarkt hun plaats kunnen vinden. Kleine kantoren bevinden zich in de binnenstad, verweven tussen het wonen en de andere functies. Het 'grote'

kantoor vindt zijn plaats op onbenutte of onderbenutte locaties in het centrum waarbij karaktervol en uniek patrimonium wordt herontwikkeld. De kantoren mengen er zich met andere, stedelijke functies. Op multimodaal ontsloten 'knopen' vormen kantoren onderdeel van zgn. 'hot spots'.

### 13.5.3. Beleidsnota economie '2020 – 2025'

De beleidsnota gaat in detail in op de Gentse kantorenmarkt en onderbouwt de ruimtevraag vanuit deze sector. De Gentse kantorenmarkt schommelt met een leegstand van 4% rond de grens van de frictieleegstand<sup>61</sup>. Dit is een heel klein percentage aan leegstand, minder dan in Antwerpen en Brussel en dus moeten we opletten dat deze krapte geen remmend effect heeft op het aantrekken van dienstverlenende bedrijven. Daarenboven is er ook vanuit de sterk groeiende Gentse techsector nood aan meer kantooruimte of coworkingstations. Daarom wil de Stad Gent ook kantoorontwikkelingen mogelijk maken rond stedelijke en stadsregionale knooppunten. Hierdoor stimuleren we duurzame vervoersmodi en houden we onze stad en de bedrijven bereikbaar. Ook de omgeving van het Dampoortstation komt in scope voor nieuwe kantoorontwikkelingen.

## 13.6. Sectorale beleidsplannen: thema water

### 13.6.1. Water in de stad Gent (2018)

De Stad Gent en de Vlaamse Waterweg NV hebben samen een gemeenschappelijk gedragen beleidsvisie uitgewerkt over water in de stad Gent. Het plan vertrekt van onderstaande uitdagingen:

- > voorzien van ruimte voor water tegen klimaatverandering, droogte en wateroverlast
- > verder bouwen aan economie op en langs het water
- > stimuleren van duurzame mobiliteit op en langs het water
- > versterken van Gent als waterstad, om te wonen, werken, verpozen op en aan het water
- > versterken van de groenblauwe ruggengraat met water als ecologische as in de stad
- > verbeteren van de waterkwaliteit van de Gentse waterlopen

De Zwaaiikom maakt deel uit van de deelruimte 'oud industrieel water'. In aansluiting met het project Oude Dokken streeft het plan naar hoogwaardig publiek domein langs de waterkanten. De oeverkaart categoriseert de oever als 'groene oever met kesp' en maakt melding van de waardevolle muurvegetatie aan de sluis van de De Pauwvertakking. De Zwaaiikom aan de Dampoort wordt gezien als een Waterontmoetingsplek met bijpassende ontwikkelingsmogelijkheden. De ligging van het verbindingskanaal aan de R40 biedt volgens het plan extra mogelijkheden voor commerciële vaartuigen.

## 13.7. Sectorale beleidsplannen: thema wonen

### 13.7.1. Beleidsnota wonen 2020-2025

De druk op de woonmarkt in Gent is de laatste jaren sterk gestegen. De beleidsnota wonen benadrukt de nood van een aangepast aanbod en een verbeterde woningkwaliteit. De ontwikkelingsmogelijkheden die via het RUP rond de Dampoort gecreëerd worden bieden kansen voor uitbreiden van het aanbod. Aangezien het betaalbaarheidsprobleem in de eerste plaats op de huurmarkt zit en aangezien de helft van de huishoudens in Gent huurt, is het logisch dat we op vlak van aanbod onze investeringen volledig op de huurmarkt én op de laagste inkomens inzetten. Voor

<sup>61</sup> Frictieleegstand is leegstand noodzakelijk voor een goede werking van de vastgoedmarkt. Het is met andere woorden het aanbod dat beweging op de markt mogelijk maakt. Bij kantoren is minder dan 5% precair te noemen.

de 20% laagste inkomens (Q1) zetten we in op sociale huurwoningen, voor de 20% middeninkomens (Q2) zien we budgethuurwoningen als duurzame woonoplossing. Tegen 2027 zullen de sociale huisvestingsmaatschappijen in Gent geen bouwgronden meer hebben. Daarom willen we bijkomend ontwikkelingspotentieel creëren. In stadsontwikkelingsprojecten voorzien we minstens 20% sociale woningen. Via ruimtelijke instrumenten zoals een ruimtelijk uitvoeringsplan willen we het sociaal huuraanbod integreren in de private vastgoed- en ontwikkelingsmarkt. Ook voor budgethuur maken we op eigen gronden ruimte. Gezien de beperkte grondpositie is ook voor budgethuur een samenwerking met de private markt wenselijk.

