



In deze bundel kan u de voor openbaarmaking vatbare dossierstukken bij de volgende agendapunten vinden:

**164 2022\_CBS\_01379 - Spoorsite Hundelgemsesteenweg: ruimtelijk kader - Goedkeuring**

**2022\_CBS\_01379 - Spoorsite Hundelgemsesteenweg: ruimtelijk kader - Goedkeuring**

**Openbare bijlage(n):**

- 20220303\_NMBSsite\_Hundelgemsesteenweg.pdf

An aerial photograph of a city neighborhood. A railway line runs diagonally across the middle of the image. To the right, a road interchange is visible. The area is a mix of residential buildings, trees, and industrial structures. A teal square with the word 'gent:' is in the top left corner.

**gent:**

# Spoorsite Hundelgemsesteenweg: Ruimtelijk kader

Maart 2022

Dienst Stedenbouw en Ruimtelijke Planning

# Situering



# Ruimtelijk kader: randvoorwaarden

De invulling van de site dient rekening te houden met het geldend juridisch, planologisch en beleidsmatig kader, zoals (niet limitatief):

a. Wettelijke bepalingen:

- Gewestplan
- Het Algemeen Bouwreglement Stad Gent
- Gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater
- Verordening toegankelijkheid
- Decretale bepalingen o.a. VCRO, decreet gemeentewegen, etc.
- **Vereisten vanuit de brandweerpreventie**

b. Goedgekeurde en in opmaak zijnde beleidsdocumenten:

- **Bestuursakkoord**
- **Structuurvisie 2030 Stad Gent, Ruimte voor Gent**
- Nota ruimtelijk rendement
- **Wijkstructuurschets Moscou-Vogelhoek**
- Mobiliteits- en parkeerplan Stad Gent
- Nota Parkeerrichtlijnen fiets en auto
- Groenstructuurplan Stad Gent
- **Biologische waarderingskaart**
- Klimaatplan Stad Gent
- Code van Goede praktijk voor ontwerp van rioleringsystemen:
- Charter Werftransport

c. Plannen en projecten

- **Fietsnelweg**

# Bestuursakkoord

## **Stadsbrede ambities uit het bestuursakkoord:**

- Betaalbaar en sociaal wonen
- Meer (publiek) groen in de stad
- Bicycle urbanism

# Ruimte voor Gent – Structuurvisie 2030

## Ruimtelijke krachtlijnen toe te passen bij ieder project:

1. Mens staat centraal
2. Wijs verdichten, verluchten en ontpitten
3. Functies slim verweven
4. Ruimte voor groen en water
5. Stimuleren en faciliteren van een kwalitatief woonaanbod
6. Energiebewust plannen en ontwerpen
7. Duurzame mobiliteit stimuleren (STOP)
8. Gebiedsgericht ontwerp onderzoek op maat van wijken en plekken
9. Werken aan beeldkwaliteit en eigenheid
10. Ruimtelijke uitdagingen stadsregionaal aanpakken

# Wijkstructuurschets Moscou-Vogelhoek

## Algemeen

*Wat is een WSS?* [Filmpje - wat is een wijkstructuurschets](#)

Een wijkstructuurschets toont hoe een wijk zich in de toekomst kan ontwikkelen: wat zijn de beste plaatsen voor nieuwe voorzieningen, meer groen, veilige fiets- en voetgangersverbindingen, nieuwe woningen, ... We baseren ons op deze schetsen bij de ruimtelijke ontwikkeling van een wijk op korte (1 tot 5 jaar), middellange (5 tot 10 jaar) en lange termijn (15 tot 25 jaar). Ze bieden een ruimtelijk kader voor lopende en nieuwe projecten.

## *Doelstelling WSS*

- raamwerk voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling op middellange tot lange termijn (geen 'masterplan')
- focus op structuurbepalende ruimtelijke gehelen
- proces waarin onderzocht wordt hoe krachten gebundeld kunnen worden (catch en steer)
- proces samen met bewoners, gebruikers en professionele stakeholders

## *Timing WSS Moscou-Vogelhoek*

- Start opmaak voorjaar 2020
- **Finaliseren voorjaar 2022**

[www.stad.gent/wijkstructuurschetsen](http://www.stad.gent/wijkstructuurschetsen)

# Wijkstructuurschets Moscou-Vogelhoek

## Specifieke beleidskeuzes voor spoor site (ontwerpdocument):

- Ruimte voor (sociaal) wonen en voorzieningen
- Maximaal behoud en toegankelijk maken van bestaand bos

### Spoorwegbos

Het Spoorwegbos vertrekt vanuit de kwaliteiten van het bestaande bos en focust op het versterken van de biodiversiteit, verkoeling, regenwaterinfiltratie en -buffering. Het bestaand bos wordt behouden, op het onbebost deel moet het mogelijk zijn om (sociale) woningen te bouwen. Het bestaand bos wordt behouden.

