



---

**2025\_CBS\_05775 Stedenbouwkundig Inrichtingsplan Thuispunt Gent - Gentbrugge I - Kennisneming**

**Beslissing:** Goedgekeurd in besloten vergadering van 26 juni 2025

**Zijn aanwezig bij de beslissing van dit punt:**

Mathias De Clercq, burgemeester-voorzitter  
Hafsa El-Bazioui, schepenen; Astrid De Bruycker, schepenen; Sofie Bracke, schepenen; Evita Willaert, schepenen; Joris Vandenbroucke, schepenen; Bram Van Braeckvelt, schepenen; Burak Nalli, schepenen; Filip Watteeuw, schepenen; Christophe Peeters, schepenen  
Mieke Hullebroeck, algemeen directeur; Liesbet Vertriest, adjunct-algemeendirecteur

**Bevoegd:** Christophe Peeters

**Juridisch kader**

**De volgende bepalingen zijn van toepassing inzake de bevoegdheid:**

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

**De beslissing wordt genomen op grond van:**

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 1.1.4.

**Motivering**

**Situering van het project**

Het project 'Gentbrugge I' ligt langs de Jules Van Biesbroeckstraat in de Gentse deelgemeente Gentbrugge. De directe omgeving kenmerkt zich door een voornamelijk residentieel karakter met diverse woningtypologieën: grondgebonden halfopen of gesloten bebouwing, zowel eengezinswoningen als meergezinswoningen. Hoewel de buurt weinig buurtparkjes telt, bevindt zich vlak bij de site een belangrijke groenpool: de Gentbrugse Meersen, een 240 hectare groot natuur- en recreatiegebied.

Het project 'Stedenbouwkundig Inrichtingsplan Gentbrugge I' is een studie ter voorbereiding van de vervangingsbouw van het bestaande patrimonium van een sociale woonwijk, in eigendom van Thuispunt Gent.

Binnen deze studie wordt een onderscheid gemaakt tussen twee deelgebieden

- Het studiegebied: dit is de ruimere contour met een analyse van het volledige gebied. Hier staan 77 sociale wooneenheden van Thuispunt Gent, evenals woningen die geen eigendom zijn van Thuispunt Gent.

- Het projectgebied: een deel van het studiegebied, met uitsluiting van percelen waarop woningen staan die niet tot het patrimonium van Thuispunt Gent behoren of die onder een ander project van Thuispunt Gent vallen. In dit gebied staan 57 wooneenheden van Thuispunt Gent.



Figuur 1: Studiegebied



## Figuur 2: Projectgebied 'Gentbrugge I'

Het projectgebied omvat enerzijds de woningen in het bouwblok begrensd door de Gentbrugse Meersen, de Jules Van Biesbroeckstraat, de Leeuw van Vlaanderenstraat en de Groeningestraat. De Groeningestraat vormt het binnenplein van dit bouwblok, dat ingericht is als een gemeenschappelijk groen pleintje met enkele speeltoestellen. Anderzijds maakt ook het terrein met garageboxen, bereikbaar via de Jules Van Biesbroeckstraat, deel uit van het projectgebied.

Binnen het projectgebied bevinden zich 57 sociale wooneenheden van Thuispunt Gent: 27 grondgebonden woningen en 30 appartementen. Daarnaast telt het gebied rond de Groeningestraat 27 bestaande garageboxen, en het terrein in binnengebied aan de Jules Van Biesbroeckstraat 51 garageboxen.

### **Doelstelling**

Met dit stedenbouwkundig inrichtingsplan werd een overkoepelende visie uitgewerkt voor het volledige projectgebied. Daarbij werd een ontwerpend onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden voor vervangingsbouw van de bestaande gebouwen en de herinrichting van het openbaar domein, zodat het ruimtegebruik op de site gemaximaliseerd kan worden in een toekomstgericht duurzaam concept. Dit resulteerde in een heldere stedenbouwkundige structuur die een meerwaarde creëert voor de wijk en haar bewoners.

Het project kadert binnen het InvesteringsMeerJarenPlan (IMJP) van Thuispunt Gent, dat tot doel heeft om woonentiteiten die niet langer aan de kwaliteitsnormen voldoen, systematisch aan te pakken.