Betaalbaarheid en woningkwaliteit gaan samen met de uitdaging om ons woonbeleid beter af te stemmen op specifieke doelgroepen. Bij nieuwbouwwoningen wordt slechts een klein aandeel (22%) gezinswoningen gebouwd. Het aandeel ééngezinswoningen in de stad neemt steeds verder af. We zetten daarom in op het beschermen van grondgebonden woningen en zetten in op bijkomend aanbod.

### 13.7.2. Studie studentenhuisvesting (2021)

In het academiejaar 2018-2019 telden de Gentse hoger onderwijsinstellingen 69 668 studenten. Het aantal studenten steeg de afgelopen twintig jaar met 34 000. In diezelfde periode steeg het aantal geregistreerde en beschikbare units met 3 800. Uit de grootschalige bevraging bij studenten in 2020 bleek dat 43 procent van de studenten die nu pendelt dat eigenlijk liever op kot had gezeten, en dat bij bijna 26 procent van de kotstudenten hun huidige huisvestingssituatie niet overeenstemt met hun voorkeur door redenen die te maken hebben met een gebrek aan aanbod. Zo komen studenten onder meer terecht in gezinswoningen op de private huurmarkt, wat verder de druk op de woonmarkt verhoogt. Om het tekort aan studentenhuisvesting weg te werken, is op korte termijn een inhaalbeweging nodig. De studie studentenhuisvesting maakt de ambitie duidelijk: een effectief en efficiënt studentenhuisvestingsbeleid, die aanboduitbreiding mogelijk maakt en de kwaliteit garandeert. De studie werd inmiddels omgezet naar een actieplan. De studie formuleert geen specifieke locaties om zo weinig mogelijk opties a priori uit te sluiten.

## 14. Bijlage 5 : Wijkplannen

### 14.1. Stadsvernieuwingsproject Dampoort–Oud Sint Amandsberg ‘En Route!’ (Maat-ontwerpers – sinds 2014)

In opdracht van de Stad Gent heeft het Gentse studiebureau Maat-ontwerpers een langetermijnvisie uitgewerkt voor de wijken Dampoort en Sint-Amandsberg. Deze visie zal zich vertalen in verschillende concrete projecten die behoren tot het overkoepelende stadsvernieuwingsproject ‘En Route’. In de studie komen zes grote thema’s aan bod, waar klimaatneutraliteit en kindvriendelijkheid als rode draad doorheen lopen. De thema’s zijn een betere woonkwaliteit en nieuwe woningen, lokaal ondernemerschap, meer groen, samenleven in de wijk en cocreatie.

Het stadsbestuur engageert zich om op korte termijn verschillende acties te ondernemen op een aantal specifieke plaatsen en dit altijd in nauw overleg met buurtbewoners en wijkorganisaties.

### 14.2. Wijkmobiliteitsplan Dampoort en Sint-Amandsberg (2021)

Het wijkmobiliteitsplan richt zich op een aantal circulatievoorstellen voor de wijken Dampoort en Oud Sint-Amandsberg en voorziet de nodige ingrepen om de verkeersleefbaarheid in de wijk te verhogen, o.m. door de introductie van een aantal fietsstraten.

## 15. Bijlage 6 : Verklarende woordenlijst

In deze bijlage lichten we een aantal begrippen toe die voorkomen in het toelichtend gedeelte bij de stedenbouwkundige voorschriften.

- > **Budgethuurwoningen:** woningen met een huurprijs onder de marktprijs die gericht zijn op de doelgroep van mensen met een laag inkomen.
- > **Circulair bouwen:** circulair bouwen is een bouwpraktijk die streeft naar een efficiënt en effectief gebruik van hulpbronnen om economische, sociale en ecologische meerwaarde te creëren of minstens te behouden, rekening houdend met de bestaande erfenis en de toekomstige opportuniteiten eigen aan de bouwwereld.
- > **Klimaatneutrale ingrepen:** ingrepen die ervoor zorgen dat de site geen broeikasgassen uitstoot en dus niet bijdraagt aan de klimaatverandering
- > **Klimaatrobuuste ingrepen:** ingrepen die ruimte creëren voor een aanpassing van natuurlijke en menselijke systemen aan de huidige en te verwachten gevolgen van klimaatverandering (= klimaatadaptatie) zoals hemelwaterbeheer, hittebestrijding (zowel in de gebouwen als in de omgevingsaanleg) en bescherming van de biodiversiteit. Voorbeelden zijn een groendak, infiltratievoorziening en schaduwinfrastructuur.