#### 1. Locatie en toegankelijkheid

Het Spoorwegbos is een wild stukje bos grenzend aan de spoorwegen en ingesloten door woningen en garageboxen. Momenteel is het perceel enkel toegankelijk langs de Handelsgemeenteweg, deze toegang ligt tegenover het wandelpad naar de Schelde. Een zachte recreatieve verbinding kan gemaakt worden door de fietsnelweg door te trekken naar de klimaatsschelde. Zo kunnen niet alleen de gebruikers van de fietsnelweg maar ook de inwoners van Moscou-Vogelhoek op een aangename en veilige manier, via het Moscou-viaduct of de voetgangersbrug, aan de Schelde geraken.

#### 2. Nabijheid en passage van scholen

Uit het antropologisch onderzoek blijkt dat er achttien scholen in de buurt van Moscou en vice versa. Hiervoor wordt o.a. het Moscou-viaduct gebruikt, waardoor de kop van het spoorwegbos - waar de fietsnelweg een bocht maakt - een interessante bestemming kan worden. Op deze kop kunnen kleinschalige buurtvoorzieningen voorzien worden, wij denken o.a. aan fiets-georiënteerde functies zoals een fietsmaker, een herstelcafé maar ook eventuele recreatieve voorzieningen die noden van de schoolgaande jeugd insassen.

#### 3. Topografie en regenwater

Het regenwater volgt langs de Jules de Cockstraat, die volgens de

modelleringen reeds wateroverlast kent, in zuidoostelijke richting om vervolgens te keren in westelijke richting naar de Schelde. Gezien de stroomrichting en de nabijheid van de Schelde speelt het Spoorwegbos een belangrijke rol inzake regenwaterinfiltratie en -buffering.

#### 4. Ecologie

De site wordt gekenmerkt door een bos en een open vlakte. Aan de hand van het behouden van de pioniersoorten en het 'design by maintenance'-principe kan een gradient van vegetatie gemaakt worden die van open vlakte naar bos evolueert. Deze gradient draagt veel biodiversiteitspotentieel door de concentratie van verschillende biotopen op een beperkte oppervlakte, maar draagt ook potentieel om een geleidelijke overgang te creëren in de mate van menselijk medegebruik. De open vlakte kan hier en daar activiteiten herbergen, het bos moet ontoegankelijk blijven om zijn ecologische meerwaarde te kunnen vervullen.



... Een groenruimte vertrekt vanuit de kwaliteiten van het bestaand bos ...



... waar (sociaal) wonen op de kop mogelijk is ...



... langsheen de fietsnelweg F2 Melle-Gent.