### **Plannings- en beleidscontext**

In de structuurvisie *Ruimte voor Gent* ligt het projectgebied binnen de zone 'Groeistad', waar ingezet wordt op verdichting. Deze verdichting gaat hand in hand met een aantal algemene uitgangspunten: het behoud van groene kwaliteiten, een kwalitatiever openbaar domein en een focus op duurzamere mobiliteit. Grondgebonden wonen is een belangrijk aandachtspunt. Er wordt over gewaakt dat de verharding niet systematisch toeneemt, en er wordt actief gezocht naar manieren om de bouwfootprint te beperken. Parkeren gebeurt bij voorkeur in parkeerhavens, zodat de verharde oppervlakte tot een minimum beperkt blijft.

Er zijn geen ruimtelijke knooppunten in de onmiddellijke nabijheid van het projectgebied Gentbrugge I. De nabijheid van de Gentbrugse Meersen vormt wel een belangrijk gegeven voor deze wijk. Hier is de uitdaging om de eigenheid en de leesbaarheid van het projectgebied te vergroten door de publieke ruimte aan te pakken en bedachtzaam te verdichten, zodat de relatie met de groenpool meer aanwezig is.

Voor het projectgebied is geen RUP of BPA aanwezig. Volgens het Gewestplan Gentse en Kanaalzone wordt het projectgebied bestemd als woongebied.

### **Korte samenvatting van het procesverloop**

Thuispunt Gent is de initiatiefnemer voor deze stedenbouwkundige inrichtingsstudie. Via de Poule Architectuur van de Stadsbouwmeester werd een ontwerpteam aangesteld d.m.v. een mini-competitie.

De inrichtingsstudie werd opgemaakt door DISCO, een maatschap tussen DHOOGHE & MEGANCK ARCHITECTUUR en ARCHITECTEN- EN STUDIEBUREAU DENC-STUDIO aangevuld met specialisten specifiek voor deze opgave (KOLLEKTIF LANDSCAPE).

Tijdens het proces was er regelmatig overleg met de relevante stadsdiensten: de dienst Stedenbouw, het Mobiliteitsbedrijf, de dienst Milieu en Klimaat, de Groendienst, de dienst Wegen, Bruggen en Waterwegen, Team Stadsbouwmeester en Projectbureau Ruimte. Daarnaast werden ook Farys, Fluvius, Agentschap Wonen in Vlaanderen en Brandweertzone centrum om advies gevraagd.

In het proces was ook een infomoment voor de buurt voorzien. Er werd in het voorjaar 2025 een infomoment georganiseerd door Thuispunt Gent voor alle belangstellenden en omwonenden.

### **Randvoorwaarden**

Het stedenbouwkundig inrichtingsplan voor Gentbrugge I moet voldoen aan een aantal duidelijke randvoorwaarden die voortvloeien uit het beleid van Thuispunt Gent en de geldende regelgeving van Stad Gent en Vlaanderen.

#### **1. Ruimtelijke randvoorwaarden**

Het ontwerp moet op een zorgvuldige manier omgaan met de bestaande ruimtelijke structuren, het groene karakter van de wijk en de nabijheid van de Gentbrugse Meersen. Verdichting is mogelijk, maar moet steeds gebeuren binnen de draagkracht van de omgeving. Het huidig aantal wooneenheden moet als ondergrens worden gehanteerd; bijkomende woningen kunnen enkel indien dit ruimtelijk, functioneel en ecologisch verantwoord is.

Binnen de projectzone moet maximaal ingezet worden op compact en doordacht bouwen, zonder in te boeten op licht, lucht en leefkwaliteit. De centrale groenzone en bestaande bomen vormen belangrijke structurerende elementen en dienen maximaal behouden te worden. Aansluiting op het natuurbeheerplan van de Gentbrugse Meersen is essentieel, onder meer voor de afstemming van de waterhuishouding en het respecteren van natte condities.

Het inrichtingsplan moet ook ruimte voor water voorzien, met infiltratie-, buffering- en hergebruikstrategieën volgens de gewestelijke hemelwaterverordening (2023). Hierbij is het beperken van verharding een belangrijk uitgangspunt. Bestaande reliëf en beplanting dienen in kaart te worden gebracht, en het aanstellen van een boomdeskundige wordt sterk aanbevolen.

#### **2. Programmatorische randvoorwaarden**

Het nieuw woonprogramma moet een typologisch divers en levensloopbestendig woonaanbod voorzien, afgestemd op uiteenlopende huishoudprofielen. Binnen het studiegebied wordt gestreefd naar een verdeling van ongeveer:

- 1/3 entiteiten met 2 slaapkamers
- 1/3 met 3 slaapkamers
- 1/3 met 4 of meer slaapkamers

Daarnaast streeft men ernaar dat minstens 50% van de wooneenheden grondgebonden is. Binnen elke woongroep moet worden gestreefd naar een evenwichtige mix van woontypes, met voldoende aandacht voor gezinnen en grotere woningen.