## 16. Bijlage 7: Veiligheidsrapportage

Het advies van het Team Veiligheidsrapportage is in bijlage opgenomen.

Ter attentie van de initiatiefnemer  
van het RUP

**Afdeling Gebiedsontwikkeling,  
Omgevingsplanning en -Projecten**  
Team Externe Veiligheid  
Koning Albert II-laan 20 bus 8  
1000 BRUSSEL  
T 02 553 03 55  
**seveso@vlaanderen.be**

<b>uw bericht van</b>	<b>uw kenmerk</b>	<b>ons kenmerk</b>	<b>bijlagen</b>
		RVR-AV-1028	/
<b>vragen naar/e-mail</b>		<b>telefoonnummer</b>	<b>datum</b>
Kathleen.derbaix@vlaanderen.be		02 553 74 86	03/05/2019

**Betreft: Advies over het gemRUP “Dampoort” te 9000 Gent**

Geachte,

Met betrekking tot het in rubriek vermelde onderwerp vindt u hierbij het advies van het Team Externe Veiligheid van mijn directie.

Ter uitvoering van de Seveso-richtlijn<sup>1</sup> moet in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen<sup>2</sup> enerzijds en aandachtsgebieden<sup>3</sup> anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen.

Het advies van het Team Externe Veiligheid heeft specifiek betrekking op het aspect externe mensveiligheid zoals bedoeld in de Seveso-richtlijn, of, m.a.w. op de risico's waaraan mensen in de omgeving van Seveso-inrichtingen (kunnen) blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in die inrichtingen.

Om een inschatting te maken van het aspect externe mensveiligheid, dient voorliggende RUP afgetoetst aan de criteria die werden opgenomen onder de vorm van een beslissingsdiagram in bijlage bij het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage.

<sup>1</sup> Europese Richtlijn betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn.

<sup>2</sup> Dit zijn inrichtingen met een zodanige hoeveelheid aan gevaarlijke stoffen op het terrein dat zij vallen onder het toepassingsgebied van de Seveso-richtlijn.

<sup>3</sup> Zoals gedefinieerd in het besluit van de Vlaamse Regering houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage.



Het Team Externe Veiligheid stelt vast dat het aspect 'externe veiligheid' niet behandeld werd in de toelichtingsnota bij ontwerp-RUP.

Het Team Externe Veiligheid voert hieronder deze toetsing volledig uit.

Gelet op het feit dat

- volgens de gegevens van het Team Externe Veiligheid in het plangebied geen Seveso-inrichtingen aanwezig zijn,
- volgens de gegevens verstrekt in de toelichtingsnota zich in het plangebied geen Seveso-inrichtingen kunnen/zullen vestigen;
- volgens de gegevens verstrekt in de toelichtingsnota in het plangebied aandachtsgebieden gepland zijn;
- volgens de gegevens van het Team Externe Veiligheid het plangebied gelegen is binnen de consultatiezone<sup>4</sup> van de Hoge Drempel Seveso-inrichting Christeys
- het Team Externe Veiligheid voldoende elementen in handen heeft om de risico's in te schatten waaraan mensen in de omgeving van deze inrichting blootgesteld worden ten gevolge van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen bij dit bedrijf en te besluiten dat de inplanting van de aandachtsgebieden te verzoenen is met de aanwezigheid van deze Seveso-inrichting;

verwacht het Team Externe Veiligheid geen aanzienlijke effecten op het vlak van externe veiligheid en beslist daarom dat er bij het RUP **geen ruimtelijk veiligheidsrapport** dient opgemaakt te worden.

Het Team Externe Veiligheid vraagt in het algemeen om het aspect externe veiligheid te vermelden in de toelichtingsnota bij het RUP en verder mee te nemen in het proces, en in het bijzonder om zijn advies te integreren in het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Met vriendelijke groeten,

Lina Grooten  
Directiemanager Directie Gebiedsontwikkeling  
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)

---

<sup>4</sup> De consultatiezone is een door het Team Externe Veiligheid vastgelegde zone rond een Seveso-inrichting, en dit op basis van de kennis van de externe effecten en het externe mensrisico van die Seveso-inrichting (zie ook [BVR RVR]).