### Spoorwegbos

Grondoppervlakte: 1,5 ha

Eigenaar: NMBS

Staat: niet in gebruik

Grondbedekking: gedeeltelijk bebost

Potentiele functie: groenruimte, behoud van bestaand bos en (sociaal) wonen



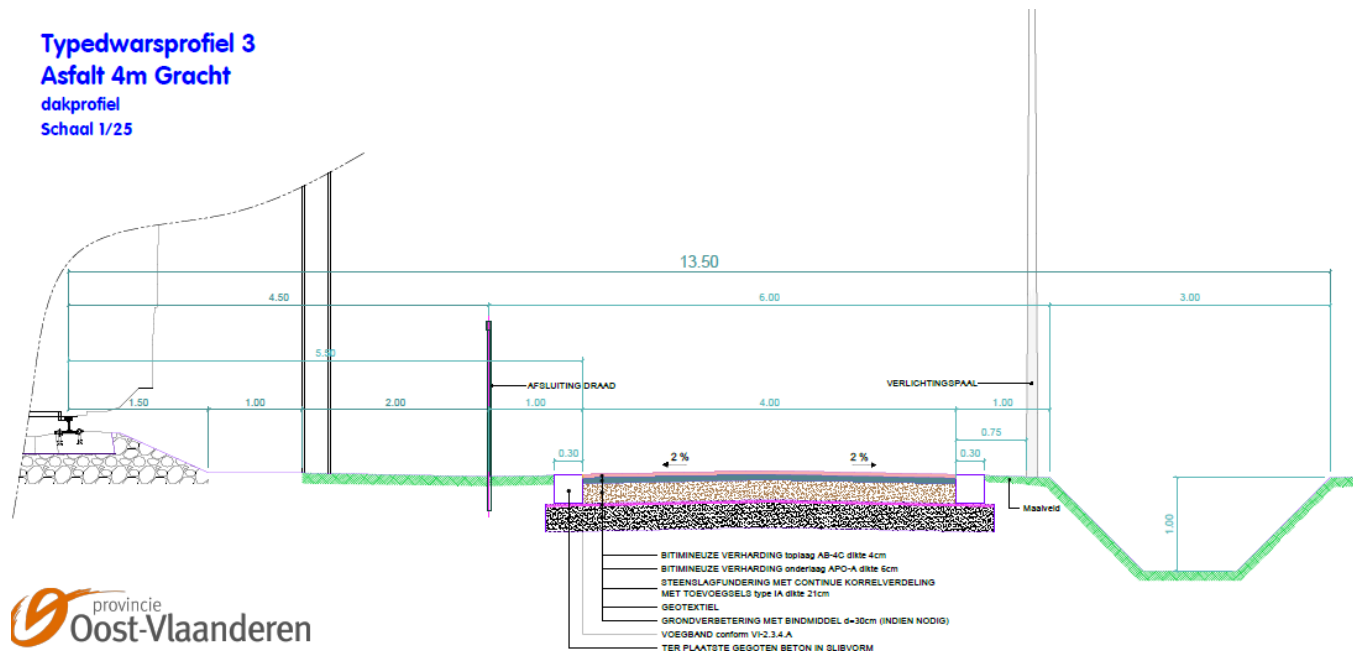
# Plannen fietssnelweg

## Ruimte voor de geplande fietssnelweg:

- Bouwvrije strook vanaf buitenste spoorstaaf: 4,5 meter
- Fietssnelweg: 6 meter
- Waterbuffering 3 meter

→ Strook van 13,5 meter vrijhouden

Typedwarsprofiel 3  
Asfalt 4m Gracht  
dakprofiel  
Schaal 1/25



# Biologische waarderingskaart

**Bestaand bos is biologisch zeer waardevol**



# Behoefte aan wijk- en woongroen

**Site wordt niet bediend door bestaand woon- of wijkgroen,**  
wat betekent dat er geen

- Wijkpark is binnen een afstand van 400 meter
- Woongroen is binnen een afstand van 150 meter



# Brandweer

## **De ontsluitingsmogelijkheden zijn voor de brandweer belangrijk:**

- Vanuit brandpreventie is een tweede ontsluiting voor de brandweer noodzakelijk vanaf 20 units
- Een tweede ontsluiting via de geplande fietssnelweg is enkel mogelijk bij een kleinschalige ontwikkeling. Bij een grootschaligere ontwikkeling is een volwaardige tweede toegangsweg noodzakelijk (volwaardige openbare wegenis). Voor het door de Stad voorgestelde maximale programma (6000 m<sup>2</sup> - 6500 m<sup>2</sup>) betekent dit dat een tweede ontsluiting via de fietssnelweg voor de brandweer volstaat.
- Als de fietssnelweg als ontsluiting voor de brandweer wordt gebruikt, moet die ook een eigen straatnaam krijgen.
- Beide ontsluitingen (de hoofdontsluiting en de secundaire ontsluiting) moeten zowel voor de aanrij-als de uitrijbeweging kunnen gebruikt worden
- Als een tweede ontsluiting via het Sente Clarenhof niet mogelijk of opportuun is, kan ook via de andere zijde van de fietssnelweg worden aangereden op voorwaarde dat er voldoende vrije hoogte is onder het viaduct (min 4m) en de nodige bochtstralen thv de Peter Benoitlaan kunnen gerealiseerd worden.
- De gangbare bochtstralen en hoogtes zijn uiteraard toe te passen en verder in detail te ontwerpen en te beoordelen.

# Andere relevante randvoorwaarden

- Parkeren bundelen en bij voorkeur ondergronds (zie ook: <https://stad.gent/nl/wonen-bouwen/visie-en-plannen-ruimtelijke-ordening/parkeerrichtlijnen-voor-bouwprojecten>)
- Structureel aanbod aan gezinsvriendelijke woningtypes (minstens ¼); dit kunnen 'klassieke' grondgebonden rijwoning of gelijkwaardige woonvormen zoals schakelwoningen (zie ook Algemeen Bouwreglement: <https://stad.gent/nl/wonen-bouwen/bouwvoorschriften/algemeen-bouwreglement-stad-gent>)
- Op basis van eerste ontwerpend onderzoek werden de bouwmogelijkheden ingeschat en vastgelegd op 6.000 tot 6.500 m<sup>2</sup> BVO. Bij dit onderzoek werd uitgegaan van een bouwhoogte van 2 à 3 Bouwlagen (basisschaal), langs de sporen is 4 à 5 bouwlagen bespreekbaar (stedelijke schaal)

# Conclusies - randvoorwaarden

## De site kan ontwikkeld worden in functie van woningen mits:

- er een strook van 13,5 meter (vanaf buitenste spoorstaaf) wordt vrijhouden voor de **fietssnelweg**
- het bestaande **bos maximaal gevrijwaard** wordt en toegankelijk wordt gemaakt
- er voldoende rekening wordt gehouden met de **brandweervoorschriften**
- er een aandeel **gezinsvriendelijke woningtypes** wordt gerealiseerd (minstens 25%)
- er ook een minimaal **voorzieningenaanbod** wordt gerealiseerd gelijktijdig met de woonontwikkeling
- de **bouwhoogte** beperkt wordt tot de basisschaal (2 à 3 BL); enkel langsheen langs de sporen is de stedelijke schaal (4 à 5 BL) bespreekbaar
- Er een aandeel **betalbaar** en/of sociaal wonen gerealiseerd wordt
- Het te ontwikkelen programma beperkt is tot een totale bruto vloeroppervlakte van **6000 à 6500 m<sup>2</sup>**
- Er gepaste **geluidsmaatregelen** worden genomen