De nieuwe wooneenheden moeten voldoen aan de actuele normen over vloeroppervlakte en woonkwaliteit zoals bepaald door Wonen in Vlaanderen. Aangezien wordt uitgegaan van minstens het behoud van het aantal entiteiten in de bestaande toestand, zal compacter gebouwd moeten worden, aangezien de bestaande woningen tot 25% kleiner zijn dan de norm.

#### **3. Mobiliteits- en circulatievoorwaarden**

Het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privéwagen) geldt als leidraad. Het ontwerp moet inzetten op autoluwe inrichting, met aandacht voor veilige en leesbare circulatie voor zachte weggebruikers. Parkeren gebeurt bij voorkeur geconcentreerd op privaat domein, met oog voor dubbelgebruik en beperkte impact op de publieke ruimte.

Op het moment van opmaak van het inrichtingsplan, gelden volgende specifieke parkeernormen voor sociale woningbouw:

- **Autoparkeren:** minimum 0,4 plaatsen per wooneenheid voor bewoners, aangevuld met **0,1 plaatsen** per wooneenheid voor bezoekers. *(Op het moment van agendering op het CBS van het inrichtingsplan gelden al nieuwe parkeerrichtlijnen, m.n. min. 0,4 plaatsen per wooneenheid voor bewoners aangevuld met **0,2-0,5 plaatsen** per wooneenheid voor bezoekers. Hierbij wordt wel ook meegegeven dat de parkeerplaatsen voor bezoekers enkel moeten voorzien worden als de parkeerplaatsen kunnen geïntegreerd worden bij nieuw openbaar domein. Zie gecoördineerd advies mobiliteit (verder).)*
- **Fietsparkeren:** minimum 2 plaatsen per wooneenheid + 1 extra per bijkomende slaapkamer; bezoekersplaatsen op openbaar domein. *(Op het moment van agendering op het CBS van het inrichtingsplan gelden al nieuwe parkeerrichtlijnen, m.n. 1 plaats per slaapkamer voor bewoners aangevuld met **0,2 plaatsen** per wooneenheid voor bezoekers. Hierbij wordt wel ook meegegeven dat de parkeerplaatsen voor bezoekers enkel moeten voorzien worden als de parkeerplaatsen kunnen geïntegreerd worden bij nieuw openbaar domein. Zie gecoördineerd advies mobiliteit (verder).)*

De site moet steeds bereikbaar blijven voor hulpdiensten, en het aantal noodzakelijke brandweerwegen moet tot een minimum worden beperkt door slimme inplanting van gebouwen en infrastructuur.

#### 4. Klimaat- en energievoorwaarden

Het stedenbouwkundig inrichtingsplan moet bijdragen aan de doelstellingen van het Klimaatplan 2020–2025 en het Renovatiepact 2050. Alle nieuwe gebouwen moeten voldoen aan de BEN-norm (E30) en fossielvrij zijn.

De integratie van duurzame energievoorzieningen (zoals warmtepompen, PV-panelen of geothermie) moet al in de stedenbouwkundige fase onderzocht worden. De clustering van gebouwen en technieken kan daarbij helpen om collectieve systemen te realiseren.

Daarnaast moet het plan de principes van circulair bouwen toepassen: materialen met lage milieu-impact, hergebruik, en lange levensduur zijn prioriteiten.

#### 5. Beeldkwaliteit en architectuur

Het ontwerp moet inzetten op een samenhangende beeldkwaliteit, met aandacht voor variatie in woontypes, gevels en bouwhoogtes zonder visuele versnippering. Er wordt gekozen voor duurzame materialen (bij voorkeur baksteen) en een architecturale stijl die aansluit op de menselijke schaal en het groene karakter van de wijk.

De gebouwen moeten helder leesbaar zijn qua adressering en voordeuren. Collectieve voorzieningen en publieke ruimtes moeten uitnodigend, toegankelijk en herkenbaar zijn.

### Inhoud inrichtingsplan

### Algemeen principe

Het inrichtingsplan voor Gentbrugge I vertrekt vanuit het idee van een woonkern gegroepeerd rond een centrale publieke ruimte – de zogenaamde groene agora – die fungeert als ontmoetingsplek én landschappelijke ruggengraat van de wijk. De site wordt herontwikkeld met een mix van grondgebonden woningen, stapelwoningen en meergezinswoningen. De woonvolumes zijn georganiseerd in compacte bouwvelden rondom deze ruimte, met telkens een duidelijke oriëntatie naar het omliggende landschap of de publieke ruimte. Deze clusterbenadering zorgt ervoor dat elke wooneenheid een sterke relatie behoudt met het groen en het licht, terwijl tegelijk een hoge ruimtelijke efficiëntie wordt bereikt.

De opbouw van de wijk volgt dus een heldere, leesbare structuur: publieke ruimte in het hart, woonvelden daaromheen, en aan de rand de overgang naar de Gentbrugse Meersen of de bestaande straten zoals de Jules Van Biesbroeckstraat.

De circulatie in de wijk is voorzien langs een autoluw woonerf. Dit woonerf is ontworpen op maat van voetgangers en fietsers, en vormt de ruggengraat van de wijk waarlangs de woningen ontsloten worden. Het woonerf is breed genoeg voor occasioneel verkeer van hulpdiensten of verhuiswagens, maar doorgaand autoverkeer is niet toegelaten. Bewoners en bezoekers parkeren hun voertuigen aan de rand van de site, of in de verder gelegen parkeerhaven (in het binnengebied verderop in de Jules van Biesbroeckstraat). Hierdoor blijft de kern van de wijk rustig, veilig en kindvriendelijk, met ruimte voor ontmoeting, groen en spel.

### Bouwlagen en typologieën

De bebouwing varieert in hoogte en typologie volgens de ligging binnen het terrein:

- Kopgebouwen (aan de zijde van de Gentbrugse Meersen): Hier is een typologie van meergezinswoningen voorzien, met maximum 6 bouwlagen. Deze volumes vormen een parkwand aan de rand van het natuurgebied en sluiten visueel aan bij gelijkaardige gebouwen in de buurt (bv. Tubelsite). Deze bouwhoogte is ook te verantwoorden vanuit de goede oriëntatie ten opzichte van de bestaande woonwijk, zodat de impact beperkt is.
- Kopgebouw (op de hoek van de Jules van Biesbroeckstraat en de Hoogoeverstraat): Hier is een typologie van meergezinswoningen voorzien, met een maximum van 4 bouwlagen. Als kopgebouw, grenzend aan breed openbaar domein, is deze bouwhoogte goed te verdedigen. Er wordt gezorgd voor een kwalitatieve overgang naar de aanliggende grondgebonden woningen.
- Stapelwoningen: Deze stapelwoningen zijn maximum 3 bouwlagen hoog. Elk volume bevat meerdere wooneenheden die niet via een gemeenschappelijke inkomhal bereikbaar zijn zoals bij de klassieke appartementen, maar eerder via een buitenontsluiting zoals trappen of externe galerijen. De woningen worden geschakeld rond de collectieve centrale buitenruimte of een groene binnentuin. De stapeling laat toe om meerdere gezinnen te huisvesten op een beperkt bouwperceel, zonder aan woonkwaliteit in te boeten.
- Grondgebonden woningen: Deze gezinswoningen zijn maximaal 3 bouwlagen hoog, en komen in het projectgebied voor in de vorm van rijwoningen of halfopen bebouwing, met private tuintjes aan de achterzijde.

De woningen zijn georiënteerd op het landschap, met kwalitatieve voorgevels gericht naar de Gentbrugse Meersen of het centrale buurtpark, zodat nergens rommelige ‘achterkanten’

ontstaan. Binnen de clusters wordt gewerkt met duidelijke adressen en goede leesbaarheid van de toegang tot de woningen.

### Programma

Het totale woonprogramma bestaat uit 83 wooneenheden (6 units meer ten opzichte van de 77 wooneenheden in het studiegebied in bestaande toestand). Deze zijn verdeeld over verschillende gebouwblokken en types, en worden gekenmerkt door variatie in grootte, typologie en geschiktheid voor diverse huishoudens.

De woningen worden verdeeld over zes gebouwblokken (A tot F). Elk blok bevat een mix van woningtypes, zodat binnen elk bouwvolume typologische diversiteit en sociale mix aanwezig is:

- **Blok A** bevat 8 woningen, vooral middelgrote types (T3/4 en T4/5), wat het blok geschikt maakt voor grote gezinnen.
- **Blok B** telt 12 woningen, allemaal met minstens 4 slaapkamers. Dit blok richt zich duidelijk op grotere gezinnen.
- **Blok C** is het meest gevarieerd met 17 woningen van uiteenlopende types – van compacte T1/2-woningen tot grotere T5/6. Dit blok is ideaal voor een gemengd bewonersprofiel.
- **Blok D** bevat uitsluitend 11 grote woningen van type T5/7. Het is een blok specifiek ontworpen voor zeer grote gezinnen.
- **Blok E** herbergt 14 woningen van gemengde types, opnieuw met focus op ruime gezinswoningen (T3/4 en T5/6).
- **Blok F (JG 1 tot 5)** is het grootste, met 21 woningen. Dit blok is sterk gericht op middelgrote tot grote gezinnen, met types T3/4, T4/5 en T5/8.

Binnen het totale woonprogramma heeft meer dan 60% van de wonentiteiten (meer dan) 4 slaapkamers, waardoor dus grote aandacht gaat naar gezinnen.

### Groenverhaal

Het plan hanteert een duidelijke opbouw van verschillende soorten groenzones, elk met een eigen gebruikswaarde en graad van openbaarheid. Deze gelaagde structuur zorgt voor een vloeiende overgang van open natuurgebied naar private tuin, en versterkt zowel de ecologische als de sociale werking van het groen.

Allereerst is er de **Gentbrugse Meersen**, een waardevol natuurgebied dat grenst aan het projectgebied. Deze groene open ruimte behoort tot de vijf Gentse groenpolen en wordt nadrukkelijk betrokken in het ontwerp. De woningen worden zo ingeplant dat ze visueel georiënteerd zijn op dit landschap. Door voldoende afstand te houden tot de dijk wordt de privacy van de bewoners gewaarborgd.

Centraal in de wijk komt de **groene agora**, een openbare toegankelijke groenzone die fungeert als ontmoetingsruimte voor de buurt. Deze ruimte zal als park worden aangelegd met natuurlijke spelelementen, zitinfrastructuur en subtiele hoogteverschillen. Door haar ligging in het hart van de wijk en haar oriëntatie op de Gentbrugse Meersen vormt de agora een schakel tussen het stedelijke en het landschappelijke karakter van de site. Deze centrale groenzone versterkt de sociale controle en bevordert de betrokkenheid van de buurtbewoners.

Tussen de woonvolumes bevinden zich **collectieve tuinzones**. Deze zijn niet publiek toegankelijk, maar worden gedeeld door de bewoners van een bouwveld. De tuinen hebben een dubbele functie: enerzijds voorzien ze in ruimte voor de infiltratie van hemelwater, anderzijds verhogen ze de belevingswaarde van de woonomgeving als kwalitatieve private buitenruimte.

Aan de straatzijde van de gebouwen is ruimte voorzien voor **voortuinstroken**. Deze fungeren als overgangszone tussen het openbaar domein en de woningen zelf. Ze geven de wijk een groen en vriendelijk straatbeeld, en sluiten aan bij het tuinwijkkarakter dat op deze plek opnieuw wordt opgezocht.

## Mobiliteit

### 1. Circuleren en bereikbaarheid diensten

Het openbaar domein wordt ingericht als een autoluw woonerf met een centraal karrenspoor dat de verschillende woonvelden verbindt. Dit karrenspoor vormt de ruggengraat van de wijk en is primair bestemd voor voetgangers en fietsers. Autoverkeer is hier niet toegelaten, met uitzondering van occasioneel gebruik door hulpdiensten, verhuishagens of voor kort laden en lossen. Op die manier worden doorgaande autobewegingen vermeden en blijft het binnengebied rustig en veilig.

Aan de randen van de wijk, in de Leeuw Van Vlaanderenstraat en de Hoogoeverstraat, worden enkele parkeerplaatsen voorzien voor bezoekers en mindervaliden. Ook de afvalinzameling wordt hier georganiseerd: de afvalstraten zijn strategisch aan de rand van de wijk ingepland, zodat vuilniswagens de autoluwe woonerven en groene binnenruimtes niet hoeven te betreden. Daarnaast zijn keerpunten, draaicirkels en voldoende vrije doorgangen geïntegreerd, zodat hulpdiensten zoals brandweer en ziekenwagens veilig kunnen inrijden en manoeuvreren waar nodig.

De wijk is goed doorwaadbaar dankzij verschillende informele doorsteken voor voetgangers en fietsers, die aansluiten op bestaande stegen en verbindingen creëren met de Gentbrugse Meersen en omliggende straten.

### 2. Autoparkeren

Bewoners en bezoekers kunnen parkeren in een bovengrondse parkeerhaven, gelegen in deelzone B2, in het binnengebied van de Jules Van Biesbroeckstraat. Deze parkeercluster bevindt zich op ongeveer 300 meter loopafstand van de meest afgelegen woonentiteit binnen het projectgebied, wat als acceptabele loopafstand wordt beschouwd.

De parkeerhaven wordt kosteloos overgedragen aan de Stad Gent en zal dus deel uitmaken van het nieuw openbaar domein. In wezen gaat het om een uitbreiding van de parkeercapaciteit voor de hele buurt, waardoor deze parking als een buurtparking kan worden beschouwd. De omliggende straten vallen namelijk binnen de witte zone, waar zowel bewoners als bezoekers gratis kunnen parkeren.

In dat opzicht wordt afgeweken van de gebruikelijke parkeerrichtlijnen: zowel bewoners- als bezoekersparkeren voor het projectgebied wordt hier voorzien op het openbaar domein.

### 3. Fietsparkeren

Er wordt sterk ingezet op het stimuleren van zachte mobiliteit, met aandacht voor zowel kwantitatieve capaciteit als gebruikscomfort. Concreet voorziet het plan in meer dan 300 fietsenstallingen, verspreid over het projectgebied.

Per wooneenheid worden er standaard twee fietsstalplaatsen voorzien, aangevuld met één extra plaats per bijkomende slaapkamer. Deze benadering houdt rekening met de grootte van het huishouden en stimuleert het gebruik van de fiets als voornaamste vervoermiddel. Voor bezoekers komen er bijkomende fietsenrekken op toegankelijke locaties in de publieke ruimte. Het voorziene aantal fietsparkeerplaatsen gaat dus verder dan wat wordt aanbevolen in de parkeerrichtlijnen van Stad Gent.

De fietsenstallingen worden zo veel mogelijk op het gelijkvloers voorzien, in de directe nabijheid van de woningen. Er is aandacht voor comfort en veiligheid: de meeste stallingen zijn afsluitbaar, overdekt en geschikt voor het stallen van grotere fietsen zoals bakfietsen of elektrische fietsen. Indien nodig worden oplaadpunten voorzien. Door de vlotte toegankelijkheid en zichtbaarheid van de fietsenstallingen wordt het fietsgebruik maximaal ondersteund in het dagelijkse woonpatroon van de bewoners.

### **Standpunt over het voorliggend stedenbouwkundig inrichtingsplan**

Vooreerst wensen we onze appreciatie uit te drukken voor het initiatief tot opmaak van dit inrichtingsplan. Het eindresultaat is een evenwichtig en kwalitatief inrichtingsplan dat de van toepassing zijnde stedenbouwkundige randvoorwaarden ter harte neemt en bovendien voldoende ambitie in zich draagt. Het biedt zowel voor de initiatiefnemer als voor het stadsbestuur een houvast en de nodige garanties voor ruimtelijke kwaliteit bij het afleveren van toekomstige omgevingsvergunningen.

De adviezen van de stadsdiensten werden grotendeels verwerkt en opgenomen in het eindrapport. Deze definitieve versie van het stedenbouwkundig inrichtingsplan betreft een verdere aanpassing en verfijning op basis van deze adviezen.

Voor de verdere uitwerking tot een bouwproject zijn er nog een aantal onderzoeksvragen en aandachtspunten. Deze zijn thematisch gebundeld in een aparte nota die bij dit besluit is gevoegd.

### **Bijgevoegde bijlage(n):**

- Inrichtingsplan Gentbrugge I.pdf
- 20250617\_NO\_nota met onderzoeksvragen en aandachtspunten voor uitvoeringsproces.pdf

### **Beslissing**

**Beslist het volgende:**

#### **Artikel 1:**

Neemt kennis van het bijgevoegde stedenbouwkundige inrichtingsplan 'Gentbrugge I', opgemaakt door Thuispunt Gent en de daarin vervatte stedenbouwkundige richtlijnen gebruikt als afwegingskader bij de beoordeling van stedenbouwkundige vergunnings- en verkavelingsaanvragen.

2025\_CBS\_05775 - Stedenbouwkundig Inrichtingsplan Thuispunt Gent - Gentbrugge I